



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 Lombardia** 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** della Lombardia 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 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



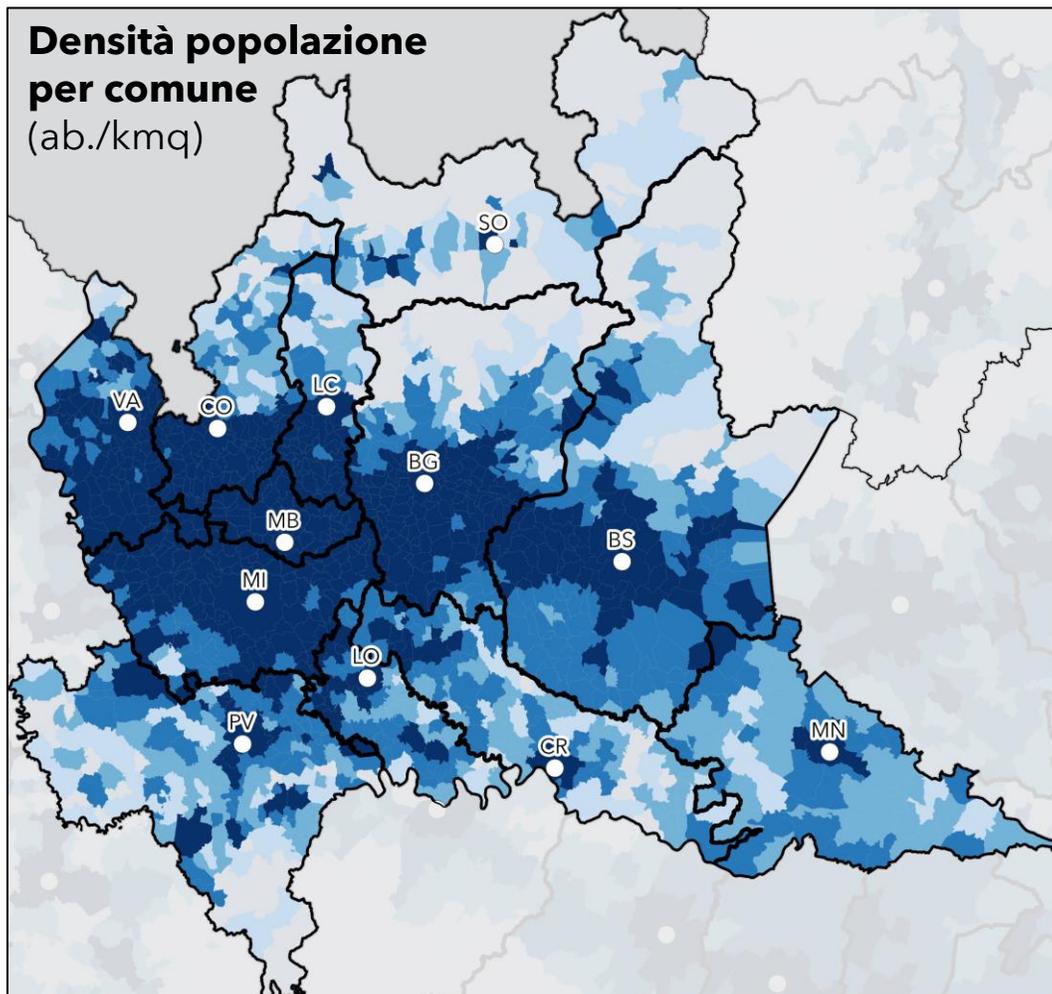
UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

INQUADRAMENTO DEMOGRAFICO

La regione Lombardia si estende per 23.863 kmq e conta circa 10 milioni di abitanti (63% della macro regione del Nord Ovest). Il territorio è suddiviso in 1.506 comuni distribuiti in 12 province.



Provincia	Popolazione 2020	% pop. Lombardia	Numero comuni	Densità pop. ab./kmq
BERGAMO	1.099.621	11%	243	399,2
BRESCIA	1.247.583	13%	205	260,7
COMO	594.671	6%	148	464,9
CREMONA	351.698	4%	113	198,7
LECCO	332.593	3%	84	412,9
LODI	225.885	2%	60	288,5
MANTOVA	403.585	4%	64	172,4
MILANO	3.249.821	33%	133	2.062,7
MONZA E BRIANZA	867.421	9%	55	2.139,6
PAVIA	534.951	5%	186	180,2
SONDRIO	179.234	2%	77	56,1
VARESE	879.929	9%	138	734,3
LOMBARDIA	9.966.992	100%	1.506	417,7
NORD OVEST	15.873.902	-	2.995	274,0

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

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

La Lombardia realizza da sola poco più di **1/5 del PIL Italiano**, grazie alla **grande varietà di settori** in cui si articola la sua economia. Si va dai settori tradizionali, come l'agricoltura e l'allevamento, all'industria (pesante e leggera, che rimane un comparto fondamentale), al terziario (dove sono molto sviluppati il commercio e la finanza). **L'ossatura del sistema produttivo regionale è formato da micro e piccole imprese la cui numerosità supera il 90% del totale.**

Variabile	Anno	Valore assoluto	Var. anno precedente
PIL (M€)	2019	400.744	1,36%
Quota su PIL Italia	2019	22,4%	-
PIL pro capite (€)	2019	39.694	0,95%
Imprese attive	2020	811.099	0,35%
Imprese artigiane	2020	240.292	-0,43%
Iscritte	2020	48.043	5,03%
Cessate	2020	45.205	4,74%
Export (M€)	2020	114.022	-10,6%
Incidenza export su PIL	-	28,5%	

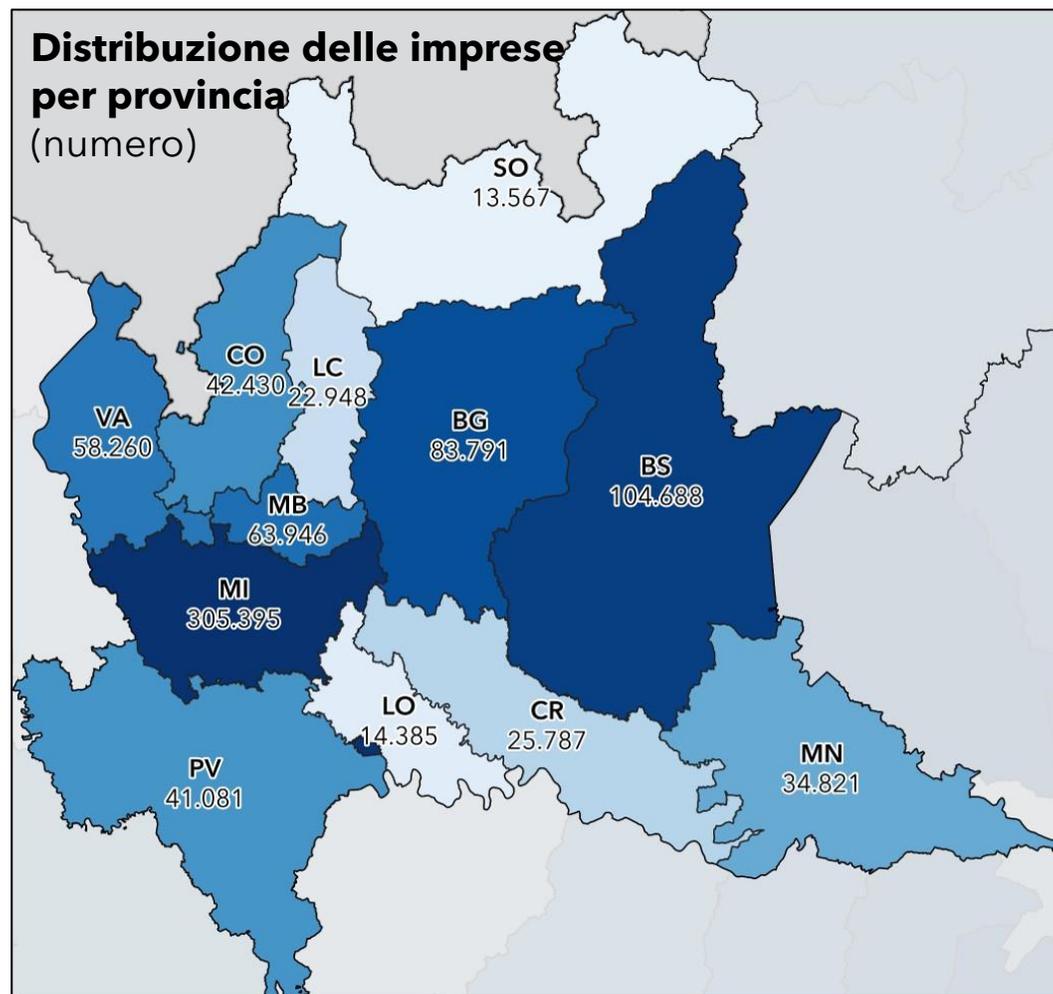
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, Movimprese, 2020

Una filiera importante nell'economia lombarda è il **turismo**, soprattutto in alcune province come Milano e Brescia, dove si determina anche un'alta specializzazione delle imprese nei servizi ricettivi. Nel 2019 (in periodo pre-covid) sono state registrate oltre 40 milioni di presenze, in tutta la regione. Tuttavia, data **l'elevata mobilità attribuibile a eventi quali fiere e congressi** è difficile fare una differenza netta tra presenze turistiche in senso stretto e motivate da affari/lavoro.

L'alto tasso di mobilità delle merci, sia interno che da/verso l'esterno, ha favorito la concentrazione di imprese di logistica e trasporto in un'area delimitata che va sotto il nome di **Regione Logistica Milanese** ed è estesa da Novara a Brescia e, a sud, fino a Piacenza. In questo contesto, Milano è il fulcro in cui sono concentrate le attività direzionali, mentre le attività operative si svolgono principalmente all'esterno dell'area metropolitana.

LE IMPRESE ATTIVE

La provincia di Milano concentra il 37% delle imprese lombarde, specializzate per la maggior parte nei servizi, nell'università e nella ricerca.



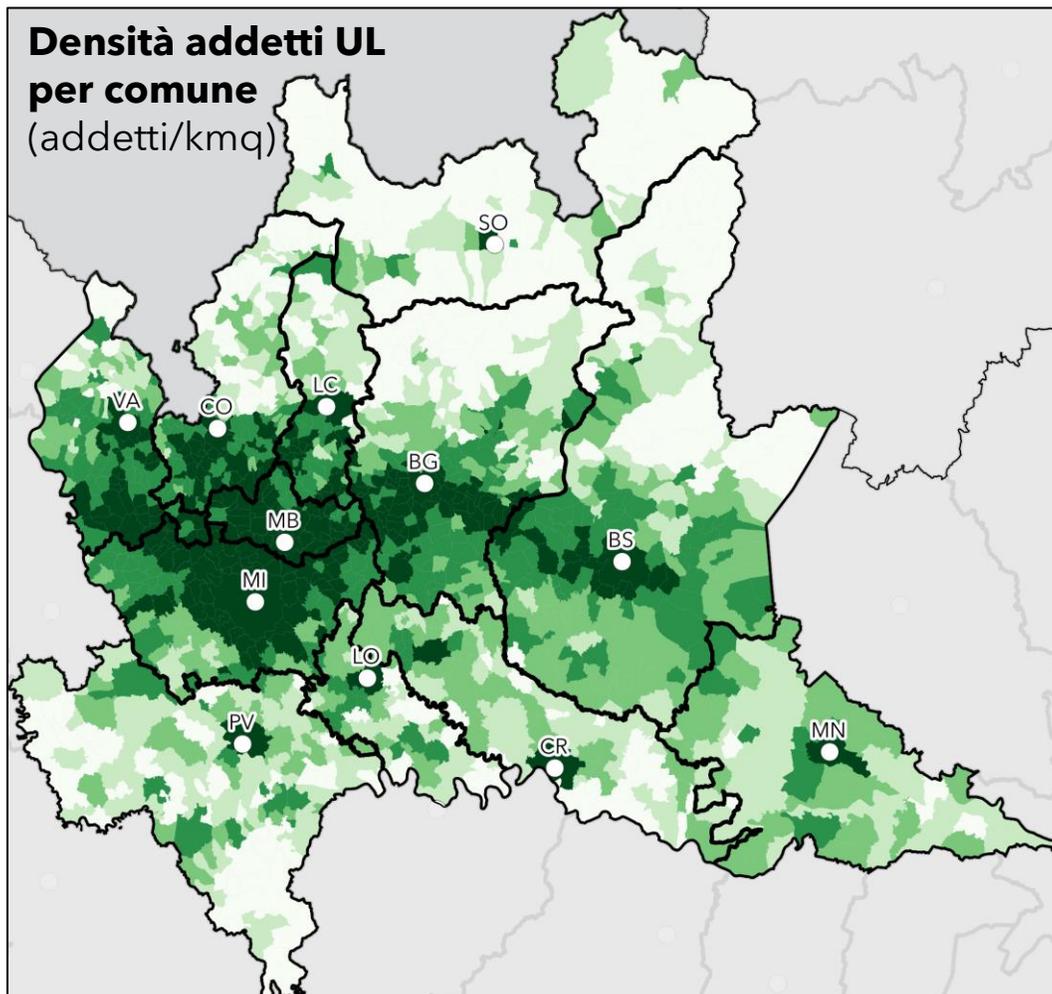
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, Movimprese, 2020

Provincia	Imprese attive	Imprese artigiane	Imprese/100 ab.	Imprese / kmq
BERGAMO	83.791	30.010	7,6	30,4
BRESCIA	104.688	33.190	8,4	21,9
COMO	42.430	15.264	7,1	33,2
CREMONA	25.787	8.455	7,3	14,6
LECCO	22.948	8.496	6,9	28,5
LODI	14.385	5.111	6,4	18,4
MANTOVA	34.821	11.001	8,6	14,9
MILANO	305.395	69.054	9,4	193,8
MONZA E BRIANZA	63.946	22.291	7,4	157,7
PAVIA	41.081	13.960	7,7	13,8
SONDRIO	13.567	4.223	7,6	4,2
VARESE	58.260	19.237	6,6	48,6
LOMBARDIA	811.099	240.292	8,1	34,0
NORD OVEST	1.336.467	401.317	8,4	23,1

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

ADDETTI E UNITÀ LOCALI

La regione Lombardia conta oltre 1 milione di Unità Locali e circa 3,9 milioni di addetti (67% della macro regione del Nord Ovest). A livello dimensionale, l'87% delle Unità Locali sono micro (0-9 addetti) e l'8% piccole (10-49 addetti).



Provincia	UL IV 2020	% UL Lombardia	Addetti UL	Addetti UL/kmq
BERGAMO	107.013	10,3%	408.896	148,4
BRESCIA	133.436	12,9%	469.850	98,2
COMO	54.523	5,3%	189.131	147,9
CREMONA	33.231	3,2%	112.042	63,3
LECCO	30.005	2,9%	108.639	134,9
LODI	19.161	1,8%	62.183	79,4
MANTOVA	43.209	4,2%	154.250	65,9
MILANO	389.558	37,6%	1.624.477	1031,0
MONZA E BRIANZA	81.552	7,9%	272.766	672,8
PAVIA	51.633	5,0%	140.083	47,2
SONDRIO	18.368	1,8%	58.544	18,3
VARESE	75.321	7,3%	271.039	226,2
LOMBARDIA	1.037.010	100%	3.871.900	162,3
NORD OVEST	1.701.378	-	5.776.307	

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

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

Nel 2020 il commercio estero della Lombardia ha superato i 233 miliardi di euro complessivi, di cui 144 (62%) derivanti da scambi con i paesi Ue. Il saldo commerciale è negativo per circa 5,3 miliardi. **L'incidenza sul commercio estero nazionale è del 26,3%**. Le esportazioni contribuiscono per il 28,5% alla formazione del PIL regionale e rappresentano 1/3 delle esportazioni italiane. Il risultato del 2020 risente pesantemente degli effetti della pandemia, infatti la flessione rispetto al 2019 è stata del 10,6%, di un punto superiore alla media italiana, e con una perdita di fatturato estero di 13,5 miliardi. Va, tuttavia, sottolineato che la performance lombarda non devia molto da quella delle altre regioni che rientrano nel gruppo dei cosiddetti «motori d'Europa»: Cataluña (-10,3%), Auvergne-Rhône-Alpes (-10,6%), Bayern (-11,3%), Baden-Württemberg (-7,3%).

Anno	MONDO			Unione europea 28		
	import	export	totale	import	export	totale
2020	119.416	114.022	233.437	80.881	63.497	144.378
2019	134.107	127.488	261.595	89.534	71.534	161.068
Var 20/19	-11,0%	-10,6%	-10,8%	-9,7%	-11,2%	-10,4%

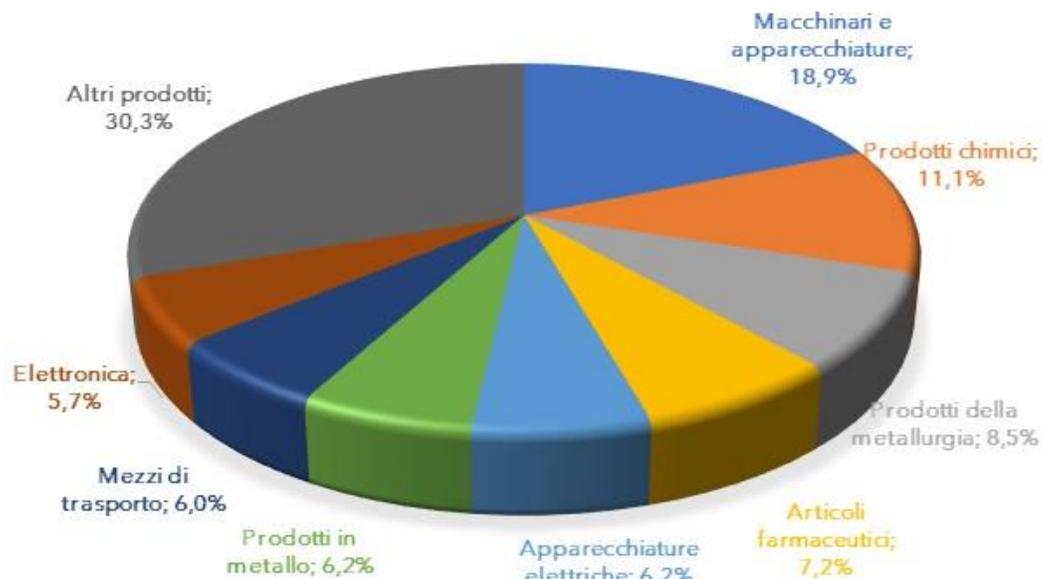
**Per agevolare il confronto tra i risultati degli anni 2019 e 2020 si è scelto di considerare ancora l'area geografica Ue a 28 membri, in ragione anche del regime transitorio ancora in vigore per il Regno Unito fino al 31 dicembre 2020.*

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, Assolombarda - Valori in milioni di euro

Non tutti i settori merceologici hanno reagito allo stesso modo. In conseguenza anche della domanda creata dalla pandemia, la farmaceutica ha incrementato le esportazioni del 7,6% e l'alimentare dell'1,3%. All'estremo opposto la moda è il settore più in crisi con una perdita del 19,7%.

Rispetto ai Paesi acquirenti, la contrazione maggiore riguarda il Regno Unito (-14,5%), la Francia (-12,8%) e la Spagna (-12,7%).

IL COMMERCIO ESTERO: FOCUS SULL'EXPORT



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, Movimprese, 2020

I prodotti manifatturieri rappresentano il 98% delle esportazioni lombarde. I **macchinari e le apparecchiature** sono la prima voce con il 18,9%, seguiti dai **prodotti chimici** con l'11,1%. L'incidenza delle altre merceologie conferma la **forte diversificazione produttiva a livello territoriale**. Un settore di punta è la **filiera della moda** che nel 2019 ha movimentato un giro d'affari di circa 35 mld di euro e ha subito un pesante arretramento nel 2020.

Modo di trasporto (export)

	55,7% (95,3% vs Ue)
	1,1% (1,7% vs Ue)
	27,2% (1,1% vs Ue)
	15,8% (1,9% vs Ue)
Altro	0,1% (0,0 vs Ue)

Destinazioni principali (2020)

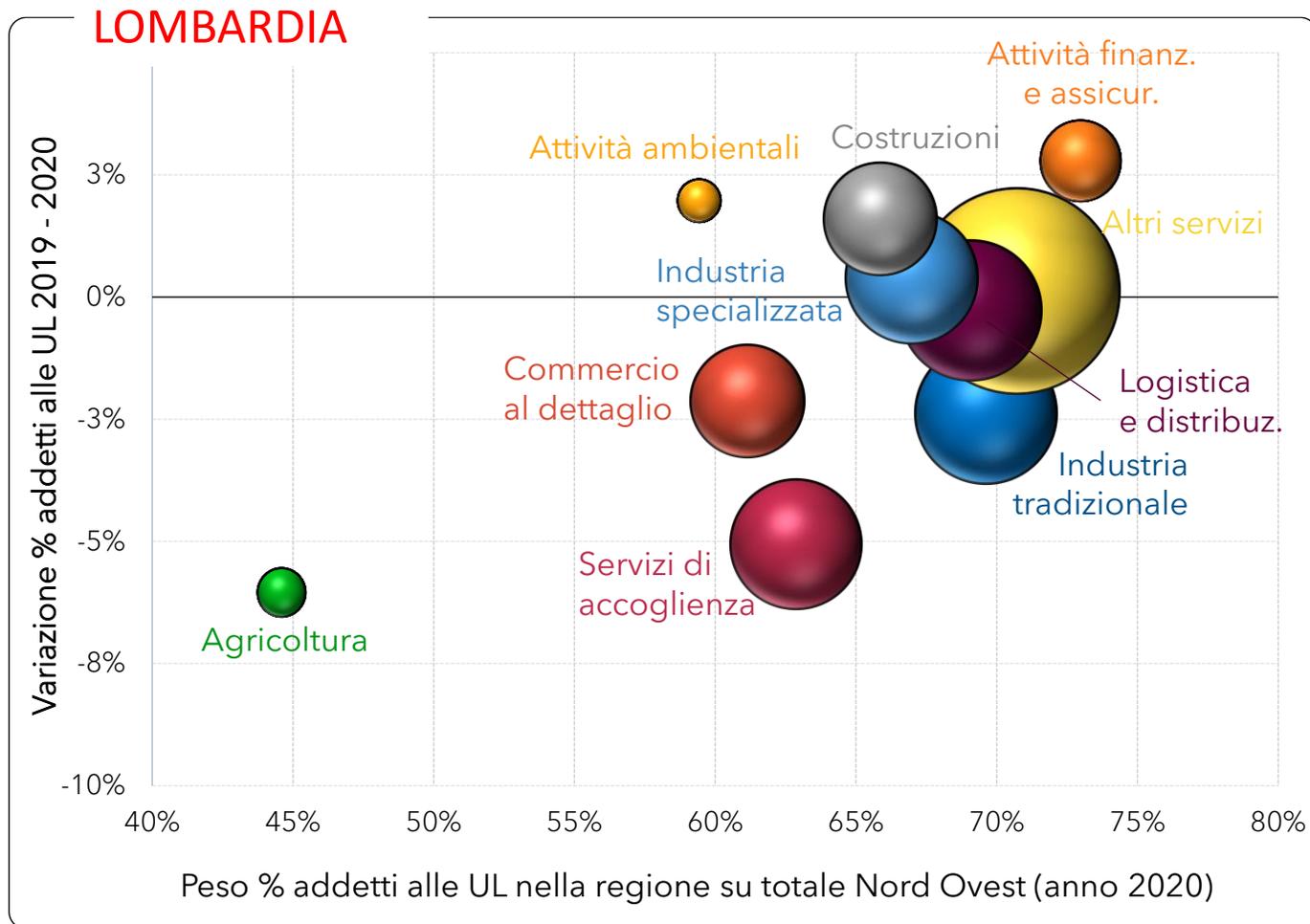
	Germania 14.796 M€
	Francia 11.144 M€
	USA 9.361 M€
	Svizzera 6.951 M€
	Spagna 6.322 M€

La Lombardia è la prima regione per origine/destinazione delle merci nazionali e internazionali. La **Cargo City di Malpensa e gli hub dei grandi courier** presso gli aeroporti regionali rendono la **modalità aerea** significativa negli scambi extra-Ue. L'inoltro via mare delle merci avviene dai **porti liguri** (Genova in particolare) e dai porti di **Venezia e Trieste**.

I primi **5 paesi destinatari dell'export** sono: Germania (13%), Francia (9,8%), USA (8,2%), Svizzera (6,1%) e Spagna (5,5%).

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

I SETTORI PRODUTTIVI IN LOMBARDIA RISPETTO AL NORD OVEST



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.

In Lombardia **tutti i settori economici considerati occupano un peso importante**, in termini di addetti, **rispetto al territorio del Nord Ovest** (dal 45% dell'agricoltura al 73% della attività finanziarie e assicurative). Il comparto **altri servizi** è però quello che in regione occupa il maggior numero di addetti.

I settori con la crescita maggiore nel 2020 rispetto al 2019 sono stati le **attività finanziarie e assicurative** (banche e assicurazioni), +2,8%, le **attività ambientali** (attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia), +2,0% e le **costruzioni** (edilizia, servizi di ingegneria), +1,6%.

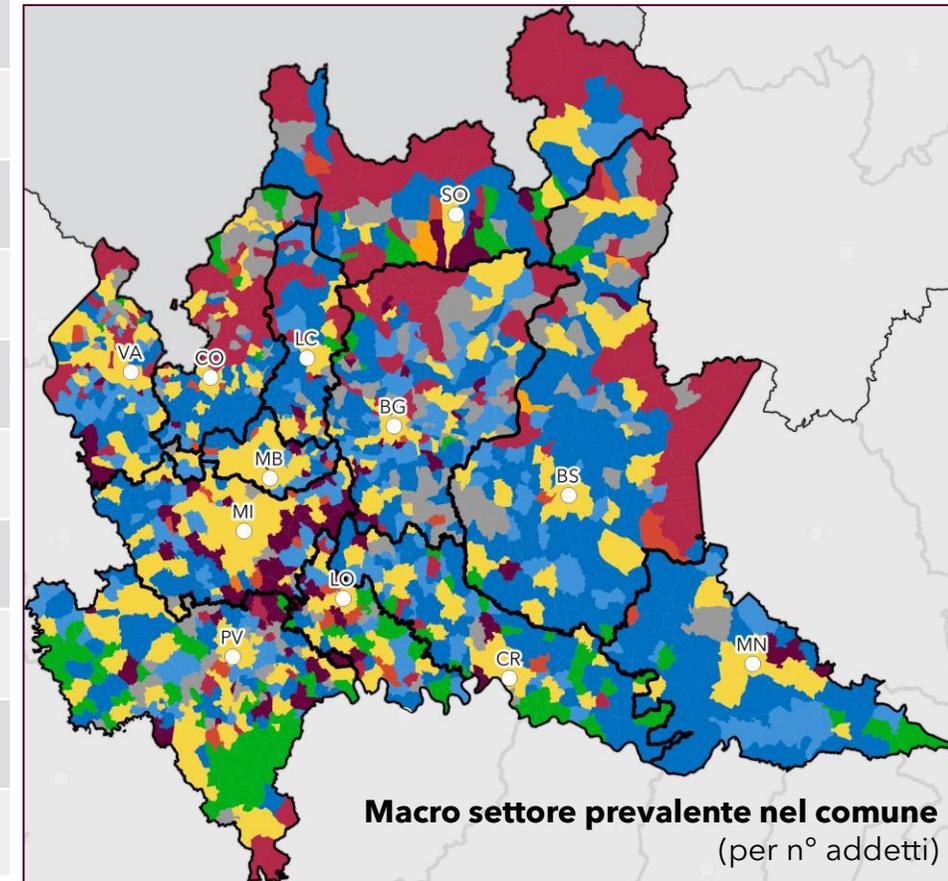
Il settore dell'**agricoltura** (attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura) è quello che in regione occupa il minor numero di addetti (dopo le attività ambientali) ed è quello che ha subito la flessione maggiore nel 2020 (-6,0%), seguito da quello dei **servizi di accoglienza** (servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.), -5,1%, soprattutto a causa della pandemia da Covid-19.

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

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

SETTORI PRODUTTIVI IN LOMBARDIA - DISTRIBUZIONE ADDETTI PER PROVINCIA

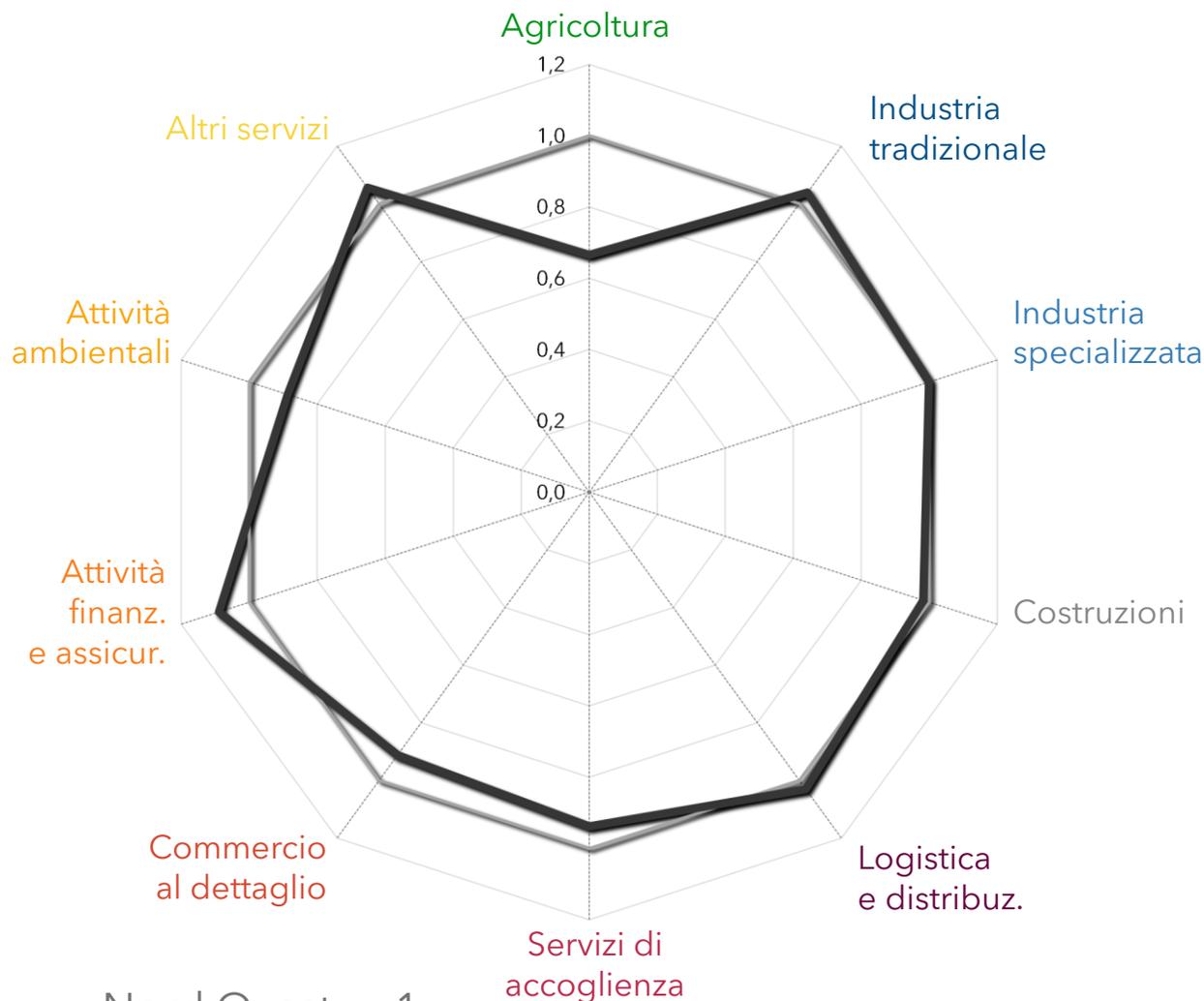
MACRO SETTORE	PESO %	BG	BS	CO	CR	LC	LO	MN	MI	MB	PV	SO	VA	LOM
AGRICOLTURA	2%	11,7%	20,9%	4,1%	10,9%	2,1%	4,2%	16,5%	8,1%	1,9%	11,3%	4,9%	3,4%	100%
INDUSTRIA TRADIZION.	13%	14,1%	19,1%	7,8%	4,3%	5,4%	1,4%	6,4%	19,7%	8,6%	3,4%	1,9%	7,8%	100%
INDUSTRIA SPECIALIZZ.	11%	15,3%	13,2%	3,9%	3,2%	3,6%	2,0%	3,8%	29,9%	9,6%	3,4%	0,6%	11,5%	100%
COSTRUZIONI	8%	14,5%	14,1%	5,0%	2,7%	2,8%	1,7%	3,5%	36,6%	7,0%	4,3%	1,8%	6,1%	100%
LOGISTICA E DISTRIBUZ.	13%	8,8%	7,6%	3,8%	2,1%	1,9%	1,8%	3,2%	52,8%	7,2%	3,2%	1,1%	6,5%	100%
SERVIZI DI ACCOGLIEN.	11%	10,1%	13,1%	7,2%	2,8%	2,8%	1,5%	3,1%	39,3%	6,0%	4,0%	2,5%	7,7%	100%
COMMERCIO AL DETTAGL.	8%	9,9%	12,1%	5,1%	2,8%	2,6%	1,9%	3,8%	39,9%	8,0%	4,4%	2,2%	7,5%	100%
ATT. FINANZ. E ASSICURAT.	4%	6,8%	8,5%	2,6%	1,6%	1,6%	1,3%	2,2%	63,6%	4,2%	2,2%	1,8%	3,7%	100%
ATTIVITÀ AMBIENTALI	1%	10,0%	16,0%	3,4%	2,6%	2,4%	1,6%	3,8%	40,7%	6,1%	5,1%	2,2%	6,0%	100%
ALTRI SERVIZI	27%	7,5%	9,5%	3,9%	2,4%	2,0%	1,2%	3,4%	54,4%	6,0%	3,2%	0,9%	5,6%	100%
TOTALE	100%	10,6%	12,1%	4,9%	2,9%	2,8%	1,6%	4,0%	42,0%	7,0%	3,6%	1,5%	7,0%	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

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA IN LOMBARDIA



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.

Si evince ulteriormente una sostanziale diversificazione settoriale del tessuto economico lombardo, dove emergono: **attività finanziarie e assicurative, industria, logistica e distribuzione e altri servizi.**

Tuttavia (cfr. slide precedente), il peso delle singole province nel tessuto economico-produttivo lombardo è molto differente, con un ruolo dominante della **provincia di Milano**, seguita a una certa distanza, dalle province di Brescia e Bergamo. Queste tre province sono quelle più importanti dal punto di vista industriale.

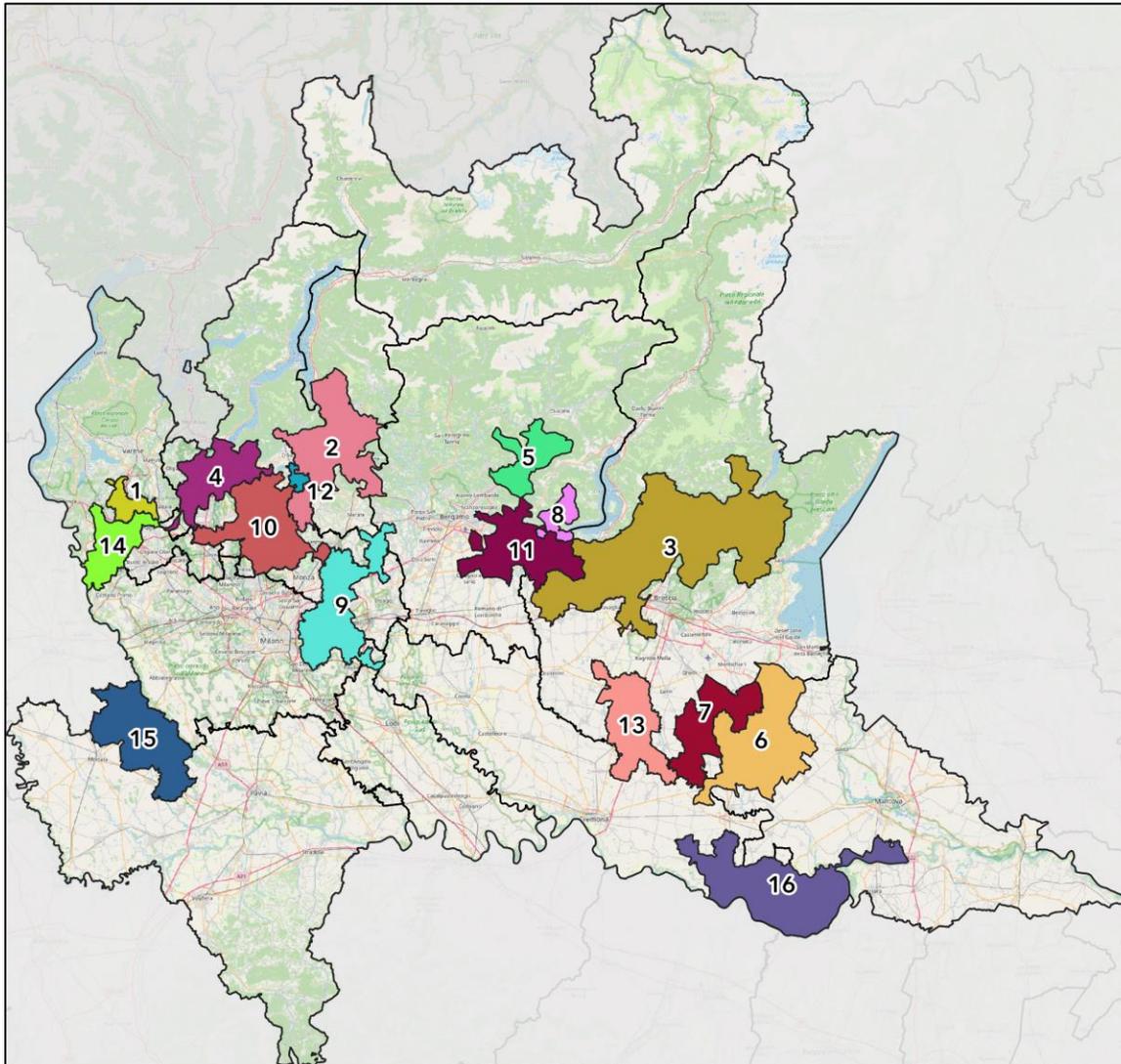
In Lombardia si contano **16 distretti industriali.**

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 LOMBARDIA

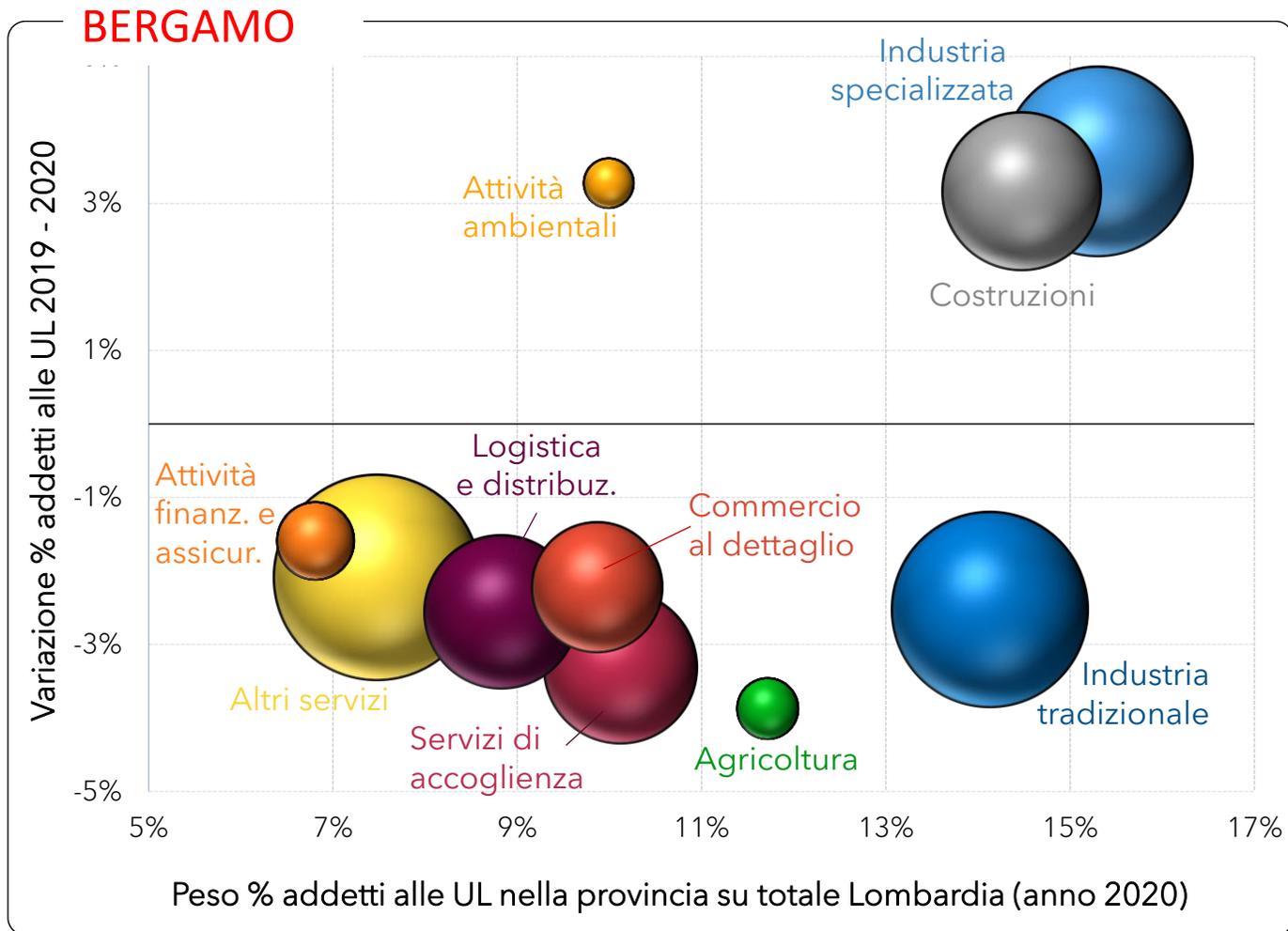


#	DISTRETTO	DESCRIZIONE	PROVINCE
1	VALLE DELL'ARNO	Produzione e lav. metalli	VA
2	LECCHESE	Produzione e lav. metalli	LC, CO, MB, BG
3	VALLI BRESCIANE	Produzione e lav. metalli	BS
4	SERICO COMASCO	Tessile-serico	CO
5	VALSERIANA	Tessile	BG
6	CASTELGOFFREDO	Tessile-calze	BS, MN
7	BASSA BRESCIANA	Cuoio, calzature	BS
8	SEBINO	Gomma e plastica	BG, BS
9	EST MILANESE	Apparecchiature elettriche, ..	MI, MB, BG, LC, LO
10	BRIANZA	Mobile e arredo	CO, MB, VA
11	BERGAM.-VALCAV.-OGLIO	Accessori abbigliamento/mobili	BG, BS
12	LECCHESE TESSILE	Tessile	LC, CO
13	BASSA BRESCIANA	Confezioni-abbigliamento	BS, CR
14	GALLARATESE	Confezioni-abbigliamento	VA
15	VIGEVANESE	Meccano-calzaturiero	PV
16	CASALASCO-VIADANESE	Legno	MN, CR

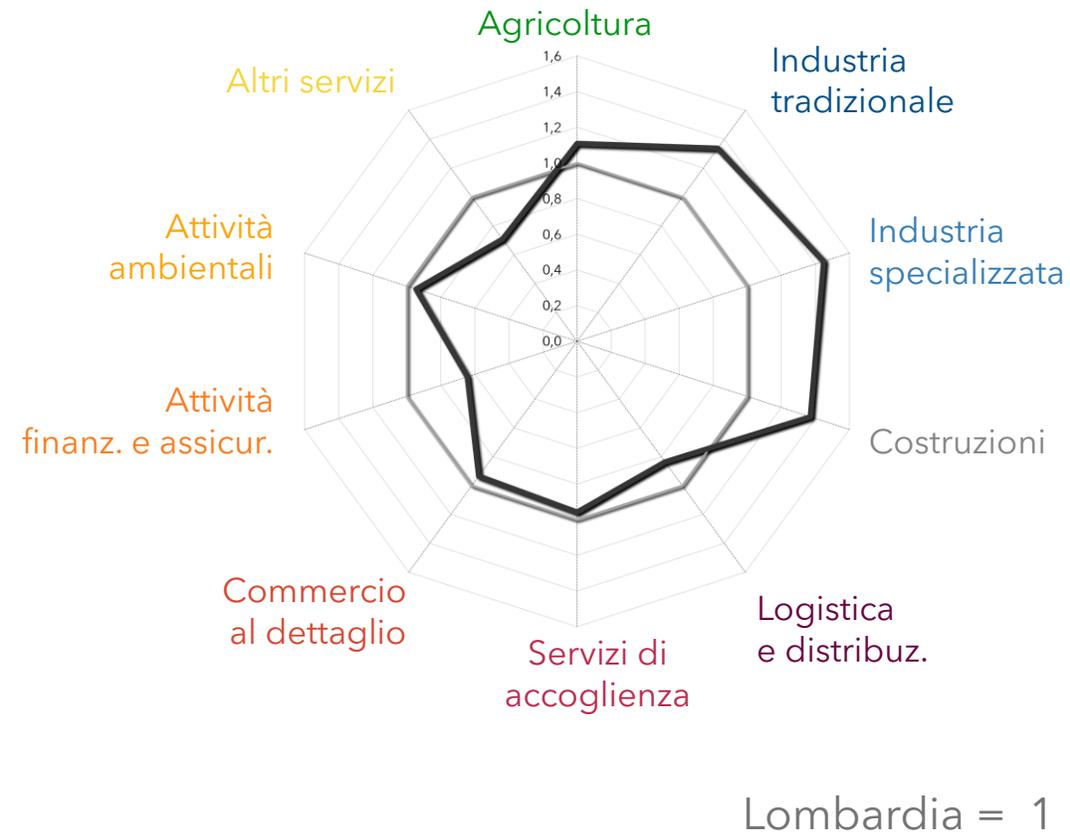
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Regione Lombardia

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

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE LOMBARDE



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.



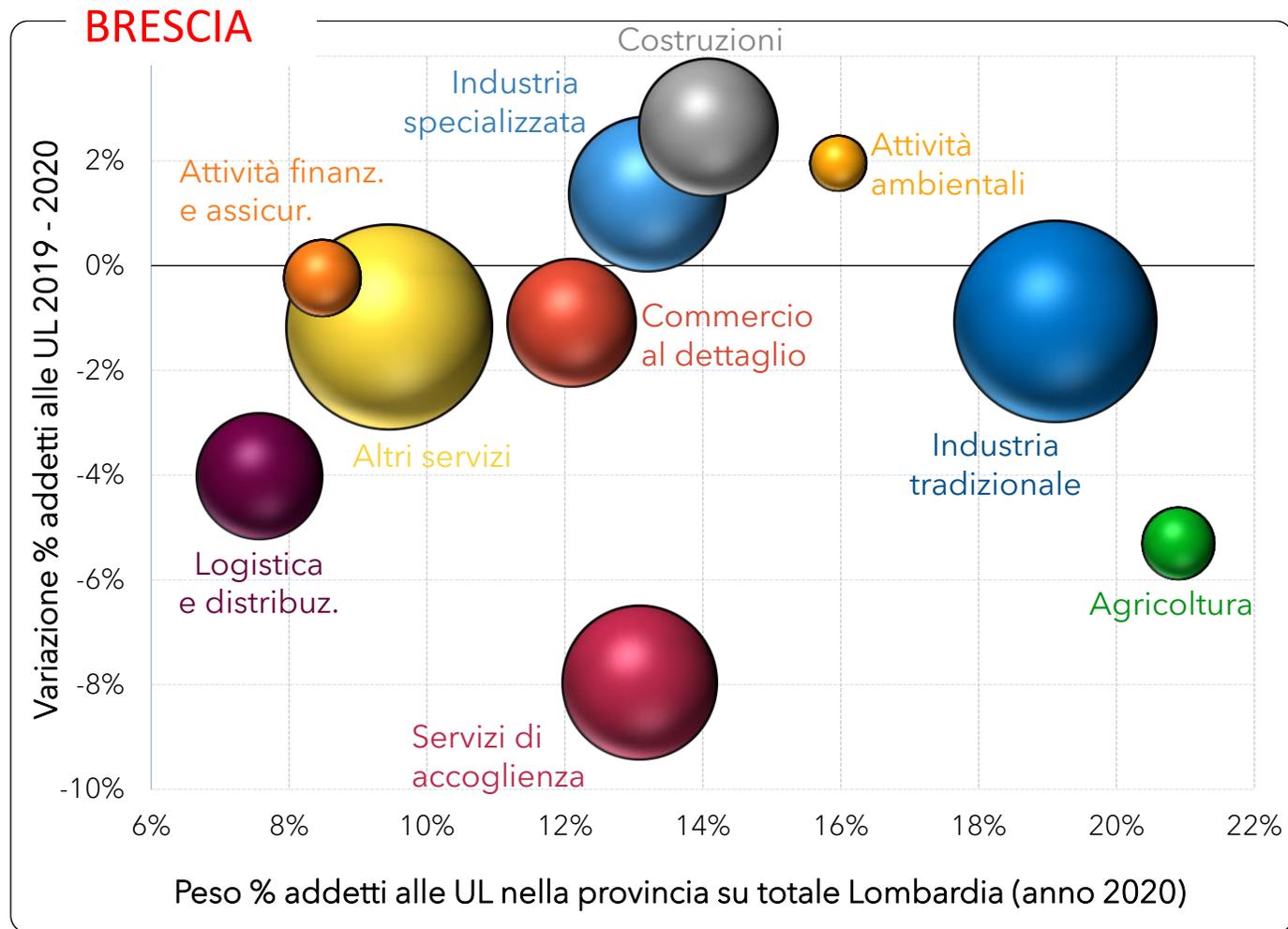
5 distretti presenti

- Lecchese - Produzione e lav. metalli
- Valseriana - Tessile
- Sebino - Gomma e plastica
- Est Milanese - Apparecchiature elettriche
- Bergamo - Valcav. - Oglio - Tessile abbigliamento/mobili

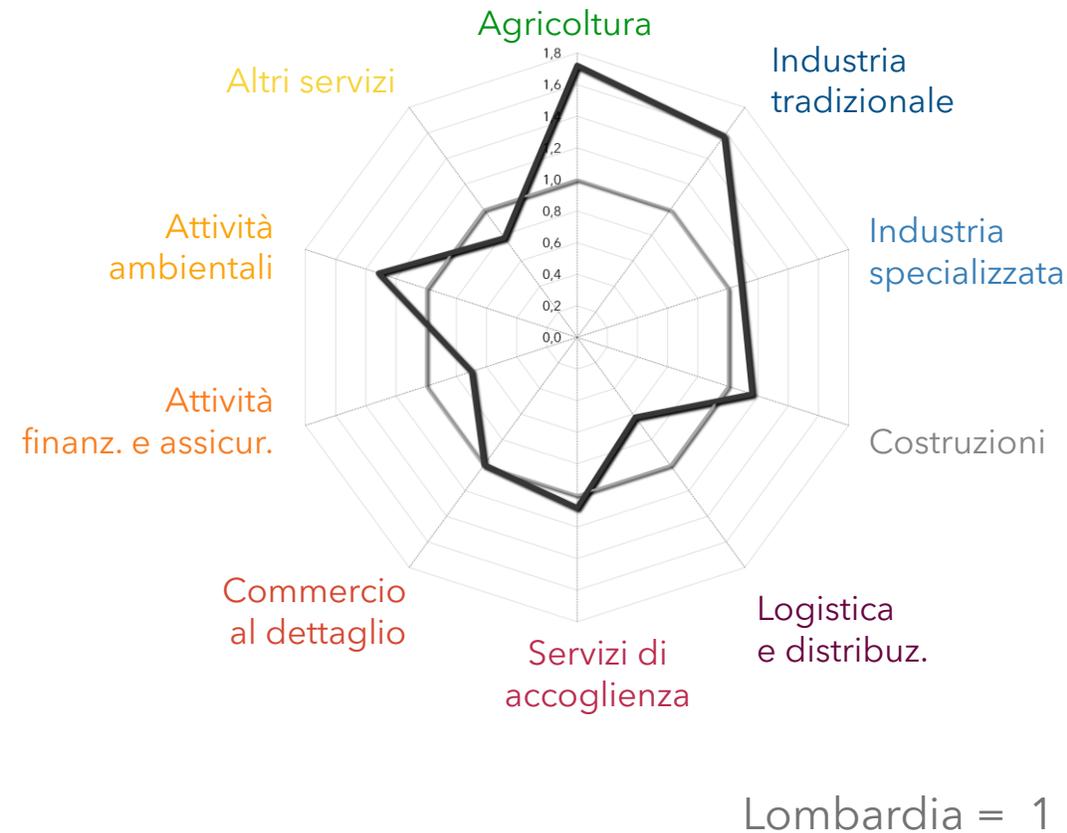
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

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

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE LOMBARDE



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.



6 distretti presenti

Valli Bresciane - Produzione e lav. Metalli

Castelgoffredo - Tessile-calze

Bassa Bresciana - Cuoio, calzature

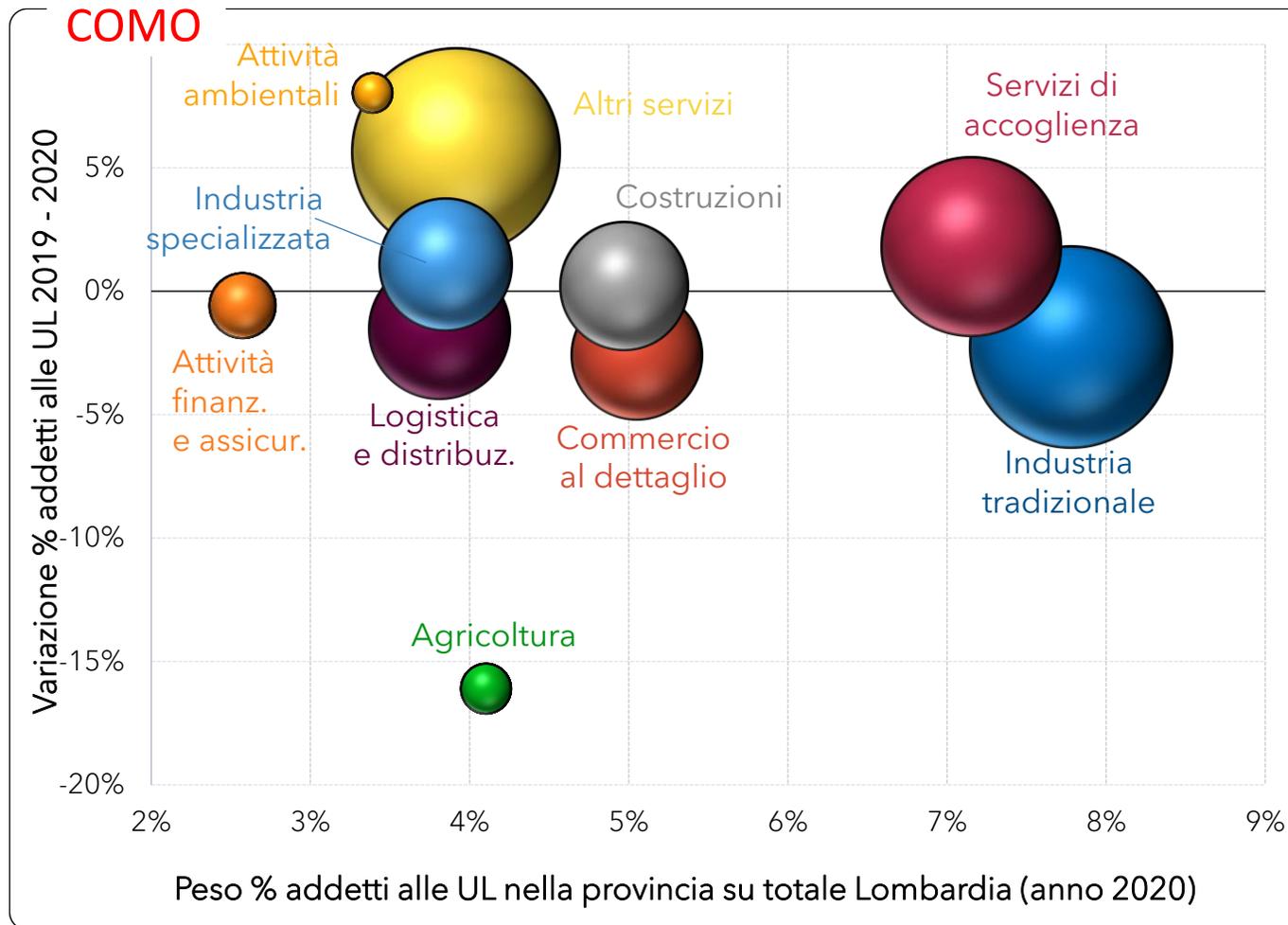
Sebino - Gomma e plastica

Bergamo - Valcav. - Oglio - Tessile abbigliamento/mobili

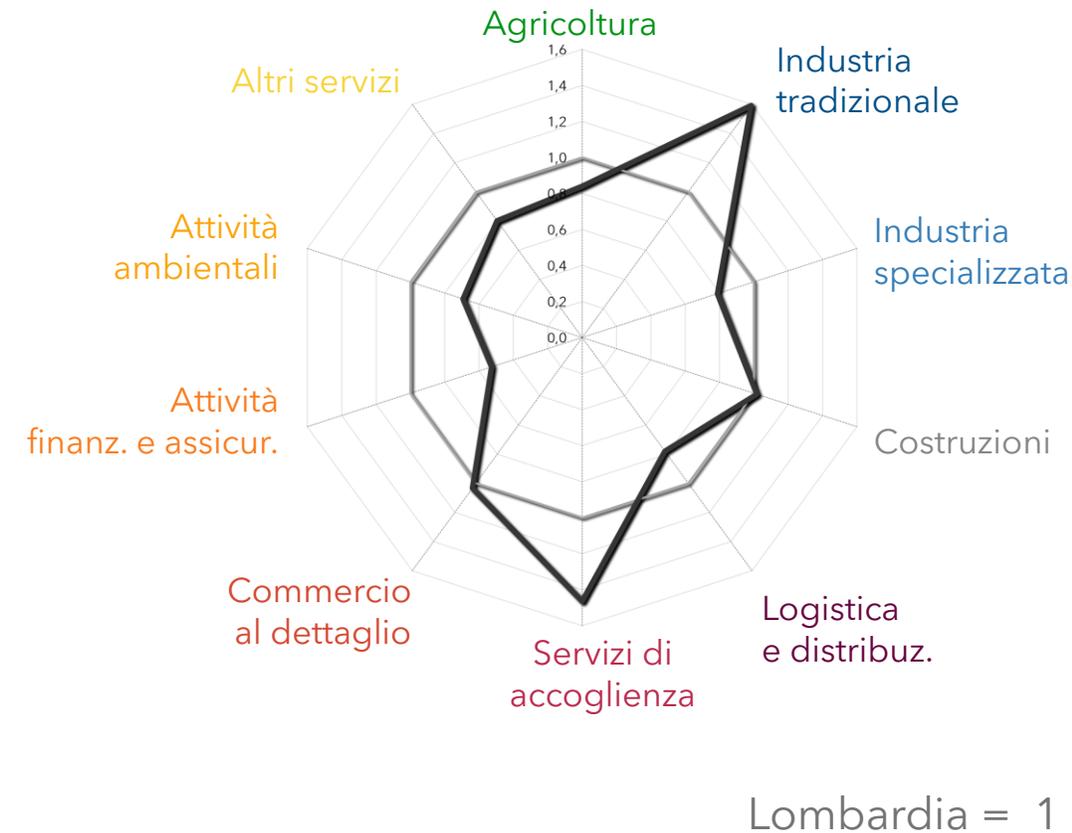
Bassa Bresciana - Confezioni-abbigliamento

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

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE LOMBARDE



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.



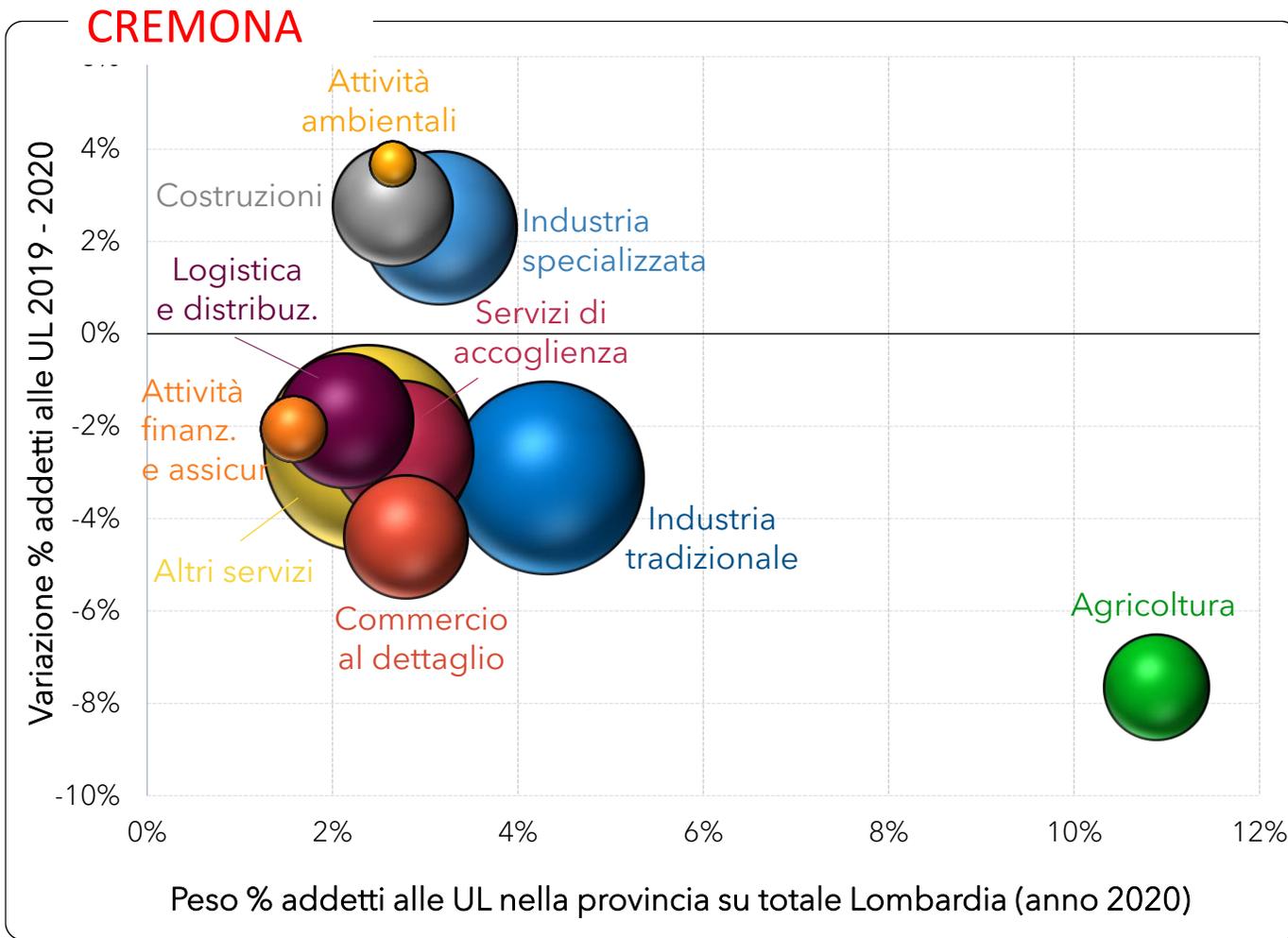
4 distretti presenti

Lecchese - Produzione e lav. Metalli
 Serico Comasco - Tessile-serico
 Brianza - Mobile e arredo
 Lecchese Tessile - Tessile

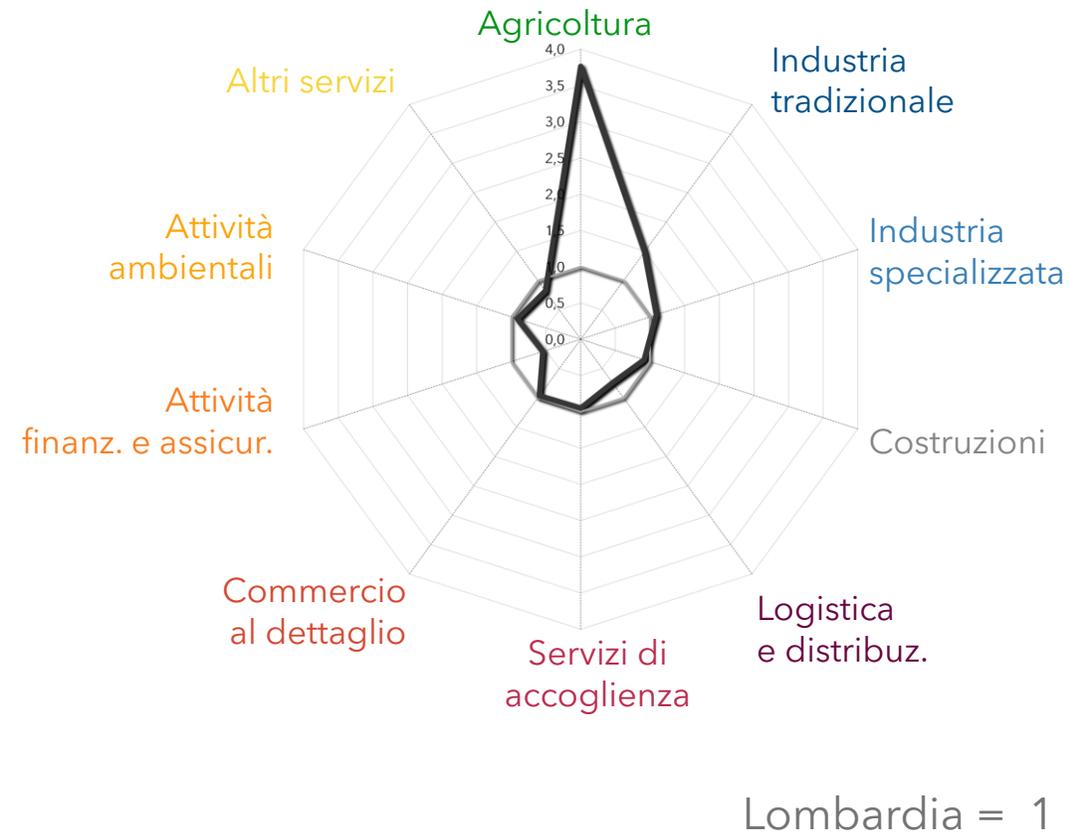
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

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

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE LOMBARDE



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.



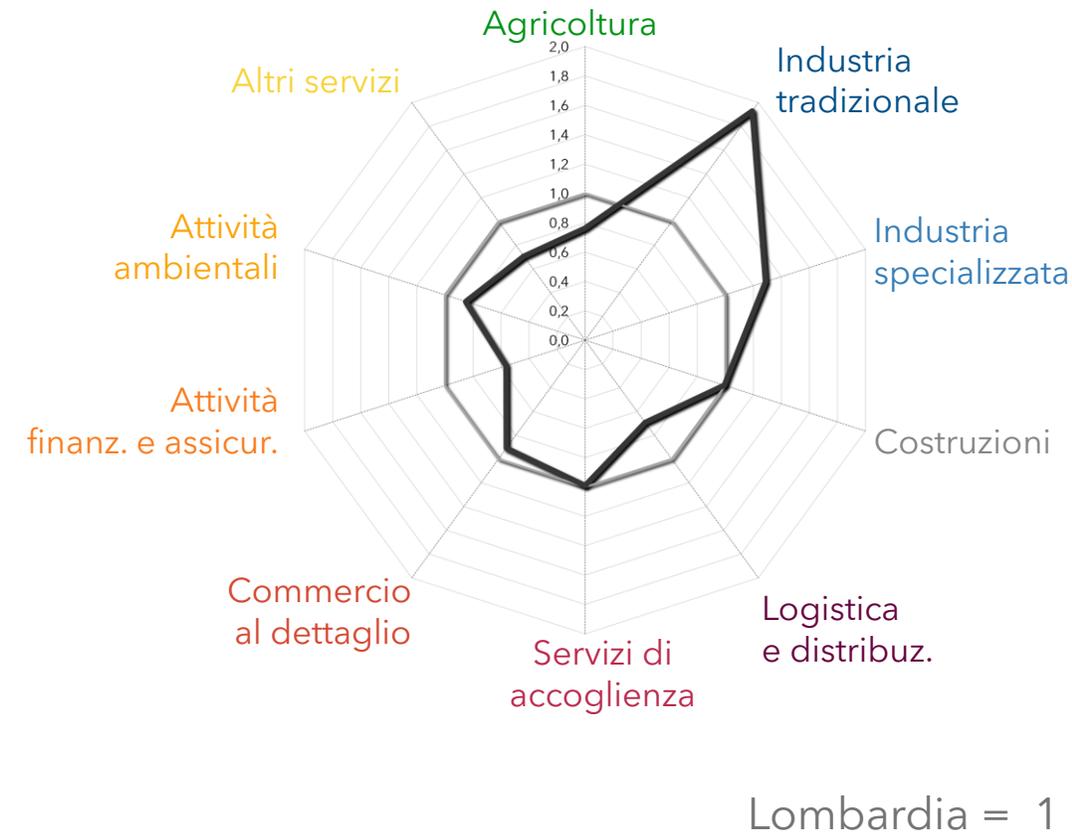
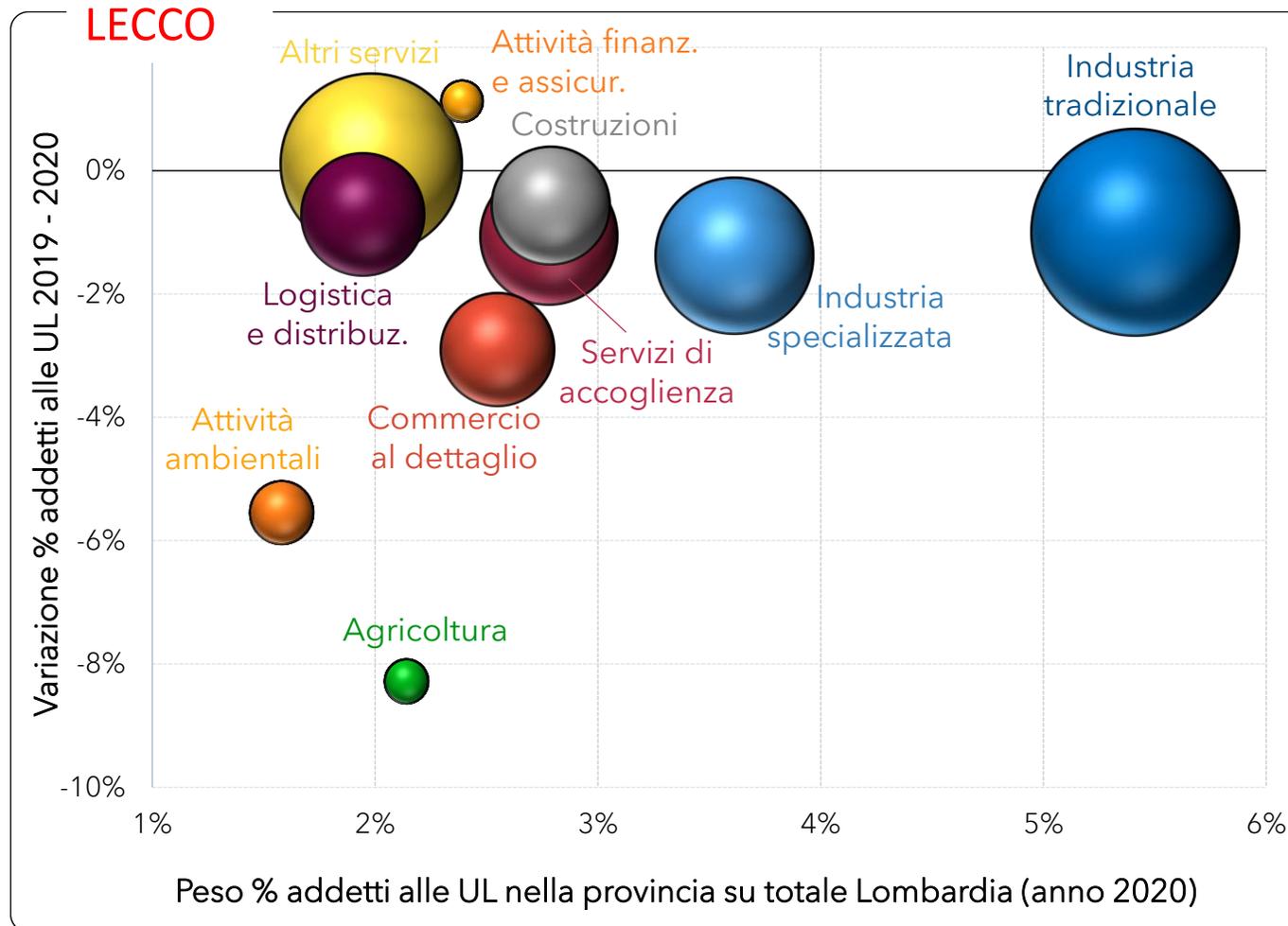
2 distretti presenti

Bassa Bresciana - Confezioni-abbigliamento
Casalasco - Viadanese - Legno

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 LOMBARDE



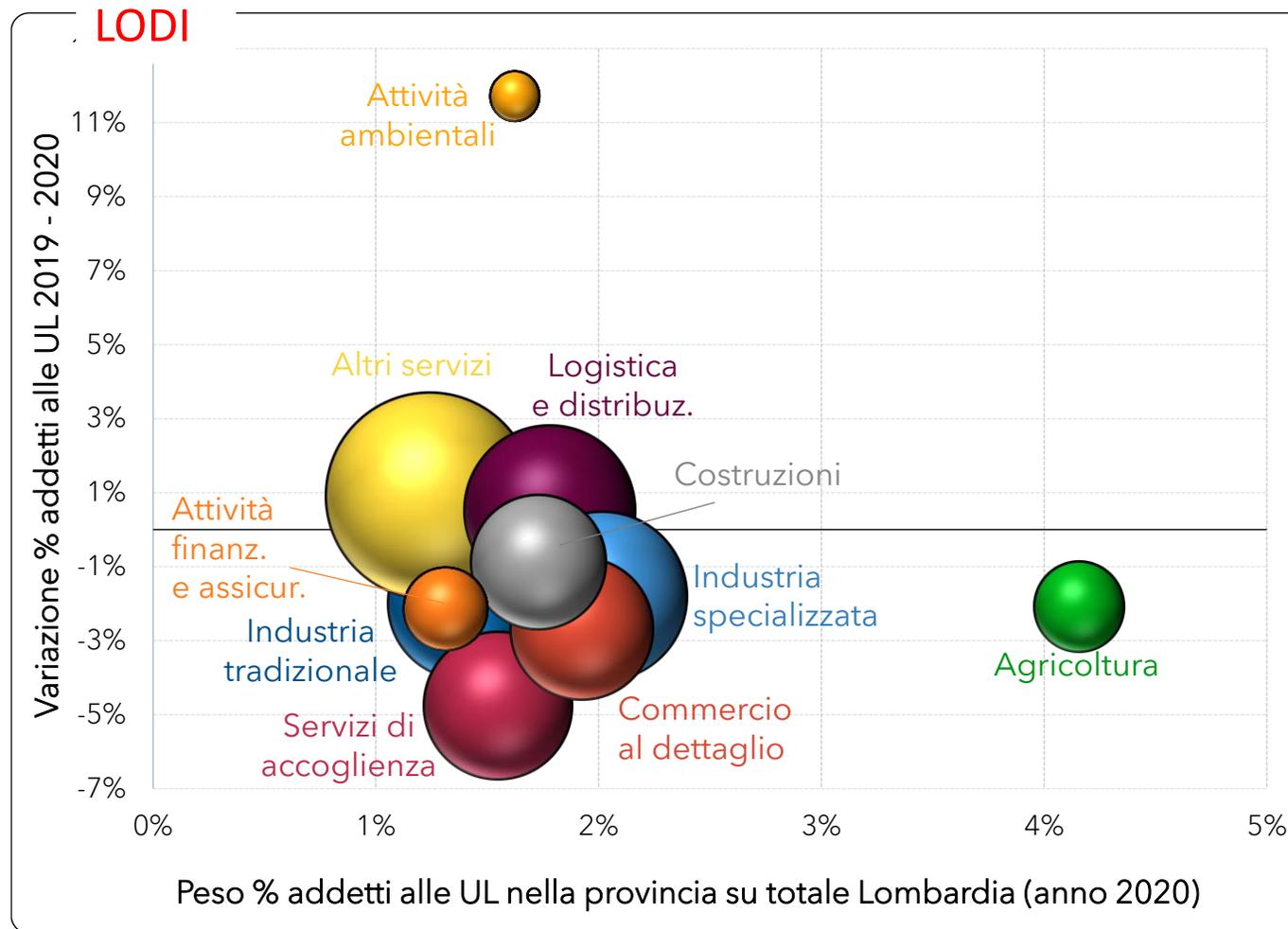
3 distretti presenti

Lecchese - Produzione e lav. Metalli
 Est Milanese - Apparecchiature elettriche
 Lecchese Tessile - Tessile

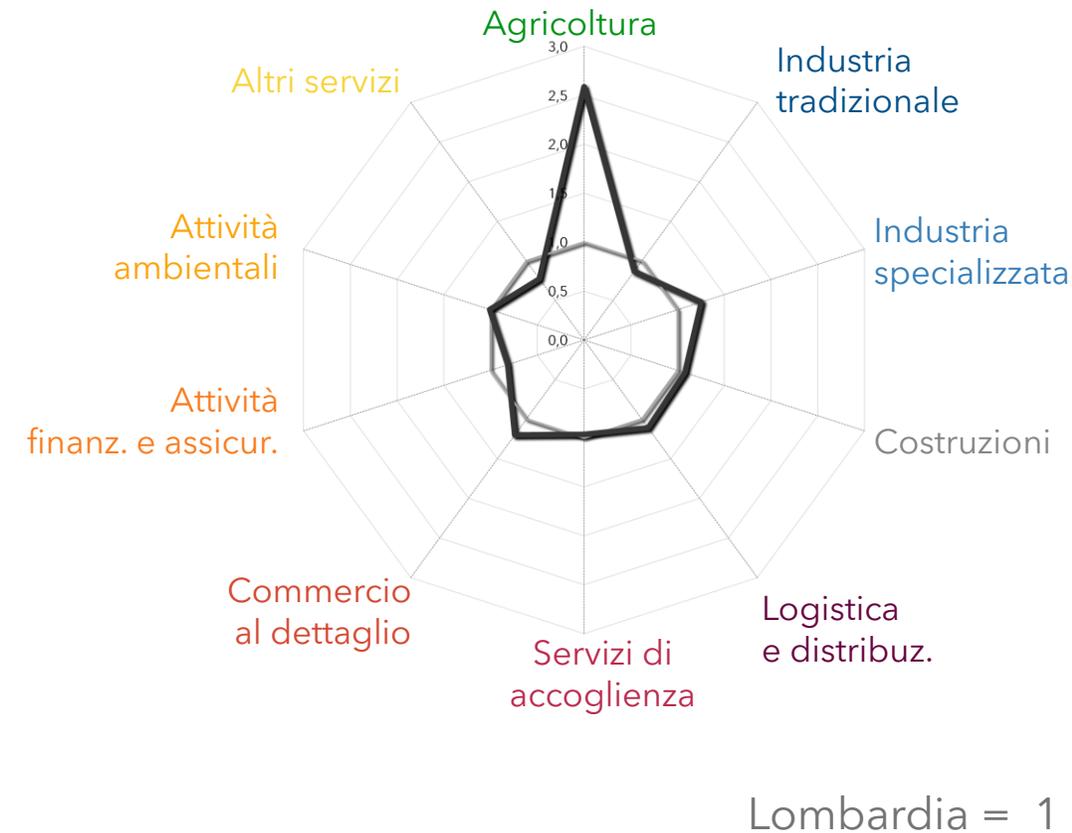
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

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

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE LOMBARDE



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.



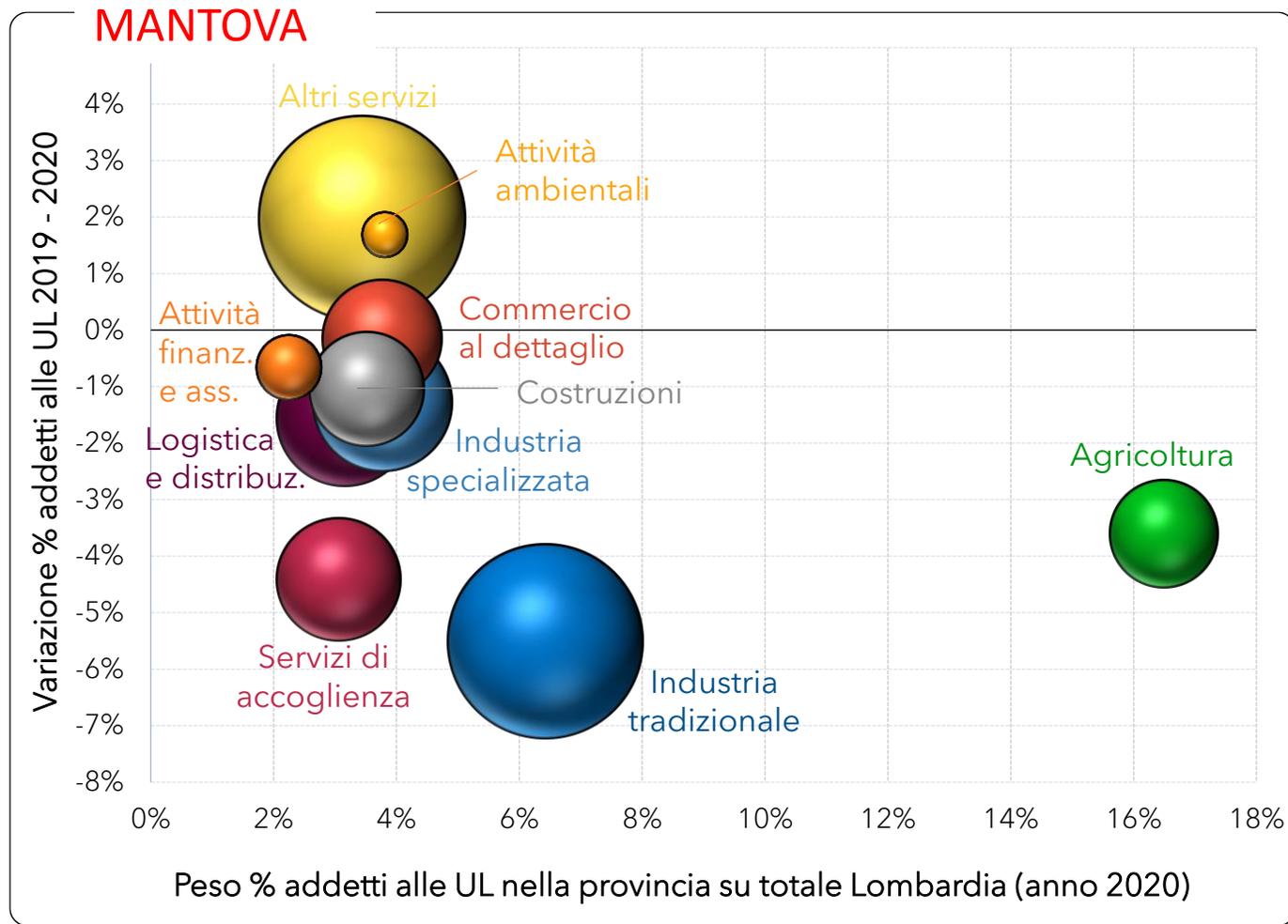
1 distretto presente

Est Milanese - Apparecchiature elettriche

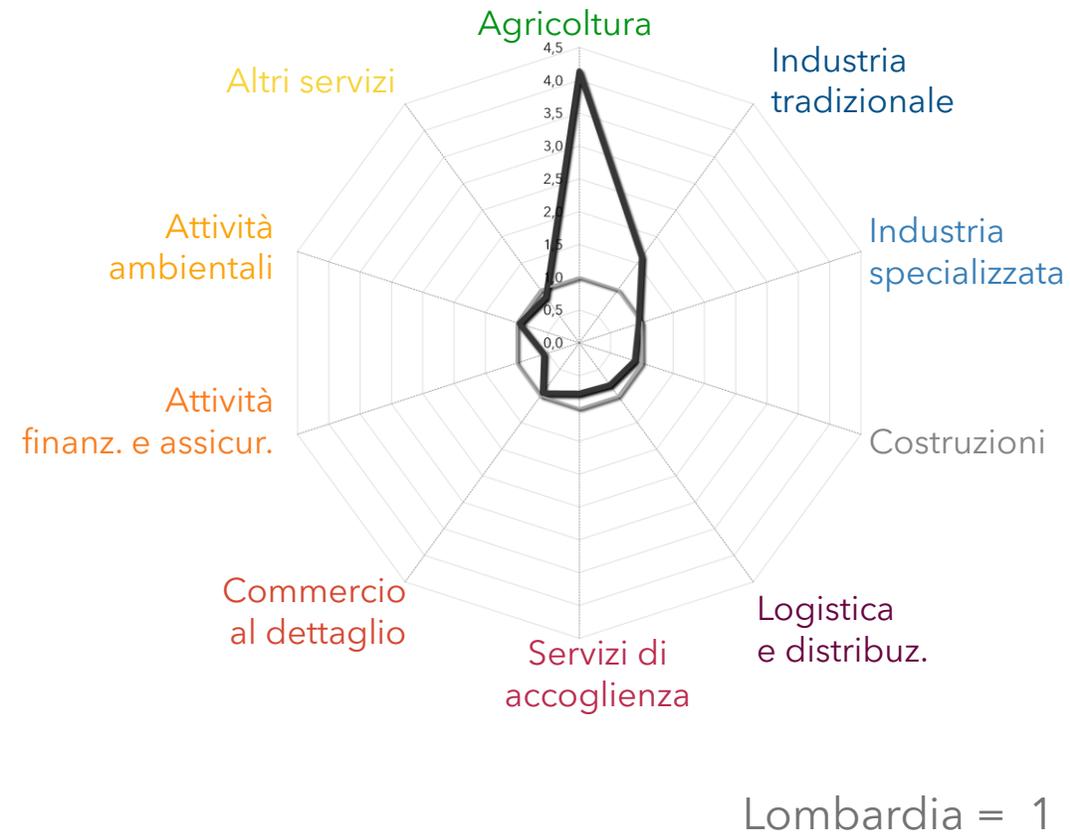
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

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

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE LOMBARDE



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.



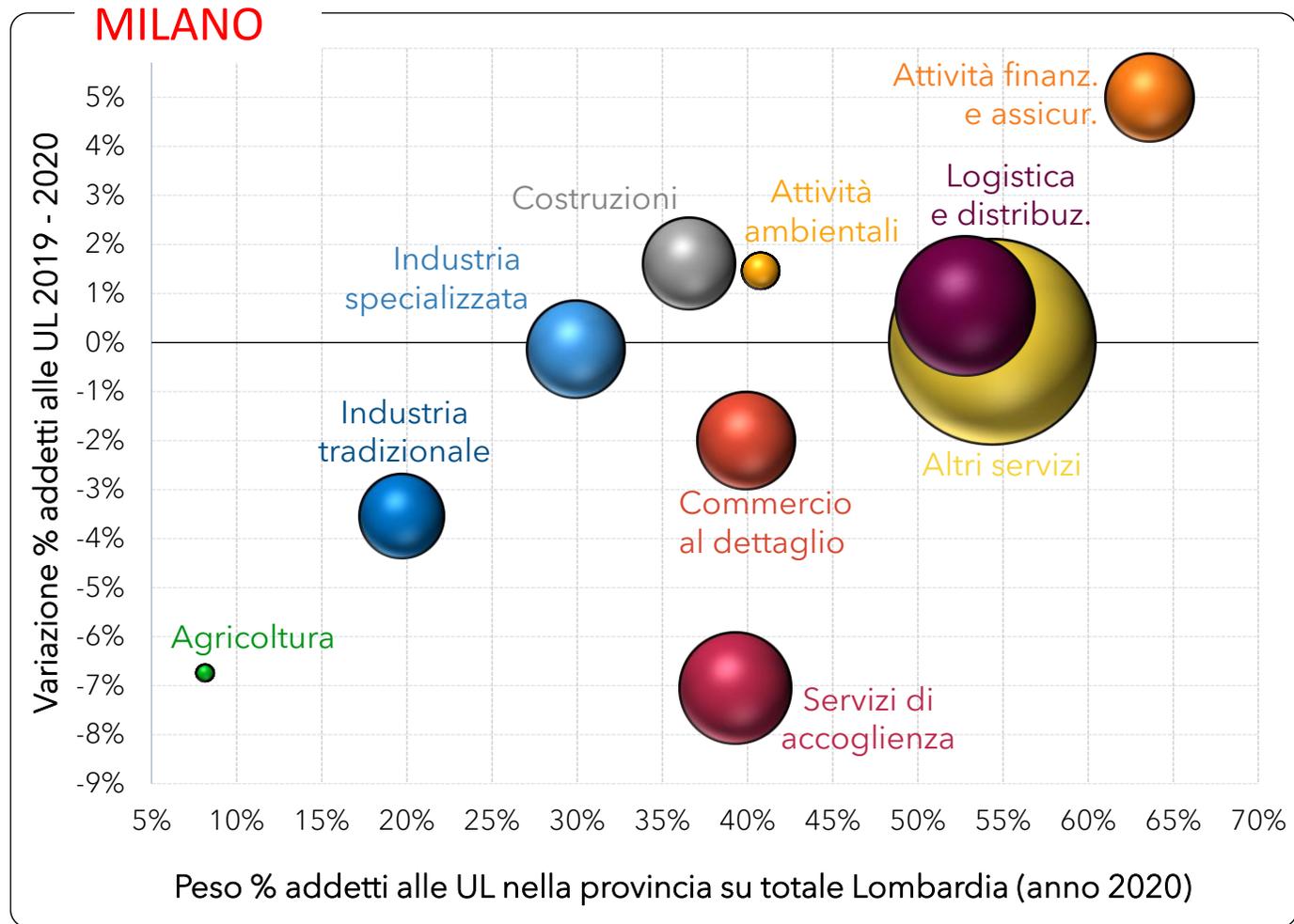
2 distretti presenti

Castelgoffredo - Tessile-calze
Casalasco - Viadanese - Legno

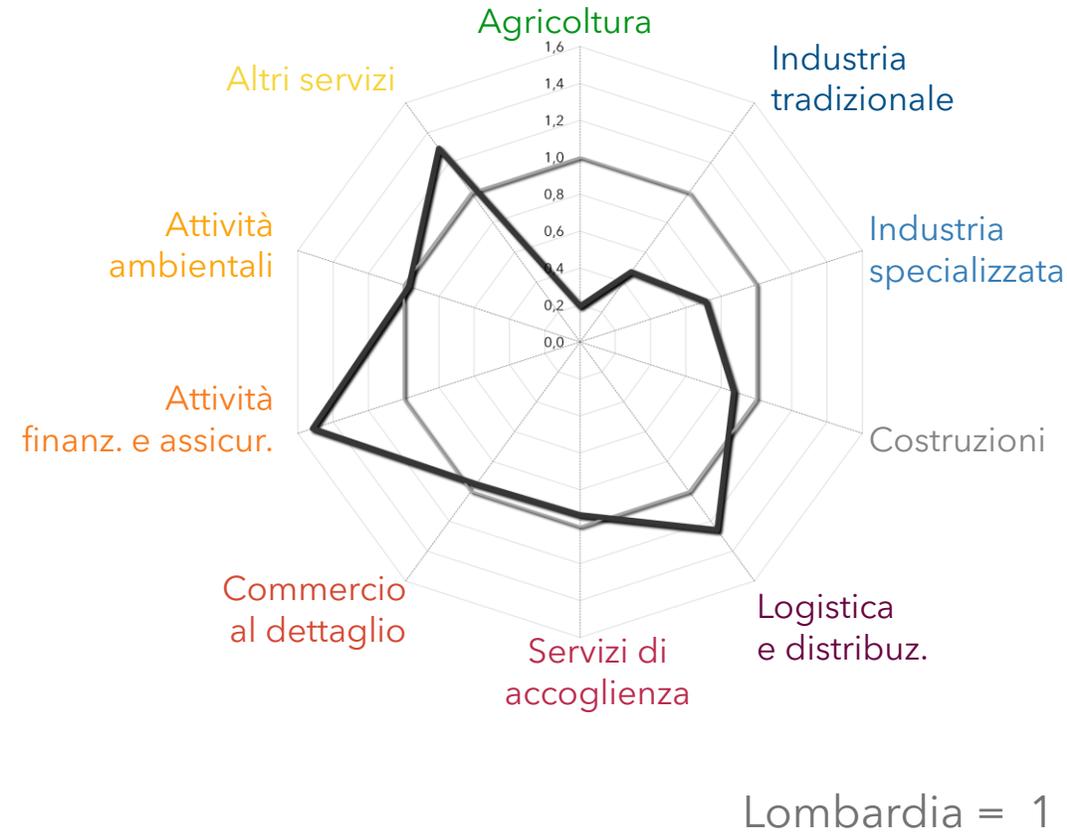
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

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

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE LOMBARDE



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.



1 distretto presente

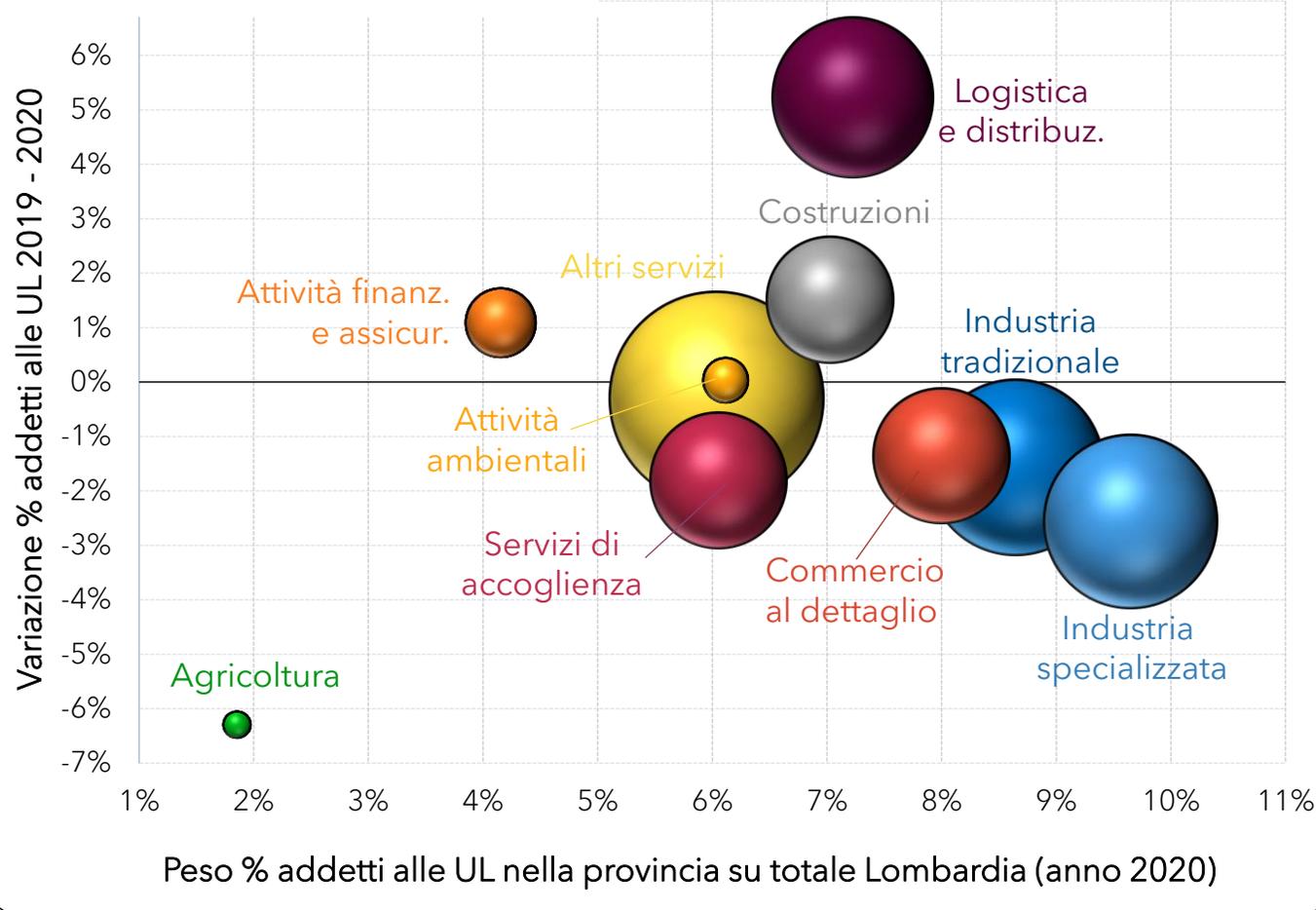
Est Milanese - Apparecchiature elettriche

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

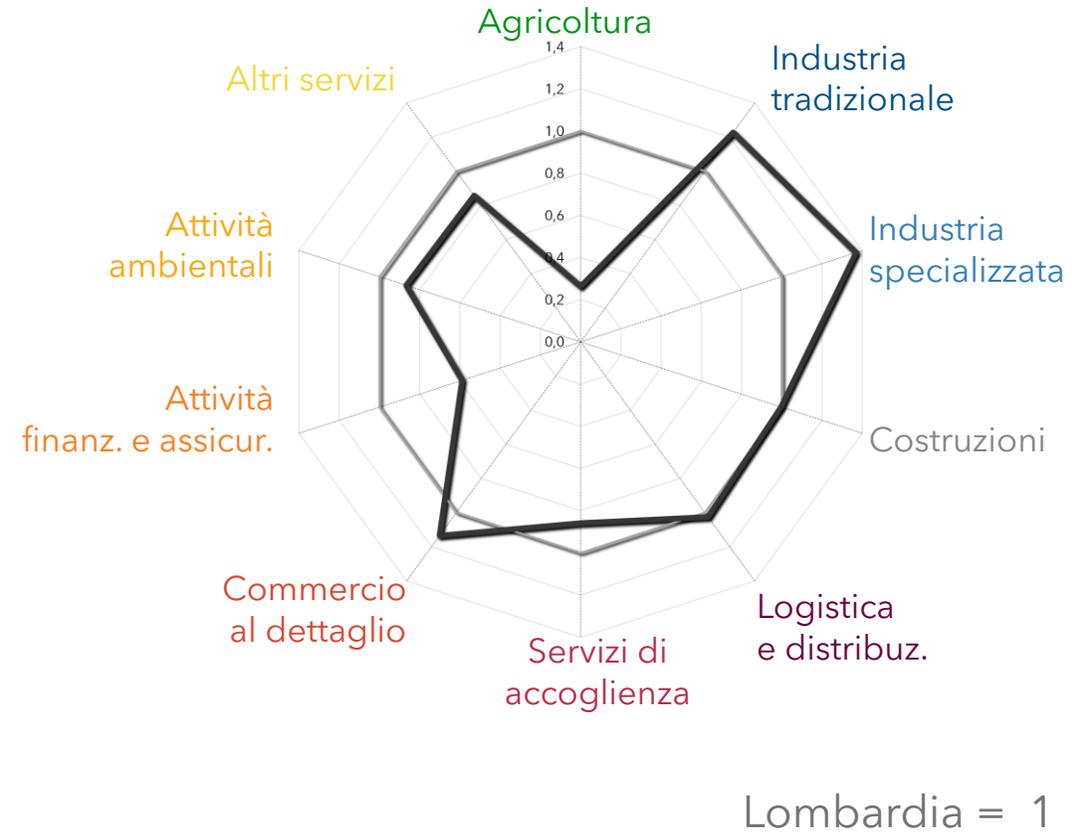
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE LOMBARDE

MONZA E BRIANZA



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.



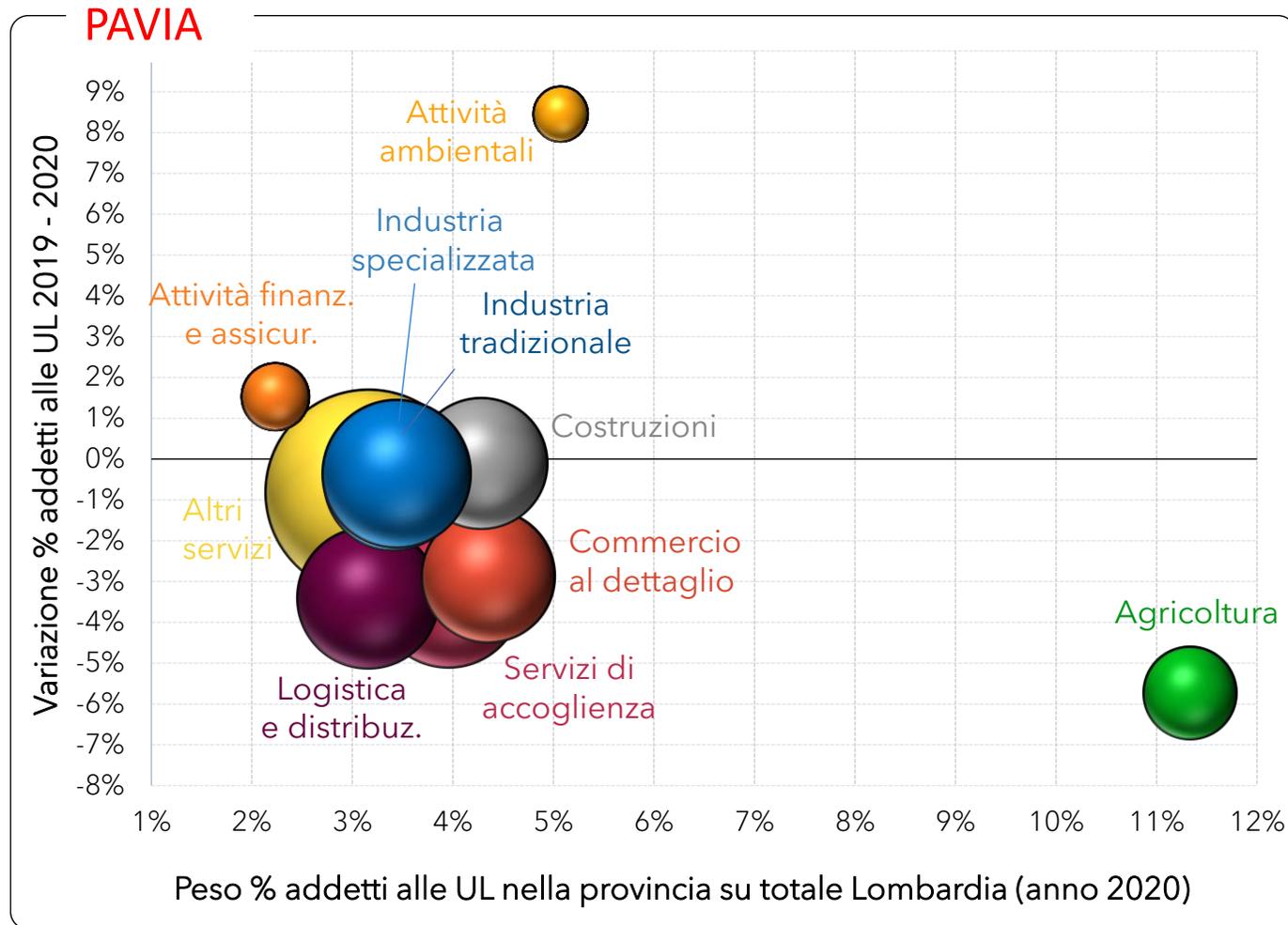
3 distretti presenti

Lecchese - Produzione e lav. metalli
 Est Milanese - Apparecchiature elettriche
 Brianza - Mobile e arredo

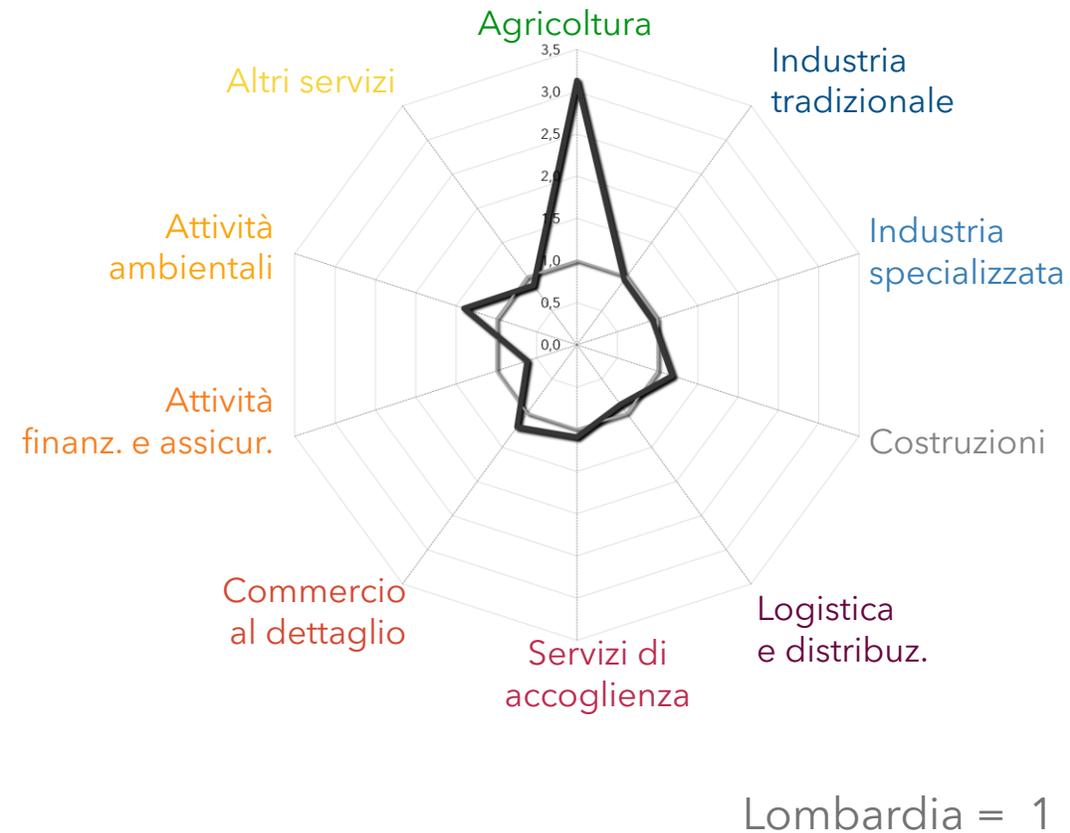
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

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

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE LOMBARDE



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.



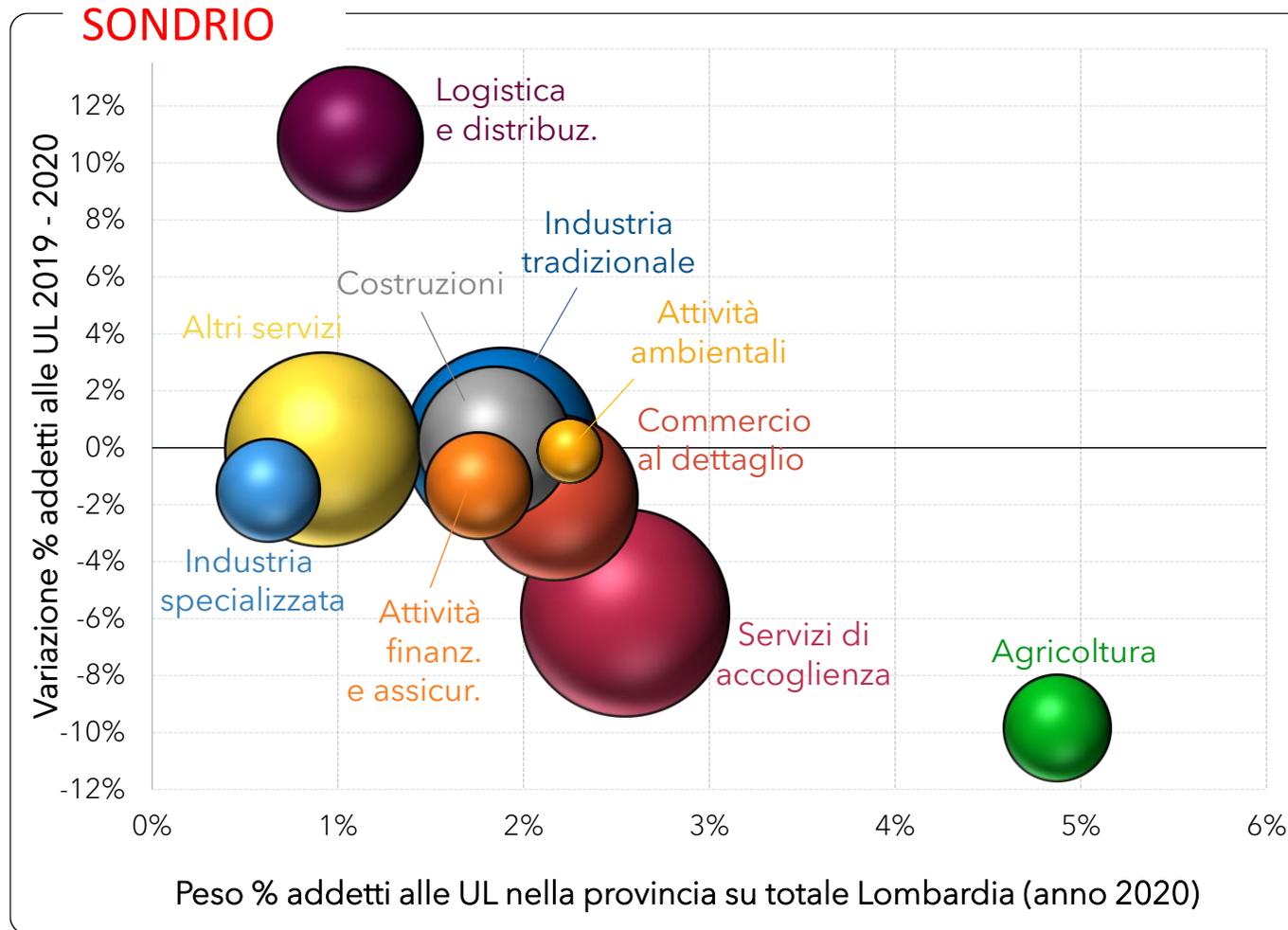
1 distretto presente

Vigevanese - Meccano-calzaturiero

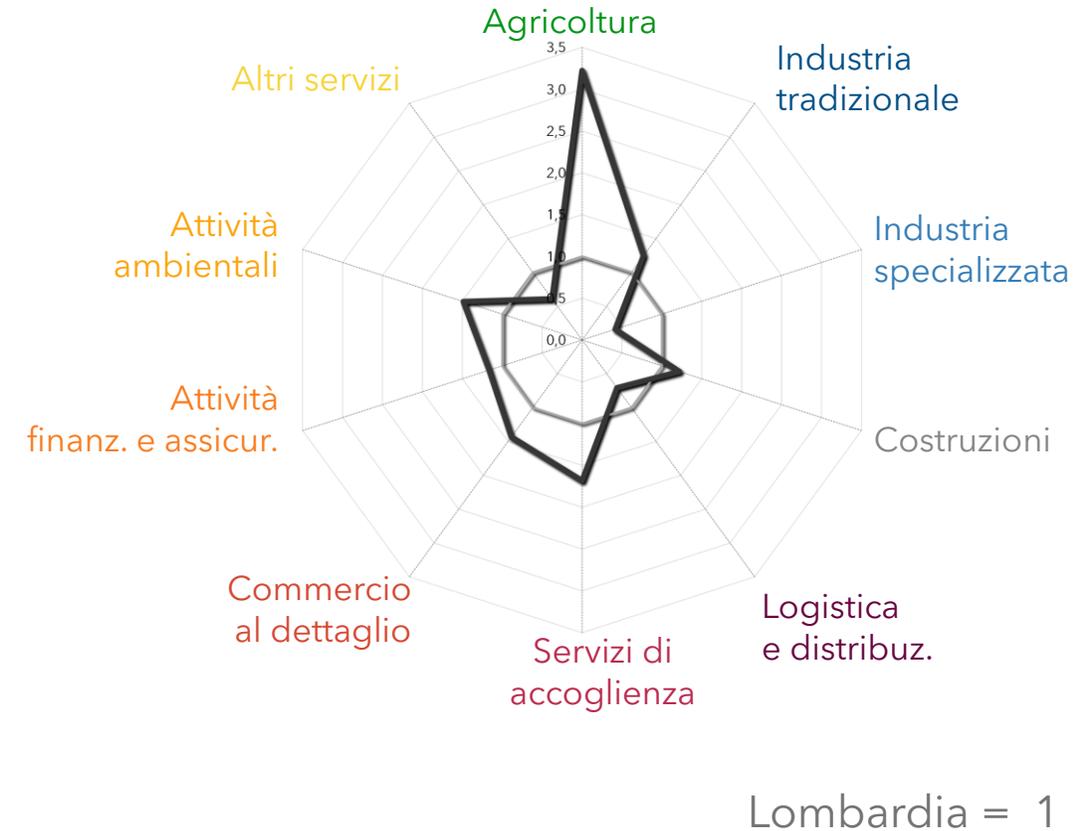
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

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

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE LOMBARDE



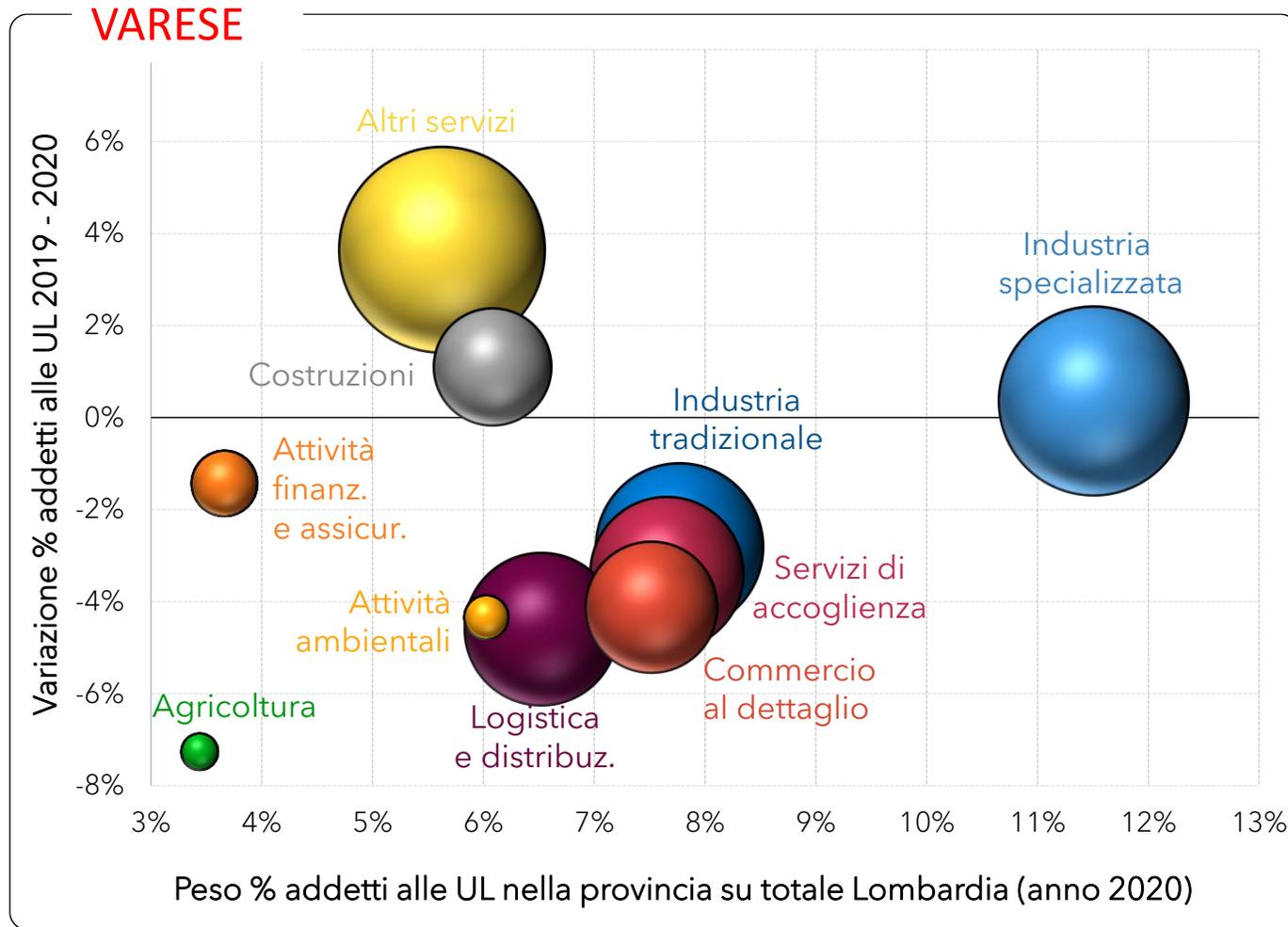
Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.



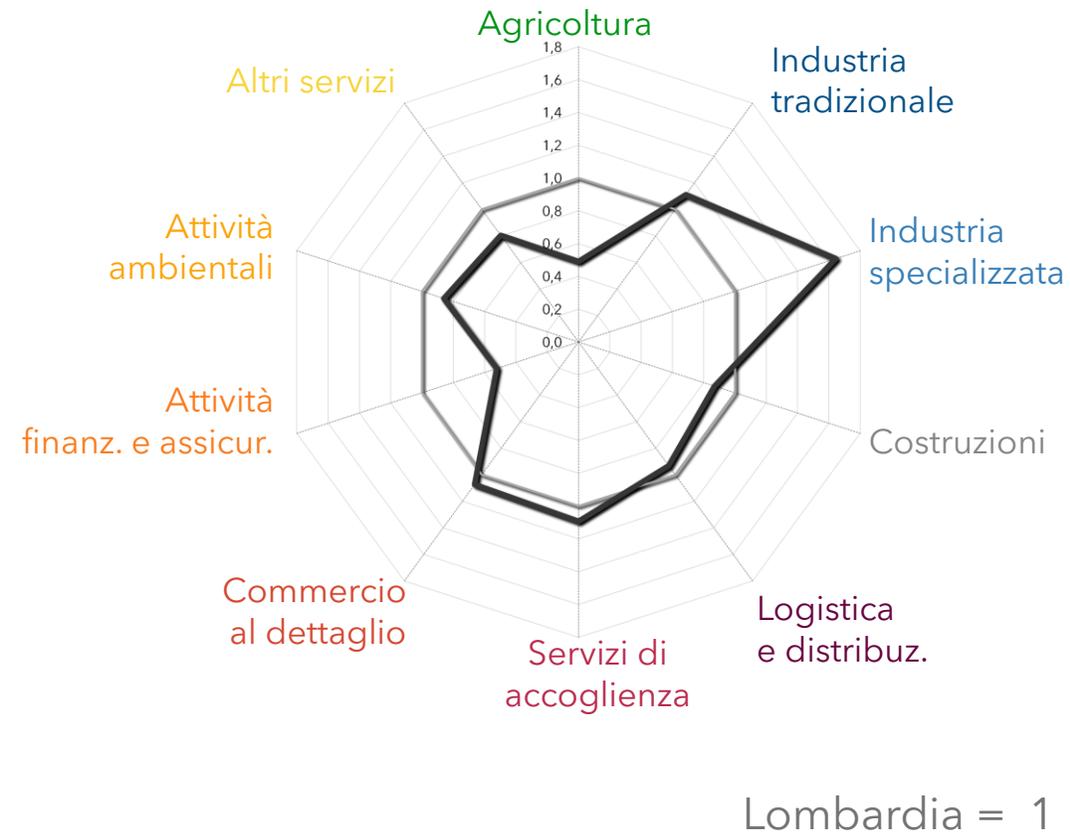
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

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

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE LOMBARDE



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.



3 distretti presenti

- Valle dell'Arno - Produzione e lav. Metalli
- Brianza - Mobile e arredo
- Gallaratese - Confezioni-abbigliamento

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

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

L'attuale sistema infrastrutturale della Lombardia



UNIONCAMERE

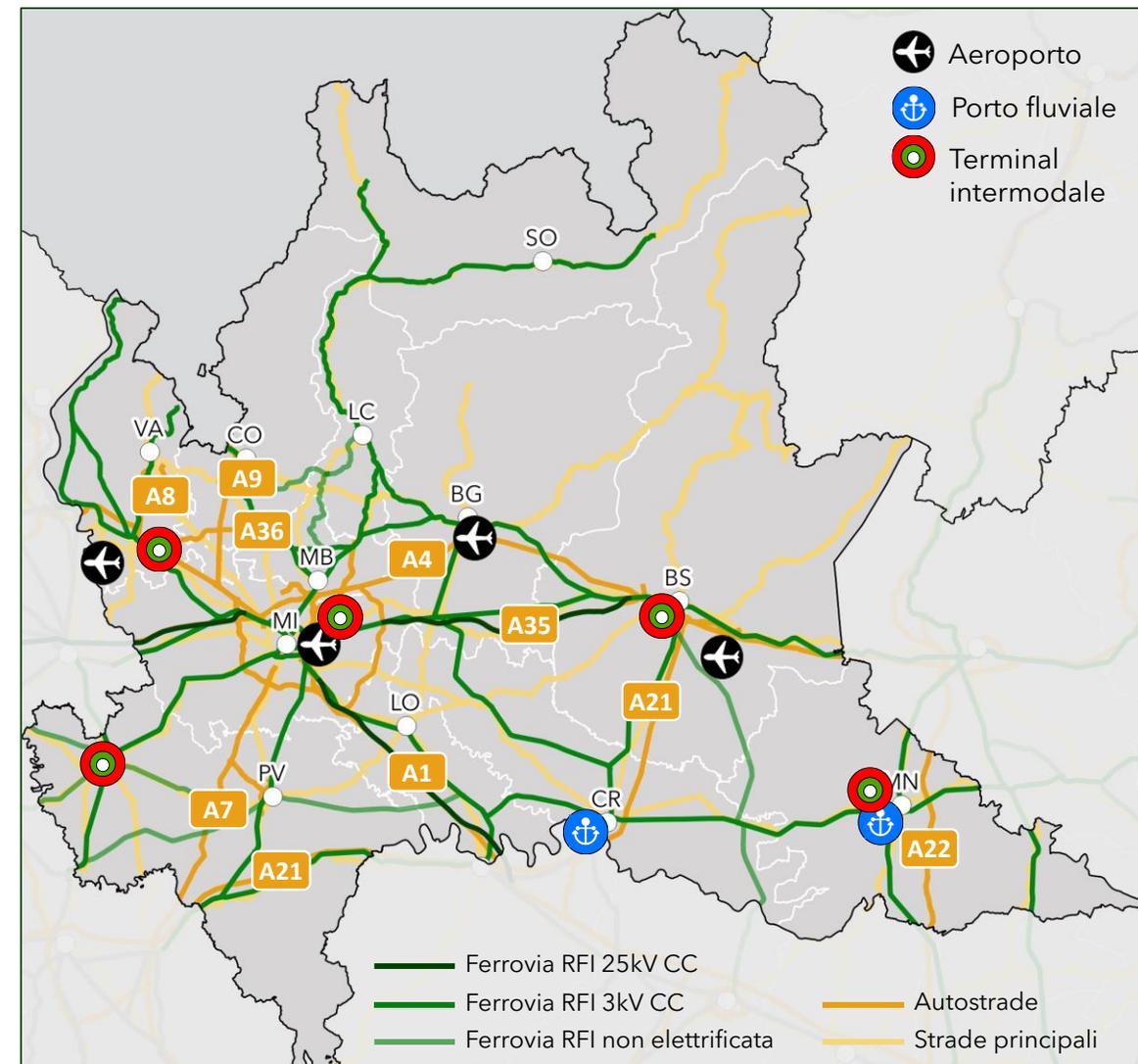


UNIONTRASPORTI

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ATTUALE

- **12.300 km di rete stradale** di cui il 7% sono di categoria autostradale e il 16% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas
- **1.760 km di rete ferroviaria RFI**, di cui l'84% elettrificata (78% a 3kV CC e 6% a 25kV CC) e il 49% a doppio binario
- **4 aeroporti:** **Milano Malpensa** (1° in Italia per trasporto cargo nel 2019, con circa 560 mila tonnellate di merci, e 2° per trasporto passeggeri, oltre 28,8 milioni di unità), **Bergamo Orio al Serio** (3° in Italia per trasporto cargo e passeggeri, circa 120 mila tonnellate e oltre 13,8 milioni di passeggeri), **Milano Linate** (9° in Italia per trasporto passeggeri, circa 6,6 milioni, nonostante la chiusura tra luglio e ottobre), **Brescia Montichiari** (6° in Italia per trasporto cargo, circa 30.700 tonnellate)
- **5 terminal intermodali nel network europeo:** 1 terminal inserito nel Core Network, **Milano Smistamento**, e 4 terminal inseriti nel Comprehensive Network, **Interporto di Mortara** (unica infrastruttura in Lombardia a disporre contemporaneamente di un terminal intermodale e di un centro logistico), **Gallarate (Busto Arsizio)**, **Brescia**, **Mantova**
- **2 porti interni nel network europeo:** **Cremona** e **Mantova** fanno parte del sistema idroviario padano e sono inseriti nel Core Network europeo.

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

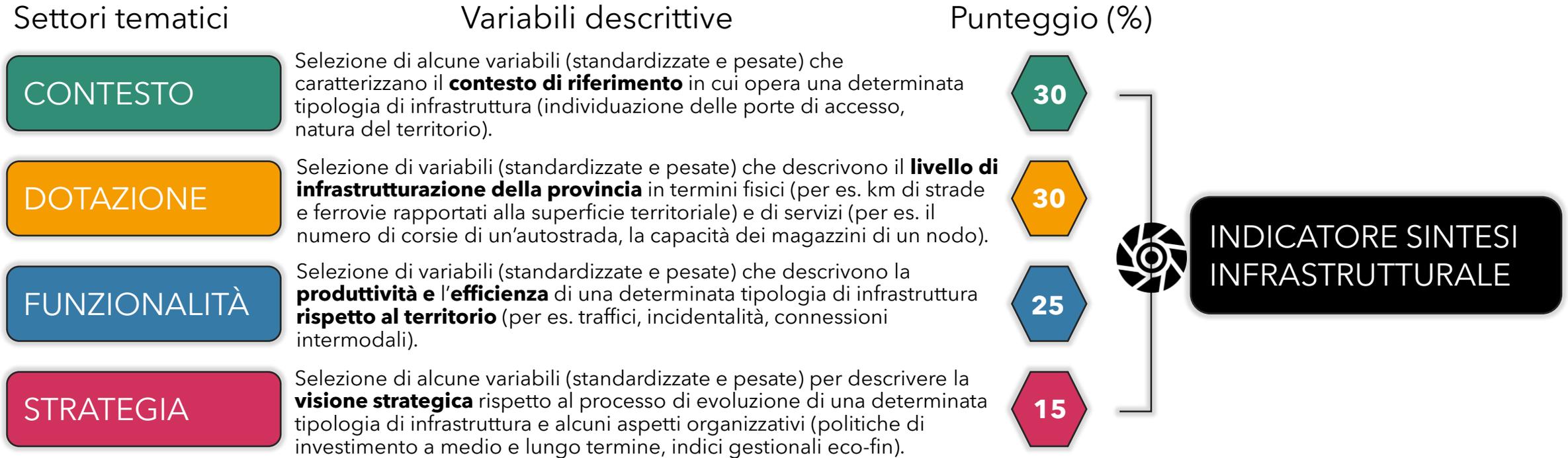
INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

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 marittimi, 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. Per quanto riguarda la valutazione delle infrastrutture portuali, non vengono riportati i risultati di dettaglio della Lombardia, in quanto nessun capoluogo lombardo beneficia della presenza di un porto marittimo raggiungibile entro i 90 minuti.

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

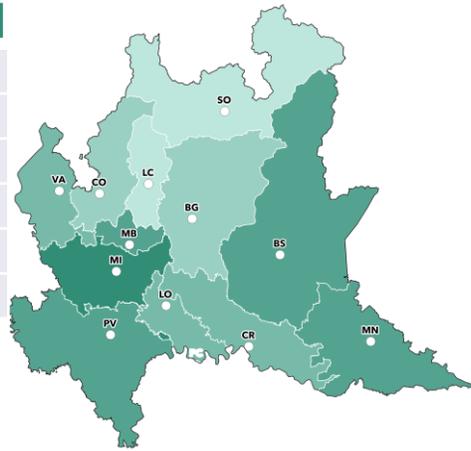
LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE LOMBARDE: OUTPUT

CONTESTO

MI	83,8	LO	40,4
PV	48,4	CR	39,2
MB	47,7	BG	38,0
BS	47,4	CO	35,1
MN	46,3	LC	27,6
VA	43,0	SO	16,1

NORD OVEST

Max	
MI	83,8
Min	
AO	5,6

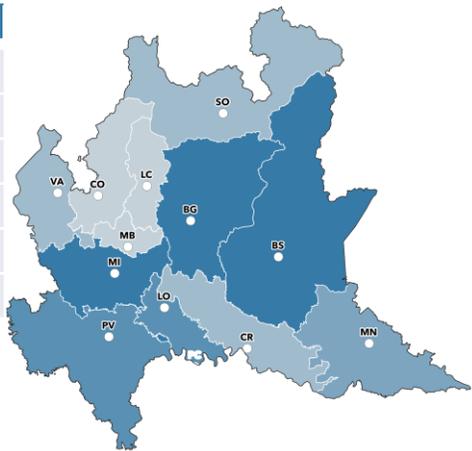


FUNZIONALITÀ

BS	84,2	CR	66,2
MI	79,8	VA	65,6
BG	75,8	SO	65,2
LO	72,4	CO	60,9
PV	70,5	LC	60,8
MN	68,1	MB	27,6

NORD OVEST

Max	
BS	84,2
Min	
MB	27,6

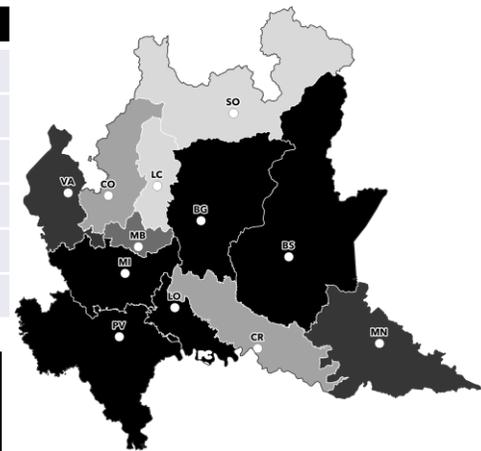


SINTESI

MI	70,2	MN	45,5
BS	52,6	MB	41,2
LO	51,6	CR	40,1
BG	51,0	CO	39,5
PV	50,9	LC	33,2
VA	46,5	SO	32,9

NORD OVEST

Max	
MI	70,2
Min	
AO	32,1



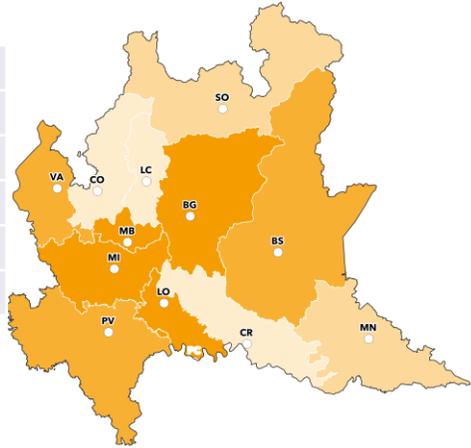
INFRASTRUTTURE STRADALI

DOTAZIONE

MI	53,5	VA	29,6
LO	51,3	SO	21,2
BG	39,3	MN	20,3
MB	35,6	CO	18,8
PV	32,8	CR	16,9
BS	32,5	LC	15,2

NORD OVEST

Max	
MI	53,5
Min	
LC	15,2

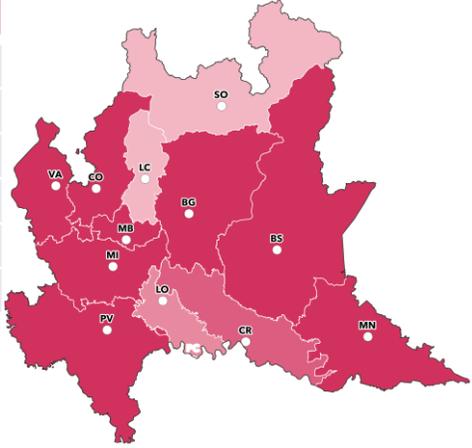


STRATEGIA

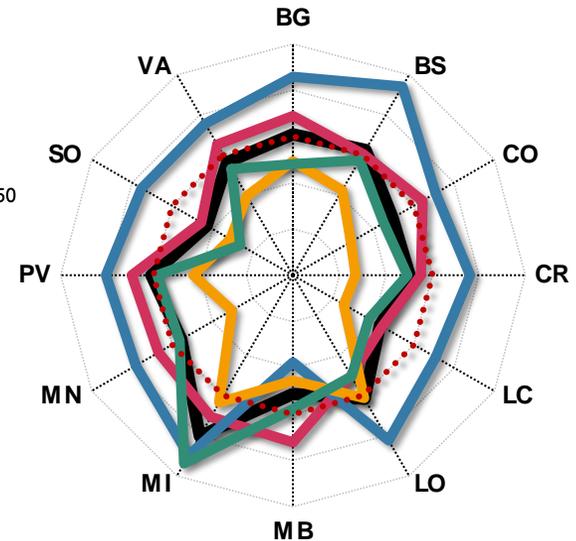
MB	62,1	CO	54,4
MI	60,6	BS	50,5
PV	59,4	CR	45,0
BG	58,8	LO	40,0
MN	56,8	SO	35,6
VA	55,2	LC	34,3

NORD OVEST

Max	
MB	62,1
Min	
AL	20,4



- CONTESTO
 - DOTAZIONE
 - FUNZIONALITÀ
 - STRATEGIA
 - SINTESI
- Indice soglia = 50



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



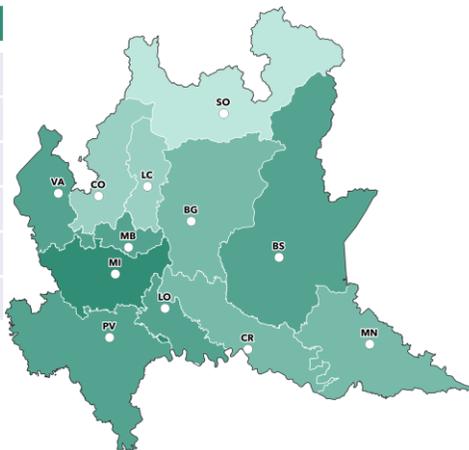
LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE LOMBARDE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

CONTESTO

MI	71,2	MN	24,2
LO	32,3	BG	20,6
MB	31,3	CR	20,6
BS	31,1	CO	15,8
PV	31,0	LC	15,3
VA	27,1	SO	3,4

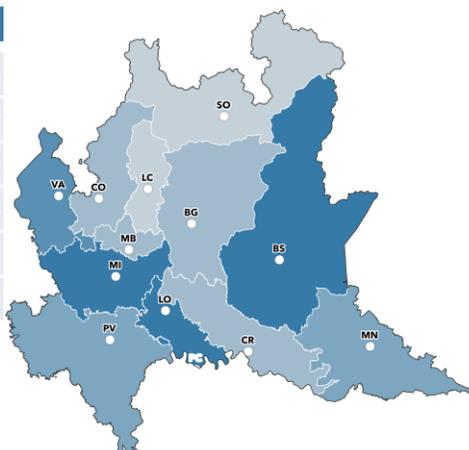


NORD OVEST

Max	MI	71,2
Min	AO	1,2

FUNZIONALITÀ

MI	81,3	BG	46,6
BS	65,2	MB	45,9
LO	63,3	CR	43,3
VA	60,6	CO	38,6
PV	53,3	LC	29,1
MN	49,4	SO	15,5

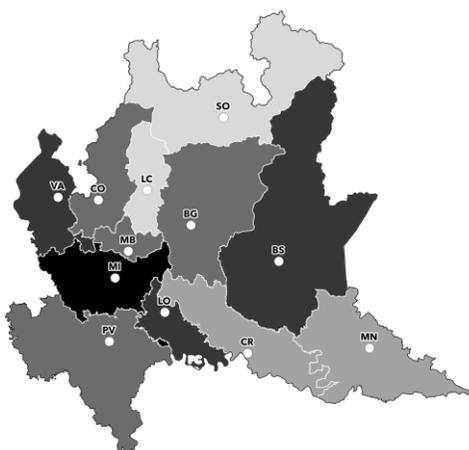


NORD OVEST

Max	MI	81,3
Min	BI	14,8

SINTESI

MI	67,3	PV	34,8
LO	44,5	CO	33,5
BS	43,7	MN	31,8
VA	41,6	CR	29,0
MB	38,5	LC	23,2
BG	36,3	SO	15,4

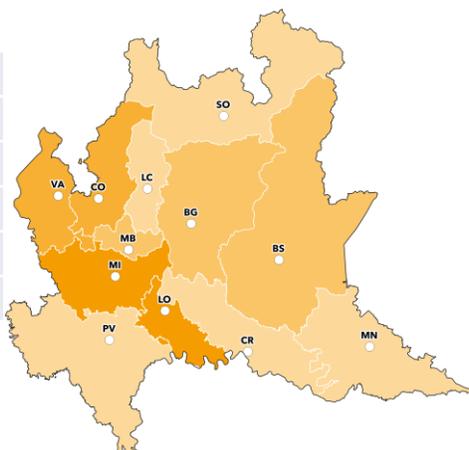


NORD OVEST

Max	MI	67,3
Min	BI	12,8

DOTAZIONE

MI	64,2	BS	34,9
LO	51,8	MN	29,3
VA	45,5	LC	29,2
CO	42,4	CR	29,1
BG	39,0	PV	27,5
MB	37,6	SO	26,4

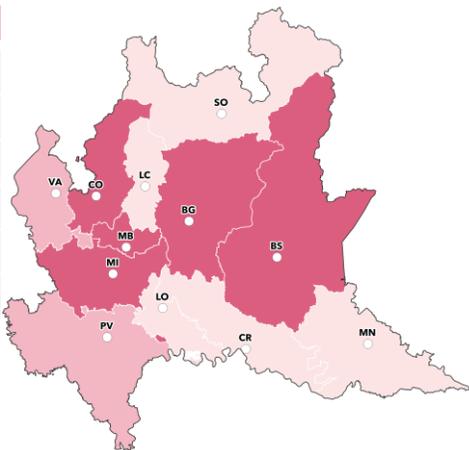


NORD OVEST

Max	MI	64,2
Min	BI	2,5

STRATEGIA

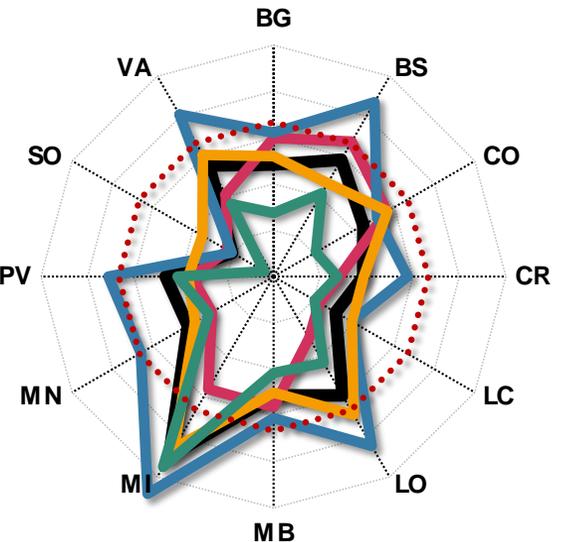
BS	50,5	PV	26,4
BG	44,9	LO	23,0
MB	42,3	MN	23,0
CO	42,3	CR	21,4
MI	42,1	LC	17,0
VA	30,8	SO	17,0



NORD OVEST

Max	AL	65,9
Min	IM	13,1

- CONTESTO
 - DOTAZIONE
 - FUNZIONALITÀ
 - STRATEGIA
 - SINTESI
- Indice soglia = 50



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

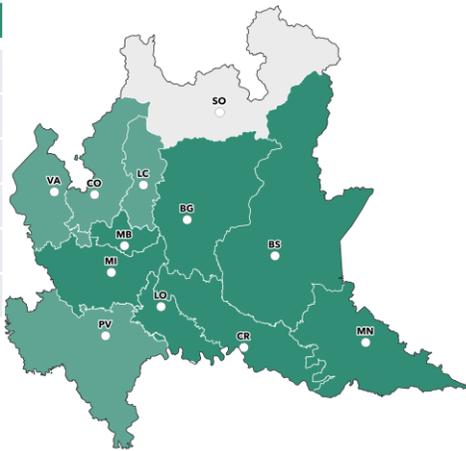
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE LOMBARDE: OUTPUT

CONTESTO

BG	95,0	LO	85,8
BS	93,8	LC	73,0
MN	87,4	CO	69,7
MB	87,4	PV	69,7
MI	87,4	VA	69,7
CR	86,9	SO	0,0

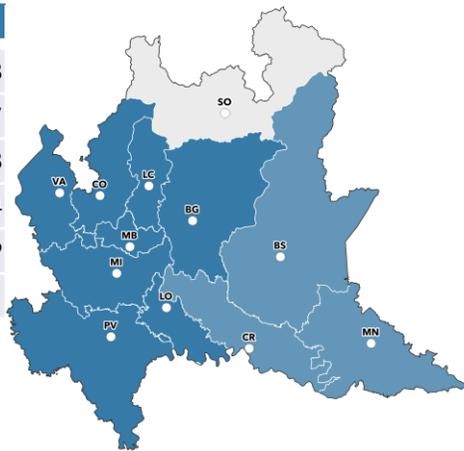


NORD OVEST

Max	
BG	95,0
Min	
SO	0,0

FUNZIONALITÀ

MI	81,4	LO	85,8
MB	81,4	PV	69,7
VA	73,0	BS	93,8
CO	73,0	MN	87,4
BG	72,5	CR	86,9
LC	67,4	SO	0,0

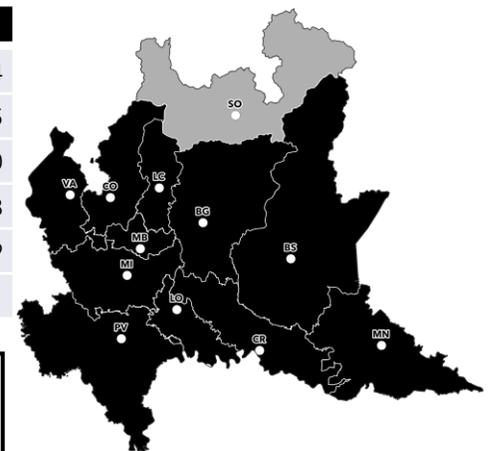


NORD OVEST

Max	
MI	81,4
Min	
SO	0,0

SINTESI

MI	72,7	LC	58,4
BG	70,1	PV	55,5
VA	68,6	BS	54,0
MB	67,8	MN	51,8
LO	60,0	CR	49,9
CO	58,9	SO	1,1

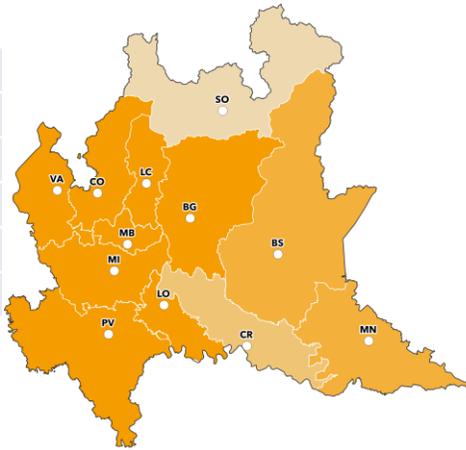


NORD OVEST

Max	
MI	72,7
Min	
SO	1,1

DOTAZIONE

VA	75,1	PV	52,5
MI	64,2	LO	50,7
MB	60,9	BS	36,6
CO	55,9	MN	35,4
BG	55,5	CR	34,0
LC	55,4	SO	3,7

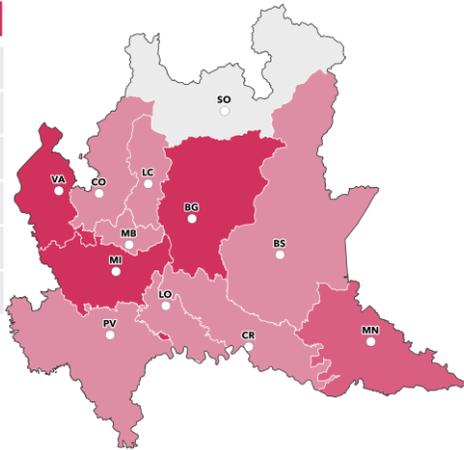


NORD OVEST

Max	
VA	75,1
Min	
SO	3,7

STRATEGIA

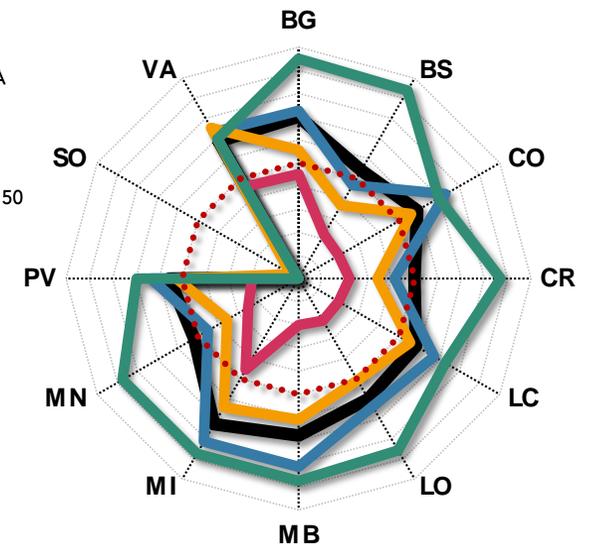
VA	45,9	LO	21,0
MI	45,5	MB	20,0
BG	45,2	CO	20,0
MN	25,0	LC	20,0
BS	22,0	PV	20,0
CR	22,0	SO	0,0



NORD OVEST

Max	
VA	45,9
Min	
SO	0,0

- CONTESTO
 - DOTAZIONE
 - FUNZIONALITÀ
 - STRATEGIA
 - SINTESI
- Indice soglia = 50



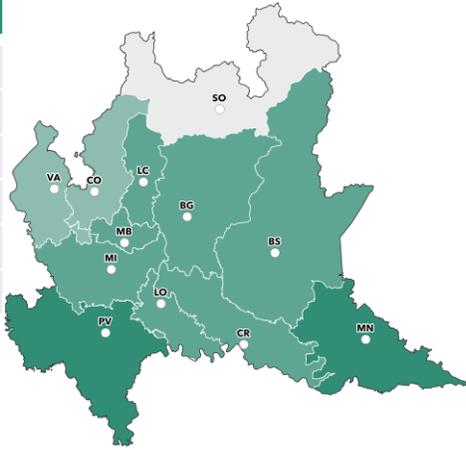
Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

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

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE LOMBARDE: OUTPUT

CONTESTO

MN	72,3	BS	37,1
PV	45,7	LC	36,1
MI	41,6	MB	31,6
CR	40,2	CO	28,1
BG	40,1	VA	28,1
LO	37,6	SO	0,0

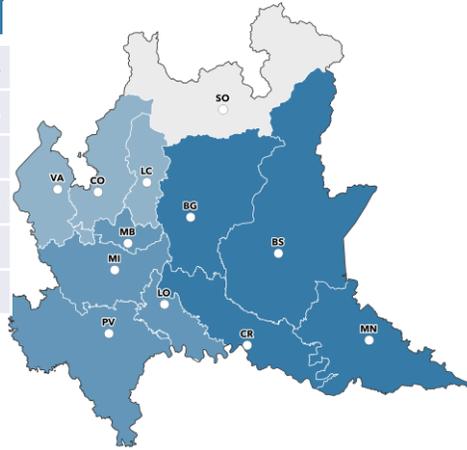


NORD OVEST

Max	MN	72,3
Min	SO	0,0

FUNZIONALITÀ

MN	82,6	LO	49,4
BS	76,2	MB	46,6
CR	66,9	VA	43,5
BG	64,0	CO	43,5
MI	52,5	LC	40,2
PV	51,1	SO	0,0

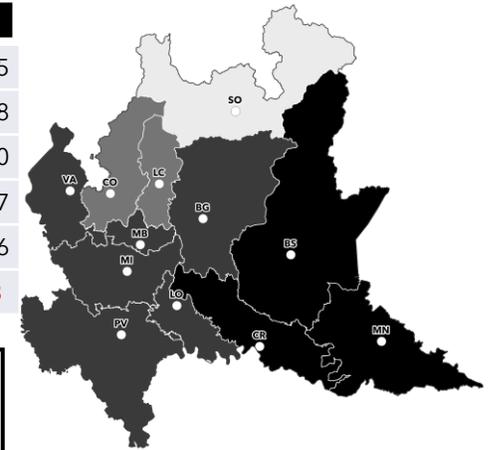


NORD OVEST

Max	MN	82,6
Min	SO	0,0

SINTESI

MN	65,6	LO	39,5
BS	45,8	MB	32,8
CR	45,1	VA	31,0
MI	42,9	CO	29,7
PV	42,1	LC	27,6
BG	41,0	SO	0,3

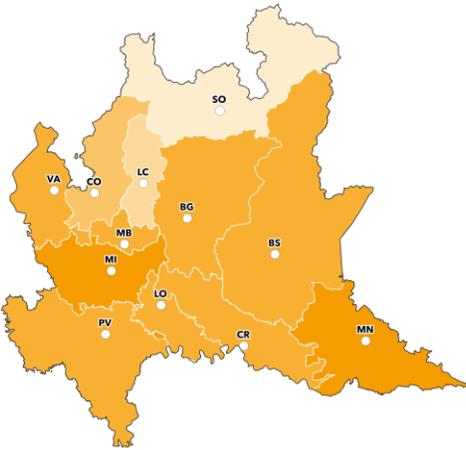


NORD OVEST

Max	MN	65,6
Min	SO	0,3

DOTAZIONE

MN	62,5	BG	29,3
MI	44,8	VA	26,8
LO	40,2	MB	26,8
CR	39,6	CO	22,7
PV	39,3	LC	11,7
BS	36,0	SO	1,1

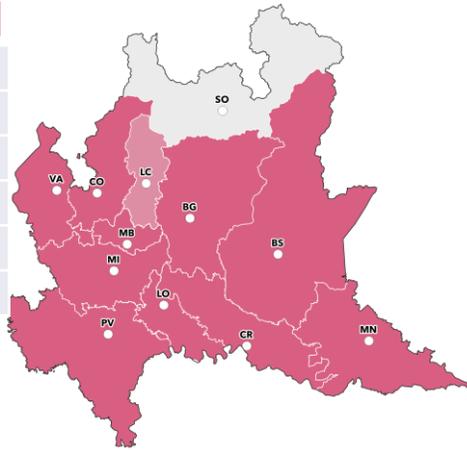


NORD OVEST

Max	MN	62,5
Min	SO	1,1

STRATEGIA

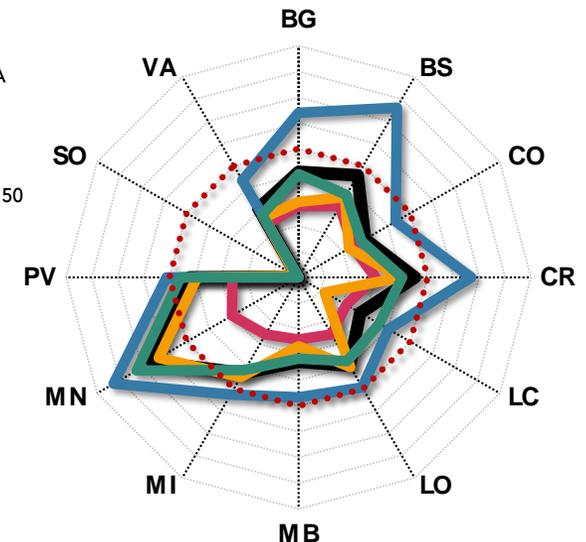
BS	32,0	LO	25,6
CR	29,8	MB	24,1
MN	29,7	VA	24,1
BG	27,8	CO	24,1
MI	25,6	LC	21,3
PV	25,6	SO	0,0



NORD OVEST

Max	NO	50,8
Min	SO	0,0

- CONTESTO
- DOTAZIONE
- FUNZIONALITÀ
- STRATEGIA
- SINTESI
- ⋯ Indice soglia = 50



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 LOMBARDE: 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		
1°	MI (1°)		MI (1°)		LC (74°)		MI (2°)		MN (2°)		MI (1°)	
2°	BS (11°)		LO (25°)		CO (76°)		BG (3°)		BS (17°)		BS (26°)	
3°	LO (13°)		BS (27°)		MI (79°)		VA (4°)		CR (19°)		BG (27°)	
4°	BG (15°)		VA (37°)		PV (82°)		MB (5°)		MI (25°)		LO (29°)	
5°	PV (16°)		MB (44°)		BG (83°)		LO (9°)		PV (27°)		MN (32°)	
6°	VA (34°)		BG (51°)		VA (85°)		CO (10°)		BG (31°)		VA (35°)	
7°	MN (37°)		PV (57°)		BS (87°)		LC (11°)		LO (33°)		PV (38°)	
8°	MB (63°)		CO (62°)		LO (88°)		PV (15°)		MB (45°)		MB (41°)	
9°	CR (71°)		MN (68°)		MB (88°)		BS (18°)		VA (51°)		CR (56°)	
10°	CO (77°)		CR (74°)		MN (88°)		MN (23°)		CO (53°)		CO (58°)	
11°	LC (102°)		LC (86°)		CR (88°)		CR (31°)		LC (62°)		LC (76°)	
12°	SO (103°)		SO (98°)		SO (88°)		SO (99°)		SO (103°)		SO (105°)	

Le **infrastrutture aeroportuali** rappresentano il punto di forza della regione (6 province nella Top10 nazionale), ma carenze importanti si rilevano nelle altre categorie infrastrutturali, in particolare (escludendo le infrastrutture portuali marittime) nelle **infrastrutture ferroviarie** (penalizzate, ad eccezione della provincia di Milano, sia in termini dotazionali che funzionali) e nelle **infrastrutture logistiche**. La condizione infrastrutturale delle singole province è molto differente, con un ruolo dominante della provincia di Milano, seguita a distanza dalle province di Brescia e Bergamo.

Tuttavia, anche le province più performanti, come quella di Milano (in cima alla classifica regionale e nazionale in quasi tutte le categorie), presentano un potenziale importante che potrebbe essere valorizzato attraverso interventi mirati, tenendo conto di **una visione organica regionale**.

 **Forte deficit infrastrutturale nella provincia di Sondrio.**

    
 ≤15 ≤45 ≤60 ≤75 ≤100

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 LOMBARDE: 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: la prima posizione della classifica premia la provincia di Milano, seguita a distanza dalla provincia di Brescia. **Milano occupa la 1ª posizione anche in Italia**, in particolare grazie ad un contesto di per sé molto favorevole rispetto alle altre province italiane (per es. assenza di aree montane, numerosità di accessi autostradali, attraversamento di assi del Core Network, grado di urbanizzazione), ad una elevata consistenza di rete stradale, soprattutto di categoria autostradale (anche a 3 o più corsie), alla funzionalità della rete stradale rispetto al territorio e agli investimenti previsti in opere strategiche. Le province di **Sondrio e Lecco** registrano **le peggiori performance sia a livello regionale che nazionale** (rispettivamente 103° e 102° posto in classifica). Entrambe le province sono particolarmente penalizzate in questa analisi dal contesto montuoso in cui ricadono, dall'assenza di rete autostradale e di assi del Core Network e da una limitata spesa per interventi.

Infrastrutture ferroviarie: la **provincia di Milano occupa la 1ª posizione in Italia** distaccandosi ampiamente dalle altre province. I punti di forza della provincia di Milano si riscontrano in particolare in 3 dei 4 ambiti di analisi: il contesto molto favorevole (per numerosità e prestazioni delle stazioni presenti sul territorio, unica provincia in regione ad avere 2 stazioni Platinum e nessuna Bronze, presenza di linee AV, attraversamento di assi del Core Network), la dotazione (elevata consistenza di rete ferroviaria elettrificata e a doppio binario, rilevante presenza di addetti alle unità locali nei trasporti ferroviari), la funzionalità (treni in arrivo/partenza dal capoluogo, massa assiale, copertura GSM-R, presenza di servizi di mobilità integrata in stazione, come TPL, taxi, metropolitana, posteggio bici, ecc.). Di contro **le province meno performanti** risultano **Sondrio e Lecco**: penalizzate oltre che dal contesto (come molte altre province) anche da scarse prestazioni dotazionali (assenza, nel caso di Sondrio, e scarsa presenza, nel caso di Lecco, di linee ferroviarie a doppio binario e una quota di linee ancora non elettrificate nella provincia di Lecco) e funzionali (n° treni in arrivo/partenza, mobilità integrata, copertura GSM-R). Dal punto di vista della strategia, in regione si evidenzia una spesa relativamente contenuta per interventi ferroviari, inoltre l'età media dei convogli in regione è abbastanza elevata (16,3 anni), superiore al dato nazionale (15,4 anni); i convogli di età superiore a 15 anni incidono per il 46%.

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 LOMBARDE: 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: per quanto si voglia estendere l'effetto gravitazione di un'infrastruttura puntuale, nel caso dei porti le province lombarde, non avendo sbocchi sul mare ed essendo distanti da porti marittimi, risultano essere in ogni caso più penalizzate. Il porto più vicino è quello di Genova che comunque dista più di 90 minuti dai capoluoghi lombardi. Si rileva un'esigua presenza di unità locali e addetti nei trasporti marittimi, poco rilevante in termini di performance portuale.

Infrastrutture aeroportuali: le infrastrutture aeroportuali rappresentano il punto di forza della regione con 6 province nella Top10 nazionale (Milano, Bergamo, Varese, Monza e Brianza, Lodi e Como). La provincia di **Milano** si posiziona al **1° posto in regione e nella macroarea del Nord Ovest**, grazie alla presenza dell'aeroporto di Linate e per la stretta simbiosi fra provincia ed aeroporto di Malpensa, e al **2° posto a livello nazionale** (dopo la provincia di Roma). In questo caso, è più evidente l'effetto gravitazione dei nodi che premia anche province che territorialmente non sono dotate di un aeroporto, ma che sono molto prossime a province con grandi aeroporti (per es. la provincia di Lodi, beneficia degli aeroporti milanesi e degli aeroporti di Bergamo, Brescia e Parma). La **provincia più penalizzata è Sondrio** (ultima a livello regionale e 99ª in Italia) in quanto dal suo capoluogo occorrono più di 2 ore per raggiungere gli aeroporti più vicini, Milano Linate e Bergamo Orio al Serio, e quasi 2,5 ore per raggiungere l'aeroporto di Milano Malpensa.

Infrastrutture logistiche: la provincia di **Mantova**, occupa il **1° posto nella classifica regionale** e il **2° in quella nazionale** (dopo la provincia di Padova), grazie a un contesto molto favorevole, 6 interporti nei 90 minuti dal capoluogo provinciale, di cui 3 appartenenti al Core Network (Interporto di Padova, Interporto Quadrante Europa di Verona e Interporto di Bologna); una buona dotazione infrastrutturale, in termini di disponibilità di superfici (area logistica e intermodale) e numero binari; una discreta funzionalità, in termini di numero di operatori, lunghezza massima del treno ricevibile, integrazione modale, coppie treni/anno. La **provincia meno performante** è ancora quella di **Sondrio** (ultima a livello regionale e 103ª in Italia), data l'impossibilità di raggiungere un interporto entro i 90 minuti dal capoluogo.

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 Lombardia 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, lung. 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.

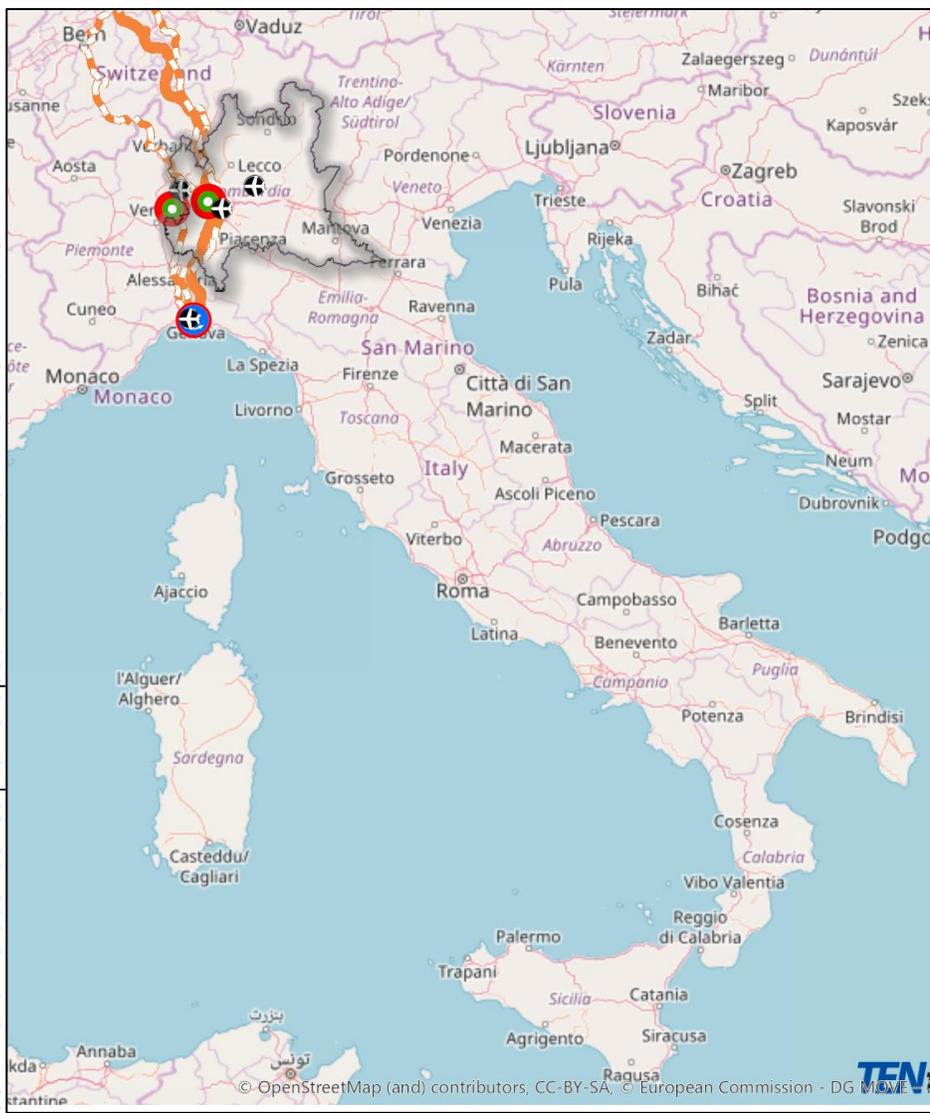
3 Corridoi del *Core Network* attraversano la LOMBARDIA

RENO-ALPI

MEDITERRANEO

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.

I numeri del Corridoio	TOTALE	ITALIA	LOMBARDIA
km rete ferroviaria	3.406	515	212
km rete stradale	1.721	180	106
N° porti	23	1	-
N° aeroporti	11	4	3
N° terminal intermodali	13	3	1

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

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).

LOMBARDIA: nel **settore ferroviario** gli interventi chiave riguardano la realizzazione del **Terzo Valico**, la **linea ferroviaria Genova-Milano/Novara-confine svizzero** (tunnel di base in Svizzera, in parte già completati, e relative vie d'accesso in Germania e Italia) e il **Centro intermodale di Milano Smistamento**.



Il **Corridoio Mediterraneo** collega la penisola iberica con il confine ungherese-ucraino. Segue le coste mediterranee di Spagna e Francia, attraversa le Alpi, l'Italia settentrionale, la costa adriatica in Slovenia e in Croazia fino a raggiungere l'Ungheria.

I numeri del Corridoio	TOTALE	ITALIA	LOMBARDIA
km rete ferroviaria	9.000	1.360	270
km rete stradale	5.700	840	155
km vie navigabili	1.285	695	245
N° porti interni	9	5	2
N° porti marittimi	12	3	-
N° aeroporti	17	6	3
N° terminal intermodali	19	7	1

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

A parte il fiume Po e alcuni altri canali nel Nord Italia, è costituito principalmente da strada e ferrovia.

LOMBARDIA: il **progetto ferroviario chiave** è la **linea AV/AC Milano-Venezia**; per la **navigazione interna**, gli interventi riguardano la **Milano - Cremona - Mantova - Porto Levante/Venezia - Ravenna/Trieste** e l'ulteriore sviluppo di **piattaforme multimodali tra i porti fluviali**.

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



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	LOMBARDIA
km rete ferroviaria	9.600	3.000	17
km rete stradale	6.300	2.400	40
N° porti	25	9	-
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, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud, tra cui: Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.

LOMBARDIA: nel settore ferroviario, le opere di interesse riguardano interventi di riqualificazione relativi alla **linea Verona-Bologna**.

PRINCIPALI GAP INFRASTRUTTURALI DEL CORE NETWORK RISPETTO AI TARGET 2030

Nota: in evidenza (a colori) i nodi Core, in tonalità grigia i nodi secondari.



- **Congestione del traffico** lungo numerose sezioni provocano limitazioni della capacità, in particolare intorno ai nodi urbani, come **Milano**
- Necessari ulteriori investimenti per diversificare l'offerta di carburanti puliti e **favorire la decarbonizzazione** per tutte le modalità di trasporto
- Non conformità del **sistema di segnalamento ERTMS** (nella tratta **Brescia-Verona-Vicenza** è previsto oltre il 2024, la sezione più critica è la tratta **Milano-Chiasso**, 48 km)
- Limitazione della **lunghezza dei treni** ricevibili (inferiore a 740 m) e della **capacità di movimentazione** nei terminal
- Alcune sezioni del corridoio Reno-Alpi non sono in grado di **far fronte alle esigenze di capacità**, per lo più adiacenti ai confini come la sezione **Chiasso (CH) - Milano (IT)**
- Non conformità delle **reti idroviaria** nelle sezioni **Casale Monferrato-Pavia-Piacenza e Milano-Cremona**
- Necessità di potenziamento delle **infrastrutture ferroviarie e stradali di connessione tra porto e hinterland**
- Mancano i **collegamenti alla rete ferroviaria** per gli aeroporti di Milano Linate (la prima tratta della metropolitana M4 dovrebbe essere ultimata per fine 2022) e Bergamo/Orio al Serio (in progettazione)

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

Trasversale Torino-Venezia

Potenziamento tecnologico Torino-Padova

Tipologia intervento: 

Attivazione: **2022**

AV/AC Brescia-Verona  

Tipologia intervento:    

Attivazione: **Oltre 2024**

Linea Milano Sm. - Padova I. - Venezia

Tipologia intervento:  (M)

Attivazione: **2021** (Fase 1), **2024** (Fase 2)

Nuovo assetto di Brescia Scalo

Tipologia intervento:  (T)

Attivazione: **2021**

Cava Tigozzi - Cremona - Mantova

Tipologia intervento:  (PA)

Attivazione: **2022**



Nota: in evidenza (a colori) i nodi Core, in tonalità grigia i nodi secondari.

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

Direttrice Liguria-Alpi

Linea Domodossola - Arona - Gallarate

Tipologia intervento:  (M) (S)

Attivazione: **2023 (fase 1) e oltre 2024 (fase 2)**

Linea Milano - Tortona - imbocco Terzo Valico

Tipologia intervento:

Attivazione: **2024 (fase 1) e oltre 2024 (fase 2)**

Linea Gallarate - Milano

Tipologia intervento:  (S)

Attivazione: **2021**

Brennero-Verona-Bologna

Piacenza - Milano

Tipologia intervento:  (M) (S)

Attivazione: **Oltre 2024**

Legenda benefici



Capacità



Accessibilità



Regolarità



Prestazioni (Sagoma/Modulo/Peso Assiale/Terminali)

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.

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

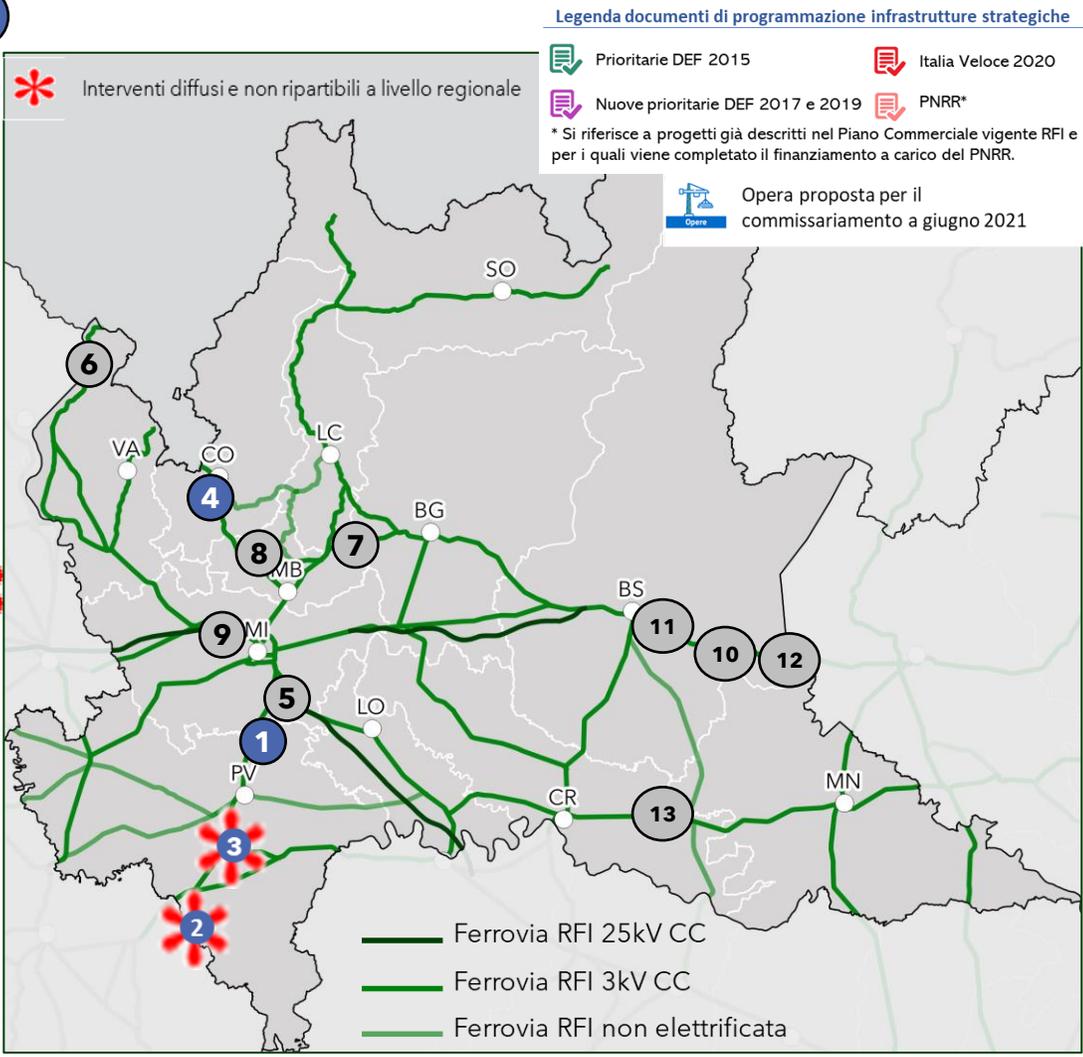
1

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

- 1.321 M € (costo complessivo dell'intervento):
- QUADRUPPLICAMENTO PAVIA-MILANO ROGOREDO (TRATTE MILANO ROGOREDO-PIEVE EMANUELE E PIEVE EMANUELE-PAVIA)
 - Costo intervento: 900 M €
 - Finanziati: 29%
 - Fase: Progettazione definitiva
 - 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):
- 2 QUADRUPPLICAMENTO TORTONA-VOGHERA OPERE PRIORITARIE (PRG E ACC TORTONA)
- Costo intervento: 100 M €
 - Finanziati: 100%
 - Fase: Progettazione definitiva
 - Fine lavori prevista: **n.d.**



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

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

- 1.321 M € (costo complessivo dell'intervento):
- 3 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 TENT Reno-Alpi)

- 1.035,6 M € (costo complessivo dell'intervento):
- 4 POTENZIAMENTO TECNOLOGICO LINEA CHIASSO-MONZA
- Costo intervento: 68 M €
 - Finanziati: 100%
 - Fase: Lavori in corso
 - Fine lavori prevista: **2021**

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



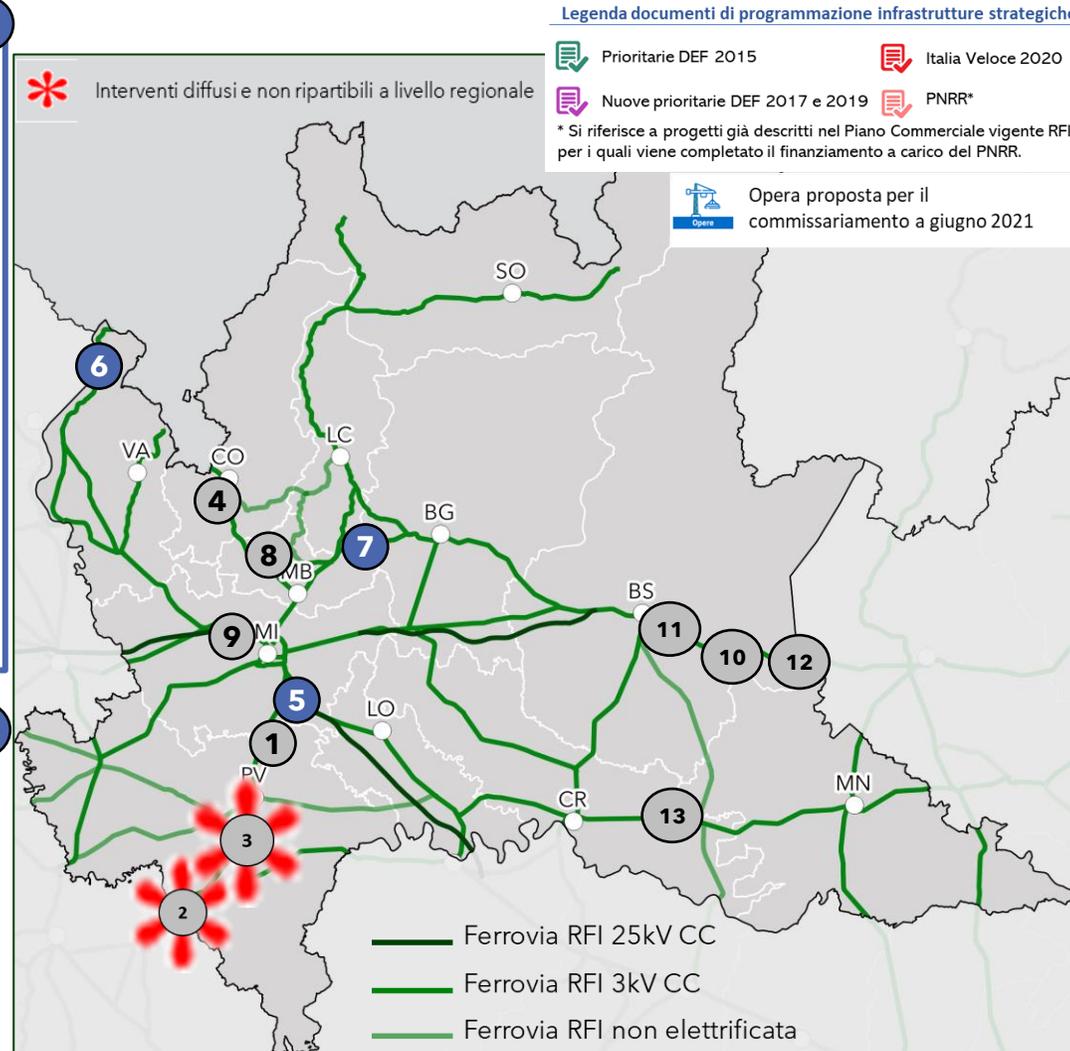
GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

5 Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Liguria-Alpi (corridoio TEN-T Reno-Alpi) 1.036 M € (costo complessivo dell'intervento):

- DTP TO - UPGRADING LINEE MERCI; DTP GE-UPGRADING LINEE VIAGGIATORI; UPGRADING E COMPLETAMENTO ADEGUAMENTO PRESTAZIONALE DIRETTRICE LIGURIA-ALPI; DTP MI - UPGRADING LINEE MERCI
- Costo intervento: 957 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: Lavori in corso
- Fine lavori prevista: **n.d.**

7 Potenziamento della linea Seregno-Bergamo (Gronda ferroviaria nord est di Milano)

Costo intervento: 1.000 M €
Finanziati: 8%
Fase: Progettazione definitiva
Fine lavori prevista: **n.d.**



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

6 Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^a 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.**

6 Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Reno-Alpi 1^a fase 539 M € (costo complessivo dell'intervento):

- UPGRADING RETE MERCI - DTP MILANO; UPGRADING PRESTAZIONALE CORRIDOIO RENO-ALPI (DTP MILANO); RISOLUZIONE INTERFERENZE STRADALI VALICO DI LUINO
- Costo intervento: 251 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: Lavori in corso
- Fine lavori prevista: **oltre 2021**

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

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

8

Accesso al Gottardo
Quadruplicamento Chiasso-Monza, tratta bivio Rosales-Seregno

Costo intervento: 1.412 M €
 Finanziati: 0,2%
 Fase: Progettazione preliminare
 Fine lavori prevista: **n.d.**

9

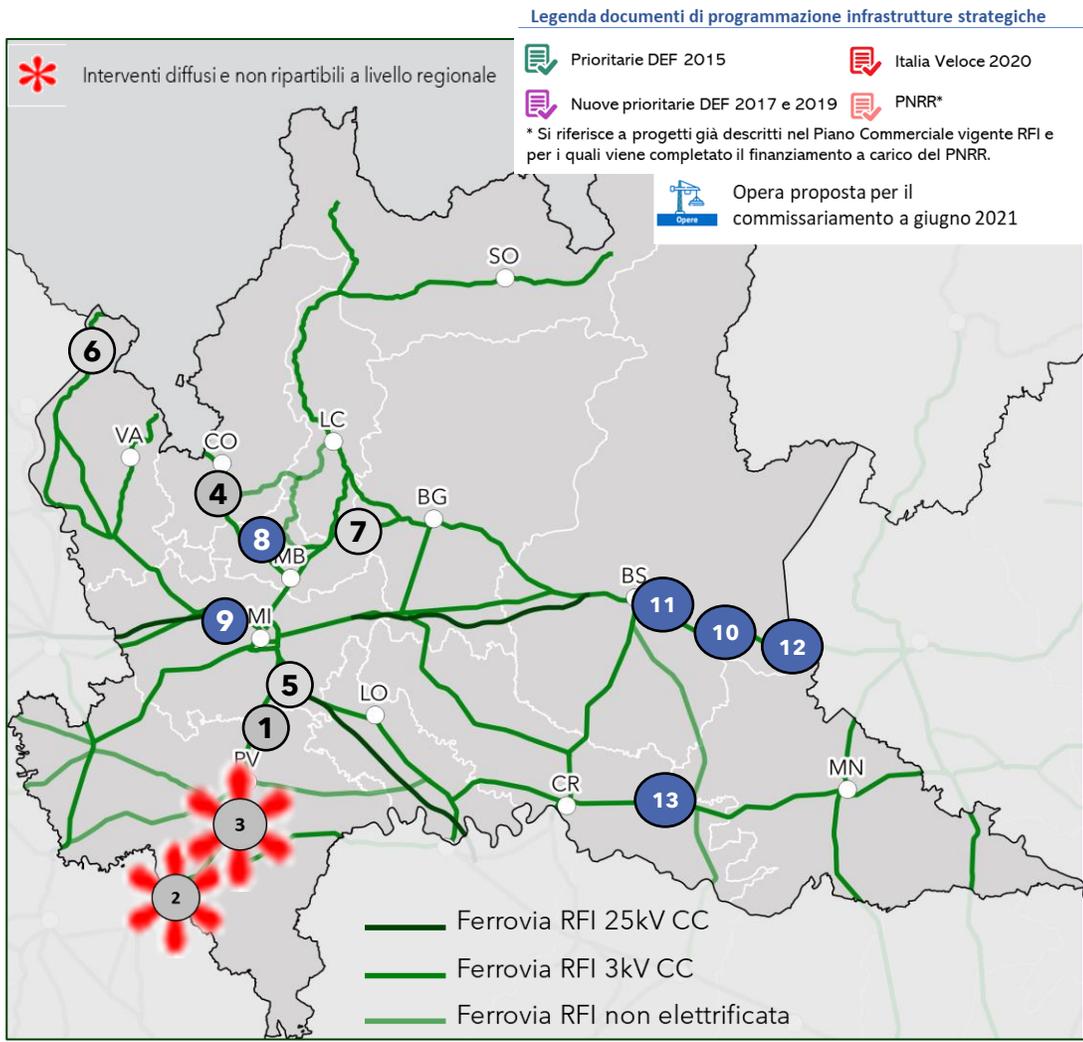
Potenziamento linea Gallarate-Rho

Costo intervento: 828 M €
 Finanziati: 63%
 Fase: Progettazione definitiva
 Fine lavori prevista: **n.d.**

10

AV/AC Milano-Verona: 2a Fase funzionale - Tratta Brescia-Verona
 3.430 M € (costo complessivo dell'intervento):

- 1° LOTTO FUNZIONALE: TRATTA BRESCIA EST- VERONA 2° LOTTO COSTRUTTIVO
- Costo intervento: 607 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: Lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2026/oltre 2026**



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

11

AV/AC Milano-Verona: 2a Fase funzionale - Tratta Brescia-Verona
 3.430 M € (costo complessivo dell'intervento):

- 2° LOTTO FUNZIONALE: QUADRUPPLICAMENTO IN USCITA DA BRESCIA
- Costo intervento: 555 M €
- Finanziati: 0%
- Fase: Opere con esecutore individuato
- Fine lavori prevista: **oltre 2026**

12

Linea Palazzolo-Paratico

Costo intervento: 4 M €
 Finanziati: 100%
 Fase: **n.d.**
 Fine lavori prevista: **n.d.**

13

Raddoppio Codogno-Cremona-Mantova - 1 e 2 FASE

Costo intervento: 1.320 M €
 Finanziati: 26%
 Fase: Progettazione definitiva / progettazione preliminare
 Fine lavori prevista: **n.d.**

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



GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI SISTEMI URBANI

1

Nodo ferroviario di Milano
 UPGRADING INFRASTRUTTURALE E TECNOLOGICO E NUOVO TERMINALE MILANO SMISTAMENTO.
 Costo intervento: 1.286 M €
 Finanziati: 61%
 Fase: Progettazione definitiva / lavori in corso
 Fine lavori prevista: **n.d./2022**

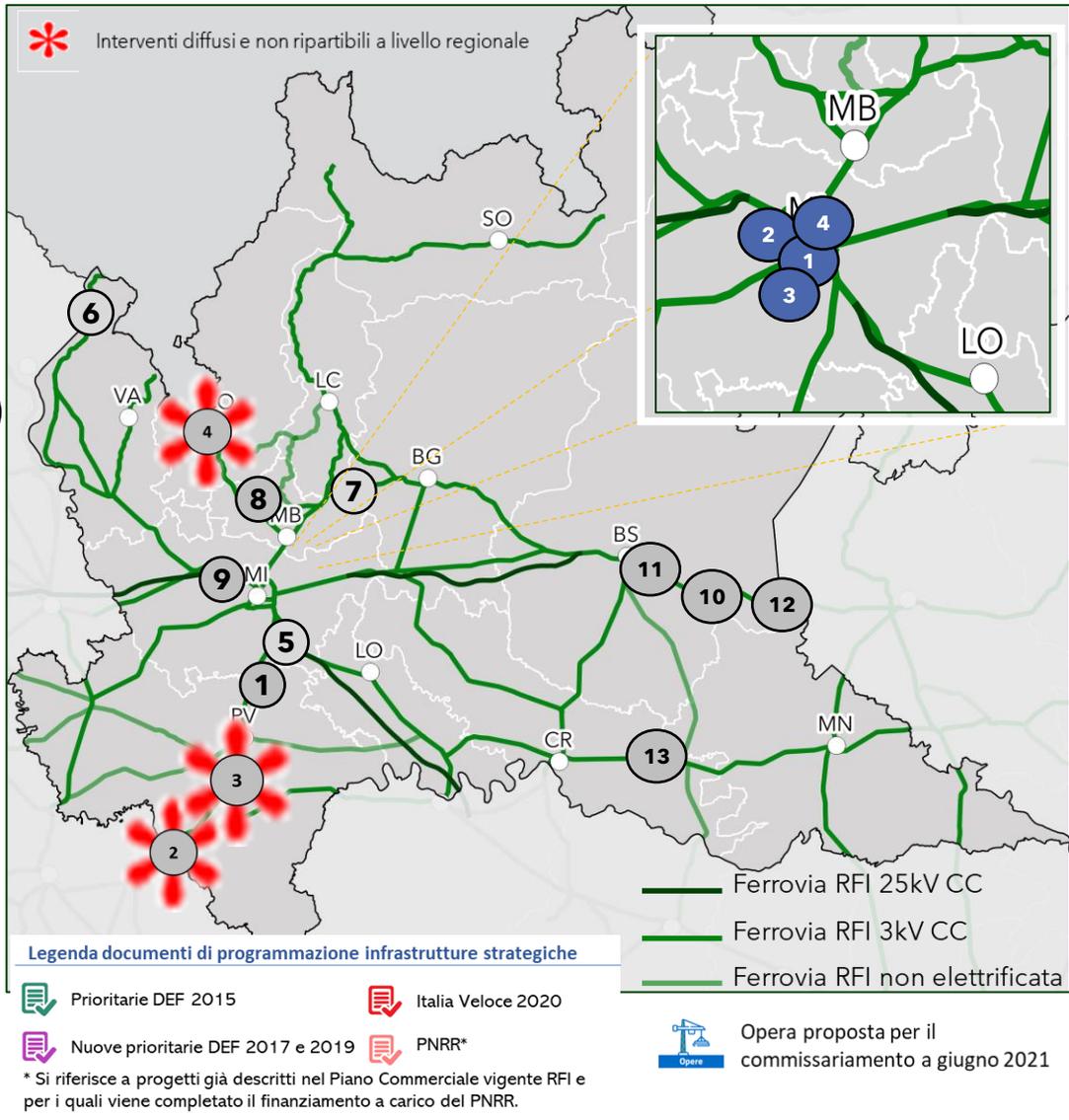
2

Nodo ferroviario di Milano
 COMPLETAMENTO RADDOPPIO MILANO-MORTARA
 Costo intervento: 443 M €
 Finanziati: 1%
 Fase: Progettazione preliminare
 Fine lavori prevista: **n.d.**

4

Nodo d'interscambio AC/SFR/MM trasporto pubblico e privato su gomma
 Costo intervento: 19 M €
 Finanziati: 100%
 Fase: Progettazione preliminare
 Fine lavori prevista: **n.d.**

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



3

Programma città metropolitana di Milano
LINEA METROPOLITANA M2 - SOSTITUZIONE IMPIANTI DI SEGNALAMENTO, PROGETTAZIONE RIQUALIFICAZIONE TECNOLOGICA PER POTENZIAMENTO FREQUENZA TRENI; **LINEA METROPOLITANA M3**: RINNOVO IMPIANTO DI SEGNALAMENTO, POTENZIAMENTO/AMMODERNAMENTO FLOTTA TRENI; **METROTRANVIA DI MILANO** PARCO NORD-DESIO-SEREGNO; **NUOVA LINEA METROPOLITANA M4** DA LORENTEGGIO A LINATE; **PROLUNGAMENTO DELLA LINEA METROPOLITANA M1** FINO A MONZA BETTOLA, TRATTA SESTO FS-MONZA BETTOLA E TRATTA BISCEGLIE-BAGGIO-OLMI-VALSESIA; **PROLUNGAMENTO DELLA LINEA METROPOLITANA M5** DA MILANO BIGNAMI FINO A MONZA; **METROTRANVIA MILANO-LIMBIATE**; **TRAM LINEA 7 - 2° LOTTO**: PROLUNGAMENTO TRANVIARIO QUARTIERE ADRIANO-GOBBA; **NODO D'INTERSCAMBIO AC/SFR/MM** TRASPORTO PUBBLICO E PRIVATO SU GOMMA
 Costo intervento: 4.876 M €
 Finanziati: 98%
 Fase: Lavori in corso / studio di fattibilità / progettazione preliminare /
 Fine lavori prevista: 2023 / oltre 2026 / **n.d.**

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



GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

1 Nuova Autostrada regionale Pedemontana Lombarda

2° LOTTO - TRATTE B2, C E D

Costo intervento: 2.682 M €

Finanziati: 100%

Fase: Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato

Fine lavori prevista: **2026**



2 Autostrada A4 Milano-Bergamo-Brescia

RACCORDO AUTOSTRADALE TRA L'AUTOSTRADA A4 E LA VALTROMPIA

Costo intervento: 178 M €

Finanziati: 100%

Fase: Lavori in corso

Fine lavori prevista: **2022**

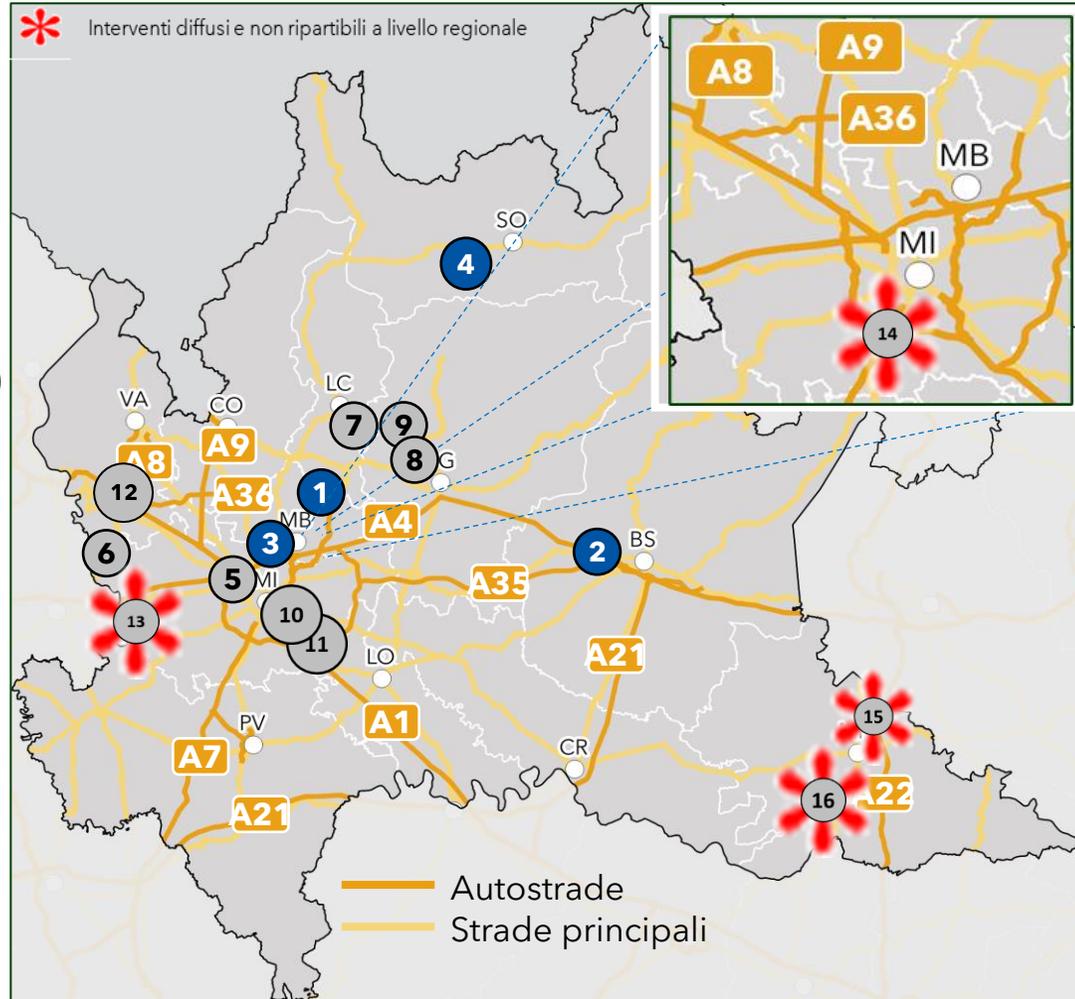
Autostrada A21 Torino-Brescia - BRETELLA DI CASTELVETRO PIACENTINO PORTO DI CREMONA

Costo intervento: 250 M €

Finanziati: 100%

Fase: Progettazione definitiva

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



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

3 SP 46 Rho-Monza lotto 2

VARIANTE DI ATTRAVERSAMENTO IN SOTTERRANEA DELLA LINEA FERROVIARIA MILANO-SARONNO (FNM)

Costo intervento: 68 M €

Finanziati: 100%

Fase: Lavori in corso

Fine lavori prevista: **2022**

4 SS n. 38 dello Stelvio - Accessibilità Valtellina

LOTTO 4 - NODO DI TIRANO

Costo intervento: 143 M €

Finanziati: 100%

Fase: Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato

Fine lavori prevista: **2026**

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

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

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

5 Accessibilità Malpensa

SS 11 PADANA SUPERIORE-SS 494 VIGEVANESE - COLLEGAMENTO TRA LA SS 11 A MAGENTA E LA TANGENZIALE OVEST DI MILANO - VARIANTE DI ABBIATEGRASSO E ADEGUAMENTO IN SEDE DEL TRATTO ABBIATEGRASSO VIGEVANO FINO AL PONTE SUL FIUME TICINO - 1° STRALCIO DA MAGENTA A VIGEVANO - TRATTA A

Costo intervento: 219 M €

Finanziati: 100%

Fase: Progettazione esecutiva

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



6 Accessibilità Malpensa

SS 341 GALLARATESE - COLLEGAMENTO STRADALE, IN VARIANTE, TRA SAMARATE ED IL CONFINE CON LA PROVINCIA DI NOVARA

Costo intervento: 288 M €

Finanziati: 47%

Fase: Progettazione esecutiva

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

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

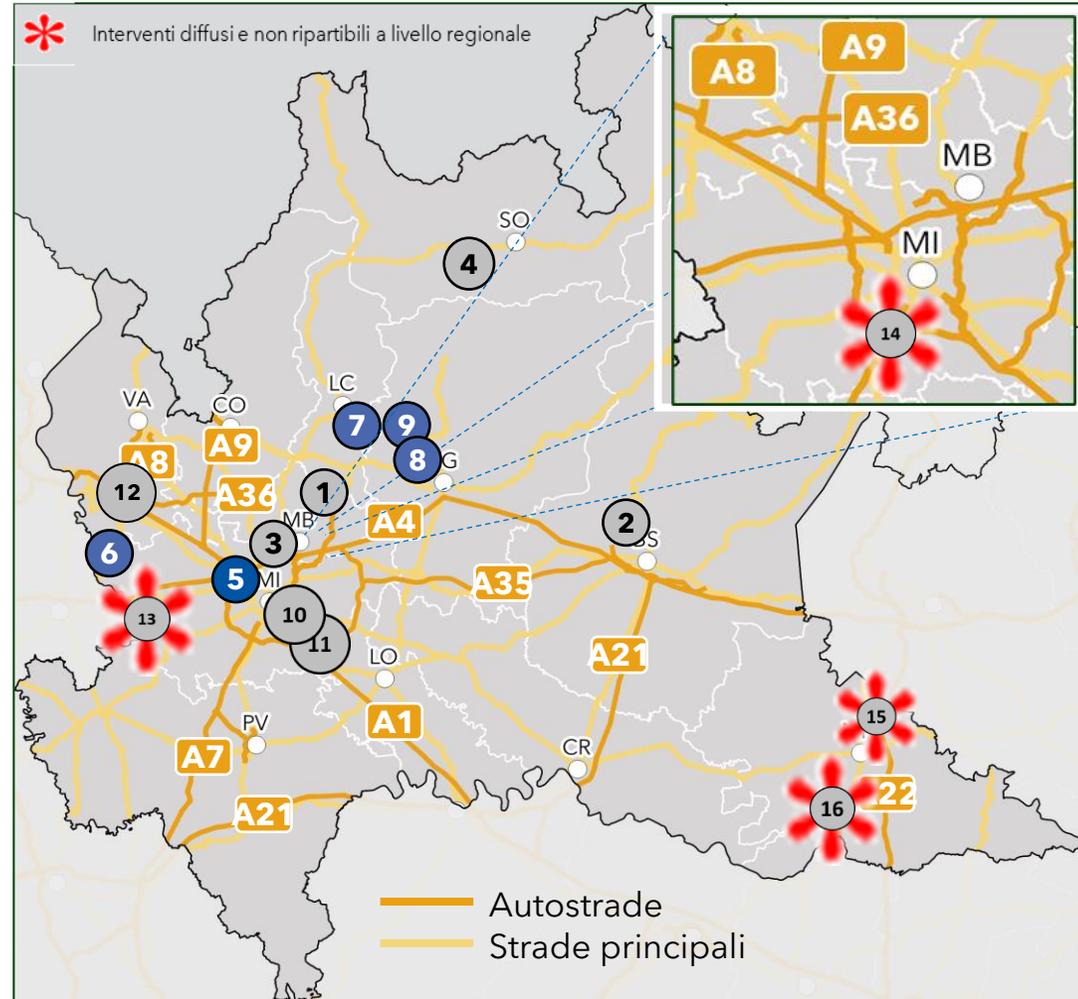
Prioritarie DEF 2015

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.



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

7 Collegamento Lecco-Bergamo

COLLEGAMENTO LECCO-BERGAMO: SP EX SS 639 VARIANTE NEI COMUNI DI LECCO, VERCURAGO E CALOLZIOCORTE

Costo intervento: 155 M €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione preliminare

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

8 Collegamento Lecco-Bergamo

COLLEGAMENTO LECCO-BERGAMO: SP EX SS 639 VARIANTE DI CISANO BERGAMASCO

Costo intervento: 40 M €

Finanziati: 100%

Fase: Progettazione esecutiva

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

9 Collegamento Lecco-Bergamo

COLLEGAMENTO LECCO-BERGAMO: SP 166 COLLEGAMENTO CALUSCO D'ADDA-TERNO D'ISOLA

Costo intervento: 63 M €

Finanziati: 0%

Fase: Progettazione definitiva

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



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

Riqualifica viabilità ex SS n° 415

Paullese

SP EX SS 415 PAULLESE TRATTA MILANESE - LOTTO 2 - SVINCOLO SP 39-SPINO D'ADDA

Costo intervento: 82 M €

Finanziati: 100%

Fase: Lavori in corso / Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato

Fine lavori prevista: **2022 / n.d.**

10

Riqualifica viabilità ex SS n° 415

Paullese

SP 415 PAULLESE: POTENZIAMENTO DELLA TRATTA PESCHIERA BORROMEO-SPINO D'ADDA - LOTTO 3 NUOVO PONTE SUL FIUME ADDA E RELATIVI RACCORDI IN PROVINCIA DI CREMONA E DI LODI

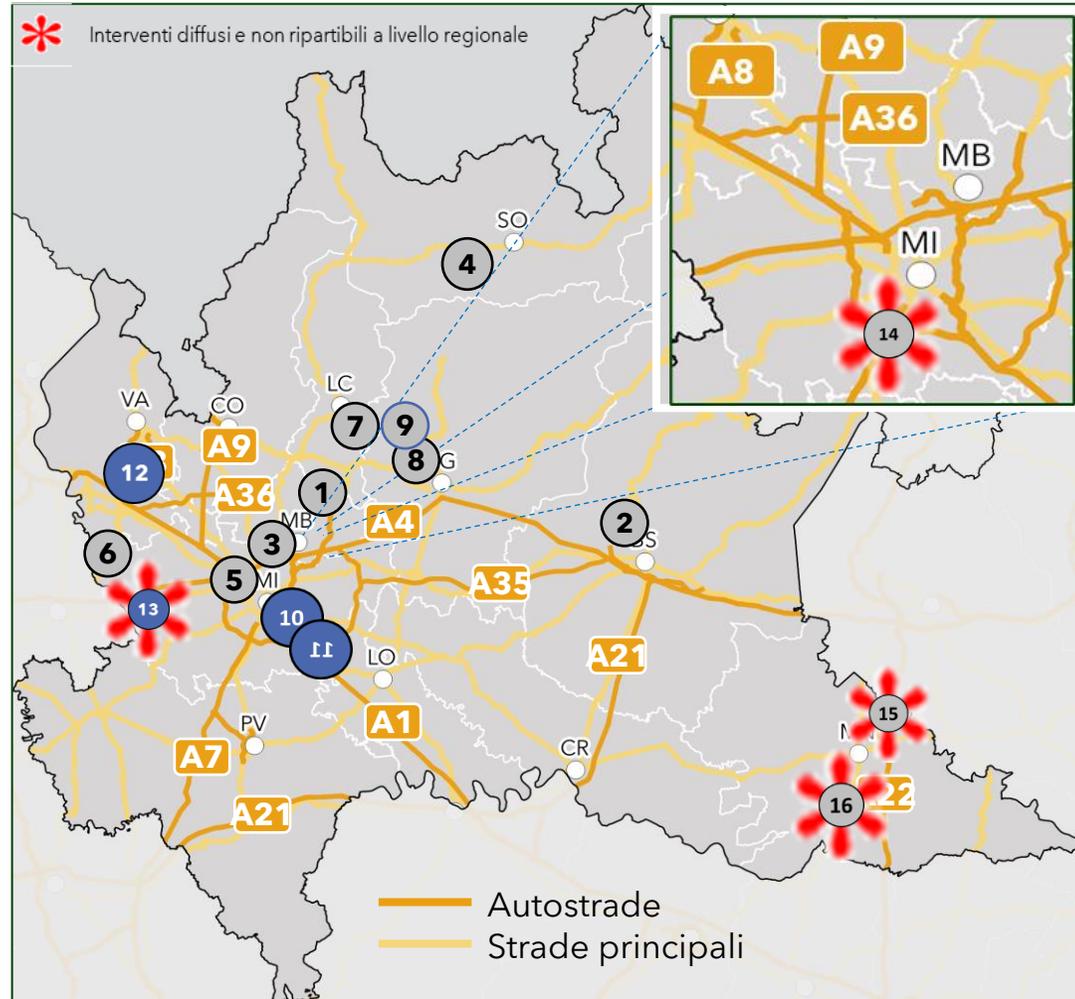
Costo intervento: 18 M €

Finanziati: 100%

Fase: Progettazione definitiva

Fine lavori prevista: **2022**

11



Autostrada A8 Milano-Varese

QUINTA CORSIA - AMPLIAMENTO ALLA QUINTA CORSIA DEL TRATTO: BARRIERA MI NORD-INTERCONNESSIONE DI LAINATE - LOTTO 2 DAL KM. 7+302 AL KM. 9+990

Costo intervento: 143 M €

Finanziati: 100%

Fase: Lavori in corso

Fine lavori prevista: **2022**

12

Autostrada A4 Torino - Milano

513 M € (costo complessivo dell'intervento):
AMMODERNAMENTO - TRONCO 2 - NOVARA - MILANO ESCLUSA VARIANTE DI BERNATE TICINO

- Costo intervento: 49 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: Lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2022**

13

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 STRADALE

Decongestionamento e fluidificazione tratte autostradali (ampliamento a terza e quarta corsia)

1.257 M € (costo complessivo dell'intervento):

14

AMPLIAMENTO ALLA QUARTA CORSIA DELL'AUTOSTRADA A1 NELLA TRATTA MILANO SUD - LODI

- Costo intervento: 207 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato
- Fine lavori prevista: **n.d.**

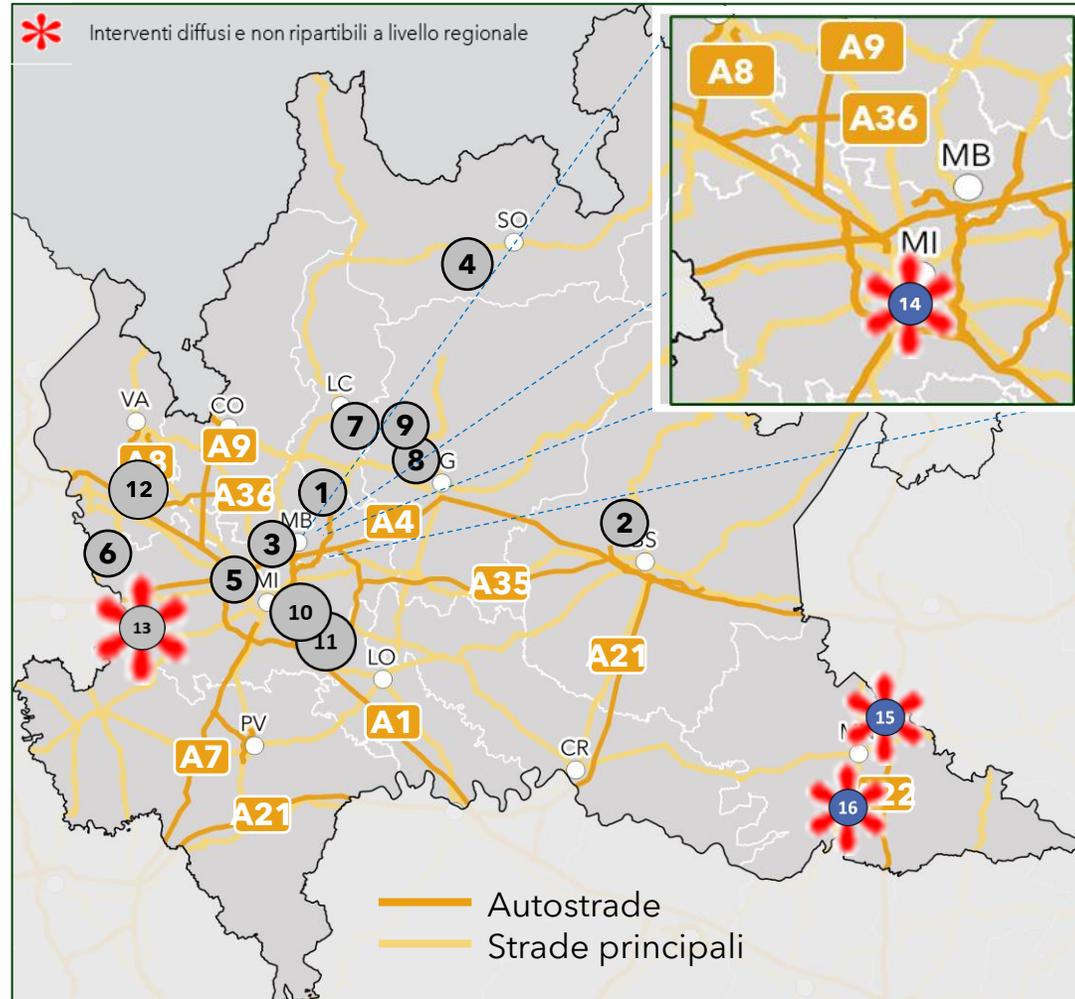
15

Itinerario Autostradale Medio

Padano 1.732 M € (costo complessivo dell'intervento):

RACCORDO AUTOSTRADALE DELLA CISA A15 - AUTOSTRADA DEL BRENNERO A22 FONTEVIVO (PR) - NOGAROLE ROCCA (VR)

- Costo intervento: 424 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: Lavori in corso / progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **2021/oltre 2026**



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

Autostrada del Brennero A22

1.667 M € (costo complessivo dell'intervento):

16

AUTOSTRADA DEL BRENNERO A22 - POTENZIAMENTO DELL'AUTOSTRADA A22 TRA BOLZANO SUD E L'INTERCONNESSIONE CON L'AUTOSTRADA A1 VERONA NORD

- Costo intervento: 1.245 M €
- Finanziati: n.d.
- Fase: Progettazione esecutiva
- Fine lavori prevista: **oltre 2026**

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.

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

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI NODI

Hub interportuale di Segrate

VIABILITÀ DI ACCESSO AL CENTRO INTERMODALE - POTENZIAMENTO DELLA SP 103 ANTICA DI CASSANO - TRATTA B, 1° LOTTO - 2° STRALCIO

Costo intervento: 157 M €

Finanziati: 100%

Fase: Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato

Attivazione: **2023**

Dotazione di capacità (cargo city, spazi logistici, piazzali) per la competitività nel settore air cargo, e l'integrazione della rete logistica per gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo Orio Al Serio, Catania, Bologna, Venezia, Taranto, Brescia

136 M € (costo complessivo dell'intervento):

- SVILUPPO DEL CARGO AEREO - **BERGAMO ORIO AL SERIO**
- Costo intervento: 20 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: Progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**



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

Dotazione di capacità (cargo city, spazi logistici, piazzali) per la competitività nel settore air cargo, e l'integrazione della rete logistica per gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo Orio Al Serio, Catania, Bologna, Venezia, Taranto, Brescia

136 M € (costo complessivo dell'intervento):

- SVILUPPO DEL CARGO AEREO - **MILANO MALPENSA**
- Costo intervento: 28 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: Progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**

Piano per lo sviluppo degli Aeroporti strategici - Infrastrutture di allaccio

Costo intervento: 92 M € (costo complessivo dell'intervento)

Finanziati: 100%

Fase: n.d.

Fine lavori prevista: **n,d,**

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

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI NODI

Dotazione di capacità (cargo city, spazi logistici, piazzali) per la competitività nel settore air cargo, e l'integrazione della rete logistica per gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo Orio Al Serio, Catania, Bologna, Venezia, Taranto, Brescia

136 M € (costo complessivo dell'intervento):

- SVILUPPO DEL CARGO AEREO - **AEROPORTO MILANO LINATE**
- Costo intervento: 53 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: Progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**



Dotazione di capacità (cargo city, spazi logistici, piazzali) per la competitività nel settore air cargo, e l'integrazione della rete logistica per gli aeroporti di Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo Orio Al Serio, Catania, Bologna, Venezia, Taranto, Brescia

136 M € (costo complessivo dell'intervento):

- SVILUPPO DEL CARGO AEREO - **TARANTO, BRESCIA**
- Costo intervento: 28 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: Progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**

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

Terminal passeggeri, Security e passengers experience - Introduzione di interventi per il miglioramento della security, e interventi a supporto del passeggero per migliorare la qualità del servizio e la travelling experience in generale 1.677 M €

(costo complessivo dell'intervento):

- TERMINAL PASSEGGERI, SECURITY E PASSENGERS EXPERIENCE - **MILANO MALPENSA**
- Costo intervento: 68 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: Progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**



Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale



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

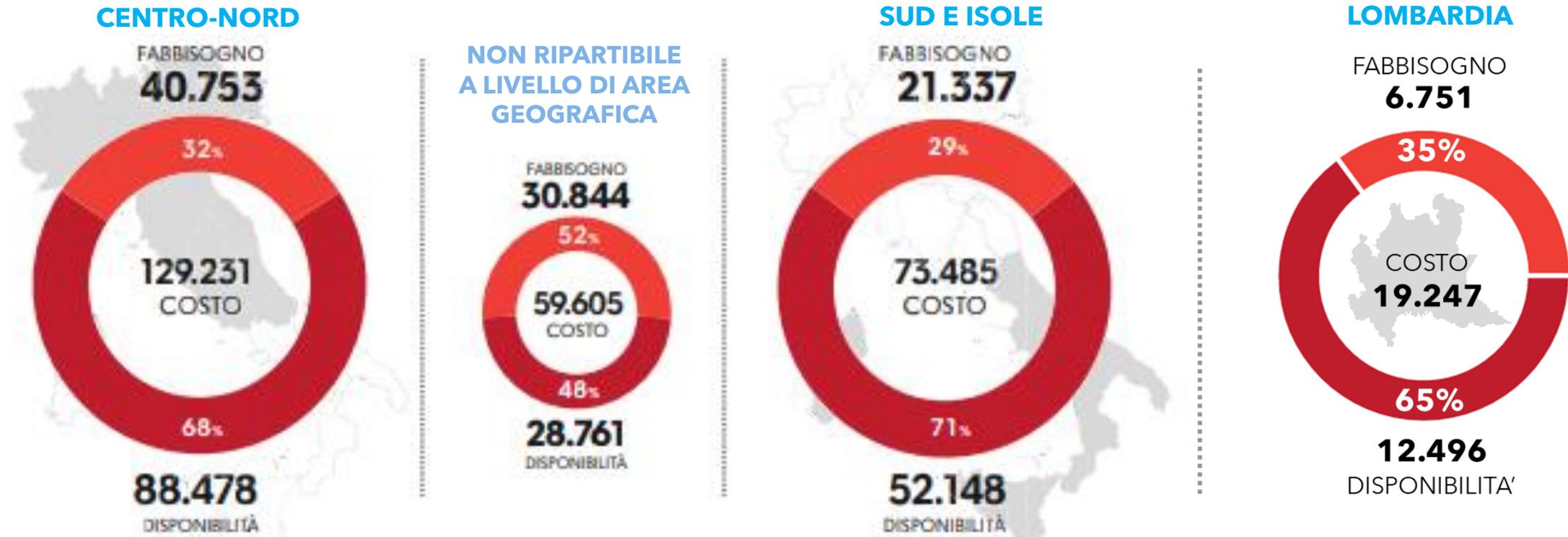
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER MACRO AREA GEOGRAFICA

(importi in milione 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 **Lombardia** sono previsti investimenti per 19.247 milioni di euro pari al 15% del Centro-Nord e al 7% 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 LOMBARDIA

(importi in milione di euro)

FERROVIE

FABBISOGNO
5.370

Numero interventi: **11**

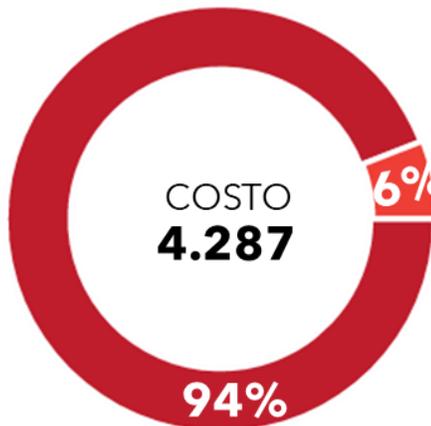


2.531
DISPONIBILITÀ'

STRADE E AUTOSTRADE

FABBISOGNO
253

Numero interventi: **12**



4.034
DISPONIBILITÀ'

SISTEMI URBANI

FABBISOGNO
1.026

Numero interventi: **4**



5.598
DISPONIBILITÀ'

INTERPORTI

FABBISOGNO
0

Numero interventi: **1**

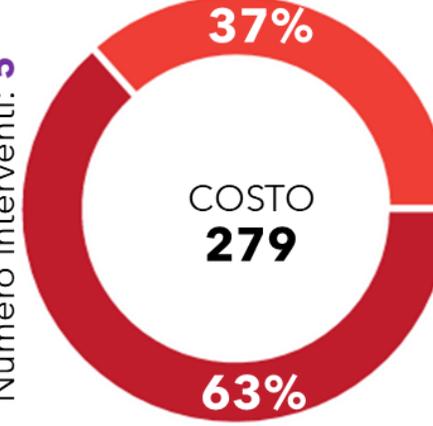


157
DISPONIBILITÀ'

AEROPORTI

FABBISOGNO
102

Numero interventi: **5**



177
DISPONIBILITÀ'

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

LINEE AD ALTA VELOCITÀ NEL NORD DI COLLEGAMENTO CON L'EUROPA

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

- **Brescia - Vicenza - Padova**
→ 4,6 mld

Gli interventi di interesse regionale si riferiscono a:

- Brescia-Verona tratto (di 48 km);
- Rho-Parabiago (9 km);
- Pavia-Milano Rogoredo (11 km)

Gli interventi si riferiscono alla tratta Brescia-Verona e alla tratta Verona bivio Vicenza. I principali benefici saranno un **aumento della capacità e della regolarità del traffico** grazie alla separazione dei nuovi servizi AV rispetto a quelli preesistenti, un significativo miglioramento del sistema di trasporto regionale, dovuto alla maggiore capacità della linea tradizionale e una migliore accessibilità della nuova stazione di Vicenza Fiera (il cui attraversamento sarà finanziato con risorse nazionali).

Risorse PNRR
sull'intero investimento
Totale
(mln)

8.570



POTENZIAMENTO DELLE RETI REGIONALI

- **Raddoppio Albairate - Abbiategrasso**
- **Raddoppio Codogno - Cremona - Mantova**

Potenziare e rafforzare le linee ferroviarie sostenendone anche il collegamento e l'integrazione con la rete nazionale ad Alta Velocità. Sono previsti interventi per migliorare il sistema in termini di numero di passeggeri trasportati, aumento della velocità di percorrenza, interconnessione tra centri urbani e le altre infrastrutture, sia agendo sull'infrastruttura che acquistando nuovi treni.

Risorse PNRR
sull'intero investimento
Totale
(mln)

936

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

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

SVILUPPO DEL SISTEMA EUROPEO DI GESTIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO (ERTMS)

L'investimento consiste nell'equipaggiare 3400 km di rete RFI con il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), conformemente al piano europeo di implementazione dell'ERTMS.

- Monza-Molteno
- Lecco -Molteno

Aggiornare i sistemi di sicurezza e segnalazione esistenti, garantendo così, con anticipo rispetto alle scadenze fissate dall'UE, la piena interoperabilità con le reti ferroviarie europee e l'ottimizzazione della capacità e delle prestazioni della rete.

POTENZIAMENTO DEI NODI FERROVIARI METROPOLITANI E DEI COLLEGAMENTI NAZIONALI CHIAVE

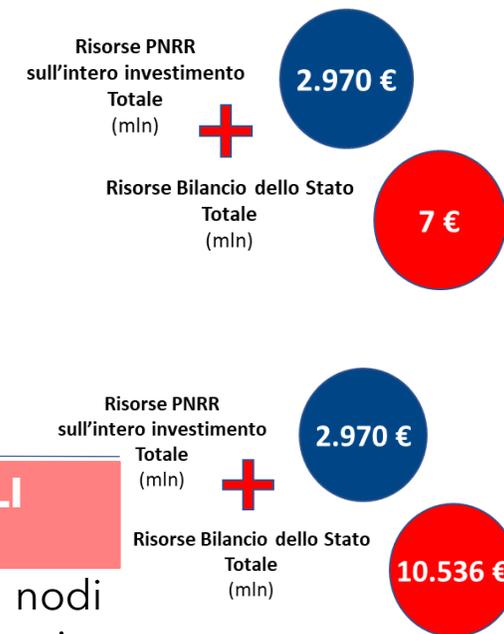
L'investimento consiste nel miglioramento di 1280 km di tratte ferroviarie riguardanti 12 nodi metropolitani e i collegamenti nazionali chiave (Liguria-Alpi, collegamento trasversale, Bologna-Venezia-Trieste/Udine, collegamento tirrenico centro-settentrionale, collegamento Adriatico Ionio, collegamento tirrenico meridionale, rete siciliana, rete sarda).

- Elettificazione Como-Molteno-Lecco

Il progetto prevede l'elettificazione a 3 kV c.c. della linea a semplice binario Como-Lecco nella tratta Albate-Lecco, attualmente a trazione termica. Il progetto verrà articolato in due fasi funzionali, Albate-Molteno e Molteno-Lecco.

- PRG di Brescia Scalo

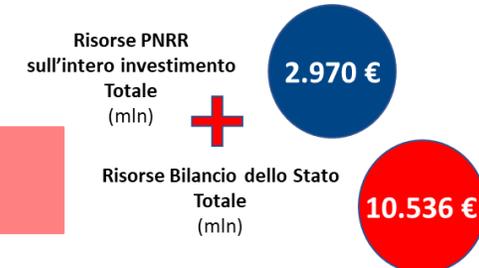
Il progetto di messa a PRG dello Scalo di Brescia (denominato anche Brescia Fascio Merci) prevede l'adeguamento al modulo 750 metri degli attuali binari I e II FM, che saranno destinati all'arrivo/partenza dei treni sia lato Milano che lato Verona/San Zeno e la realizzazione di 6 nuovi binari di circolazione, di cui 3 a modulo 750 metri destinati all'arrivo/partenza treni solo lato Milano.



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

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

POTENZIAMENTO DEI NODI FERROVIARI METROPOLITANI E DEI COLLEGAMENTI NAZIONALI CHIAVE



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021 e Schede di lettura aggiornato al 15 luglio 2021

• ACC Milano Centrale

Il progetto di Potenziamento infrastrutturale e tecnologico di Milano Centrale prevede una serie di interventi finalizzati all'incremento della capacità e degli indici di regolarità e puntualità di stazione. Il potenziamento tecnologico della stazione di Milano Centrale prevede la realizzazione di un nuovo apparato ACC (Apparato Centrale Computerizzato), in sostituzione dell'attuale apparato ACEIT, che permette: l'aumento degli indici di affidabilità dell'impianto; l'accentramento della gestione della circolazione presso il Posto Centrale di Milano Greco Pirelli; l'individuazione rapida delle anomalie e la risoluzione efficace delle indisponibilità di apparato.

• Stazione di Bergamo. Nuovo Hub

La stazione di Bergamo è al centro di un sistema di interventi di potenziamento infrastrutturale sia ferroviario quali il Nuovo collegamento ferroviario con l'Aeroporto Orio al Serio ed il Raddoppio Ponte San Pietro-Bergamo-Montello, sia di altro TPL. L'ambito attorno alla stazione è altresì oggetto di un'operazione di rigenerazione urbana, che interessa le aree dello scalo ferroviario di Bergamo Porta sud.

• PRG della Stazione di Bergamo

Il progetto di messa a PRG della stazione di Bergamo prevede il riassetto della configurazione di piazzale, con l'innesto del raddoppio della linea proveniente da Ponte S. Pietro in radice ovest e l'innesto in radice est d'impianto sia del nuovo collegamento a doppio binario con l'aeroporto di Orio al Serio che del futuro raddoppio della linea proveniente da Montello. Entrambe le radici di stazione saranno oggetto di interventi, con la realizzazione di nuove comunicazioni percorribili a 60 km/h al fine di consentire il passaggio completo fra le linee afferenti l'impianto. Contestualmente vi saranno lavori di adeguamento a standard ai marciapiedi di stazione.

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

POTENZIAMENTO, ELETTRIFICAZIONE E AUMENTO DELLA RESILIENZA DELLE FERROVIE NEL SUD

- Raddoppio Albairate - Abbiategrasso

L'intervento di raddoppio della tratta Albairate Vermezzo-Abbiategrasso è inserito all'interno del progetto di raddoppio della linea Milano-Mortara, da conseguirsi in più fasi funzionali. Tale fase prevede la realizzazione di un nuovo binario in stretto affiancamento rispetto all'attuale tra le stazioni di Albairate Vermezzo e Abbiategrasso, per un'estesa complessiva di circa 5 km. Il progetto prevede inoltre la soppressione dei passaggi a livello di linea e di stazione attualmente presenti e la realizzazione di nuovi binari di attestamento nella stazione di Abbiategrasso, al fine di permettere il potenziamento del servizio suburbano sulla linea.



PRINCIPALI INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA TERRITORIALE

1 Raddoppio linea Ponte San Pietro - Bergamo - Montello

Costo intervento: 170 M €
 Finanziati: 100%
 Fase: progettazione definitiva
 Attivazione: **2024**



2 Raddoppio Milano Mortara fase 1

NUOVA FERMATA DI TIBALDI E ADEGUAMENTO DELLA FERMATA DI MILANO PORTA ROMANA

Costo intervento: 269 M € € (costo complessivo dell'intervento)
 Finanziati: 100%
 Fase: esecuzione lavori
 Attivazione: **entro 2023**



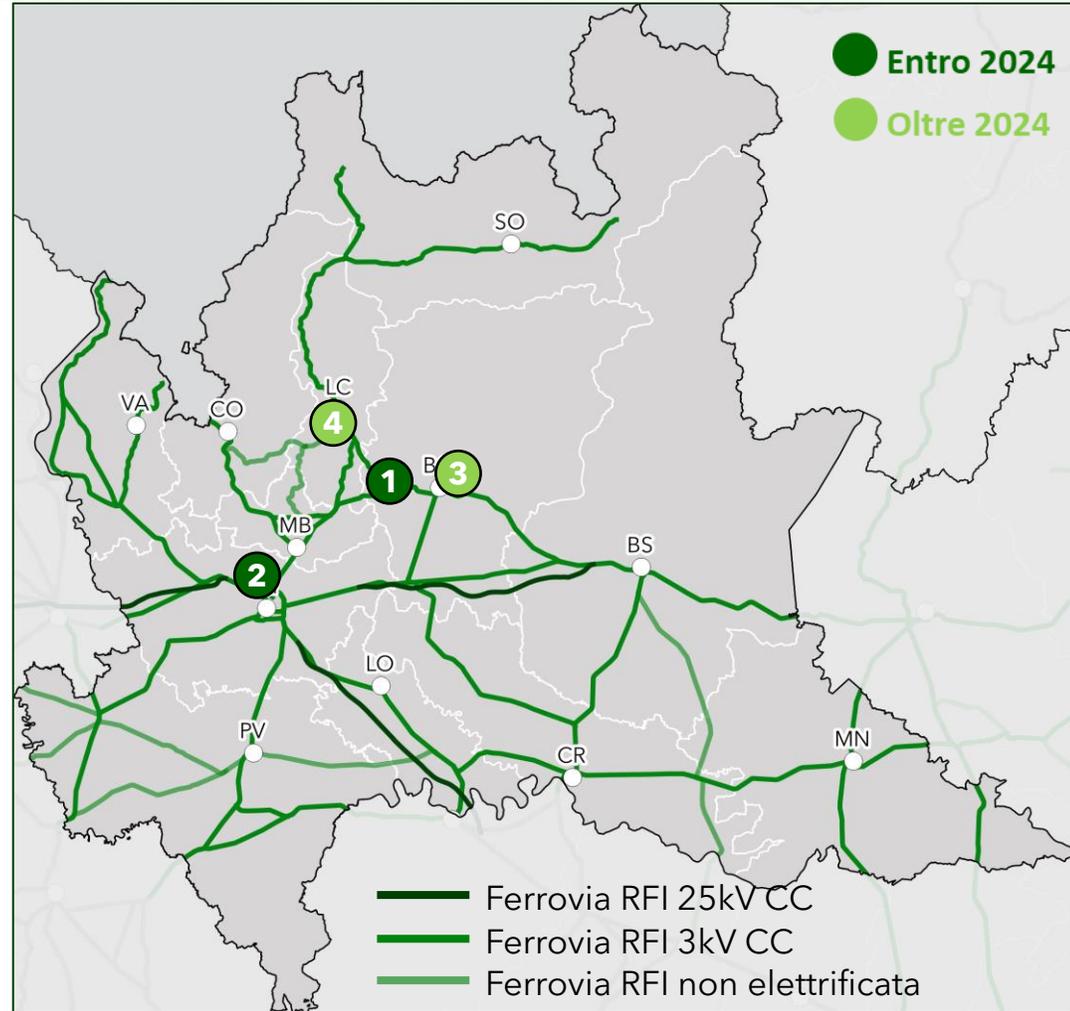
3 Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Bergamo

Costo intervento: 110 M €
 Finanziati: 9%
 Fase: progettazione definitiva
 Attivazione: **oltre 2024**



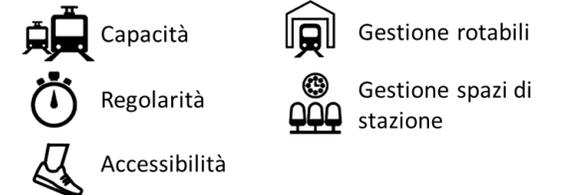
4 Upgrading Milano-Lecco-Tirano

Costo intervento: 1.266 M € (costo complessivo dell'intervento Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord ovest)
 Finanziati: 14%
 Fase: n.d.
 Attivazione: **2025**



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

Legenda benefici



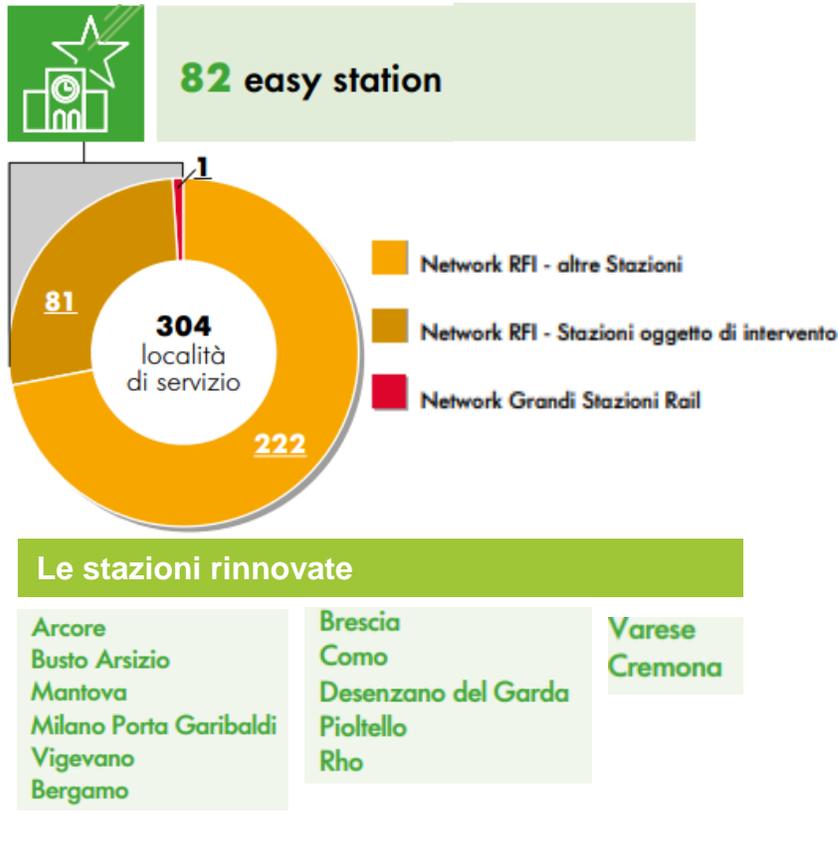
Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione

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

IL PIANO STAZIONI IN LOMBARDIA

In **Lombardia** sono presenti complessivamente **304** 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 **82 stazioni medio/grandi** presenti sul territorio piemontese 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 azioni principali

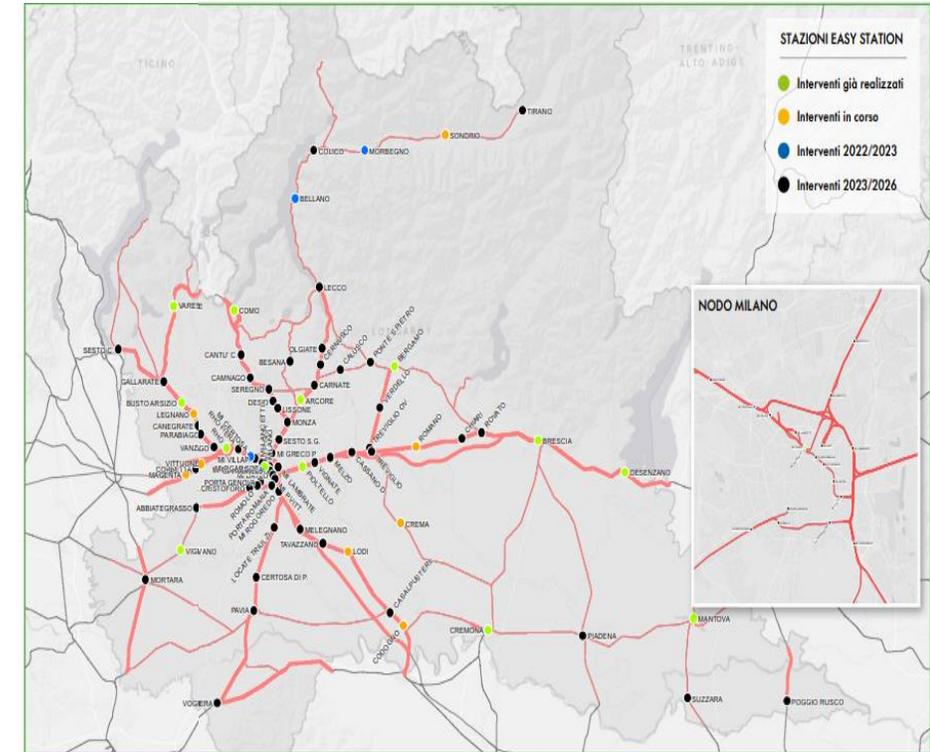
- Incrementare la funzionalità e il decoro
- Potenziare l'informazione al pubblico
- Abbatte le barriere architettoniche
- Migliorare l'accessibilità al treno

I cantieri in corso

- Codogno
- Romano
- Crema
- Legnano
- Lodi
- Magenta
- Sondrio
- Vittuone - Arluno

Gli interventi al 2023

- Milano Certosa
- Morbegno
- Bellano
- Tartavalle Terme



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 SS 342 Briantea

Variante all'abitato di Olgiate Comasco

Costo intervento: 8 M €

Finanziati: 100%

Stato avanzamento: progetto esecutivo

1

2 SS 342 Briantea

Variante all'abitato di Solbiate Comasco

Costo intervento: 22 M €

Finanziati: 7%

Stato avanzamento: progetto definitivo

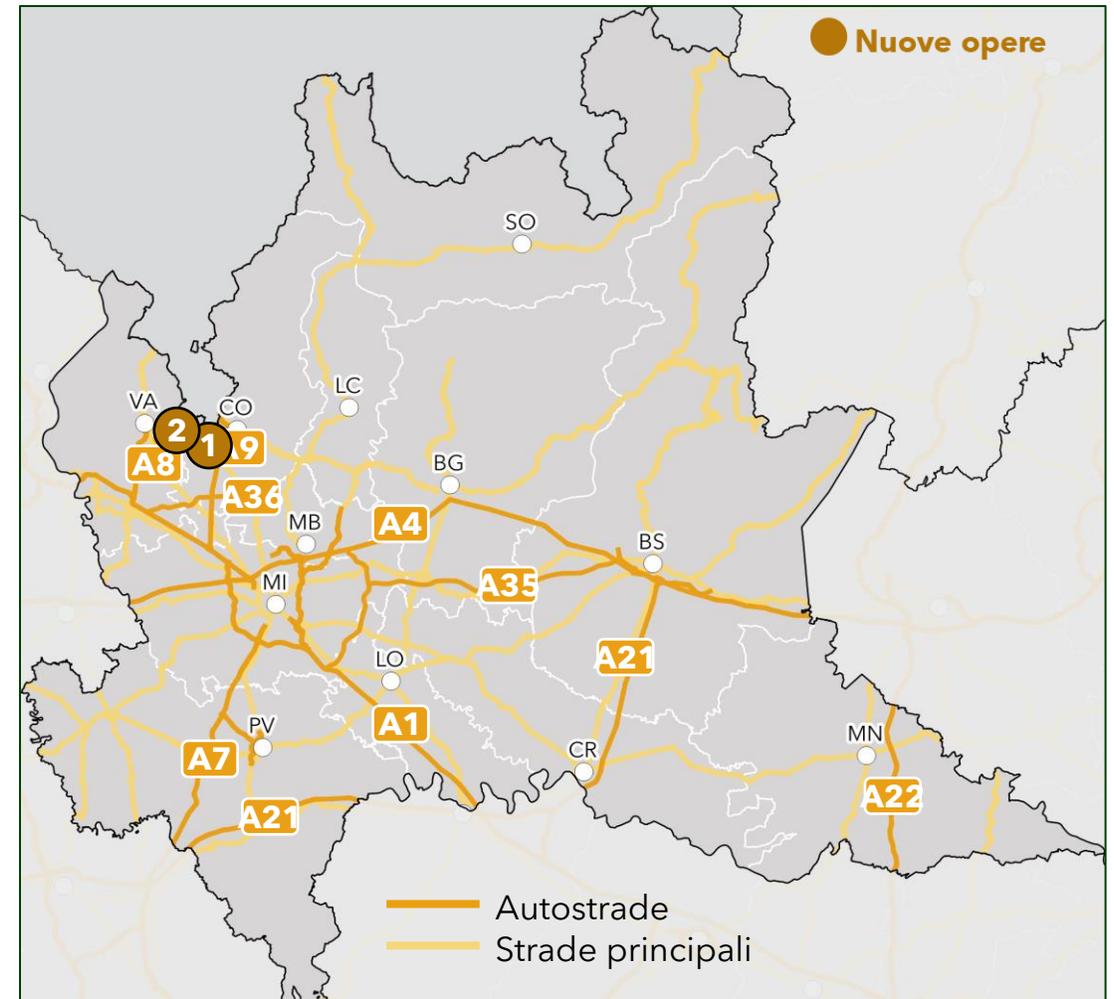
2

**Investimenti ANAS in Lombardia
come da Contratto di Programma
2016 - 2020**
Totale
(mln)

1.525,1 €

**Lombardia /
Nord Ovest**
(%)

55%



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

