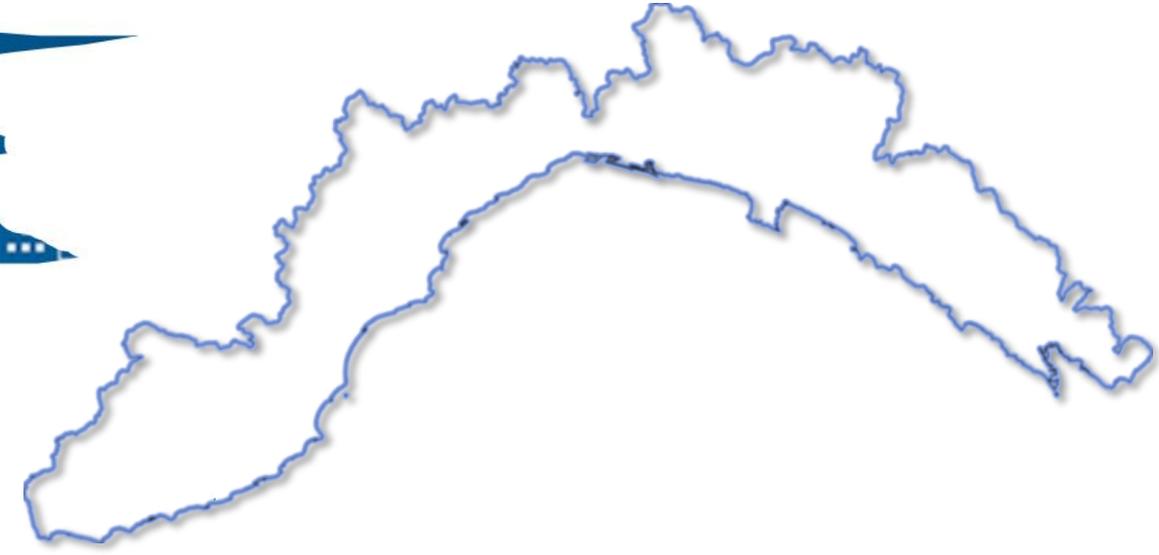


Focus LIGURIA



Analisi e mappatura del tessuto economico e delle infrastrutture strategiche per la ripresa economica

**Programma Infrastrutture
Fondo di perequazione 2019-2020**



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

PREMESSA

L'obiettivo del presente slide report è fornire alcuni primi elementi utili ad identificare, in chiave strategica, le **priorità di sviluppo infrastrutturale della Liguria** che hanno il fine di migliorare i livelli di mobilità e di trasporto delle imprese. Difatti, la dotazione di infrastrutture di trasporto rappresenta per il sistema produttivo un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, in quanto è in grado di agevolare l'attività delle aziende già presenti in un'area e, allo stesso tempo, incide sulle scelte di insediamento di nuove attività produttive nonché sulle necessità logistiche delle imprese.

La prima parte del report è dedicata all'**inquadramento del tessuto economico e delle principali filiere produttive**. In particolare, dopo una sintetica descrizione delle dimensioni socio-demografiche ed economiche della regione, si entra nel dettaglio dell'analisi con l'individuazione dei settori produttivi e dei distretti economici presenti sul territorio.

La seconda parte descrive lo **«stato dell'Arte» delle infrastrutture di trasporto e mobilità** del Piemonte anche, mediante un **indice sintetico di valutazione** per ciascuna tipologia di infrastruttura di trasporto (strade, ferrovie, porti, aeroporti, nodi logistici), che quota la performance infrastrutturale delle singole province, per poi proseguire con l'analisi del **contesto europeo e dei piani di sviluppo sovranazionali dei Corridoi TEN-T**.

La disamina degli interventi infrastrutturali presenti a livello regionale, oggetto della terza parte, comprende l'**analisi dei documenti programmatici** quali gli allegati al *Documento di Economia e Finanza 2015, 2017 e 2019*, l'Allegato infrastrutture al Programma Nazionale di Riforma (*Italia Veloce 2020*), lo schema di *DPCM di individuazione degli interventi infrastrutturali da sottoporre a commissariamento*, gli ultimi *Contratti di programma tra ANAS e RFI* ed il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (attuale MIMS), il *Piano Commerciale* edizione febbraio 2021 e quello edizione speciale PNRR di agosto 2021 di RFI, nonché, per ultimi, il *PNRR* e le schede di lettura aggiornate a luglio 2021, ed il DM 330 del 1° settembre 2021 relativo agli interventi in ambito portuale che individuano le infrastrutture prioritarie per il territorio e le risorse a disposizione.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Mappatura del tessuto economico e delle principali filieri produttive



UNIONCAMERE

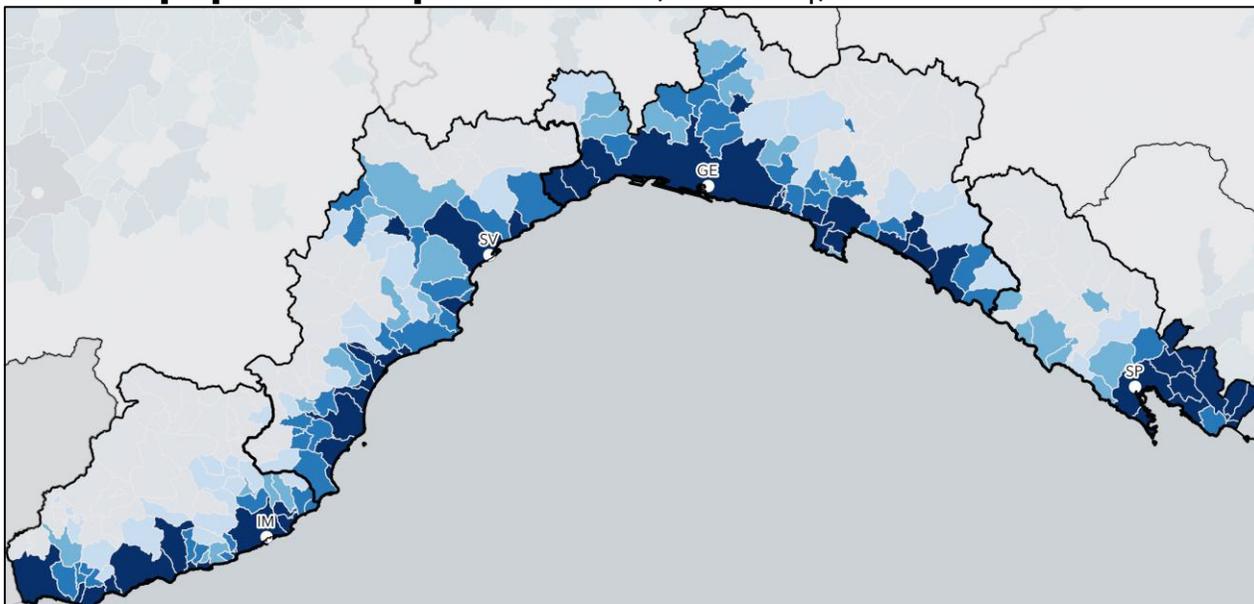


UNIONTRASPORTI

INQUADRAMENTO DEMOGRAFICO

La regione Liguria si estende per 5.416 kmq e conta 1,5 milioni di abitanti (10% della macro regione del Nord Ovest). Il territorio è suddiviso in 234 comuni distribuiti in 4 enti di area vasta di cui 3 province e 1 città metropolitana (Genova).

Densità popolazione per comune (ab./kmq)



Provincia	Popolazione 2020	% pop. Liguria	Numero comuni	Densità pop. ab./kmq
GENOVA	816.916	54%	67	445,5
IMPERIA	208.585	14%	66	180,6
LA SPEZIA	215.538	14%	32	244,5
SAVONA	268.766	18%	69	173,8
LIGURIA	1.509.805	100%	234	278,8
NORD OVEST	15.873.902	-	2.995	274,0

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat al 01/01/2021 (stima popolazione al 17/05/21)

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Con il 2,8% del PIL nazionale, la Liguria presenta caratteristiche strutturali che ne fanno un caso unico in Italia per la forte concentrazione di imprese e addetti che operano nella filiera dell'alta tecnologia, comprensiva delle attività di formazione, ricerca, trasferimento tecnologico e applicazioni industriali.

Variabile	Anno	Valore assoluto	Var./ anno precedente
PIL (M€)	2019	49.898	0,87%
Quota su PIL Italia	2019	2,8%	-
PIL pro capite (€)	2019	32.254	1,38%
Imprese attive	2020	135.375	-0,28%
Imprese artigiane	2020	42.910	0,01%
Iscritte	2020	7.362	4,53%
Cessate	2020	7.748	4,77%
Export (M€)	2020	7.051	-0,7%
% export su PIL	-	14,1%	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, Movimprese, 2020

All'interno dell'economia regionale, l'industria comprende gli insediamenti manifatturieri e i settori dei servizi connessi, a partire dalla **logistica multimodale** fino ai settori ad alta specializzazione come **l'ingegneria, l'informatica, la ricerca e sviluppo**.

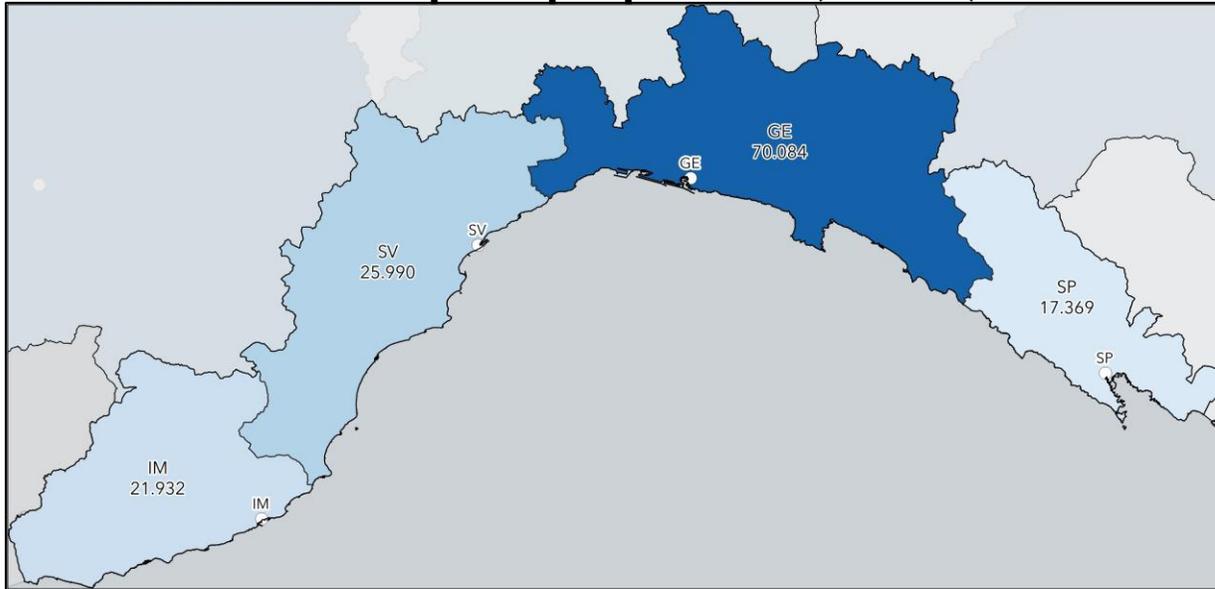
Il **settore della cantieristica navale** (grandi navi e imbarcazioni da diporto) rappresenta un settore produttivo molto significativo e la sua rilevanza è visibile anche nel valore delle esportazioni che, nel periodo 2016-2019, sono state in media pari a 594 milioni di euro annui. L'**economia del mare** nel complesso rappresenta il 9,2% del valore aggiunto regionale, contro il 3,5% medio dell'Italia.

Il **turismo** assume un ruolo strategico nel sostegno alla competitività ligure e rende la Liguria terza regione italiana per spesa dei viaggiatori stranieri per abitante. L'**asset crocieristico** vede la regione posizionarsi, con i suoi porti, al 1° posto per numero di crocieristi movimentati nel 2019, concorrendo a rendere l'Italia leader del settore.

LE IMPRESE ATTIVE

A fine 2020, le imprese attive sono 135.375, pari a circa il 10% delle imprese del Nord Ovest. Un terzo (32%) è formato da imprese artigiane. Questo risultato mette la regione al 1° posto nazionale, insieme alla Valle d'Aosta, nella relativa classifica. A causa principalmente della pandemia, il 2020 si è chiuso con lo 0,28% di imprese in meno rispetto all'anno precedente.

Distribuzione delle imprese per provincia (numero)



Provincia	Imprese attive	Imprese artigiane	Imprese/100 ab.	Imprese/kmq
GENOVA	70.084	21.874	8,6	38,2
IMPERIA	21.932	7.160	10,5	19,0
LA SPEZIA	17.369	5.204	8,1	19,7
SAVONA	25.990	8.672	9,7	16,8
LIGURIA	135.375	42.910	9,0	25,0
NORD OVEST	1.336.467	401.317	8,4	23,1

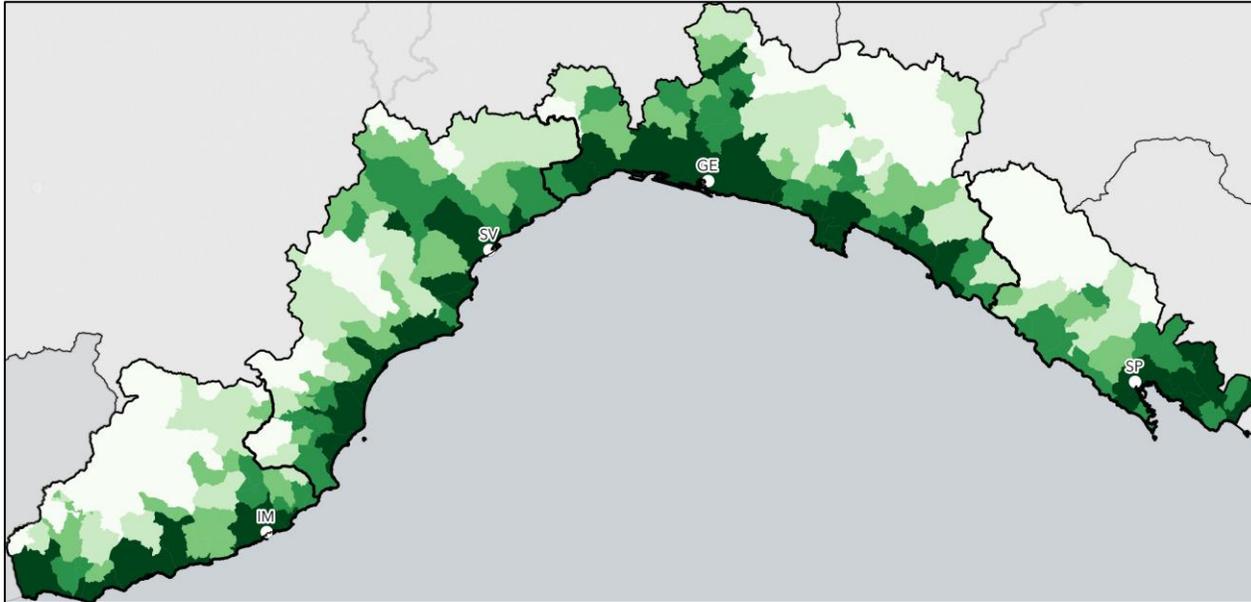
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Movimprese, 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

ADDETTI E UNITÀ LOCALI

La regione Liguria conta 176.478 Unità Locali e 461.932 addetti (8% del Nord Ovest).
L'89% delle Unità locali sono di tipo micro (0-9 addetti) e il 7% piccole (10-49 addetti).

Densità addetti UL per comune (addetti/kmq)



Provincia	UL IV° 2020	% UL Liguria	Addetti UL	Addetti UL/kmq
GENOVA	92.272	52,3%	257.960	140,7
IMPERIA	27.203	15,4%	56.021	48,5
LA SPEZIA	23.091	13,1%	64.644	73,3
SAVONA	33.912	19,2%	83.307	53,9
LIGURIA	176.478	100%	461.932	85,3
NORD OVEST	1.701.378	-	5.776.307	99,7

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat al 01/01/2021 (stima popolazione al 17/05/21)

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

La dinamica dell'export ligure per l'anno 2020 appare solo leggermente negativa: le esportazioni regionali, che contribuiscono al PIL della regione per il 14,1%, sono diminuite rispetto al 2019 dello 0,7%, con una performance comunque migliore tra le regioni italiane, seconda solo al Molise (+26%). Le importazioni calano, invece, del 25,9%, a fronte di una diminuzione a livello nazionale del 12,8%.

In termini di destinazione, l'export ligure aumenta nel 2020 verso l'America settentrionale (+91,4%), verso l'Asia orientale (+1,5%) e verso l'Africa settentrionale (+4,0%). Questi incrementi bilanciano solo parzialmente il calo registrato verso gli altri territori di destinazione e, in particolare, la riduzione del 13,8% dei flussi di export verso l'Ue, che rimane la destinazione preponderante dell'export ligure, con una quota di circa il 37%.

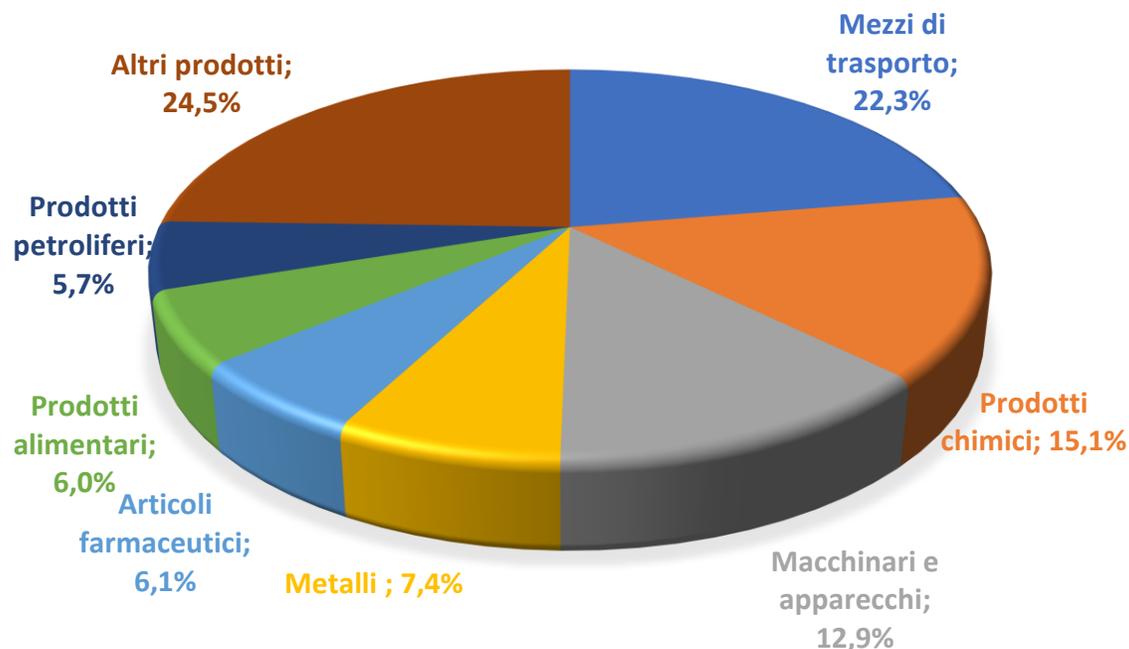
Anno	MONDO			Unione europea 28		
	import	export	totale	import	export	totale
2020	8.045	7.051	15.097	2.825	2.663	5.488
2019	10.854	7.103	17.957	4.197	3.090	7.287
Var 20/19	-25,9%	-0,7%	-15,9%	-32,7%	-13,8%	-24,7%

**Per agevolare il confronto tra i risultati degli anni 2019 e 2020 si è scelto di considerare ancora l'area geografica Ue a 28 membri, in ragione anche del regime transitorio ancora in vigore per il Regno Unito fino al 31 dicembre 2020.*

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat. Valori in milioni di euro

I flussi di import diminuiscono per tutti i mercati di origine a eccezione dell'Asia orientale (+15,0%), dell'America centro-meridionale (+7,8%) e dell'Oceania (+30,0%) pari complessivamente al 16,4%, sebbene non abbiano un effetto rilevante nel contrastare il calo delle importazioni dagli altri mercati di origine.

IL COMMERCIO ESTERO: FOCUS SULL'EXPORT



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, 2020

Mezzi di trasporto (22,3%), **prodotti chimici** (15,1%) e **macchinari e apparecchiature** (12,9%) costituiscono il 50% delle esportazioni Liguri, nel 2020. Una voce importante è la produzione di imbarcazioni, che rappresenta da sola l'80% dei mezzi di trasporto.

Nella categoria Altri prodotti è da rimarcare il risultato degli **altri prodotti della manifattura** (2,3%) che hanno visto raddoppiare il valore dell'export da 814 mln a 1,6 mld di €.

Modo di trasporto (export)

	21,4% (68,6% vs Ue)
	3,1% (11,8% vs Ue)
	68,5% (15,9% vs Ue)
	5,9% (3,6% vs Ue)
Altro	1,1% (0,1 vs Ue)

Destinazioni (2020)

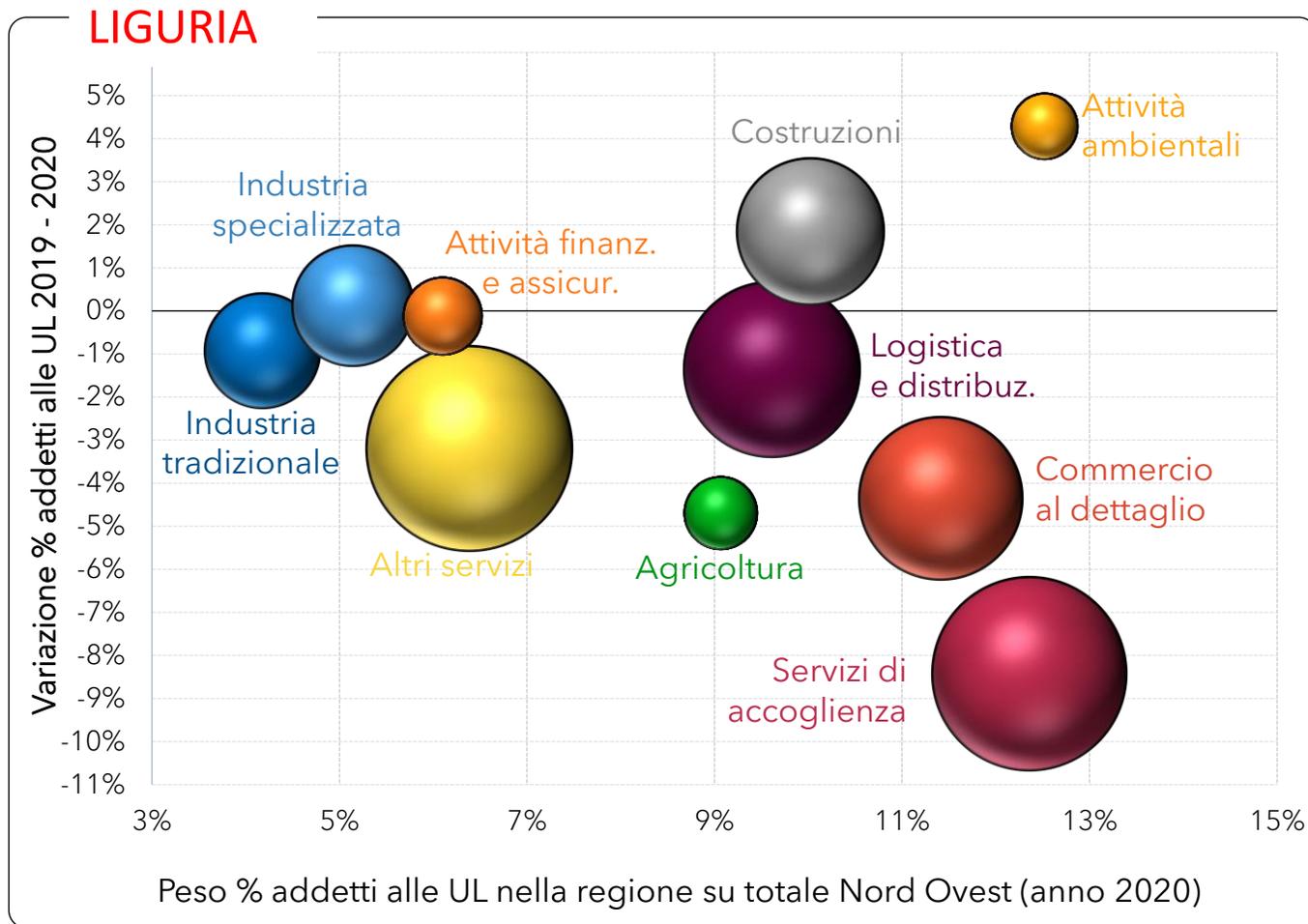
	USA 1.635 M€
	Francia 593 M€
	Germania 481 M€
	Cina 341 M€
	Spagna 241 M€

La **modalità marittima** è in assoluto la più utilizzata per le esportazioni verso il resto del mondo con una quota del 68,5%. I porti regionali gestiscono circa il 52% del traffico container portuale italiano e questo contribuisce a rendere significativa anche la ferrovia (3,1% complessivo e 11,8% verso l'Ue), che viene utilizzata per i collegamenti con le aree retroportuali.

Gli **Usa** rappresentano il primo mercato con il **23,2%**, seguiti da **Francia** (8,4%), **Germania** (6,8%), **Cina** (4,8%) e **Spagna** (3,4%).

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

I SETTORI PRODUTTIVI IN LIGURIA RISPETTO AL NORD OVEST



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.

In Liguria il settore delle **attività ambientali** (attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia) occupa il **12,5% degli addetti nelle unità locali dello stesso settore presenti nel Nord Ovest**. Seguono: **servizi di accoglienza** (servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.), **12,4%** del Nord Ovest e **2° settore in regione** per numero di addetti; **commercio al dettaglio** (vendita di beni al dettaglio escluso veicoli), **11,4%**; **costruzioni** (edilizia, servizi di ingegneria), **10,0%**; **logistica e distribuzione** (attività di trasporto e magazzinaggio), **9,6%**, **3° settore in regione**. **Altri servizi** (attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi) rappresenta il **1° settore in regione** (con un peso del 20,7% dato da 95.822 addetti).

Nel 2020 quasi tutti i settori hanno subito una flessione significativa del numero di addetti rispetto all'anno precedente, in particolare: **-8,4%** i servizi di accoglienza, **-4,7%** l'agricoltura, **-4,3%** il commercio al dettaglio. Gli unici settori in crescita sono stati: attività ambientali, **+4,3%**; costruzioni, **+1,9%**; industria specializzata, **+0,1%**.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

I SETTORI PRODUTTIVI - DISTRIBUZIONE ADDETTI PER PROVINCIA

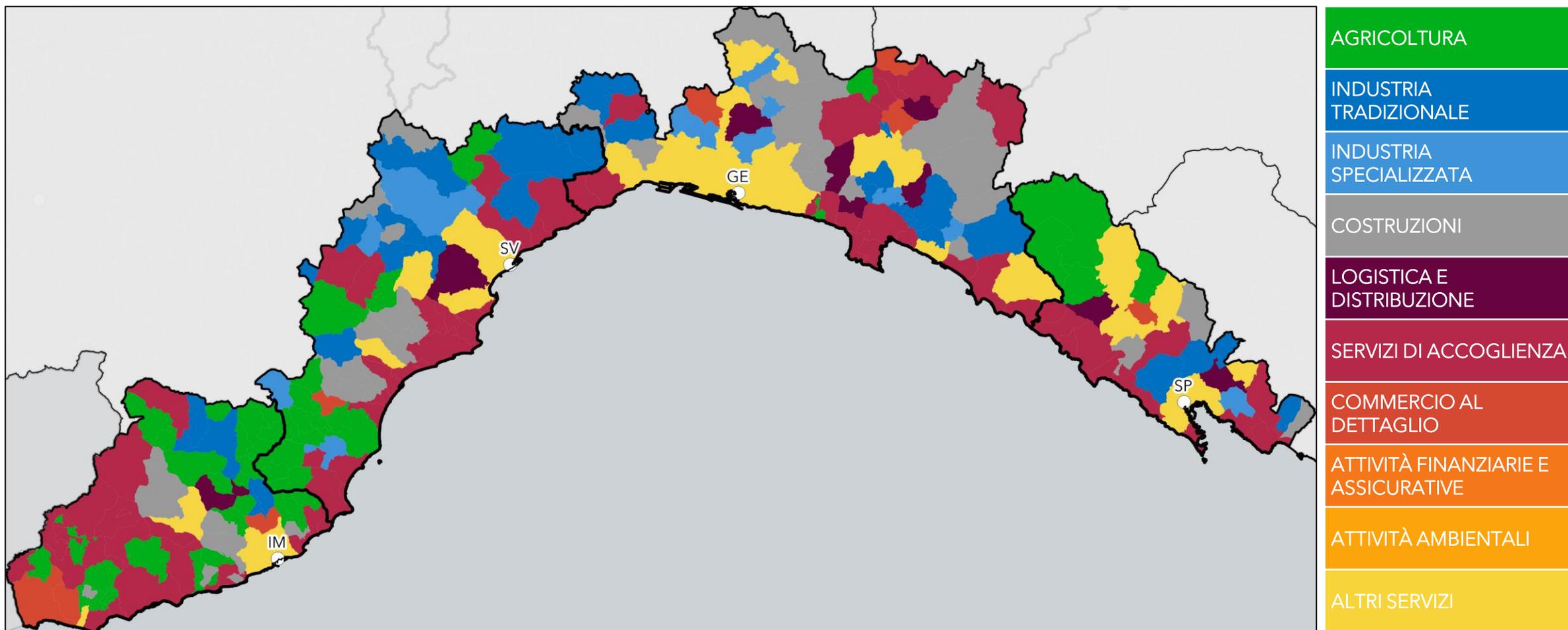
MACRO SETTORE	PESO %	GE	IM	SP	SV	LIGURIA
AGRICOLTURA	2,7%	13,8%	37,8%	10,7%	37,7%	100%
INDUSTRIA TRADIZIONALE	6,6%	48,7%	10,9%	19,9%	20,5%	100%
INDUSTRIA SPECIALIZZATA	7,3%	61,5%	3,2%	17,9%	17,3%	100%
COSTRUZIONI	10,7%	54,1%	15,6%	12,1%	18,1%	100%
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE	15,2%	68,7%	7,7%	12,3%	11,4%	100%
SERVIZI DI ACCOGLIENZA	18,5%	46,0%	15,6%	14,7%	23,7%	100%
COMMERCIO AL DETTAGLIO	13,1%	52,4%	15,3%	13,7%	18,5%	100%
ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE	3,0%	65,6%	8,8%	11,6%	14,0%	100%
ATTIVITÀ AMBIENTALI	2,2%	55,1%	13,5%	14,6%	16,9%	100%
ALTRI SERVIZI	20,7%	62,6%	9,0%	13,2%	15,2%	100%
TOTALE	100%	55,8%	12,1%	14,0%	18,0%	100%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

I SETTORI PRODUTTIVI - MACRO SETTORE PREVALENTE NEL COMUNE

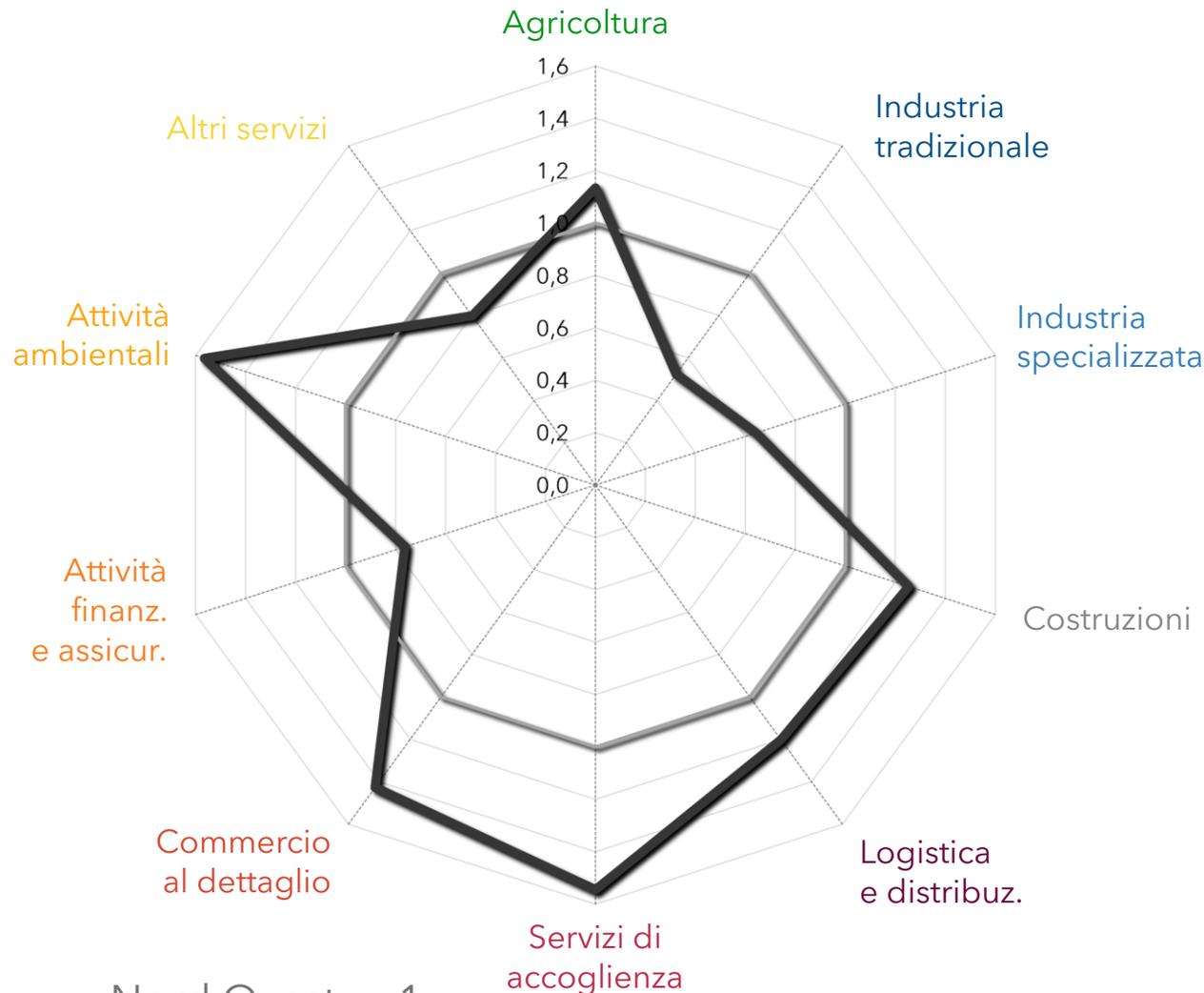
(per n° addetti)



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA IN LIGURIA



L'indice di specializzazione è stato calcolato confrontando le percentuali regionali di addetti nelle singole attività economiche alle percentuali globali nella macroarea del Nord Ovest. Un valore superiore a 1 segnala la presenza di un'attività specifica e la relativa specializzazione del territorio regionale.

L'analisi evidenzia ulteriormente una forte specializzazione del tessuto economico ligure nei seguenti settori (nell'ordine): **attività ambientali; servizi di accoglienza; commercio al dettaglio; costruzioni; logistica e distribuzione; agricoltura.**

Tuttavia (cfr. slide precedente), il peso delle singole province nel tessuto economico-produttivo regionale è molto differente, con un ruolo dominante della provincia di **Genova**, dove si concentra circa il 60% degli addetti presenti in regione.

In Liguria si contano **10 distretti industriali.**

Nord Ovest = 1

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

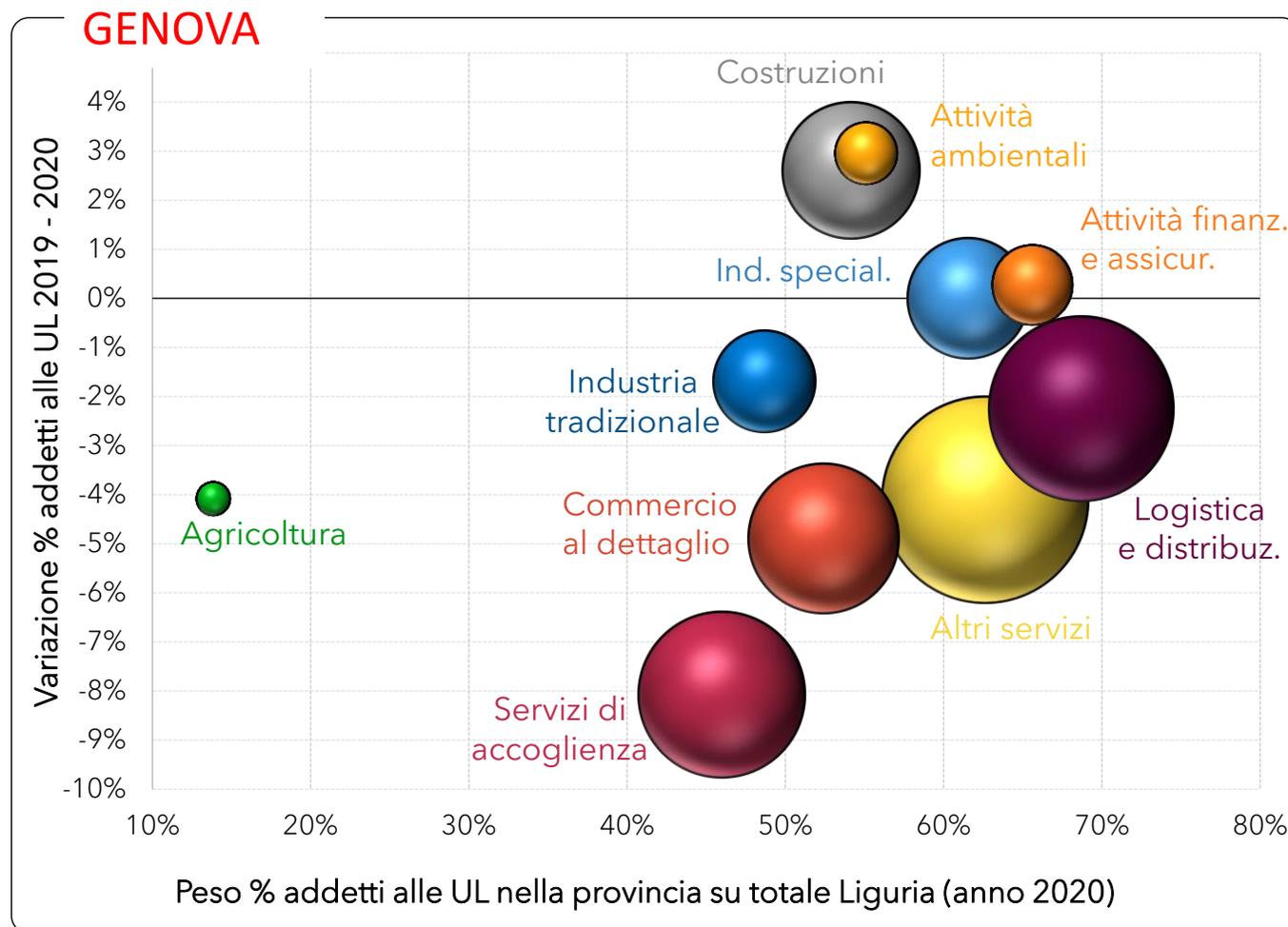
I DISTRETTI INDUSTRIALI IN LIGURIA

DISTRETTO	SPECIALIZZAZIONE	PROVINCIA	N.COMUNI
Imperia - Pieve di Teco	Industrie alimentari	IM	17
Savona - Finale Ligure - Cairo Montenotte	Lavorazione vetro e ceramica	SV	12
Savona - Finale Ligure - Cairo Montenotte	Fabbricazione di mezzi di trasporto	SV	12
Genova	Industria meccanica e metallurgia	GE	3
Genova	Cantieristica	GE	9
Genova	Elettronica	GE	13
Rapallo - Chiavari - Sestri Levante	Cantieristica e gomma e plastica	GE	15
Rapallo - Chiavari - Sestri Levante	Industria ardesiaca	GE	15
La Spezia	Industria meccanica, cantieristica e nautica	SP	8
La Spezia	Lavorazione della pietra	SP	9

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Regione Liguria, L.R. 33/2002

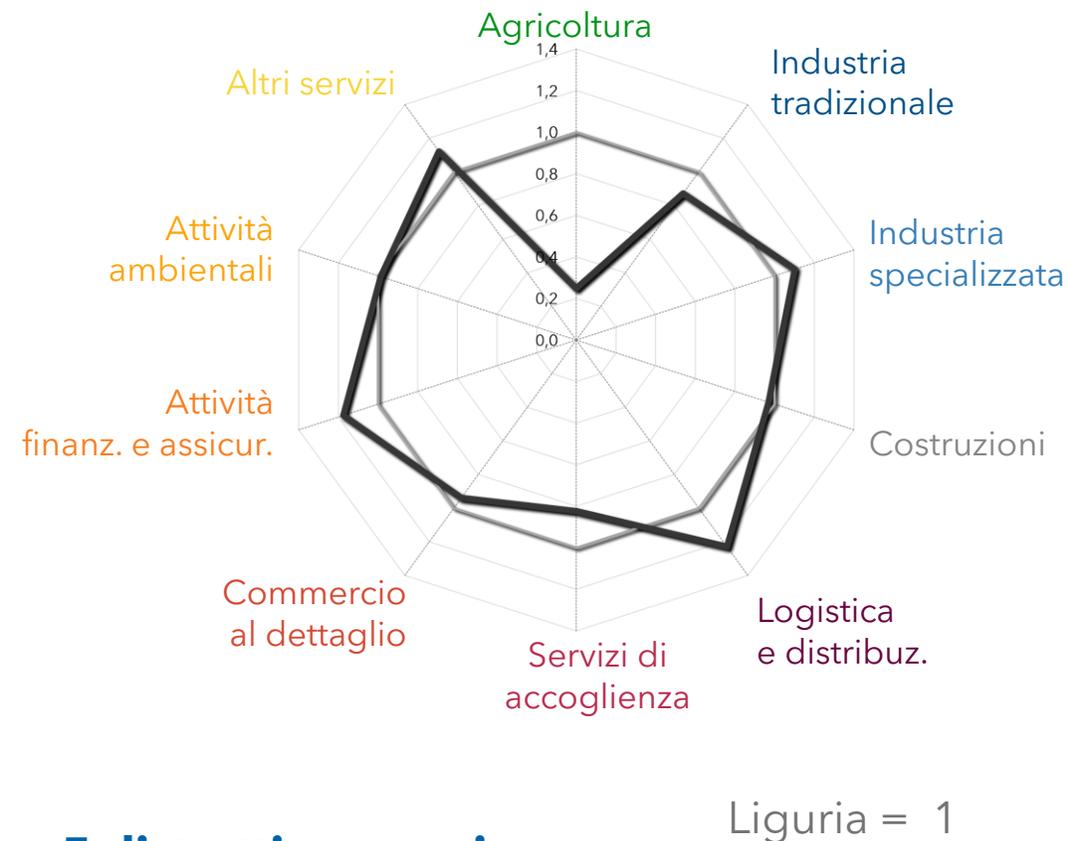
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020



5 distretti presenti

Genova - Industria meccanica e metallurgia

Genova - Cantieristica

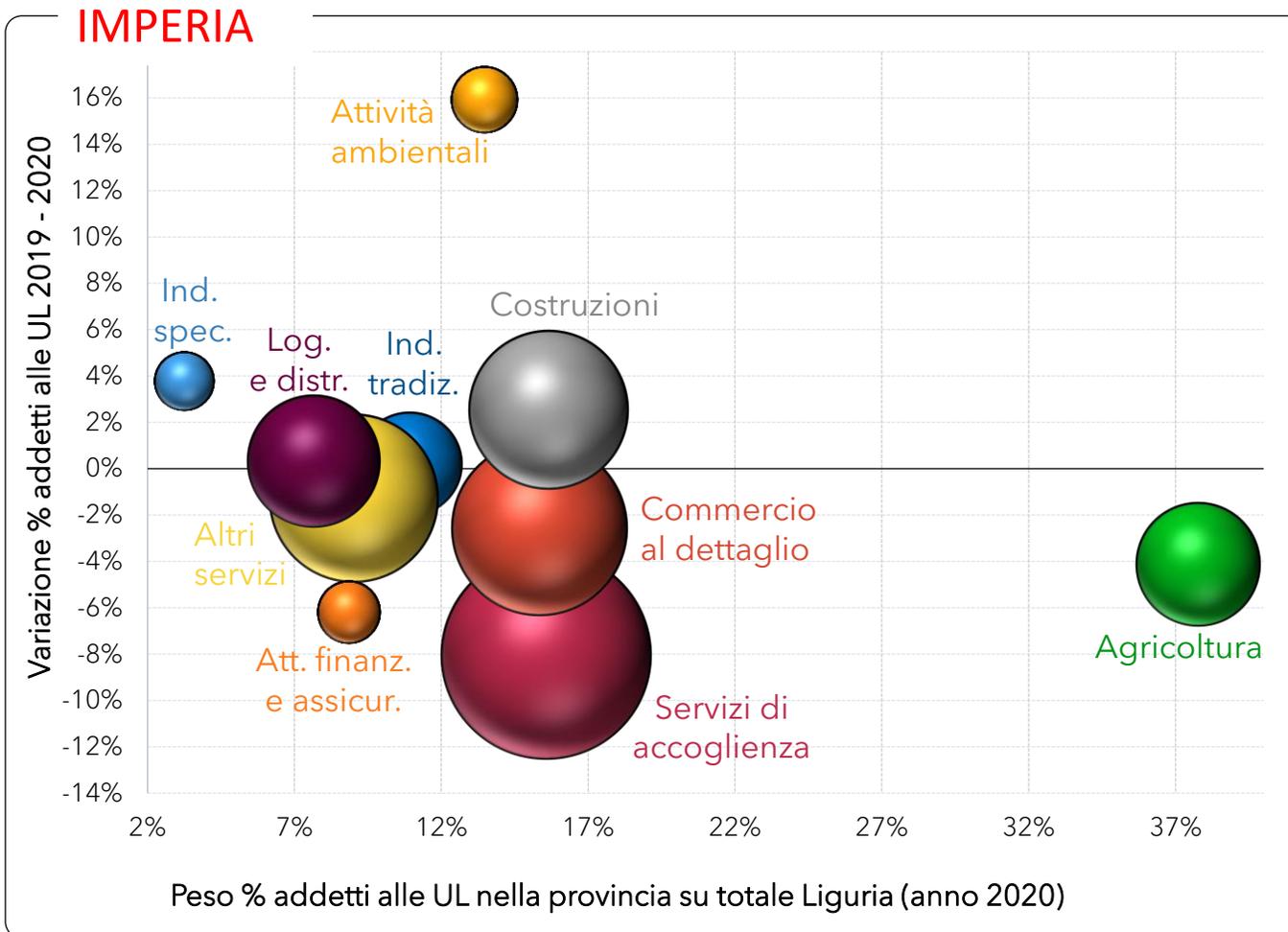
Genova - Elettronica

Rapallo - Chiavari - Sestri Levante - Cantieristica e gomma e plastica

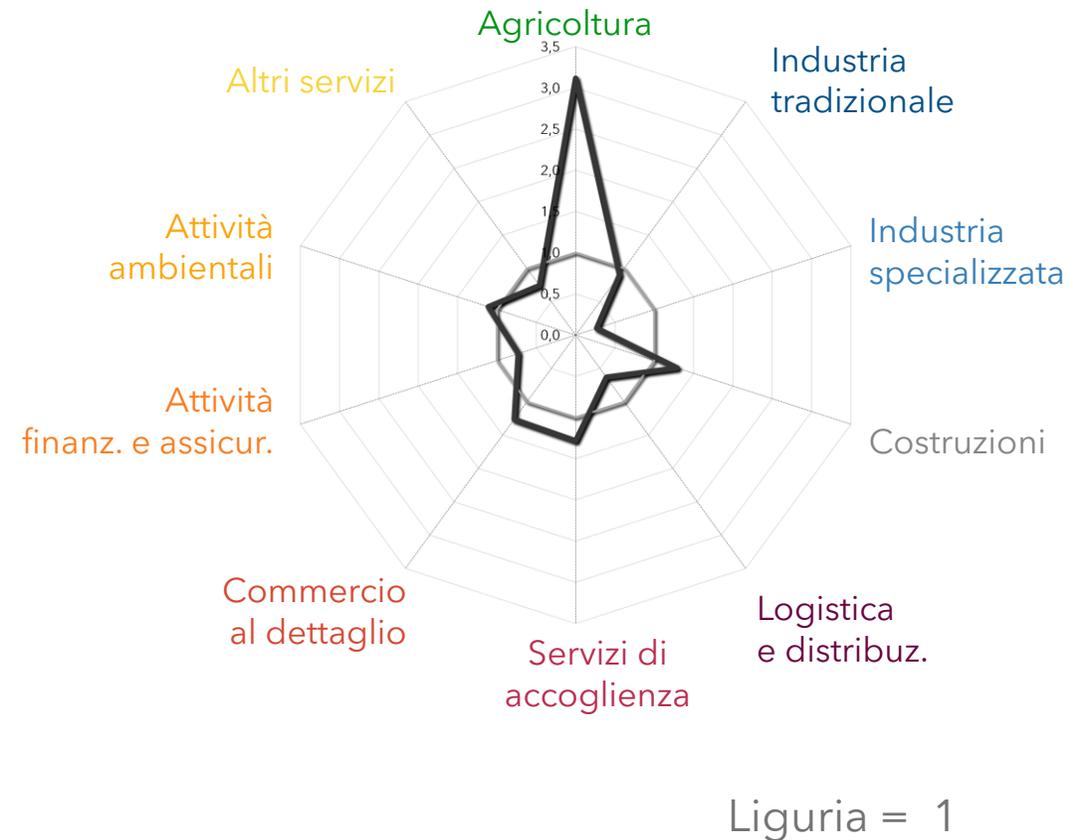
Rapallo - Chiavari - Sestri Levante - industria ardesiaca

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



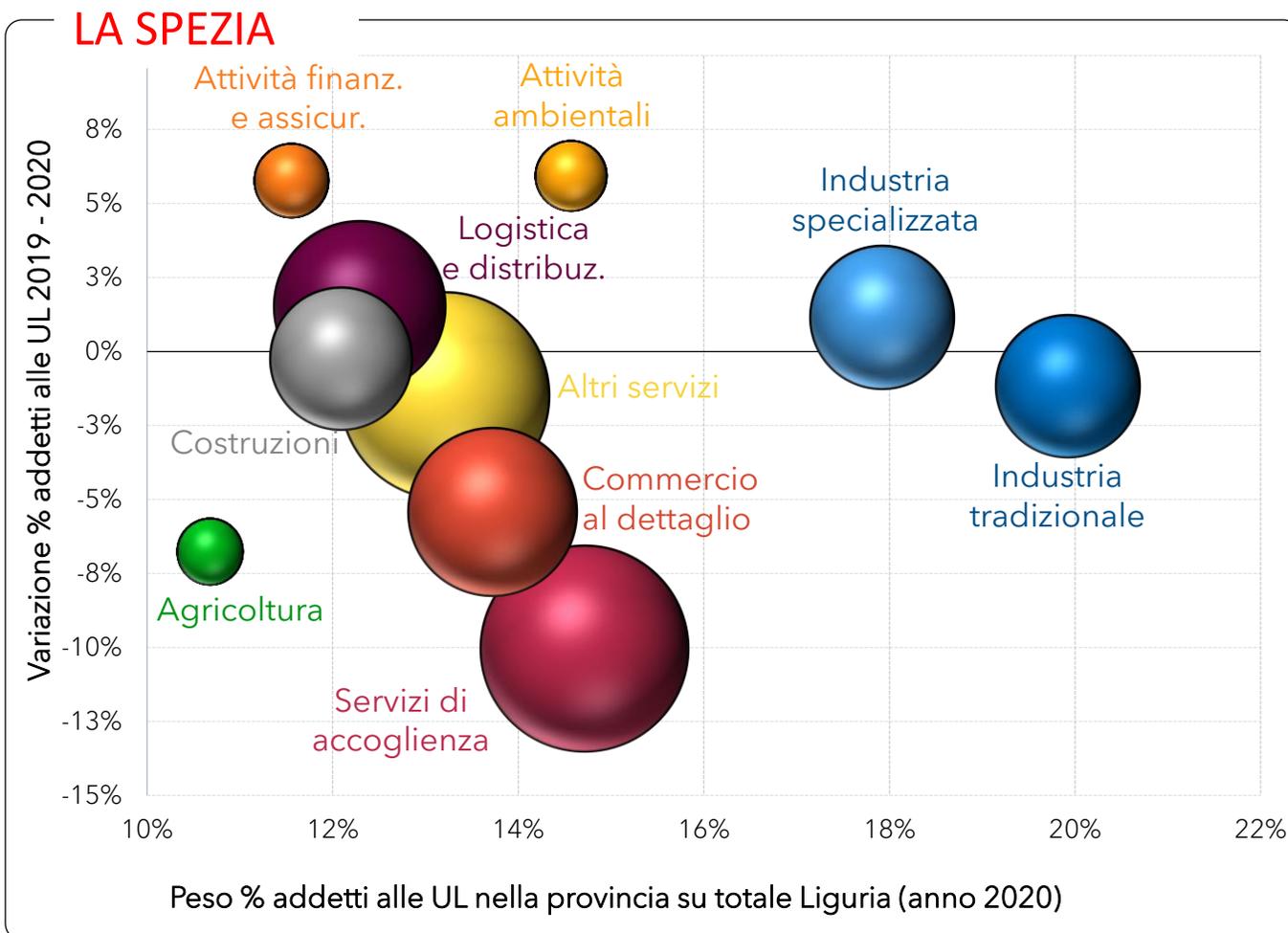
1 distretto presente

Imperia - Pieve di Teco - Industrie alimentari

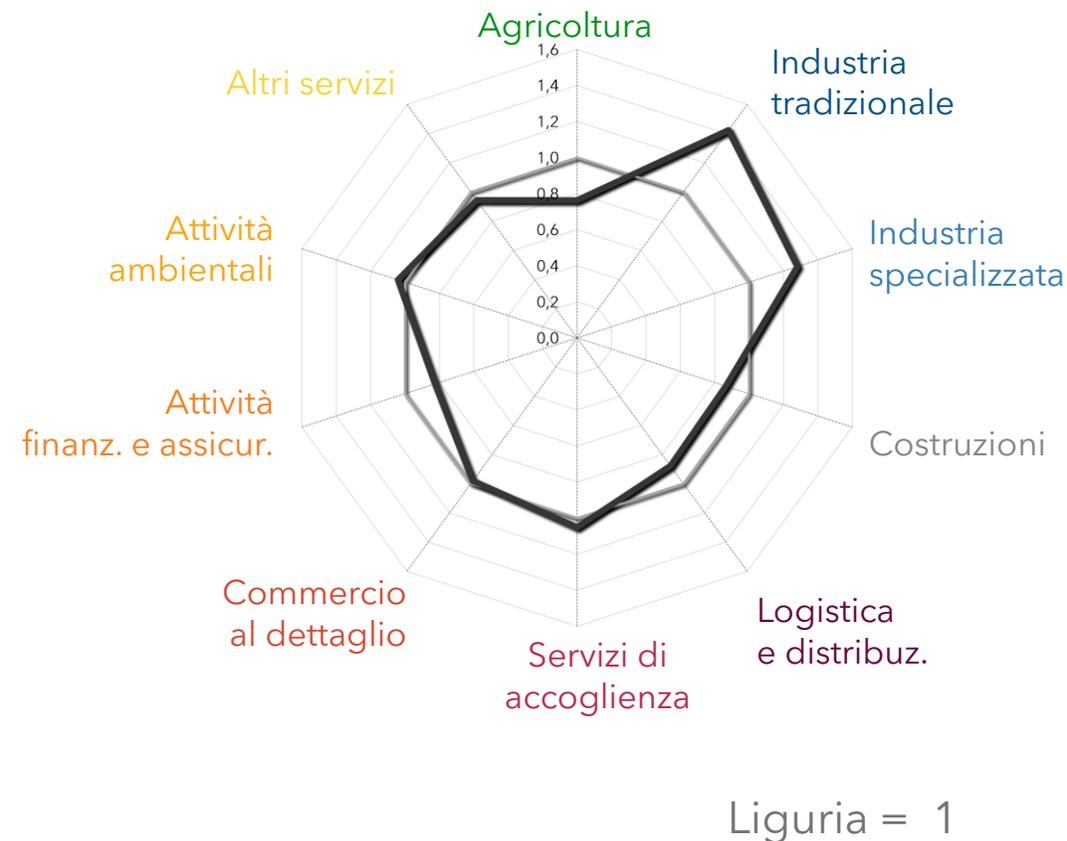
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



2 distretti presenti

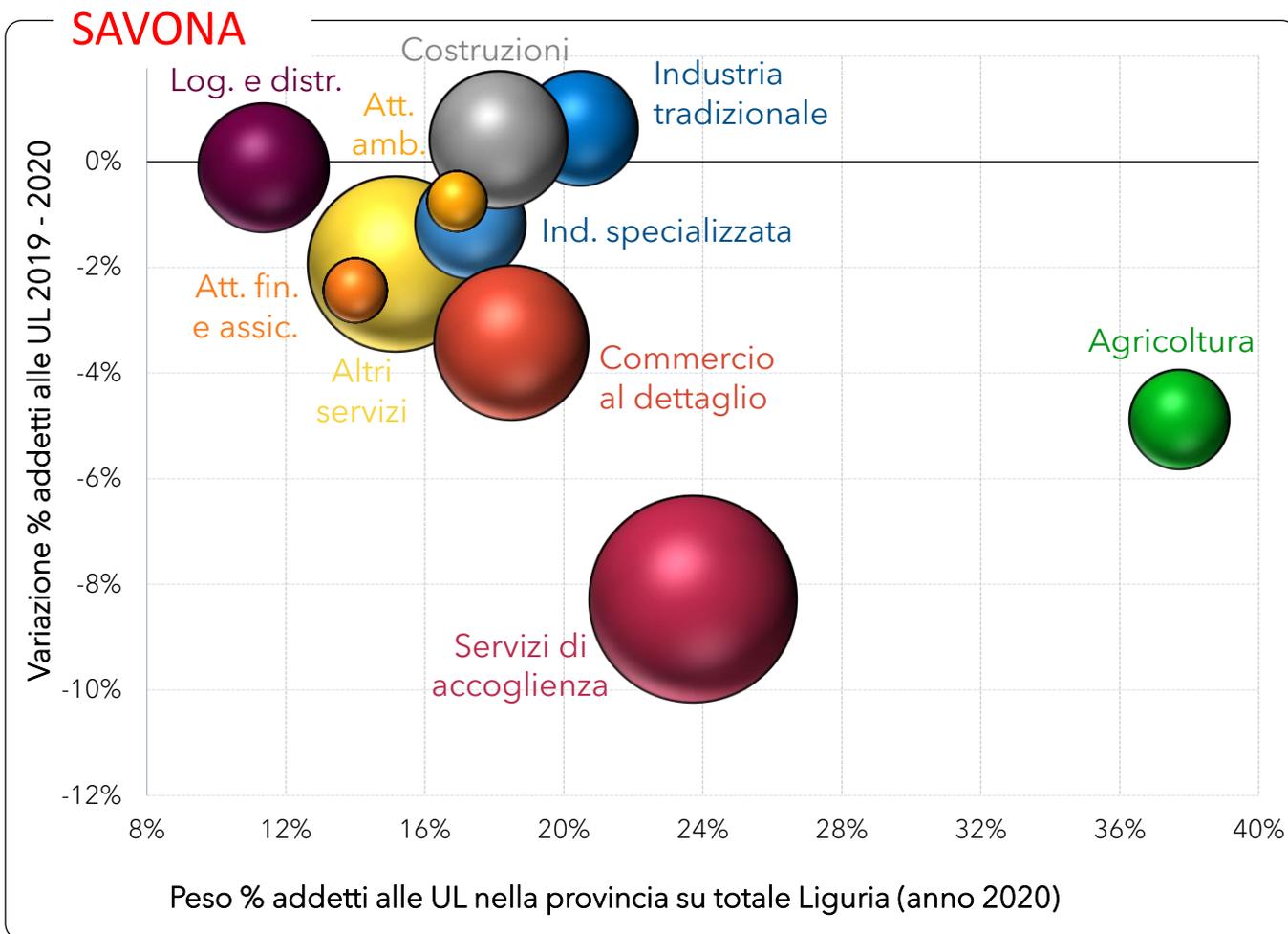
La Spezia - Industria meccanica, cantieristica e nautica

La Spezia - Lavorazione della pietra

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

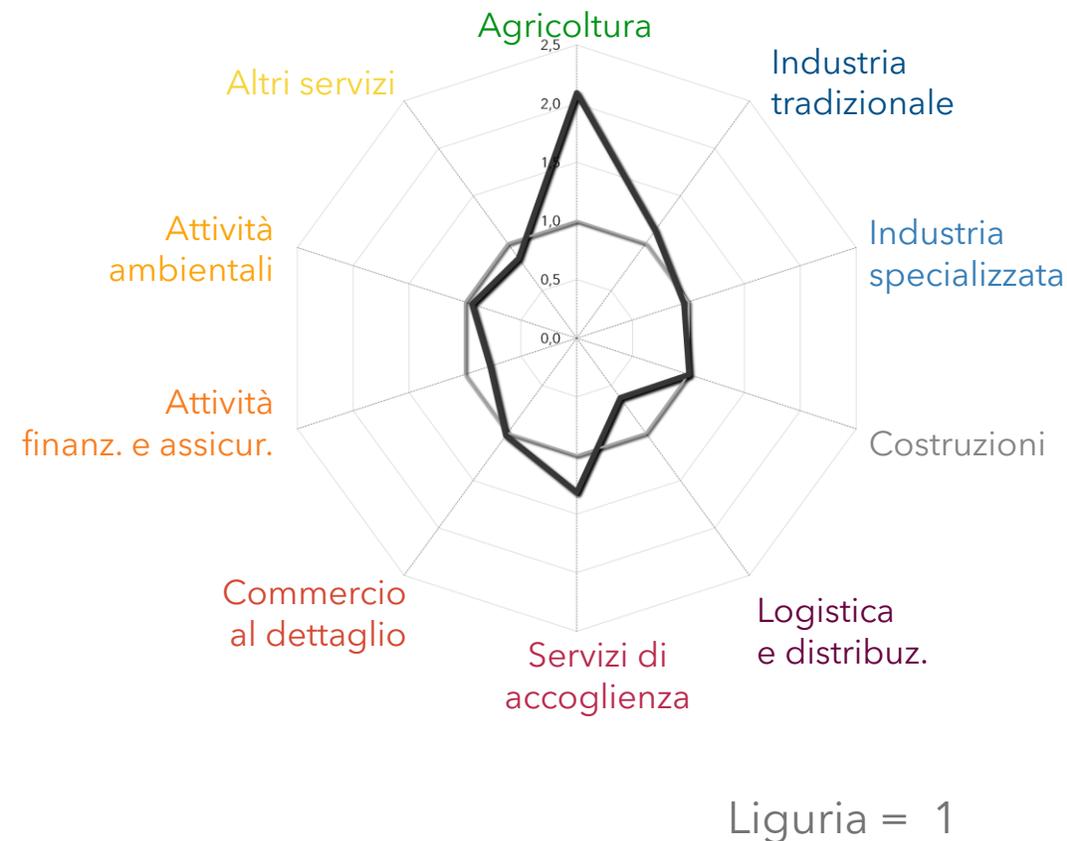
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020



2 distretti presenti

Savona - Finale Ligure - Cairo Montenotte - Industria meccanica, cantieristica e nautica

Savona - Finale Ligure - Cairo Montenotte - Lavorazione della pietra

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

L'attuale sistema infrastrutturale della Liguria



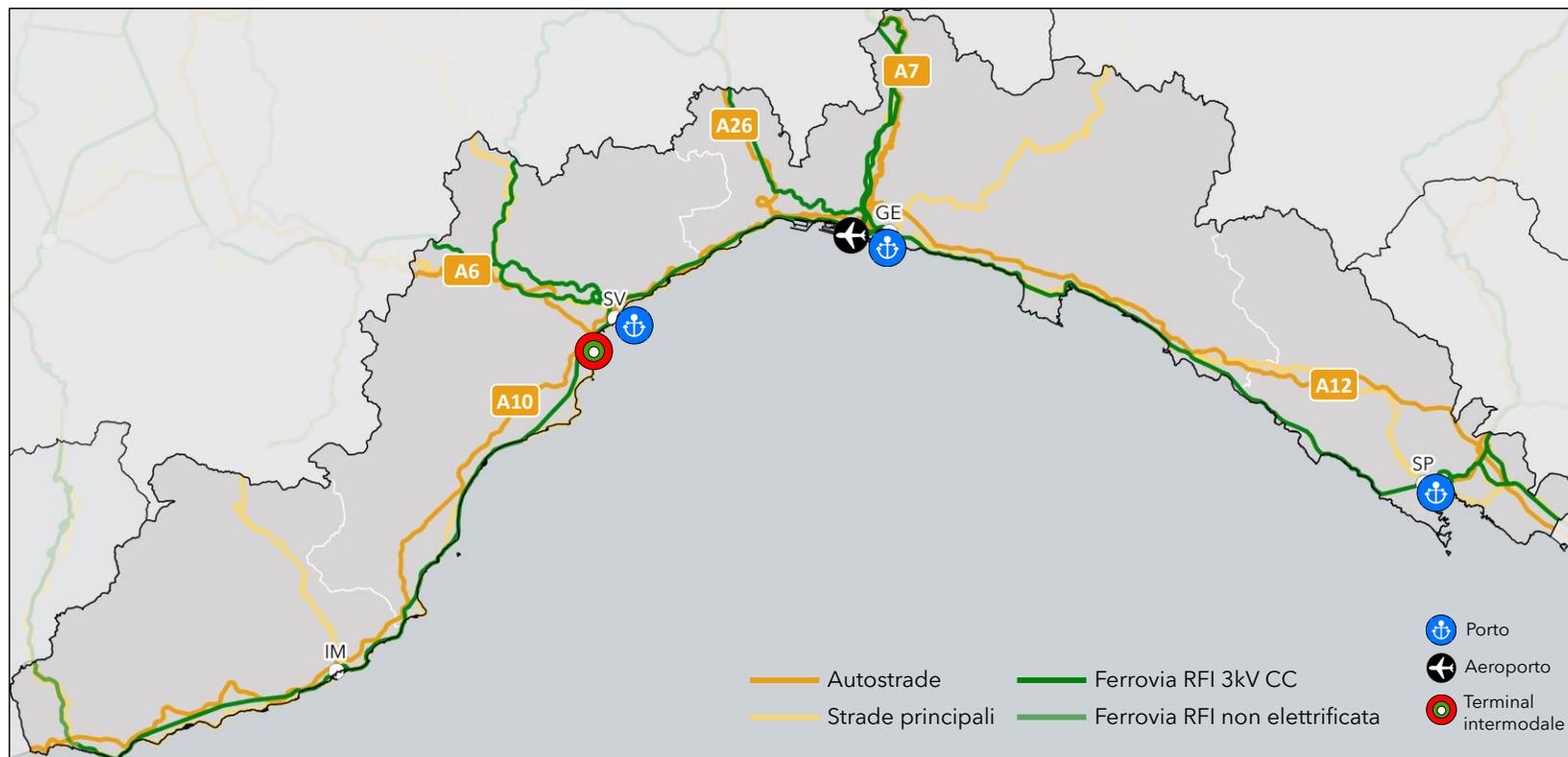
UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ATTUALE

- **4.125 km** di **rete stradale**, di cui il 10% sono di categoria autostradale e il 15% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas
- **493 km** di **rete ferroviaria RFI**, di cui il 97% elettrificata (a 3kV CC) e il 68% a doppio binario
- **1 aeroporto: Genova** (16° in Italia nel 2019 per trasporto cargo, circa 2.700 tonnellate; 21° per trasporto passeggeri, oltre 1,5 milioni), inserito nel Core Network europeo
- **3 porti: Genova** (1° in Italia nel 2019 per numero di TEU, oltre 2,6 milioni; 2° per numero tonnellate, oltre 52,7 milioni; 6° per numero passeggeri, oltre 3,5 milioni), **La Spezia** (3° in Italia nel 2019 con 1,4 milioni di TEU), **Savona** (14° in Italia nel 2019 con circa 14,4 milioni di tonnellate)
- **1 terminal intermodale: Interporto di Vado I.O. (VIO)**, situato alle spalle del porto di Vado Ligure, attualmente controllato dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale e dall'Autostrada dei Fiori, inserito nel Core Network europeo (Corridoio Reno-Alpi).



Nota: sono riportate le statistiche al 2019, ultimo anno non influenzato dagli effetti derivanti dalla pandemia da Covid-19.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

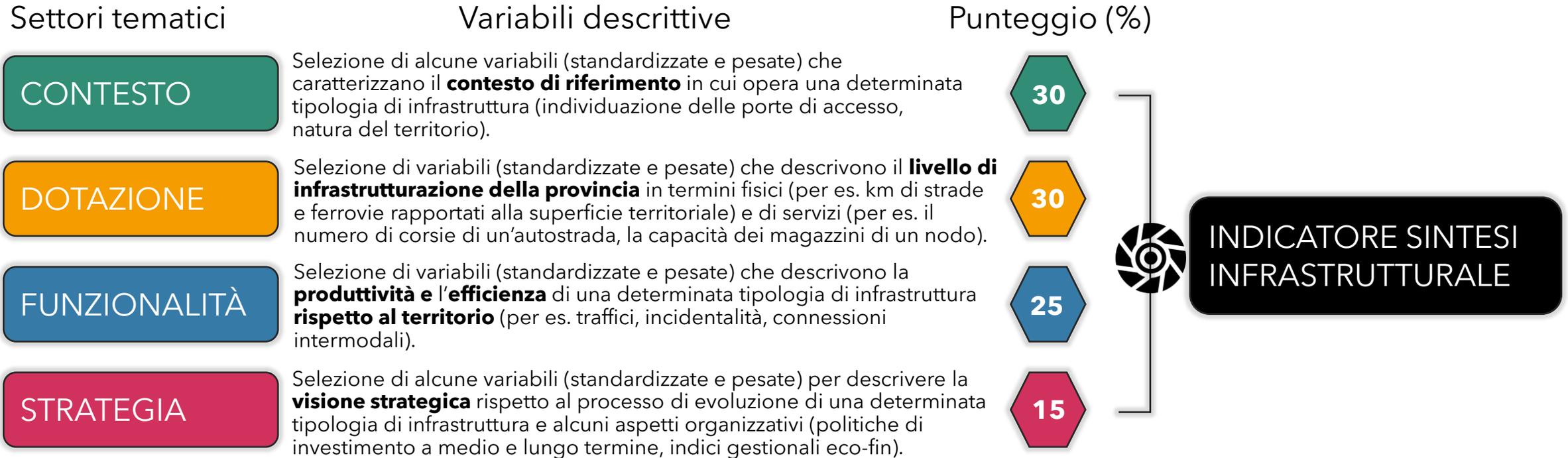
INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

Scala territoriale: PROVINCIA* **Anno di riferimento:** 2019

* L'analisi è stata svolta sul territorio nazionale con scala territoriale provinciale (in quanto considerare come riferimento le Camere di commercio avrebbe comportato considerare anche territori non confinanti). Fanno eccezione le regioni Sardegna e Puglia per le quali è stata considerata la seguente ripartizione «storica»: 4 territori per la Sardegna (Sassari, Nuoro, Oristano, Cagliari); 5 per la Puglia (Foggia, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce). In totale sono quindi stati considerati 105 territori sul territorio nazionale.

Tipologia di infrastruttura: STRADALE, FERROVIARIA, PORTUALE, AEROPORTUALE, LOGISTICA

4 SETTORI TEMATICI PER OGNI TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURA



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

Nel caso delle **infrastrutture di rete (strade e ferrovie)**, l'analisi si è basata sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia le sole opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi).

Nel caso delle **infrastrutture di nodo (porti, aeroporti e interporti)**¹, è stata svolta un'analisi più articolata che potesse esprimere le potenzialità di accesso alle infrastrutture portuali, interportuali e aeroportuali indipendentemente dalla «territorialità». Si è quindi tenuto conto della **capacità di attrazione del singolo nodo infrastrutturale non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe**. Questo approccio esprime le potenzialità dotazionali di un territorio riflettendo più realisticamente la distribuzione territoriale dell'utenza e la maggiore o minore convenienza che essa ha di usufruire dei servizi resi dall'infrastruttura. Per quanto riguarda i nodi, quindi, si è operato nel modo seguente: partendo da una selezione dei nodi più significativi sul territorio nazionale, **per ciascun capoluogo di provincia sono stati rilevati i nodi infrastrutturali raggiungibili entro 90 minuti, con coefficienti di «assorbimento» inversamente proporzionali alla distanza temporale (≤30 minuti, 30-60 minuti, 60-90 minuti)**. Lo spazio che intercorre tra il capoluogo di provincia e il luogo in cui sorge l'infrastruttura è una distanza stradale misurata in termini di tempo di percorrenza, considerando il percorso stradale minimo, ipotizzando velocità medie di percorrenza diverse a seconda della tipologia di strada.

Le variabili descrittive per ciascuna infrastruttura (di rete e di nodo) e per ciascun settore tematico (Contesto, Dotazione, Funzionalità, Strategia) sono state normalizzate a livello nazionale (ridimensionamento tra 0 e 1, poi riportato tra 0 e 100) e quindi il calcolo dell'indicatore di sintesi risulta dalla combinazione dei valori adimensionati rispetto al peso che è stato loro assegnato.

¹ Sono stati considerati 24 porti marittimi, 35 aeroporti e 24 interporti sul territorio nazionale.

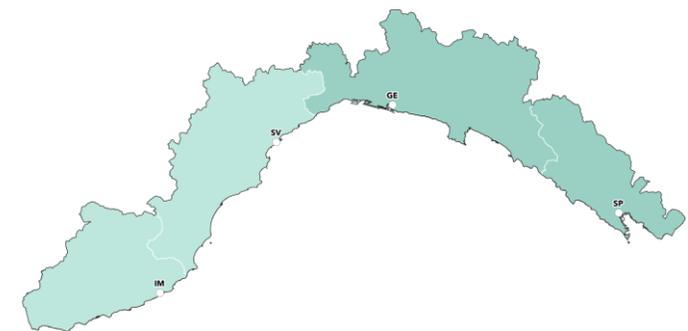
Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

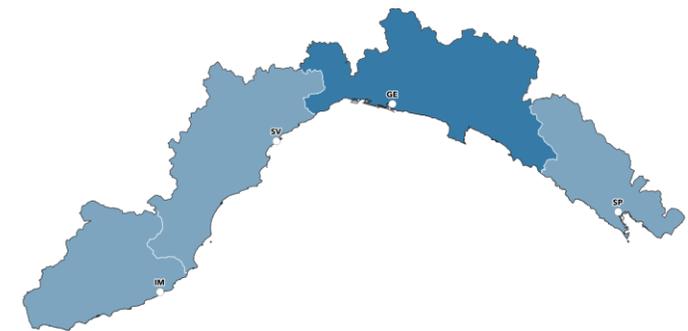
LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE STRADALI



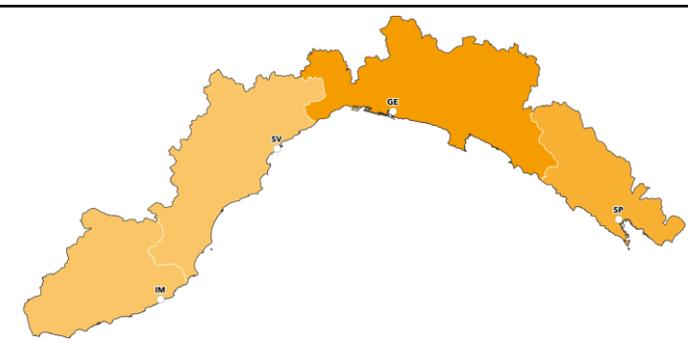
NORD OVEST		CONTESTO			
Max					
MI	83,8	SP	GE	SV	IM
Min					
AO	5,6	36,9	35,8	31,6	29,9



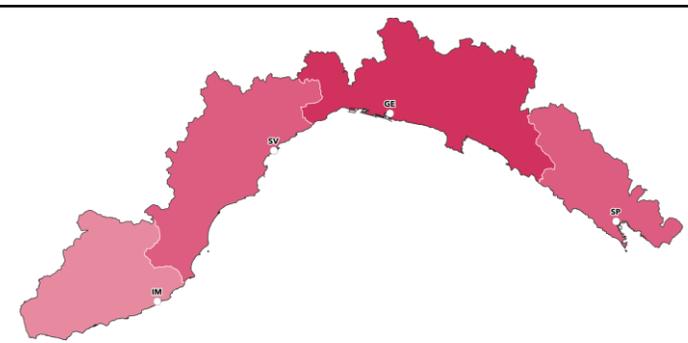
NORD OVEST		FUNZIONALITÀ			
Max					
BS	84,2	GE	SV	SP	IM
Min					
MB	27,6	76,3	67,7	67,6	66,8



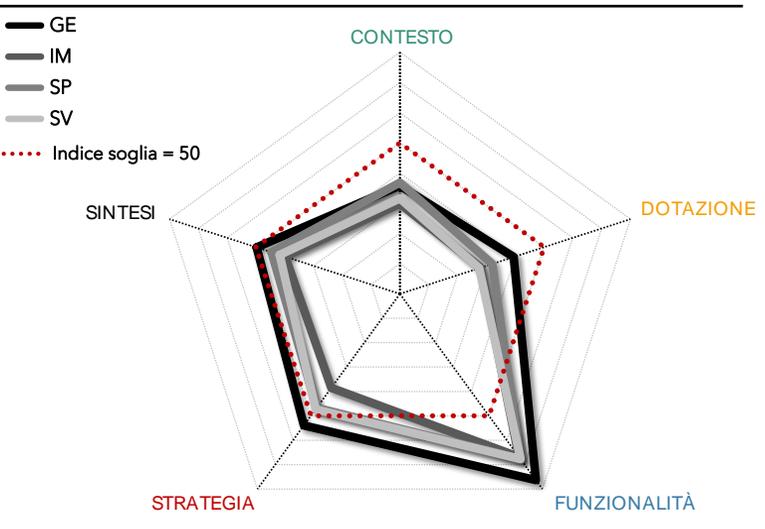
NORD OVEST		SINTESI			
Max					
MI	70,2	GE	SP	SV	IM
Min					
AO	32,1	49,8	44,6	41,8	39,9



NORD OVEST		DOTAZIONE			
Max					
MI	53,5	GE	SP	IM	SV
Min					
LC	15,2	39,5	32,0	28,0	27,5



NORD OVEST		STRATEGIA			
Max					
MB	62,1	GE	SV	SP	IM
Min					
AL	20,4	76,3	67,7	67,6	66,8



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

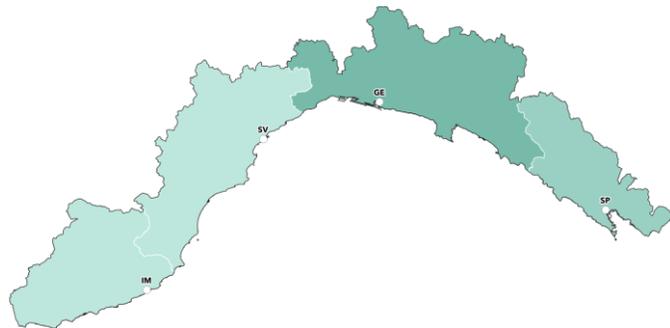
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

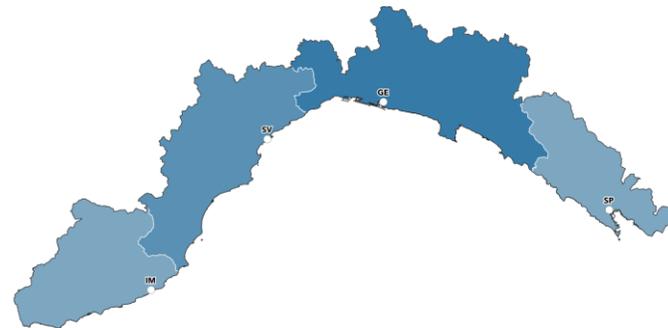


NORD OVEST

Max	
MI	71,2
Min	
AO	1,2

CONTESTO

GE	SP	SV	IM
24,5	16,5	13,5	10,3



NORD OVEST

Max	
MI	81,3
Min	
BI	14,8

FUNZIONALITÀ

GE	SV	SP	IM
64,4	56,3	56,2	53,7



NORD OVEST

Max	
MI	67,3
Min	
BI	12,8

SINTESI

GE	SP	SV	IM
45,1	36,2	34,5	34,0

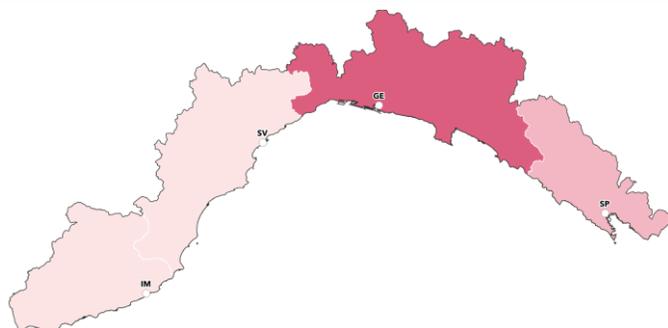


NORD OVEST

Max	
MI	64,2
Min	
BI	2,5

DOTAZIONE

IM	GE	SP	SV
51,8	49,7	44,1	42,4

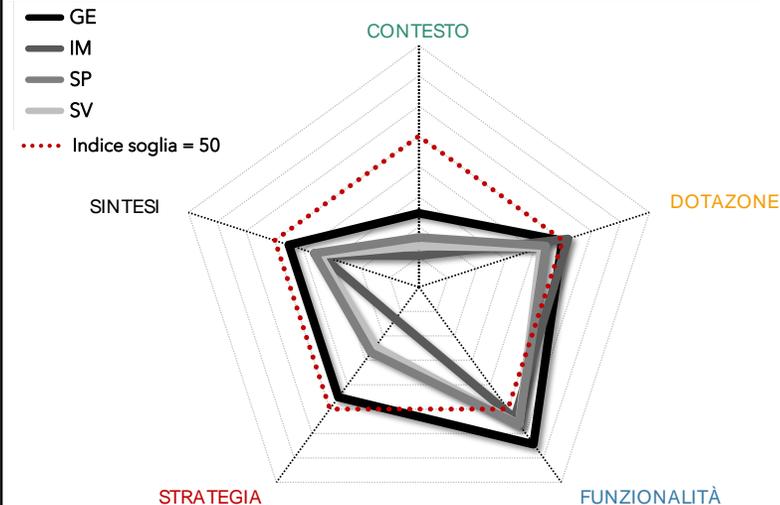


NORD OVEST

Max	
AL	65,9
Min	
IM	13,1

STRATEGIA

GE	SP	SV	IM
45,1	26,8	24,5	13,1

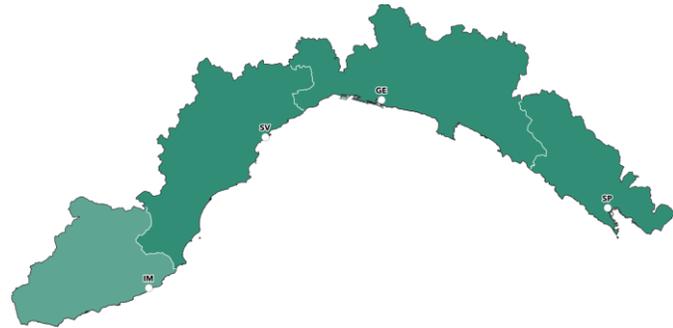


Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

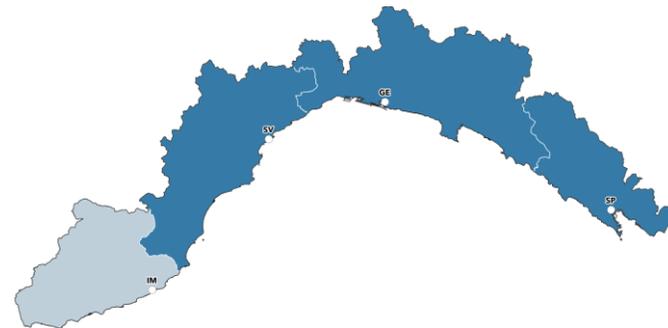


LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



NORD OVEST		CONTESTO			
Max					
SP	73,8	SP	SV	GE	IM
Min					
TO..*	0,0	73,8	72,1	71,4	57,2

*VC, NO, BI, VB, AO, VA, CO, SO, MI, BG, BS, PV, CR, MN, LC, LO, MB



NORD OVEST		FUNZIONALITÀ			
Max					
SP	58,5	SP	GE	SV	IM
Min					
LC..*	0,0	58,5	53,2	47,4	13,6

*VB, CO, MI, PV, BG, VA, TO, BS, VC, NO, BI, AO, SO, CR, MN, LO, MB



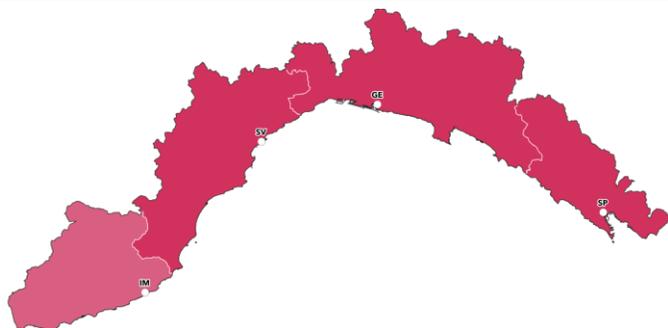
NORD OVEST		SINTESI			
Max					
GE	63,5	GE	SP	SV	IM
Min					
PV..*	0,0	63,5	60,6	58,0	37,3

*BG, VA, TO, BS, VC, NO, BI, AO, SO, CR, MN, LO, MB



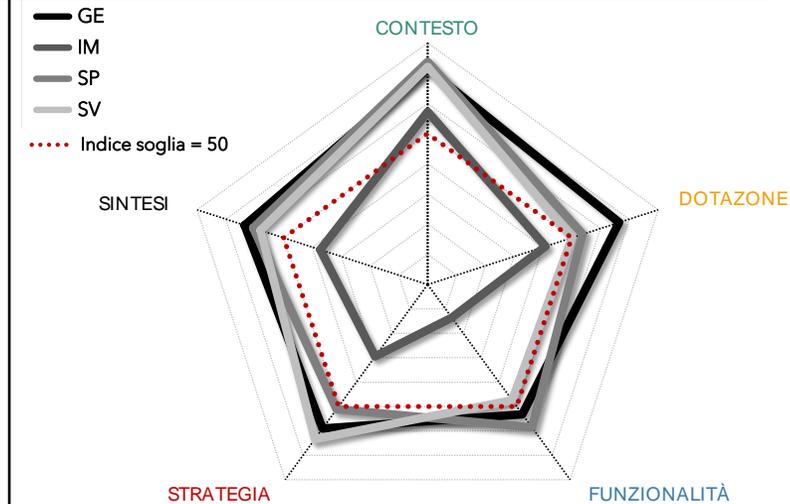
NORD OVEST		DOTAZIONE			
Max					
GE	66,5	GE	SP	SV	IM
Min					
TO..*	0,0	66,5	53,8	50,1	40,9

*VC, NO, BI, VB, AO, VA, CO, SO, MI, BG, BS, PV, CR, MN, LC, LO, MB



NORD OVEST		STRATEGIA			
Max					
SV	63,3	SV	GE	SP	IM
Min					
LC..*	0,0	63,3	59,0	51,1	29,5

*VB, CO, MI, PV, BG, VA, TO, BS, VC, NO, BI, AO, SO, CR, MN, LO, MB



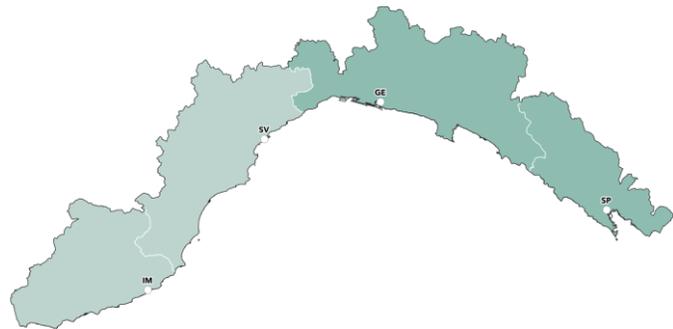
Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

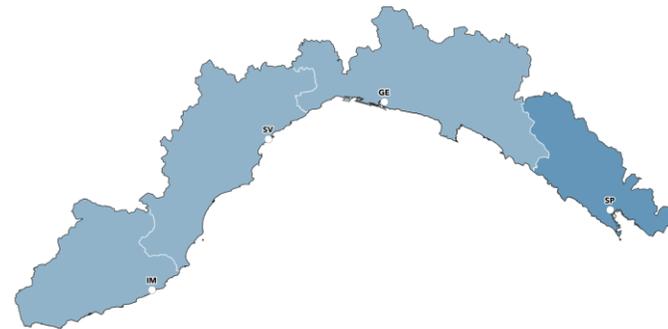
LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI



NORD OVEST		CONTESTO				
Max	BG	95,0	GE	SP	SV	IM
Min	SO	0,0	66,6	65,0	64,1	61,3



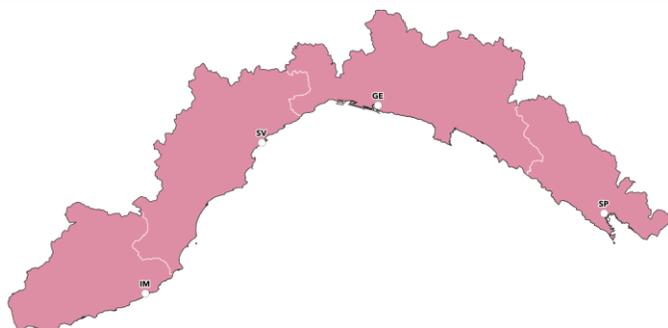
NORD OVEST		FUNZIONALITÀ				
Max	MI	81,4	SP	GE	IM	SV
Min	SO	0,0	44,4	31,4	30,5	24,1



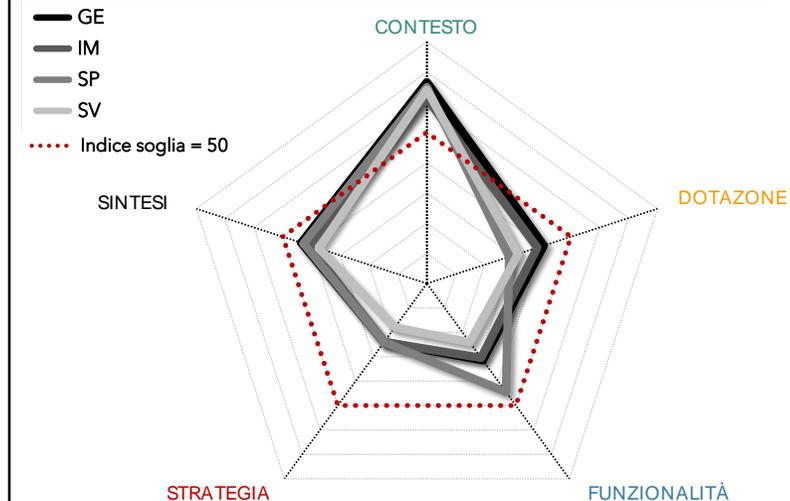
NORD OVEST		SINTESI				
Max	MI	72,7	GE	SP	IM	SV
Min	SO	1,1	43,6	42,8	41,1	37,5



NORD OVEST		DOTAZIONE				
Max	VA	75,1	GE	IM	SV	SP
Min	SO	3,7	40,6	38,4	31,7	28,6



NORD OVEST		STRATEGIA				
Max	VA	45,9	GE	IM	SP	SV
Min	SO	0,0	24,0	24,0	24,0	18,0



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

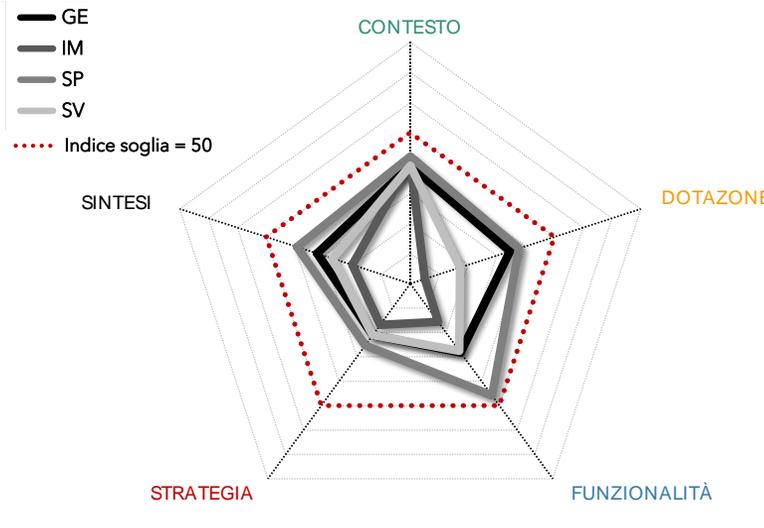
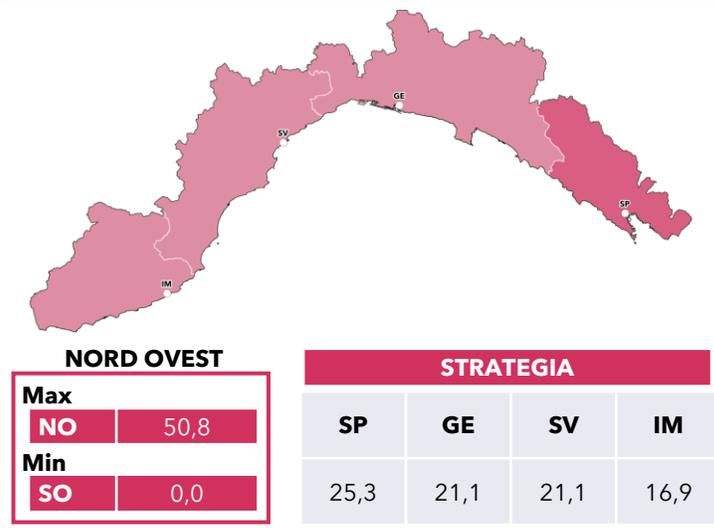
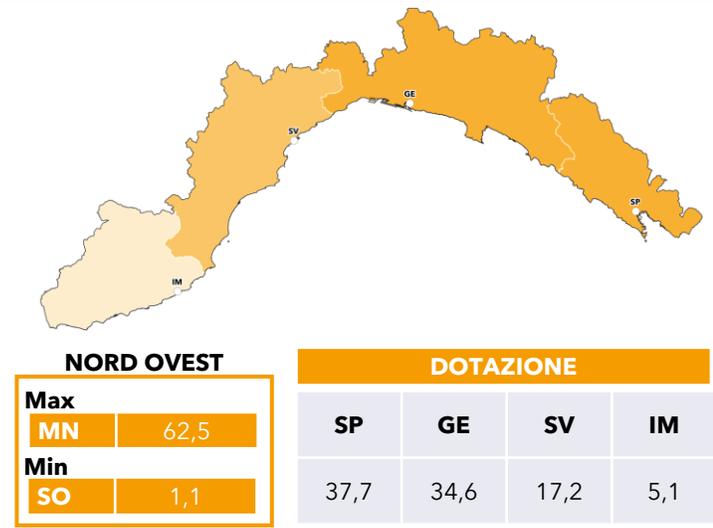
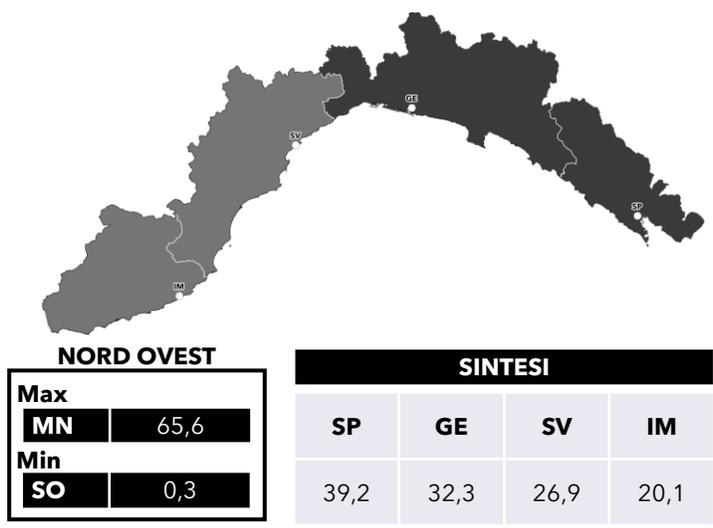
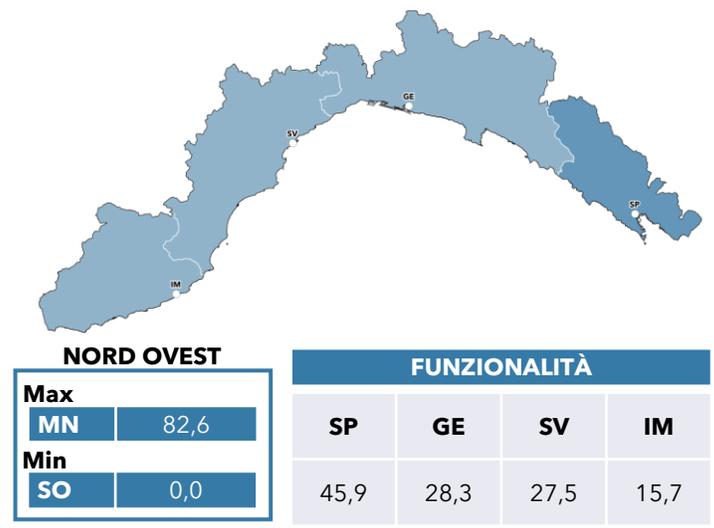
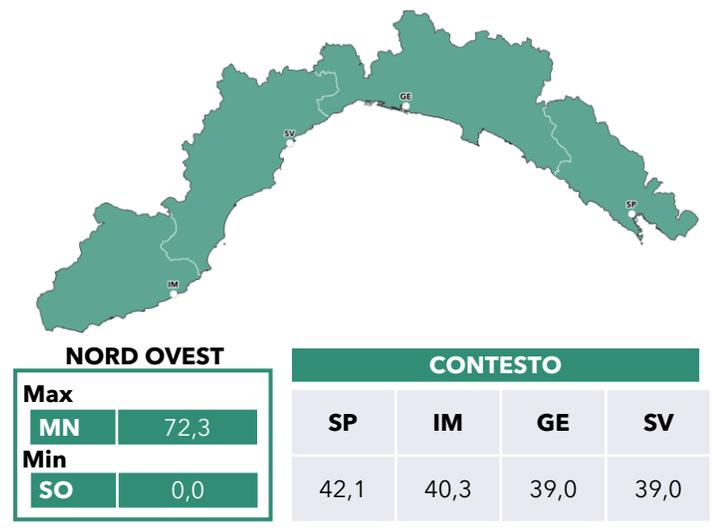
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE LOGISTICHE



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: SINTESI

L'elaborazione di un insieme di indici, che tengono conto delle specificità di ciascuna tipologia infrastrutturale, ha permesso di trarre delle valutazioni di sintesi sulle performance del sistema infrastrutturale regionale.

											INDICE DI SINTESI	
	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE
1°	GE (21°)		GE (23°)		GE (2°)		GE (55°)		SP (34°)		GE (21°)	
2°	SP (44°)		SP (52°)		SP (5°)		SP (56°)		GE (47°)		SP (34°)	
3°	SV (60°)		SV (58°)		SV (8°)		IM (66°)		SV (66°)		SV (50°)	
4°	IM (73°)		IM (60°)		IM (40°)		SV (84°)		IM (81°)		IM (65°)	

Nonostante la sua complessa conformazione territoriale, la regione Liguria vanta, da sempre, **un grande potenziale**, data la sua naturale vocazione a piattaforma logistica del Mediterraneo, con un ruolo cruciale nell'assetto delle relazioni commerciali con l'Italia settentrionale (grazie ai porti di Genova, Savona e La Spezia) e con l'Europa (grazie al Corridoio Reno-Alpi). Tuttavia, questo potenziale rischia di essere vanificato dall'**inadeguatezza delle infrastrutture** (stradali, ferroviarie, aeroportuali e logistiche).

Nonostante la **provincia di Genova** risulti la più performante a livello regionale, grazie soprattutto alla sua performance in ambito portuale (presenza del porto di Genova e vicinanza al porto di Savona-Vado), si colloca al 21° posto nella classifica italiana (seguita ad ampia distanza da La Spezia, al 34° posto in Italia). Rispetto alla **performance portuale**, le province di Genova, La Spezia e Savona rientrano nella **Top10 nazionale**, posizionandosi, rispettivamente, al 2°, 5° e 8° posto.

La provincia meno performante è quella di Imperia, al 65° posto nella classifica nazionale.

Tutte le province liguri presentano un potenziale importante che potrebbe essere valorizzato attraverso interventi mirati, tenendo conto di **una visione organica sovraregionale**.



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: SINTESI

Nel caso delle **infrastrutture di rete** (strade e ferrovie), l'analisi si è basata sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia le sole opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi).

Infrastrutture stradali: tutte le province presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100) evidenziando **un deficit importante rispetto al contesto nazionale**. Le **province di Savona e Imperia** registrano **le peggiori performance a livello regionale** (rispettivamente 60° e 73° posto nella classifica nazionale): particolarmente penalizzate in termini di contesto (assenza di assi del Core Network europeo, carenza di accessi autostradali, incidenza di aree montane/rurali/scarsamente popolate), di dotazione (scarsa consistenza autostradale rispetto al territorio, assenza di autostrade a 3 corsie), nonostante una discreta funzionalità rispetto al territorio (densità di traffico) e strategia (autonomia gestionale della società Autostrada dei Fiori spa e presenza di opere strategiche, anche se con tempi di realizzazione incerti).

Infrastrutture ferroviarie: tutte le province presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100) evidenziando **un deficit importante rispetto al contesto nazionale**. La **provincia di Genova** si colloca al 1° posto in regione, ma **occupava la 23ª posizione in Italia**, seguita da La Spezia (52° posto). I punti deboli del sistema ferroviario si riscontrano, in particolare, nel contesto (numerosità e prestazioni delle stazioni presenti sul territorio, assenza di linee AV, attraversamento di assi del Core Network solo su Genova e La Spezia, basso grado di urbanizzazione, incidenza aree montane), nella dotazione (consistenza della rete ferroviaria rispetto al territorio, alta incidenza di linee a singolo binario nella provincia di Savona) e nella strategia (bassa spesa per interventi e con tempi di realizzazione incerti, età media della flotta superiore al dato nazionale, 18,5 anni vs 15,4 anni, e il 60% dei treni con più di 15 anni). L'unico ambito che vede tutte le province sopra la soglia di 50 punti è quello della funzionalità (nonostante il n° di treni in arrivo/partenza dai capoluoghi di provincia sia contenuto e la carenza dei sistemi tecnologici di controllo, comando e segnalamento, gli altri parametri risultano più in linea con il contesto nazionale, per es. massa assiale massima ammessa, copertura GSM-R, e la presenza, seppur limitata, di servizi di mobilità integrata nelle stazioni capoluogo). **Le province con la performance peggiore sono Savona e Imperia** (58° e 60° posto nella classifica nazionale).

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: SINTESI

Nel caso delle **infrastrutture di nodo**, la performance portuale, aeroportuale e logistica dei territori provinciali è stata valutata tenendo conto della dislocazione dei principali porti, aeroporti e interporti sul territorio nazionale e considerando l'estensione della loro influenza su territori limitrofi.

Infrastrutture portuali: unico settore in cui tutte le province, ad eccezione di quella di Imperia, presentano un indicatore sintetico superiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100), evidenziando come il sistema portuale ligure rappresenti il **punto di forza dell'assetto infrastrutturale regionale**. La provincia di **Genova**, al 1° posto in regione, occupa la **2ª posizione in Italia** (dopo la provincia di Livorno), seguita da La Spezia (5ª in Italia) e Savona (8ª in Italia). In particolare: la provincia di Genova primeggia in termini di dotazione (lunghezza accosti, profondità fondali, superficie piazzali, addetti nelle unità locali dei trasporti marittimi); la provincia di La Spezia in termini di contesto (2 porti nella catchment area, La Spezia e Livorno, entrambi nel Core Network) e funzionalità (tendenza traffici e facilità di accesso ai mercati internazionali, soprattutto grazie alla vicinanza al porto di Livorno); la provincia di Savona in termini di strategia (spesa in opere portuali strategiche, copertura finanziaria, buona autonomia finanziaria dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale). Dal punto di vista gestionale, i porti di Genova e Savona sono entrambi gestiti dall'AdSP del Mar Ligure Occidentale, mentre il porto di La Spezia ricade sotto l'AdSP del Mar Ligure Orientale (con il porto di Marina di Carrara, in Toscana).

Infrastrutture aeroportuali: tutte le province presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100) evidenziando **un deficit importante rispetto al contesto nazionale**. Genova (55° posto nella classifica nazionale) è l'unica provincia dotata di un aeroporto, di rilevanza internazionale (Genova-Sestri «Cristoforo Colombo» a soli 7 km dal centro città, inserito nel Core Network europeo), di cui beneficiano anche le province di Savona e Imperia. La provincia di Savona ricade anche nel bacino di Cuneo-Levaldigi, mentre quella di La Spezia nel bacino dell'aeroporto di Pisa-San Giusto (Comprehensive network), evidenziando l'effetto gravitazionale dei nodi. Le prestazioni aeroportuali risentono soprattutto di una scarsa dotazione (area sedime, area parcheggio aerei, numero piste, numero banchi check-in, ecc.) e funzionalità (traffici, intermodalità, connettività nel network europeo, ecc.).

Infrastrutture logistiche: anche in questo caso tutte le province presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100) evidenziando **un deficit importante rispetto al contesto nazionale**. Savona è l'unica provincia territorialmente dotata di un interporto (Vado), ma si posiziona al 3° posto in regione e al 66° in Italia. Al 1° posto la provincia di La Spezia (34° in Italia), grazie alla vicinanza agli interporti di Livorno Guasticce (Core Network), Parma (Comprehensive Network) e Prato (Core Network). Le province liguri scontano un contesto poco favorevole (numero interporti, rilevanza, connessioni ultimo miglio), scarse prestazioni in termini di dotazione (disponibilità di superfici, area logistica e intermodale, binari, dotazione tecnologica), funzionalità (coppie treni/anno, numero operatori, integrazione modale, posizionamento europeo) e strategia (interventi in opere strategiche, autonomia gestionale delle società interportuali).

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

La Liguria e i corridoi europei della rete Ten-t



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

IL CORE NETWORK DELLA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO (TEN-T)

© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario. Il **Core Network** (Rete Centrale) è costituito da **9 Corridoi (di cui 4 attraversano l'Italia)**, da completare **entro il 2030**, che comprendono: i nodi urbani a maggiore densità abitativa, i nodi intermodali di maggiore rilevanza e le relative connessioni. Oggi la priorità a livello europeo è quella di **assicurare la continuità dei Corridoi**, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti.

Per l'Italia, questo si traduce in un importante **piano di potenziamento prestazionale e tecnologico** che prevede l'adeguamento agli standard europei (modulo, sagoma, peso assiale, lungh. treni), l'interoperabilità attraverso l'implementazione del sistema ERTMS, la realizzazione di grandi opere di connessione all'Europa, l'efficientamento dei collegamenti ferroviari e stradali e il completamento dei collegamenti di «ultimo miglio» a porti e aeroporti della rete Core.

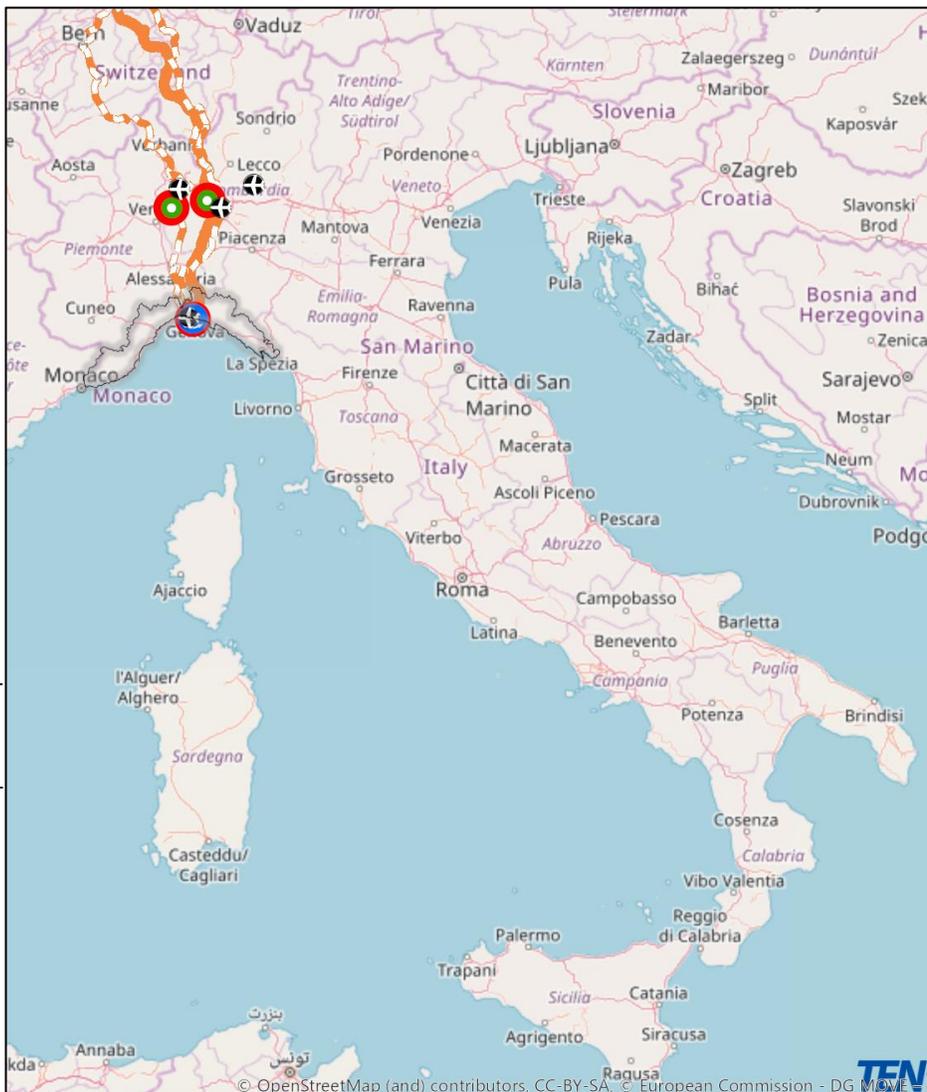
Gli Stati membri hanno concordato gli **obiettivi specifici (target) da raggiungere entro il 2030 per ciascun Corridoio**, per consentire la misurazione e il monitoraggio dello stato di conformità delle infrastrutture.

2 Corridoi del Core Network in LIGURIA

RENO-ALPI

SCANDINAVO-MEDITERRANEO

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



Il **Corridoio Reno-Alpi** costituisce una delle vie di trasporto merci più trafficate d'Europa. Collega i porti del Mare del Nord di Rotterdam e Anversa al bacino mediterraneo di Genova, attraverso la Svizzera e alcuni dei principali centri economici delle regioni Rhein-Ruhr, Rhein-Main-Neckar e l'agglomerato di Milano nel Nord Italia (include il fiume Reno come via navigabile interna).

I numeri del Corridoio	TOTALE	ITALIA	LIGURIA
Km rete ferroviaria	3.406	515	51
Km rete stradale	1.721	180	32
N° porti	23	1	1
N° aeroporti	11	4	1
N° terminal intermodali	13	3	1

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

LIGURIA: nel **settore ferroviario** gli interventi chiave riguardano la realizzazione del **Terzo Valico**, la **linea ferroviaria Genova-Milano/Novara-confine svizzero** e la **linea Marsiglia-Tolone-Nizza-Ventimiglia-Genova**. In **ambito marittimo**, il **porto di Genova** al centro di interventi per potenziarne il ruolo di principale scalo marittimo dell'Europa mediterranea.



Il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** è un asse cruciale per l'economia europea, collega Helsinki a La Valletta attraversando 8 Paesi: Finlandia, Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta. È il più esteso tra i corridoi della rete centrale. Collega i maggiori centri urbani in Germania e in Italia alla Scandinavia.

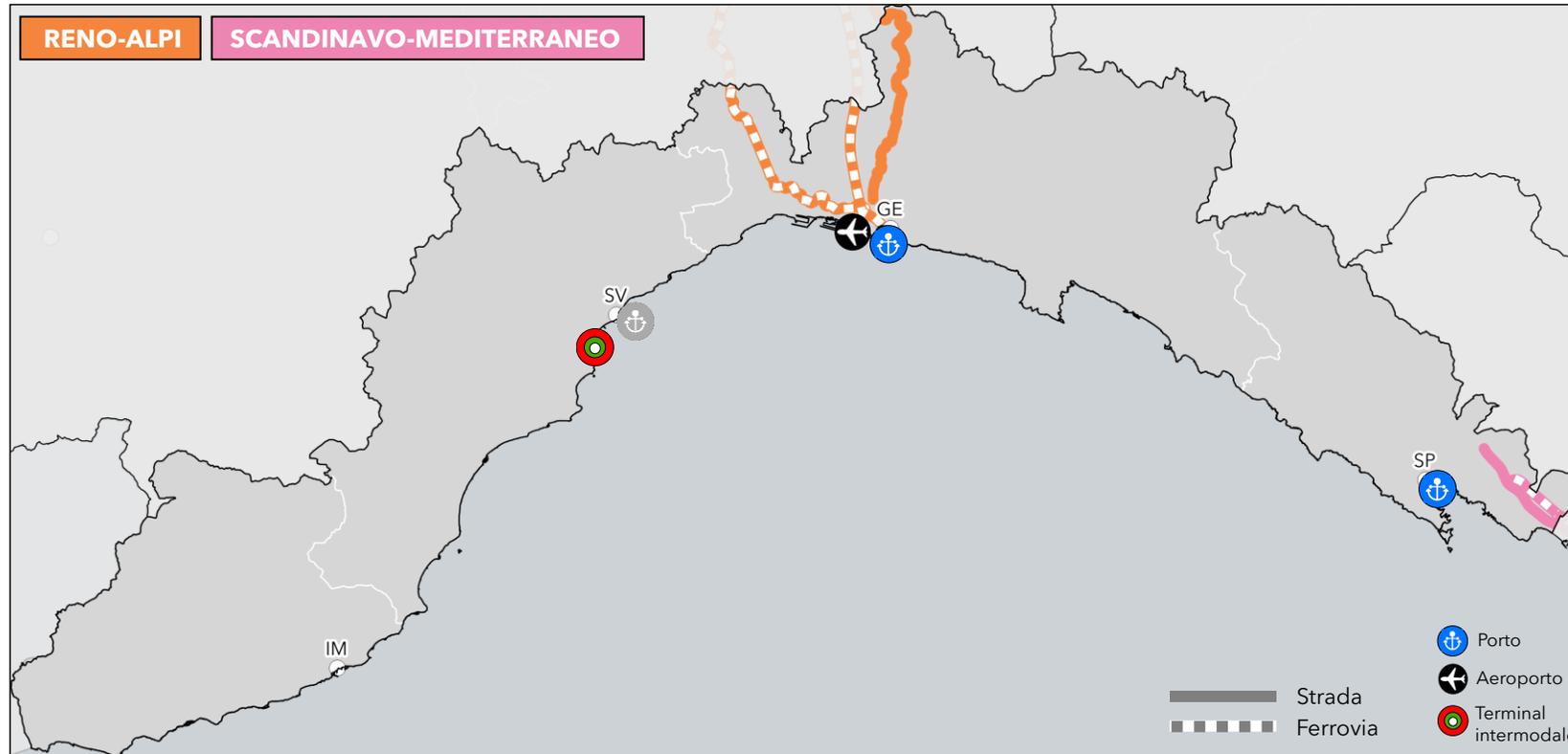
I numeri del Corridoio	TOTALE	ITALIA	LIGURIA
Km rete ferroviaria	9.600	3.000	8
Km rete stradale	6.300	2.400	14
N° porti	25	9	1
N° aeroporti	19	4	-
N° terminal intermodali	28	5	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

In Italia parte dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, Ancona, Firenze, **La Spezia**, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud, tra cui: Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.

LIGURIA: nel settore marittimo, i porti prioritari interessati sono Ancona, Napoli, Bari, Taranto, **La Spezia**, Livorno, Augusta, Palermo.

PRINCIPALI GAP INFRASTRUTTURALI DEL CORE NETWORK RISPETTO AI TARGET 2030



Nota: in evidenza (a colori) i nodi Core, in tonalità grigia il nodo Comprehensive (porto di Savona)

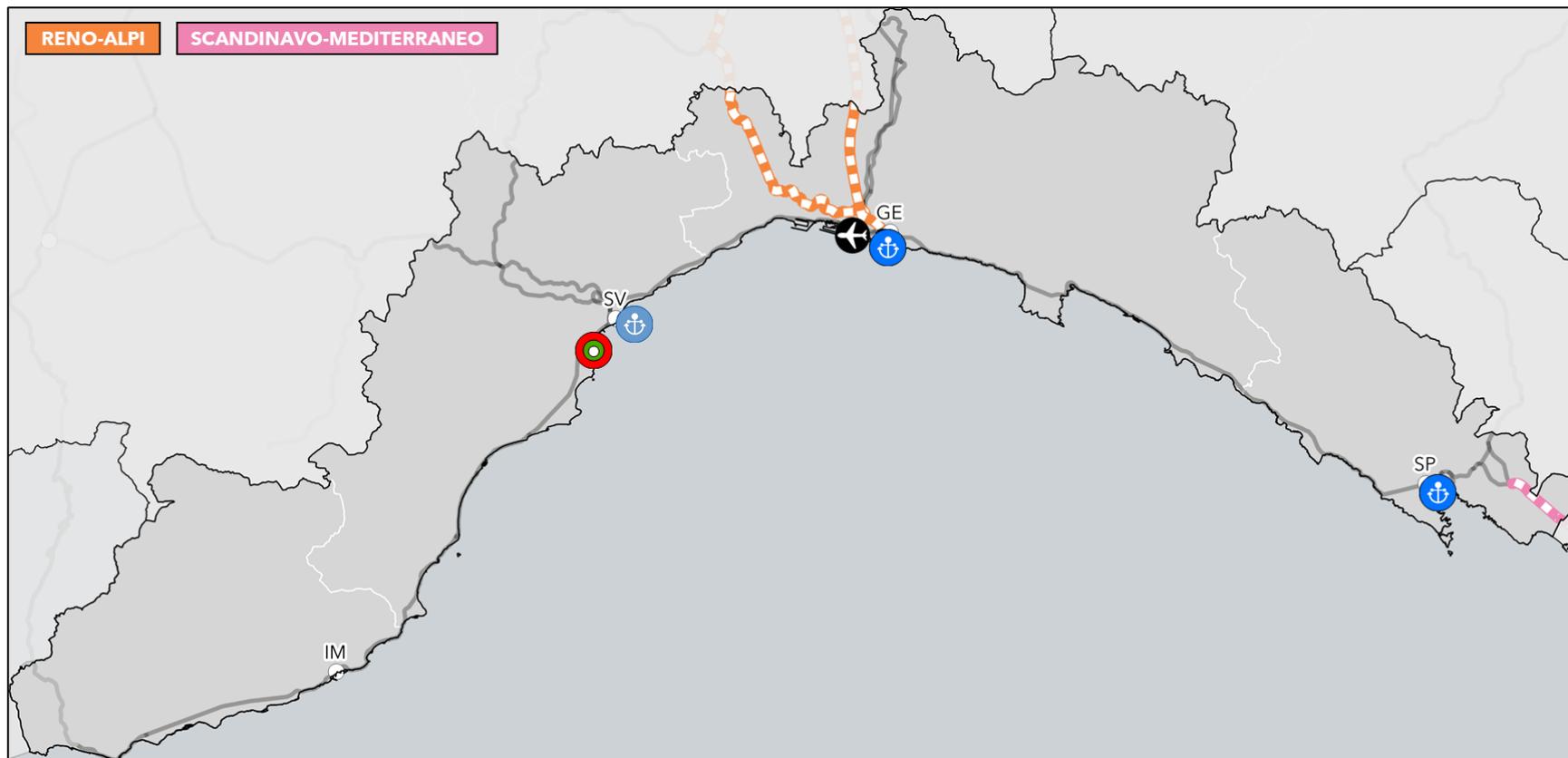
- Le misure previste sulla **rete stradale** mirano principalmente alla modernizzazione (tratti stradali obsoleti, ponti, aree di parcheggio, ecc.), a fornire infrastrutture per carburanti puliti e all'implementazione di sistemi di trasporto intelligenti-ITS (il progetto più importante in Italia riguarda la **Gronda di Genova**).

- Sulla **rete ferroviaria** le misure previste riguardano: sezioni non conformi a una **velocità di linea** di almeno 100 km/h; **lunghezza dei treni** inferiore a 740 m (anche di accesso ai terminal intermodali); non conformità del **sistema di segnalamento ERTMS** su diverse tratte ferroviarie (il progetto più importante in Liguria è il **Terzo Valico dei Giovi**)
- **Connessioni tra nodi core e hinterland** carenti: nel **porto di Genova** (limitati spazi fisici) è necessario un migliore accesso marittimo; assenza di un collegamento tra **aeroporto di Genova** e rete ferroviaria (previsto entro il 2025)
- Necessarie ulteriori misure per **favorire la decarbonizzazione** per tutte le modalità di trasporto.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea e Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

FOCUS SULLE PRINCIPALI OPERE FERROVIARIE LUNGO I CORRIDOI TEN-T



Direttrice Liguria-Alpi

Terzo Valico dei Giovi

Tipologia intervento:  (M) (S) (PA)

Attivazione: **2023**

Linea Genova Voltri - Savona

Tipologia intervento:  (S)

Attivazione: **2024 / oltre 2024**

Completamento raddoppio Savona - Ventimiglia

Tipologia intervento:  (M) (S)

Attivazione: **oltre 2024**

Potenziamento dello scalo di Vado Ligure

Tipologia intervento:  (T)

Attivazione: **oltre 2024**

Direttrice centrale e Tirrenica Nord

Linea Livorno - La Spezia

Tipologia intervento:  (M)

Attivazione: **oltre 2024**

Legenda tipologia intervento

 Prestazioni (Sagoma/Modulo/Peso Assiale/Terminali)

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea e Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Le infrastrutture strategiche programmate per il territorio



UNIONCAMERE



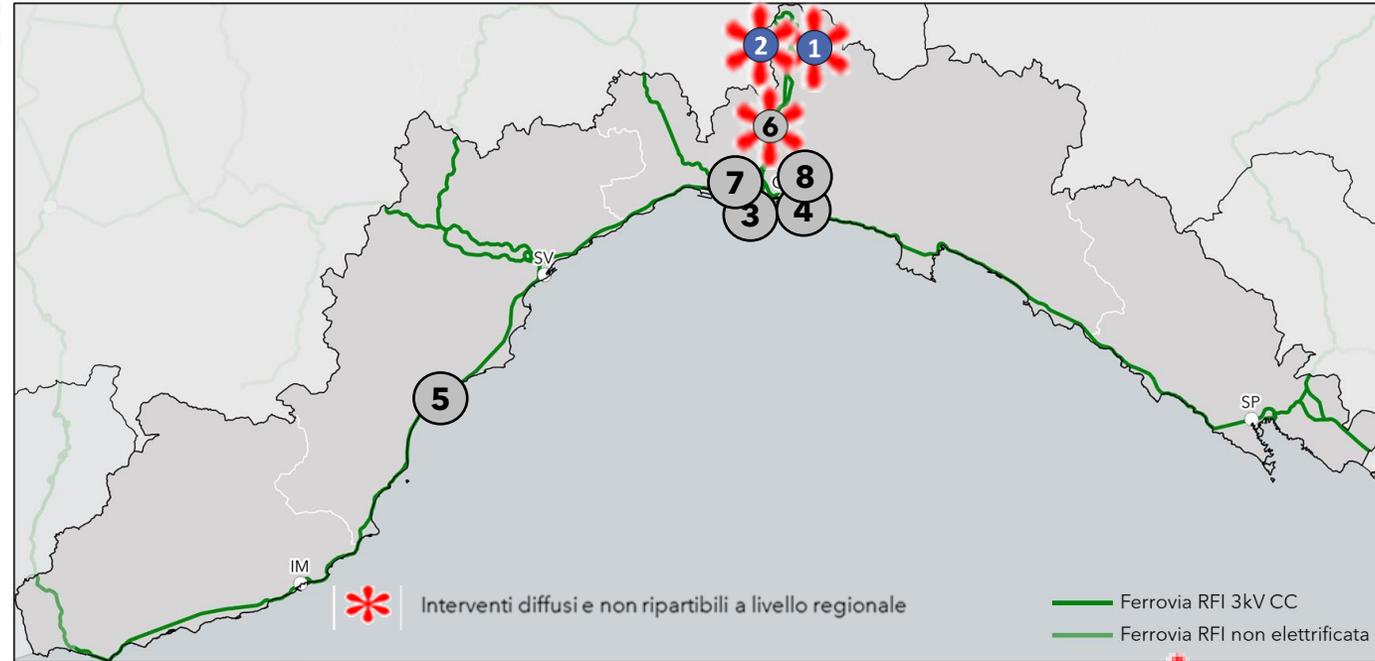
UNIONTRASPORTI

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^ fase

539 M € (costo complessivo dell'intervento):

- UPGRADING PRESTAZIONALE CORRIDOIO RENO-ALPI; UPGRADING CORRIDOIO RENO-ALPI
- Costo intervento: 236 M €
- Finanziati: 87%
- Fase: Progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**



Velocizzazione Torino/Milano-Genova: quadruplicamento Milano-Pavia, AVR Milano-Tortona-Genova, AVR Torino-Alessandria-Genova

1.321 M € (costo complessivo dell'intervento):

- VELOCIZZAZIONE LINEA MILANO-GENOVA - FASE 1 E 2
- Costo intervento: 156 M €
- Finanziati: 64%
- Fase: Lavori in corso/ Progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **2021/n.d.**

Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)

1.036 M € (costo complessivo dell'intervento):

- UPGRADING CORRIDOIO RENO-ALPI - DTP GENOVA
- Costo intervento: 12 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: Lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2021**

Velocizzazione Torino/Milano-Genova: quadruplicamento Milano-Pavia, AVR Milano-Tortona-Genova, AVR Torino-Alessandria-Genova

1.321 M € (costo complessivo dell'intervento):

- VELOCIZZAZIONE LINEA TORINO-GENOVA
- Costo intervento: 165 M €
- Finanziati: 39%
- Fase: Lavori in corso/ Progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **2024/oltre 2025**



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

Terzo valico dei Giovi

6.158 M € (costo complessivo dell'intervento):



6

- 1°, 3°, 4° e 5° LOTTO COSTRUTTIVO
- Costo intervento: 4.245 M €
- Finanziati: 80%
- Fase: Lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2024**

Nodo di Genova - Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole

Costo intervento: 669 M €
Finanziati: 100%
Fase: Lavori in corso
Fine lavori prevista: **2024**

3

Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^ fase

- 539 M € (costo complessivo dell'intervento):
- UPGRADING PRESTAZIONALE CORRIDOIO RENO-ALPI (DTPGENOVA)
 - Costo intervento: 10 M €
 - Finanziati: 100%
 - Fase: Lavori in corso
 - Fine lavori prevista: **oltre 2021**

Completamento raddoppio Genova - Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure (project review)

Costo intervento: 1.540 M €
Finanziati: 3%
Fase: Progettazione definitiva
Fine lavori prevista: **n.d.**

5

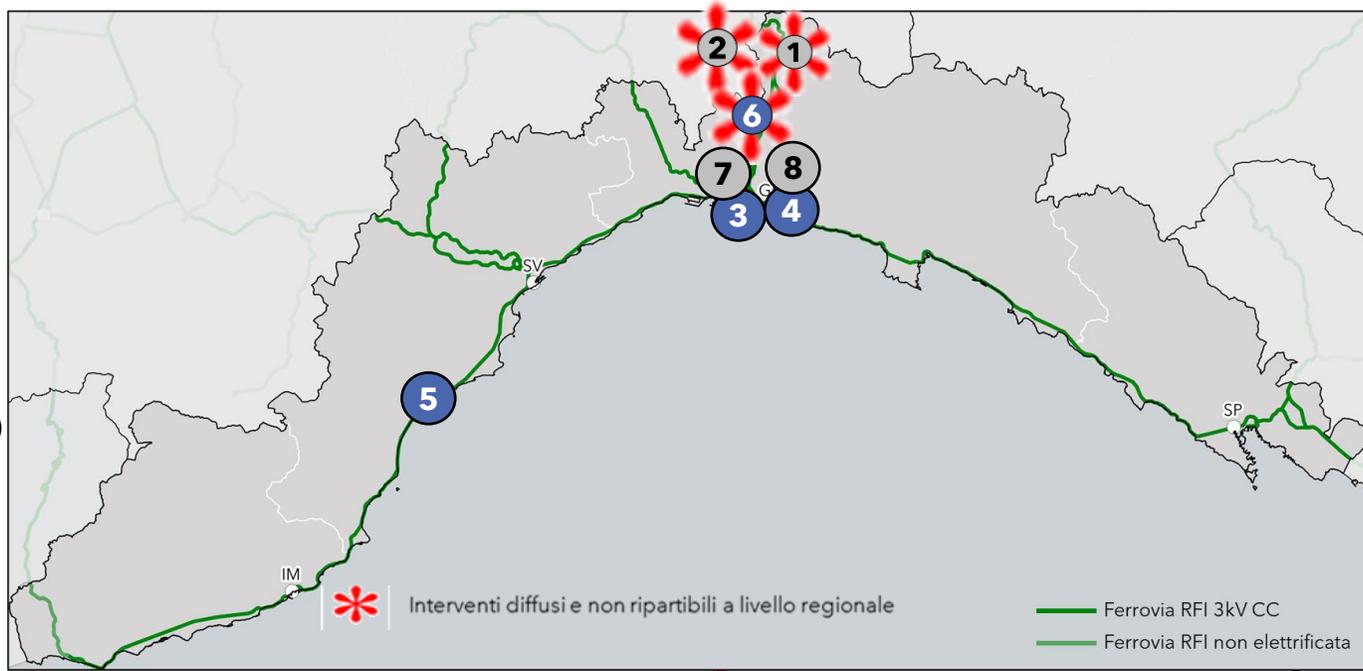
Nodo di Genova - Potenziamento infrastrutturale Genova-Campasso

Costo intervento: 26 M €
Finanziati: 100%
Fase: Progettazione definitiva
Fine lavori prevista: **n.d.**

4

Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest

- 1.266 M € (costo complessivo dell'intervento):
- POTENZIAMENTO LINEA ACQUI TERME/ALESSANDRIA-OVADA-GENOVA
 - Costo intervento: n.d.
 - Finanziati: n.d.
 - Fase: Lavori in corso
 - Fine lavori prevista: **2026**



Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale

Ferrovia RFI 3kV CC
Ferrovia RFI non elettrificata

Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021



Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

- Prioritarie DEF 2015
- Italia Veloce 2020
- Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
- PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI SISTEMI URBANI

Nodo ferroviario di Genova

UPGRADING INFRASTRUTTURALE E TECNOLOGICO NODO DI GENOVA E COLLEGAMENTO CON L'AEROPORTO

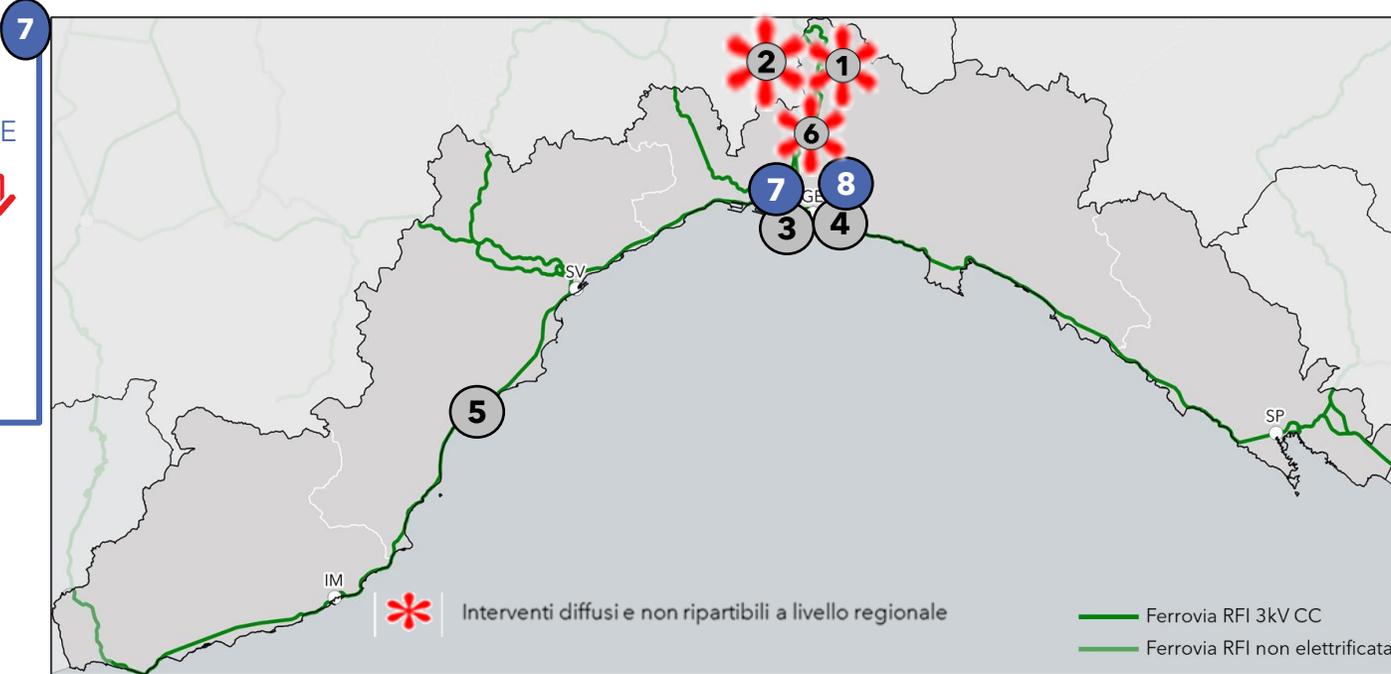


Costo intervento: 214 M €

Finanziati: 42%

Fase: progettazione definitiva / progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **n.d.**



Programma città

metropolitana di Genova

LINEA GENOVA-CASELLA-PRINCIPE

GRANAROLO - SCMT -

MANUTENZIONE; **METROPOLITANA**

DI GENOVA - STAZIONE PASSANTE

CORVETTO - FINITURE CIVILI E

IMPIANTI DI STAZIONE;

AMPLIAMENTO DEL DEPOSITO DI

DINEGRO - ADEGUAMENTO DEL

TRONCHINO DI MANOVRA DI BRIN;

PROLUNGAMENTO DELLA LINEA

METROPOLITANA DA BRIN A

CANEPARI; ROLUNGAMENTO DELLA

LINEA METROPOLITANA DA

BRIGNOLE A MARTINEZ.



Costo intervento: 202 M €

Finanziati: 78%

Fase: Studio di fattibilità / gara aggiudicata

Fine lavori prevista: 2026 / **n.d.**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

1 Viabilità di accesso all'hub portuale di Savona

INTERCONNESSIONE TRA I CASELLI DELLA A10 DI SAVONA E ALBISSOLA E I PORTI DI SAVONA E VADO - VARIANTE ALLA SS 1 AURELIA BIS NEL TRATTO TRA SAVONA/TORRENTE LETIMBRO E ALBISSOLA SUPERIORE

Costo intervento: 239 M €
 Finanziati: 100%
 Fase: Progettazione preliminare
 Fine lavori prevista: **n.d.**



2 Viabilità di accesso all'hub portuale di Savona

INTERCONNESSIONE TRA I CASELLI DELLA A10 DI SAVONA E ALBISSOLA E I PORTI DI SAVONA E VADO - VARIANTE ALLA SS 1 AURELIA BIS NEL TRATTO TRA SAVONA/TORRENTE LETIMBRO E SAVONA/CASELLO AUTOSTRADALE

Costo intervento: 143 M €
 Finanziati: 7%
 Fase: Progettazione preliminare
 Fine lavori prevista: **n.d.**



— Autostrade
 — Strade principali

3 Viabilità di accesso all'hub portuale di Savona

SS 1 SVINCOLO DI MARGONARA

Costo intervento: 55 M €
 Finanziati: 0%
 Fase: n.d.
 Fine lavori prevista: **n.d.**



4 Viabilità di accesso all'Hub Portuale di La Spezia

VARIANTE ALLA SS 1 AURELIA - 3° LOTTO TRA FELETTINO ED IL RACCORDO AUTOSTRADALE

Costo intervento: 311 M €
 Finanziati: 100%
 Fase: Gara aggiudicata / progettazione esecutiva
 Fine lavori prevista: **2022 / n.d.**



5 Gronda di Genova (c.d. di Ponente) nuova tratta per il potenziamento dell'interconnessione A7-A10-A12

Costo intervento: 4.755 M €
 Finanziati: 100%
 Fase: Progettazione definitiva
 Fine lavori prevista: **n.d.**



Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

- Prioritarie DEF 2015
- Italia Veloce 2020
- Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
- PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

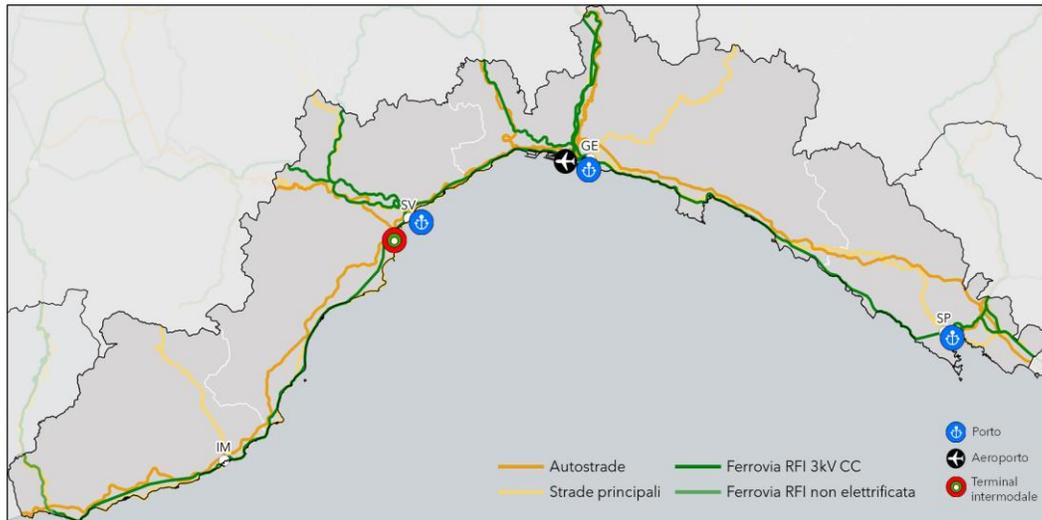
Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI NODI



Porti di Savona e Vado Ligure

PORTO DI VADO LIGURE MESSA IN SICUREZZA TORRENTE SEGNO; NUOVA VIABILITÀ URBANA IN FREGIO MOLO 8.44; COSTRUZIONE DI UN UNICO VARCO DOGANALE PER I TERMINAL ESISTENTI E PER LA PIATTAFORMA MULTIPURPOSE IN COSTRUZIONE E REALIZZAZIONE DELLA VIABILITÀ RETRO PORTUALE DI COLLEGAMENTO; PIATTAFORMA MULTIPURPOSE: REALIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO STRADALE CON VIABILITÀ RETROPORTUALE, CON CORSIE SEPARATE PER I FLUSSI DA/PER NUOVO VARCO DOGANALE E DA/PER PIASTRA DI SCAMBIO FERROVIARIO; REALIZZAZIONE NUOVA DIGA - PRIMA FASE; PIATTAFORMA MULTIPURPOSE - COSTRUZIONE DI UN'ESPANSIONE A MARE DI 250.000 MQ PER NUOVO TERMINAL CONTENITORI E RIASSETTO DELL'ATTUALE TERMINAL RINFUSE E DEI DUE PONTILI PER LO SBARCO DI PRODOTTI PETROLIFERI. **PORTI DI SAVONA E VADO LIGURE:** INTERVENTI PER EMERGENZE SAVONA - LAVORI DI RIPRISTINO OPERE FORANEE BACINI DI SAVONA E VADO.

Costo intervento: 612 M €

Finanziati: 93%

Fase: Lavori in corso / progettazione preliminare

Attivazione: **2019 / n.d.**

Porto di La Spezia

COLLEGAMENTO VIARIO SOTTERRANEO TERMINAL RAVANO; POTENZIAMENTO DI IMPIANTI FERROVIARI DI LA SPEZIA MARITTIMA ALL'INTERNO DEL PORTO COMMERCIALE SECONDO IL PRP; RISTRUTTURAZIONE E AMPLIAMENTO DEL MOLO ITALIA NEL PORTO MERCANTILE DELLA SPEZIA, CON RIQUALIFICAZIONE SCOGLIERA DI PROTEZIONE; BONIFICA ED ESCAVO DEI FONDALI ESTERNI AL MOLO FORNELLI EST; PROGETTAZIONE ESECUTIVA E REALIZZAZIONE DELLE OPERE DI RIQUALIFICAZIONE E CONVERSIONE D'USO DEL MOLO PAGLIARI, CON EDIFICI E PONTILI GALLEGGIANTI PER ATTIVITÀ ARTIGIANALI E NAUTICA DA DIPORTO; PIAZZALE E BANCHINA TERMINAL DEL GOLFO (ALTEZZA DIFFUSORE ENEL)

Costo intervento: 129 M €

Finanziati: 61%

Fase: Lavori in corso / progettazione preliminare

Attivazione: **2024 / n.d.**

Porto di Genova

RIASSETTO DEL SISTEMA DI ACCESSO ALLE AREE OPERATIVE DEL BACINO PORTUALE DI VOLTRI; RIQUALIFICAZIONE INFRASTRUTTURE FERROVIARIE DI COLLEGAMENTO AL PARCO "CAMPASSO", REALIZZAZIONE TRAZIONE ELETTRICA NELLE TRATTE GALLERIA "MOLO NUOVO/PARCO RUGNA"/"LINEA SOMMERSIBILE"; PROGRAMMA STRAORDINARIO INTERVENTI STRADALI PRIORITARI IN AMBITO PORTUALE; LAVORI DI MESSA IN SICUREZZA E ADEGUAMENTO IDRAULICO DEL RIO MOLINASSI E DEL RIO CANTARENA, DI ADEGUAMENTO ALLE NORME IN MATERIA DI SICUREZZA DEI LUOGHI DI LAVORO, NONCHÉ DI RAZIONALIZZAZIONE DELL'ACCESSIBILITÀ DELL'AREA PORTUALE INDUSTRIALE DI GENOVA SESTRI Ponente (GIÀ FINCANTIERI - 1° FASE DEL PROGETTO (LOTTO 1, 2 E 3) E SECONDA FASE DEL PROGETTO); DIGA FORANEA DI GENOVA

Costo intervento: 1.564 M €

Finanziati: 52%

Fase: Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato/ progettazione preliminare

Attivazione: **n.d. / 2023**

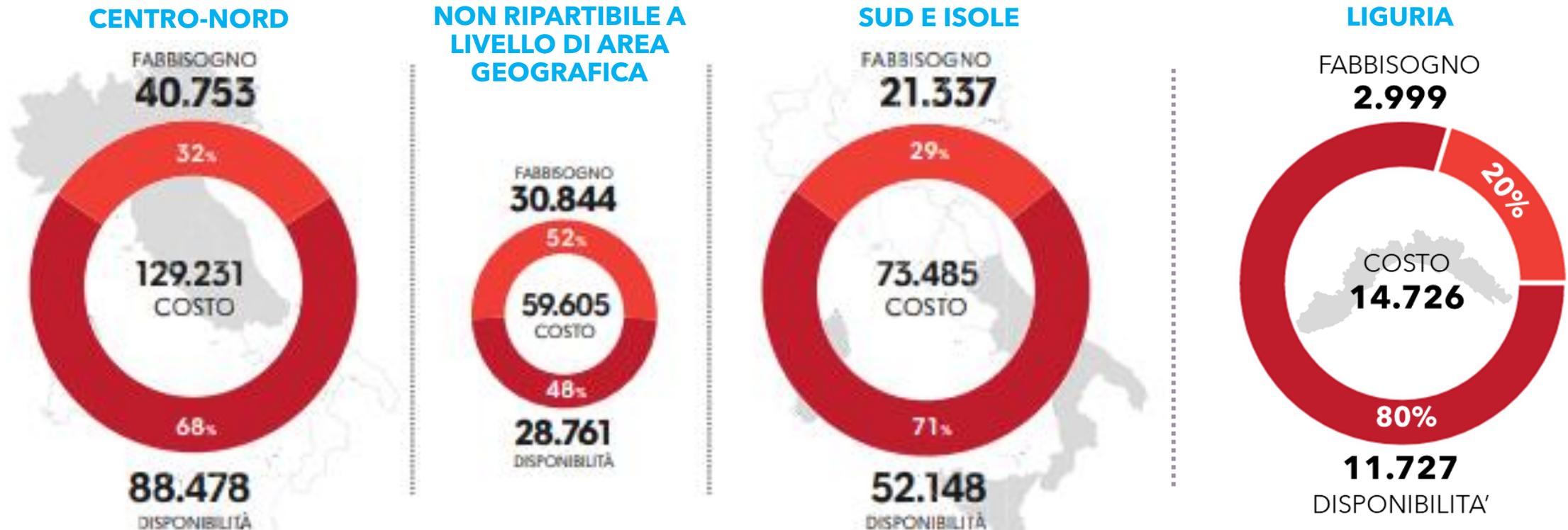
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER MACRO AREA GEOGRAFICA

(importi in milioni di euro)

Le disponibilità finanziarie per le infrastrutture del Centro-Nord ammontano a 88.478 milioni di euro (il 52% delle disponibilità nazionali) con un fabbisogno residuo di 40.752 milioni, includendo nel calcolo eventuali fondi residui. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 68% del costo.

In **Liguria** sono previsti investimenti per 14.726 milioni di euro, pari al 11% del Centro-Nord e al 6% dell'Italia.

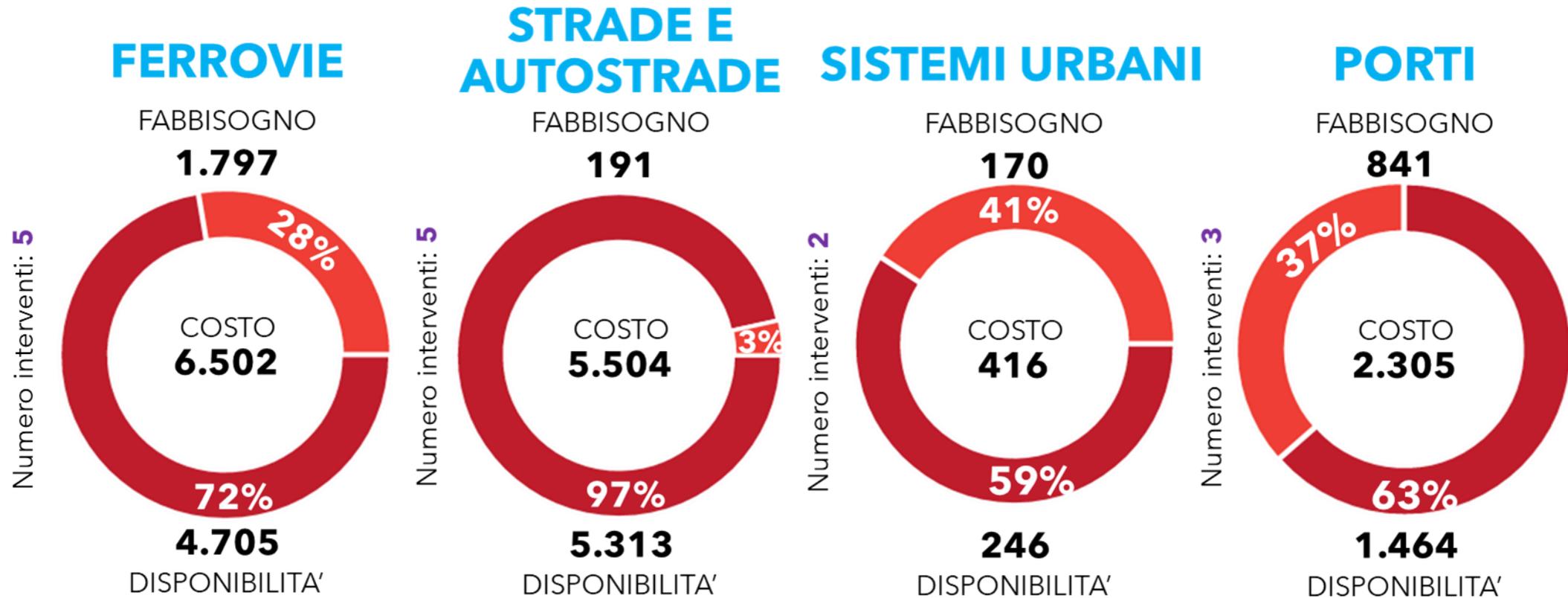


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER SISTEMA INFRASTRUTTURALE IN LIGURIA

(importi in milioni di euro)



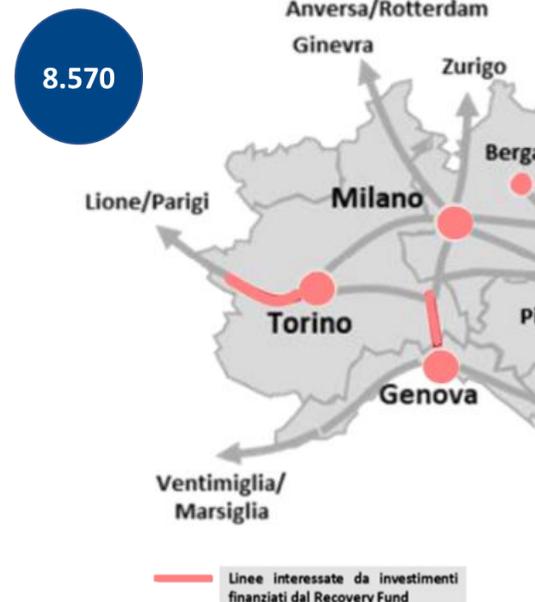
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

SVILUPPO DELLE LINEE AD ALTA VELOCITÀ E ALTA CAPACITÀ

Risorse PNRR
sull'intero investimento
Totale
(mln)



Prosecuzione dei grandi interventi per lo sviluppo del corridoio europeo Reno-Alpi e per la parte occidentale del corridoio Mediterraneo.

- Liguria - Alpi
→ 4,0 mld

Gli interventi di interesse regionale si riferiscono a:

- nodo di Genova e terzo valico dei Giovi

Al completamento dell'intero progetto i **tempi di percorrenza saranno quasi dimezzati** sia sulla tratta Genova-Milano che sulla tratta **Genova-Torino**. Inoltre, la capacità sarà aumentata da **10 a 24 treni/ora** sulle tratte soggette a quadruplicamento in prossimità del nodo di Milano (Rho-Parabiago e Pavia-Milano-Rogoredo). L'intervento infine permetterà il transito di treni merci con **lunghezza fino a 750 metri**.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021, Schede di lettura aggiornato al 15 luglio 2021, II Piano Commerciale ed. speciale PNRR- agosto 2021 e DM 330/2021

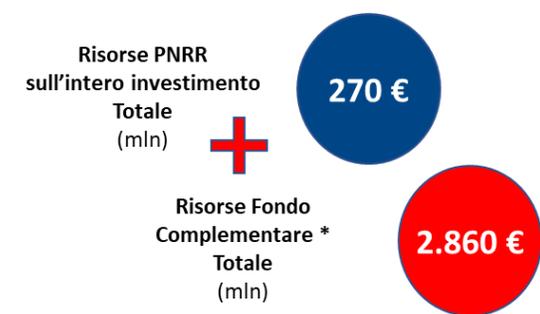
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

PORTI VERDI (GREEN PORTS): INTERVENTI IN MATERIA DI ENERGIA RINNOVABILE ED EFFICIENZA ENERGETICA NEI PORTI

Il **Progetto Green Ports** vuole rendere le attività portuali sostenibili e compatibili con i contesti urbani portuali attraverso il finanziamento di interventi di efficientamento e riduzione dei consumi energetici delle strutture e delle attività portuali.

Tipologia di intervento	Porto	Intervento	Finanziamento € mln
Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	Genova	Nuova diga foranea	500,00
	Savona Vado	Nuova diga foranea	45,00
Aumento selettivo della capacità portuale	La Spezia	Realizzazione ed elettrificazione del nuovo Molo crociere nel 1° bacino portuale	30,00
Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)	La Spezia	Realizzazione delle infrastrutture per il cold ironing delle banchine al servizio del comparto mercantile secondo e terzo	12,00
	La Spezia	Realizzazione delle infrastrutture per il cold ironing del molo Garibaldi	5,50
TOTALE			592,50



Altro principio cardine del progetto è la promozione della sostenibilità ambientale delle aree portuali, attraverso interventi di miglioramento dell'efficienza energetica e di promozione dell'uso di energie rinnovabili nei porti. L'obiettivo finale è ridurre del 20% le emissioni di CO₂ per anno nelle aree portuali interessate.

*di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), (così come ripartite tra i punti 7), 8), 9), 10) e 11) del D.L 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101 nei limiti delle annualità che saranno assegnate in bilancio.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021, Schede di lettura aggiornato al 15 luglio 2021, il Piano Commerciale ed. speciale PNRR- agosto 2021 e DM 330/2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

PRINCIPALI INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA TERRITORIALE

1 Adeguamento prestazionale e Upgrading infrastrutturale e tecnologico direttrice Genova-Ventimiglia/La Spezia

POTENZIAMENTO TECNOLOGICO
GENOVA - VENTIMIGLIA (FASE 1 e 2)

Costo intervento: 429 M € (costo complessivo dell'intervento)

Finanziati: 67%

Fase: Lavori in corso

Attivazione: **2024 / oltre 2024**



2 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi)

1,036 M € (costo complessivo dell'intervento):

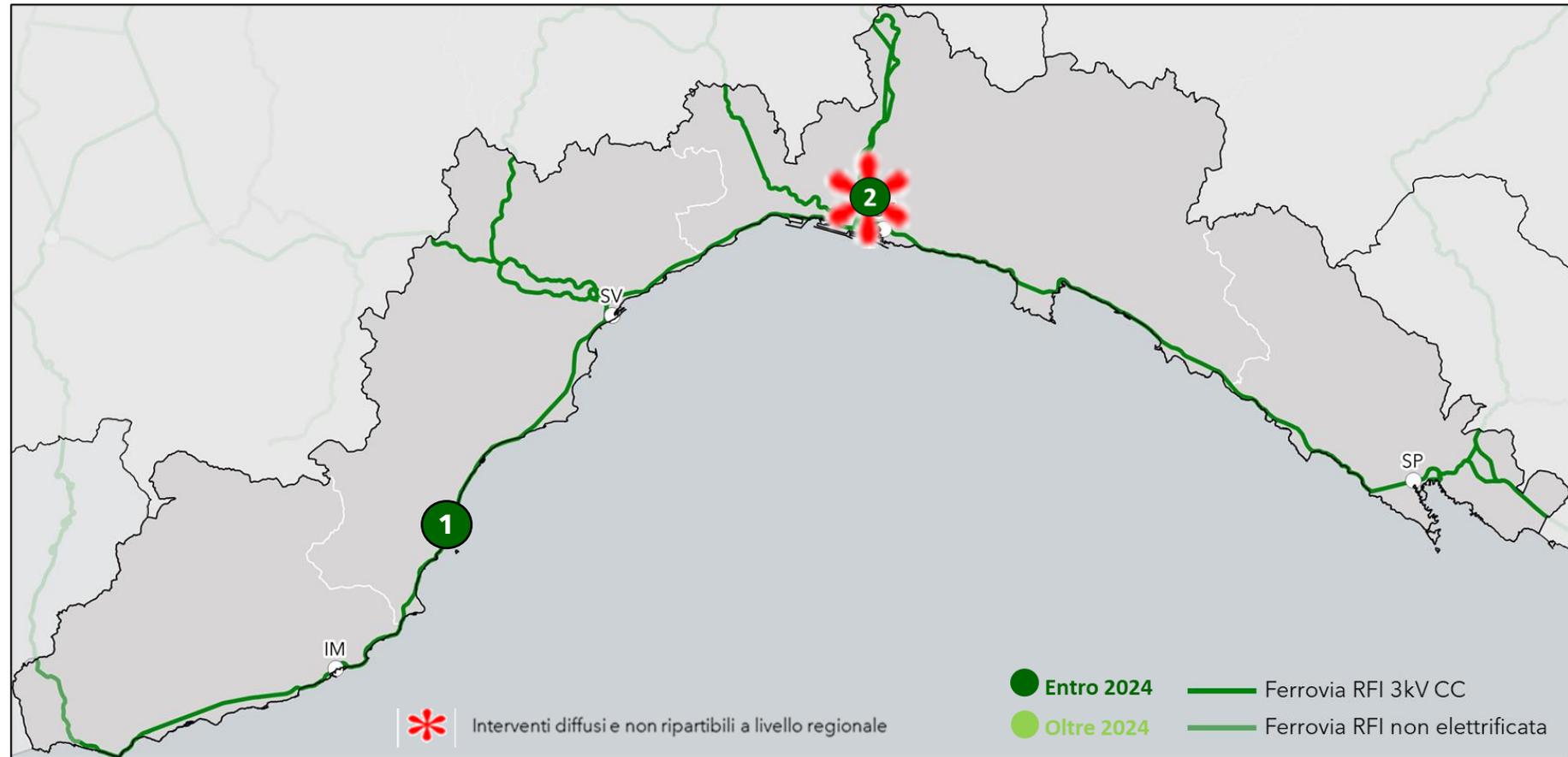
2 Upgrading tecnologico della tratta Tortona (e) - bivio Fegino

- Costo intervento: n.d.

- Finanziati: n.d.

- Fase: Lavori in corso

- Fine lavori prevista: **2024**



Tipologia intervento



Regolarità

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021



Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione

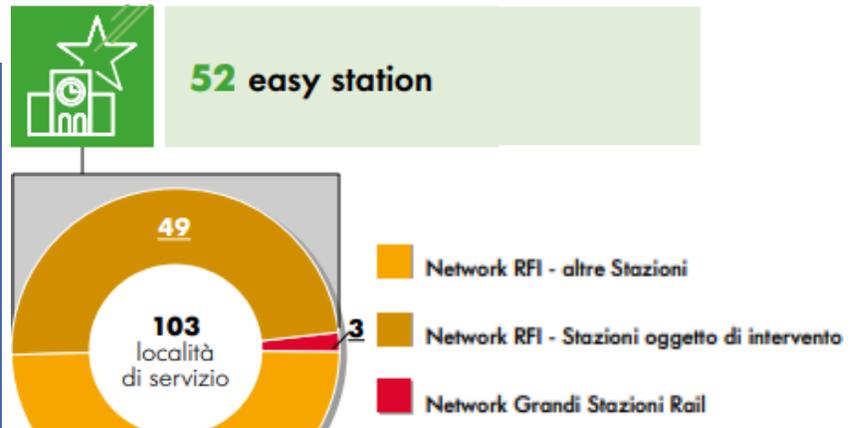
* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

IL PIANO STAZIONI IN LIGURIA

In **Liguria** sono presenti complessivamente **103** località per servizio viaggiatori. RFI, con il piano di attuazione dei progetti Easy Station e Smart Station, entro il 2026, prevede di trasformare e adeguare **52 stazioni medio/grandi** presenti sul territorio per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori grazie a uno standard architettonico unico (brand) e funzionale. Nell'ambito degli interventi previsti dal progetto Easy Station, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla normativa europea (STI PMR), coerentemente con la programmazione e con i finanziamenti disponibili.

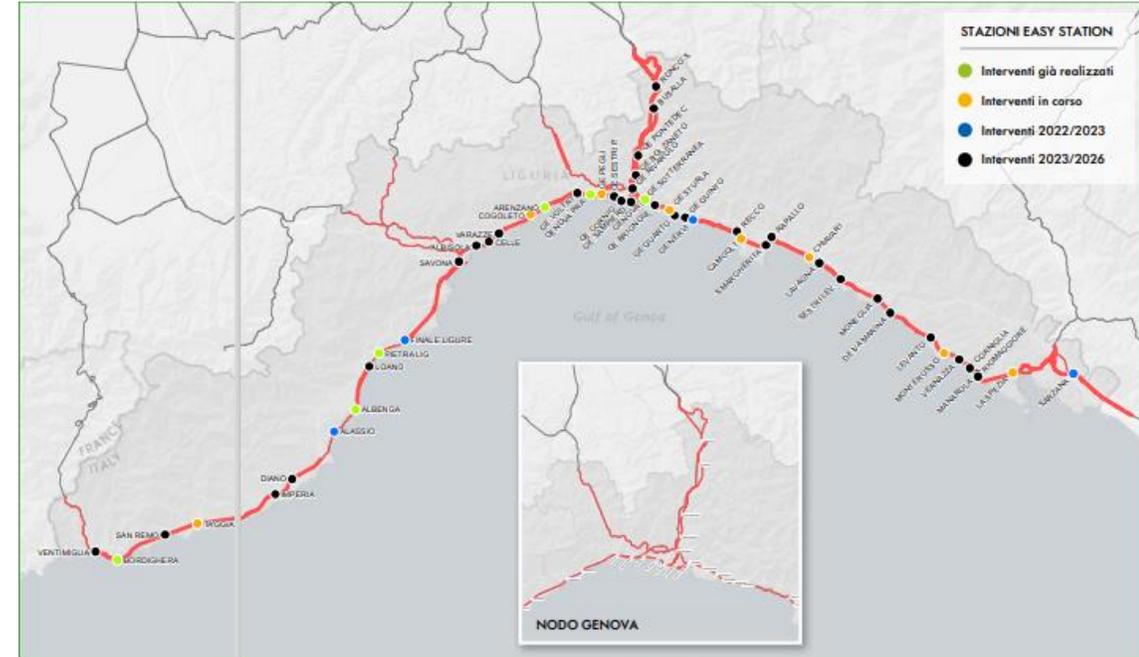


- ### Le stazioni rinnovate
- Arenzano
 - Bordighera
 - Genova Pra
 - Albenga
 - Genova P.P.
 - Pietra Ligure

- ### I cantieri in corso
- Taggia Arma
 - Camogli
 - Cogoleto
 - Genova Sturla
 - Monterosso
 - Chiavari
 - Genova Pegli
 - La Spezia

- ### Gli interventi al 2022 - 2023
- Sarzana
 - Alassio
 - Finale Ligure Marina
 - Genova Nervi

- ### Le azioni principali
- Incrementare la funzionalità e il decoro
 - Potenziare l'informazione al pubblico
 - Abbatte le barriere architettoniche
 - Migliorare l'accessibilità al treno



Fonte: Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

PRINCIPALI INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA TERRITORIALE

1 Tunnel di Val Fontanabuona
 Costo intervento: 308 M €
 Finanziati: 0%
 Stato avanzamento: progettazione definitiva

2 SS. 28 del Colle di Nava
 VARIANTE ALL'ABITATO DI IMPERIA - AURELIA BIS
 Costo intervento: 639 M €
 Finanziati: 0%
 Stato avanzamento: Progettazione definitiva

4 SS. 1 Via Aurelia
 NUOVA AURELIA - VARIANTE ALLA S.S. 1 AURELIA IN LOCALITÀ CAPO NOLI
 Costo intervento: 40 M €
 Finanziati: 0%
 Stato avanzamento: Progettazione definitiva



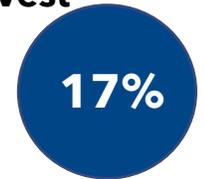
3 SS. 45 di Val di Trebbia
 VARIANTE ALLA S.S. 45 DI "VAL TREBBIA". COMUNI DI TORRIGLIA E MONTEBRUNO DAL KM 31+500 (COSTAFONTANA) AL KM 35+600 (MONTEBRUNO) 2° STRALCIO FUNZIONALE
 Costo intervento: 43 M €
 Finanziati: 100%
 Stato avanzamento: Progettazione definitiva

Investimenti ANAS in Liguria previsti nel Contratto di Programma 2016 - 2020

Totale
(mln)



Liguria / Nord Ovest
(%)



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati CdP ANAS 2016-2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



Il presente report è stato
realizzato da



UNIONTRASPORTI

per conto di



UNIONCAMERE

