



Focus TRENTINO - ALTO ADIGE

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 del Trentino-Alto Adige** al fine di migliorare i livelli di mobilità e di trasporto delle imprese. Difatti, la dotazione di infrastrutture di trasporto rappresenta per il sistema produttivo un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, in quanto è in grado di agevolare l'attività delle aziende già presenti in un'area e, allo stesso tempo, incide sulle scelte di insediamento di nuove attività produttive nonché sulle necessità logistiche delle imprese.

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

La seconda parte descrive lo **«stato dell'arte» delle infrastrutture di trasporto e mobilità** del Trentino-Alto Adige 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* edizioni febbraio 2021 e quella edizione speciale PNRR di agosto 2021 di RFI, nonché, per ultimi, il *PNRR* e le schede di lettura aggiornate a luglio 2021, ed il DM 330 del 1° settembre 2021 relativo agli interventi in ambito portuale che individuano le infrastrutture prioritarie per il territorio e le risorse a disposizione.

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

Mappatura del tessuto economico e delle principali filieri produttive

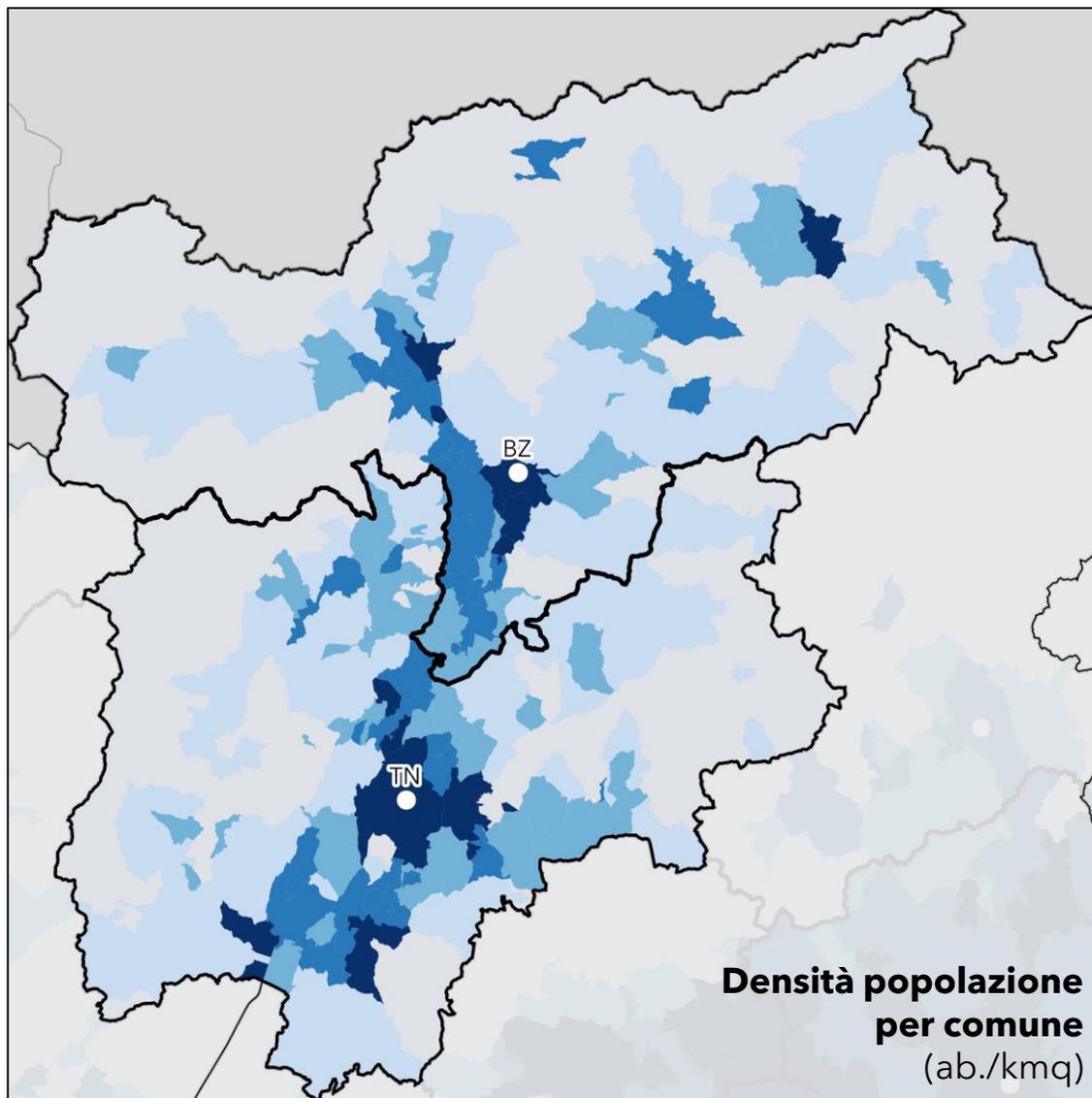


UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

INQUADRAMENTO DEMOGRAFICO



La regione Trentino-Alto Adige ha un'estensione di 13.605 kmq e conta 1,1 milioni di abitanti (9% della macro regione del Nord Est).

Il territorio è suddiviso in 282 comuni distribuiti in 2 province.

Provincia	Popolazione 2020	% pop. Trentino-Alto Adige	Numero comuni	Densità pop. ab./kmq
BOLZANO	533.715	49%	116	72,1
TRENTO	544.745	51%	166	87,8
TRENTINO-ALTO ADIGE	1.078.460	100%	282	79,3
NORD EST	11.575.215	-	1.388	185,7

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

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

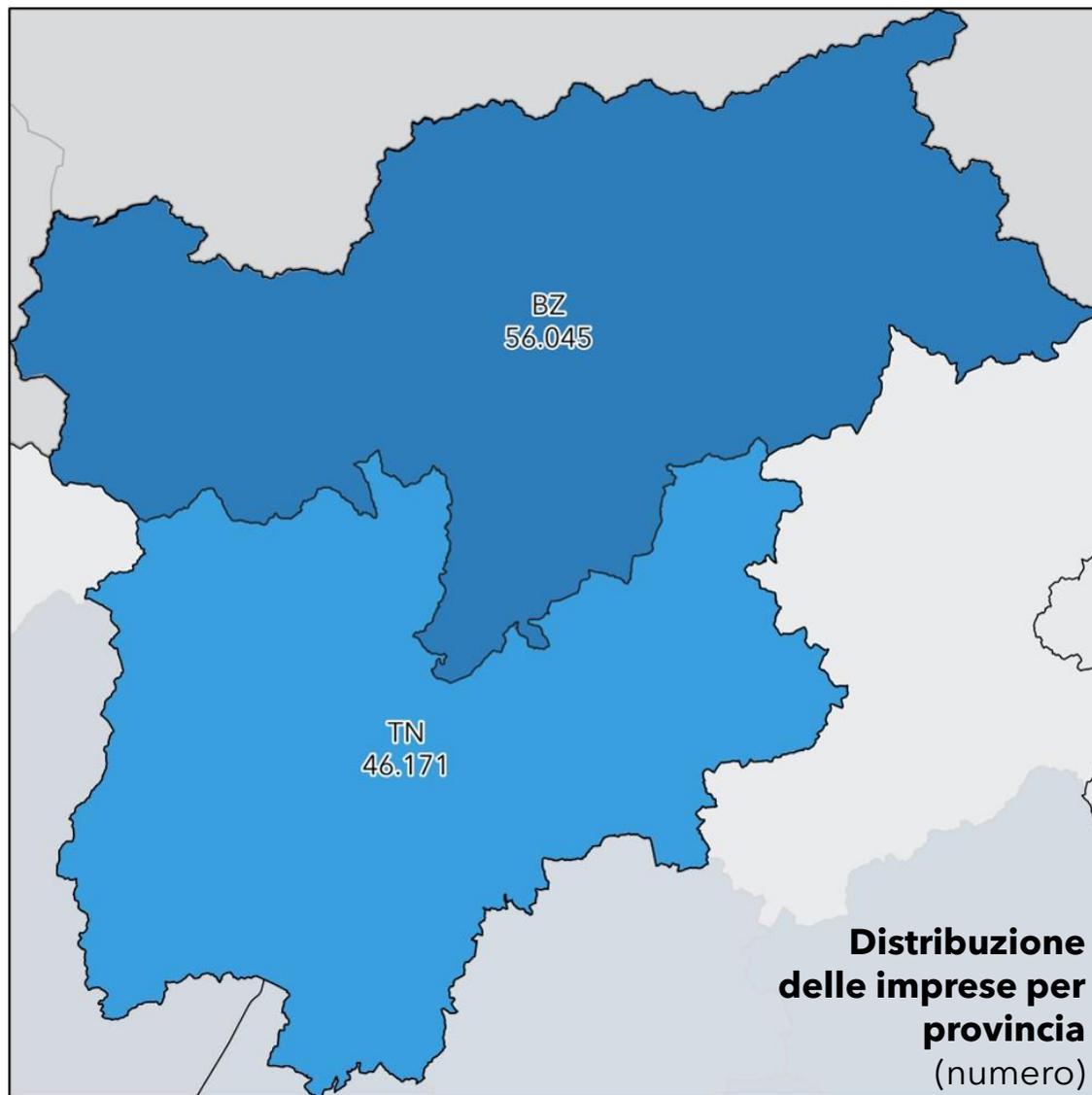
Nel 2020 il prodotto interno lordo complessivo del Trentino-Alto Adige è stato di 46.560 milioni di euro pari al 2,6% del PIL nazionale. La regione è prima in Italia per PIL pro capite con oltre quarantatré mila euro. Esiste, tuttavia, un forte squilibrio tra le province di Bolzano e Trento con la prima che totalizza un reddito pro capite di quarantotto mila euro e la seconda poco meno di trentanove mila.

Variabile	Anno	Valore assoluto	Var/anno precedente
PIL (M€)	2019	46.560	1,37%
Quota su PIL Italia	2019	2,6%	-
PIL pro capite (€)	2019	43.380	1,12%
Imprese attive	2020	102.216	0,41%
Imprese artigiane	2020	26.045	0,96%
Iscritte	2020	5.447	4,95%
Cessate	2020	5.030	4,57%
Export (M€)	2020	8.372	-7,9%
% export su PIL	-	18,0%	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, Movimprese, 2020

L'economia regionale ha produzioni significative in tutti i settori. L'**agricoltura** è condizionata dalla conformazione prevalentemente montuosa del territorio, ma vanta comunque produzioni di eccellenza come le **mele e la viticoltura**, che si prestano a essere valorizzate anche dal punto di vista del **turismo enogastronomico**. Le **attività industriali** sono concentrate principalmente intorno ai capoluoghi e sono formate da piccole imprese specializzate in lavorazioni artigianali. Particolarmente rilevanti sono la **lavorazione del legno**, grazie alla presenza di numerose aree boschive, il **tessile** e la **meccanica**. Il **turismo**, sia estivo che invernale, è una delle voci principali dell'economia regionale, grazie alla presenza di numerose attrazioni come Madonna di Campiglio, Canazei e la Val Badia in cui si organizzano anche competizioni sportive internazionali. Per la sua posizione la regione è un crocevia dei collegamenti con il nord e l'est dell'Europa, che interessano soprattutto **l'autostrada A22 e il valico del Brennero**.

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

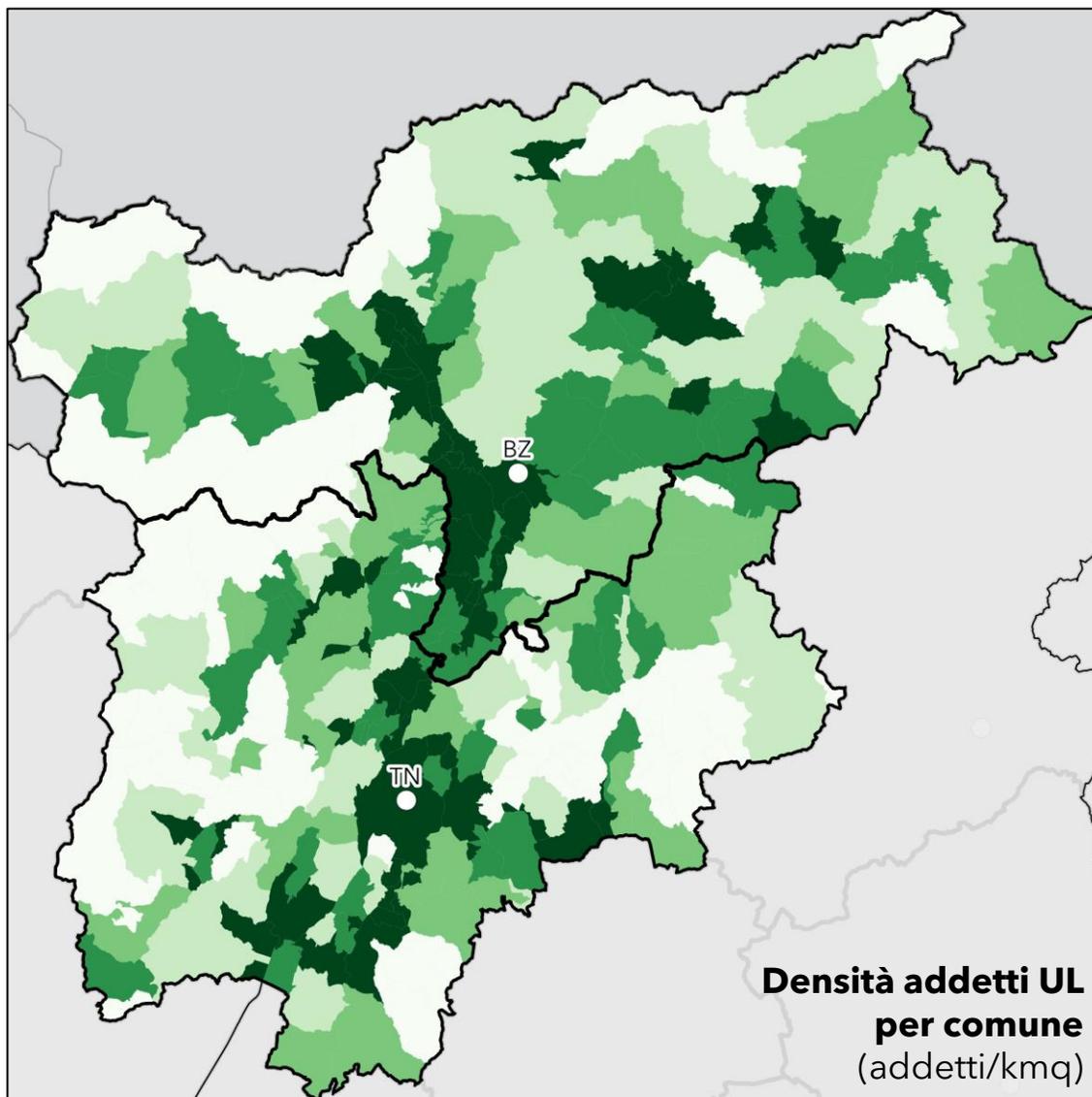


La regione conta complessivamente 102.216 imprese attive, concentrate principalmente nella provincia di Bolzano, dove la densità è pari a 10,5 imprese ogni 100 abitanti. Le imprese artigiane rappresentano il 25% del totale regionale. A livello nazionale la regione è terza, dopo Basilicata e Molise, per incidenza delle imprese dell'agricoltura sul totale, 27,8%. Molto rilevante è anche l'incidenza delle aziende che producono e distribuiscono energia elettrica (1,7%) rispetto alla media nazionale.

Provincia	Imprese attive	Imprese artigiane	Imprese/100 ab.	Imprese/kmq
BOLZANO	56.045	14.002	10,5	7,6
TRENTO	46.171	12.143	8,5	7,4
TRENTINO-ALTO ADIGE	102.216	26.145	9,5	7,5
NORD EST	1.015.919	301.932	8,8	16,3

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Movimprese, 2020

ADDETTI E UNITÀ LOCALI



La regione Trentino-Alto Adige conta 125.756 Unità Locali e 431.259 addetti (47,6% del Nord Est). Circa il 54% delle Unità Locali si concentra nella provincia di Bolzano.

A livello dimensionale, l'86% delle Unità Locali sono micro (0-9 addetti) e il 9% piccole (10-49 addetti).

Provincia	UL IV° 2020	% UL Trentino-Alto Adige	Addetti UL	Addetti UL/kmq
BOLZANO	67.388	53,6%	235.724	31,9
TRENTO	58.368	46,4%	195.535	31,5
TRENTINO-ALTO ADIGE	125.756	100%	431.259	31,7
NORD EST	1.270.690	-	4.349.592	69,8

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 regionale ha totalizzato un valore di poco inferiore a quindici miliardi di euro, con un decremento pari al 9,5% rispetto all'anno precedente. Il saldo tra importazioni ed esportazioni resta positivo, addirittura in crescita con +129 milioni rispetto al 2019. A livello di macroaree, l'Unione europea ha intercettato il 70% delle esportazioni complessive, con una riduzione del 7,9% rispetto all'anno prima. I dati provinciali mostrano andamenti diversi. La provincia di Trento ha chiuso l'anno raggiungendo i 3,45 miliardi con un decremento del 13,7% interrompendo un trend positivo decennale. La provincia di Bolzano ha realizzato 4,9 miliardi e un decremento più contenuto del 3,5%.

Anno	MONDO			Unione europea 28		
	import	export	totale	import	export	totale
2020	6.554	8.372	14.926	5.686	5.857	11.543
2019	7.406	9.095	16.501	6.424	6.358	12.782
var 20/19	-11,5%	-7,9%	-9,5%	-11,5%	-7,9%	-9,7%

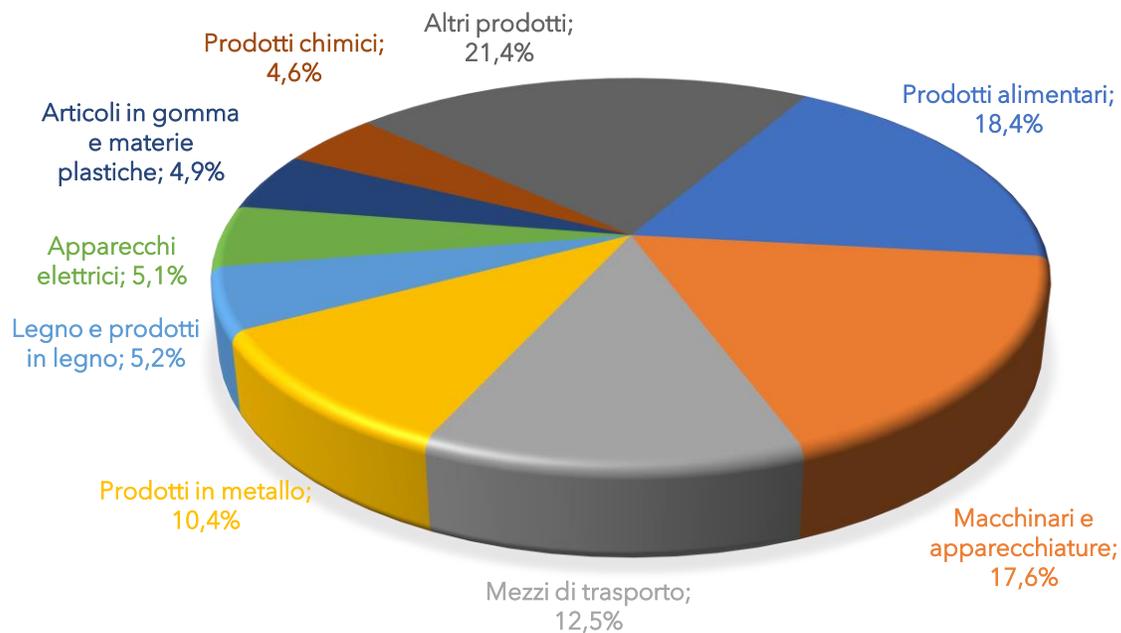
**Per agevolare il confronto tra i risultati degli anni 2019 e 2020 si è scelto di considerare ancora l'area geografica Ue a 28 membri, in ragione anche del regime transitorio ancora in vigore per il Regno Unito fino al 31 dicembre 2020.*

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, valori in milioni di euro

L'**agroalimentare** ha fatto da traino alle esportazioni regionali, in particolare le **mele dell'Alto Adige** con +17,9% e le **mele del Trentino** che hanno segnato un incremento del 15%, con punte del 45% nell'ultimo trimestre 2020. Bene anche il settore dei **vini e dei distillati di Trento** che chiude l'anno con +11,4% rispetto all'anno prima.

Meno positivo è il risultato degli altri due settori tradizionalmente di punta quali la **meccanica altoatesina** (-12,3%) e la **meccatronica trentina** (-19%).

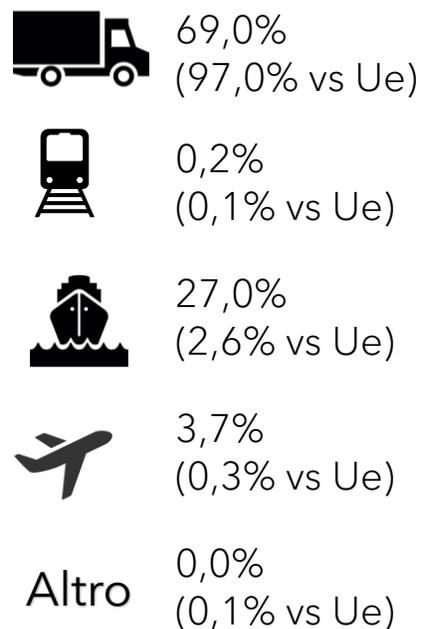
IL COMMERCIO ESTERO: FOCUS SULL'EXPORT



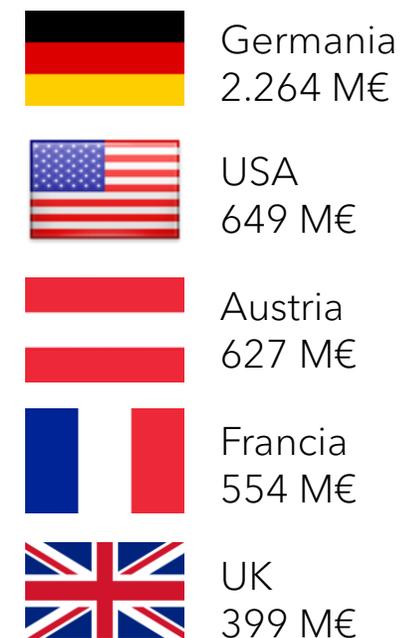
I **prodotti alimentari** sono stati la prima voce delle esportazioni regionali (18,4%) nel 2020. Seguono, **macchinari e apparecchiature** con il 17,6% e i **mezzi di trasporto** con il 12,5%.

A livello provinciale, nel 2020 il valore delle esportazioni della provincia di Bolzano ha rappresentato il 58,8% del totale regionale. Nella provincia hanno avuto un peso maggiore comparti quali i mezzi di trasporto e i metalli.

Modo di trasporto (export)



Destinazioni principali (2020)



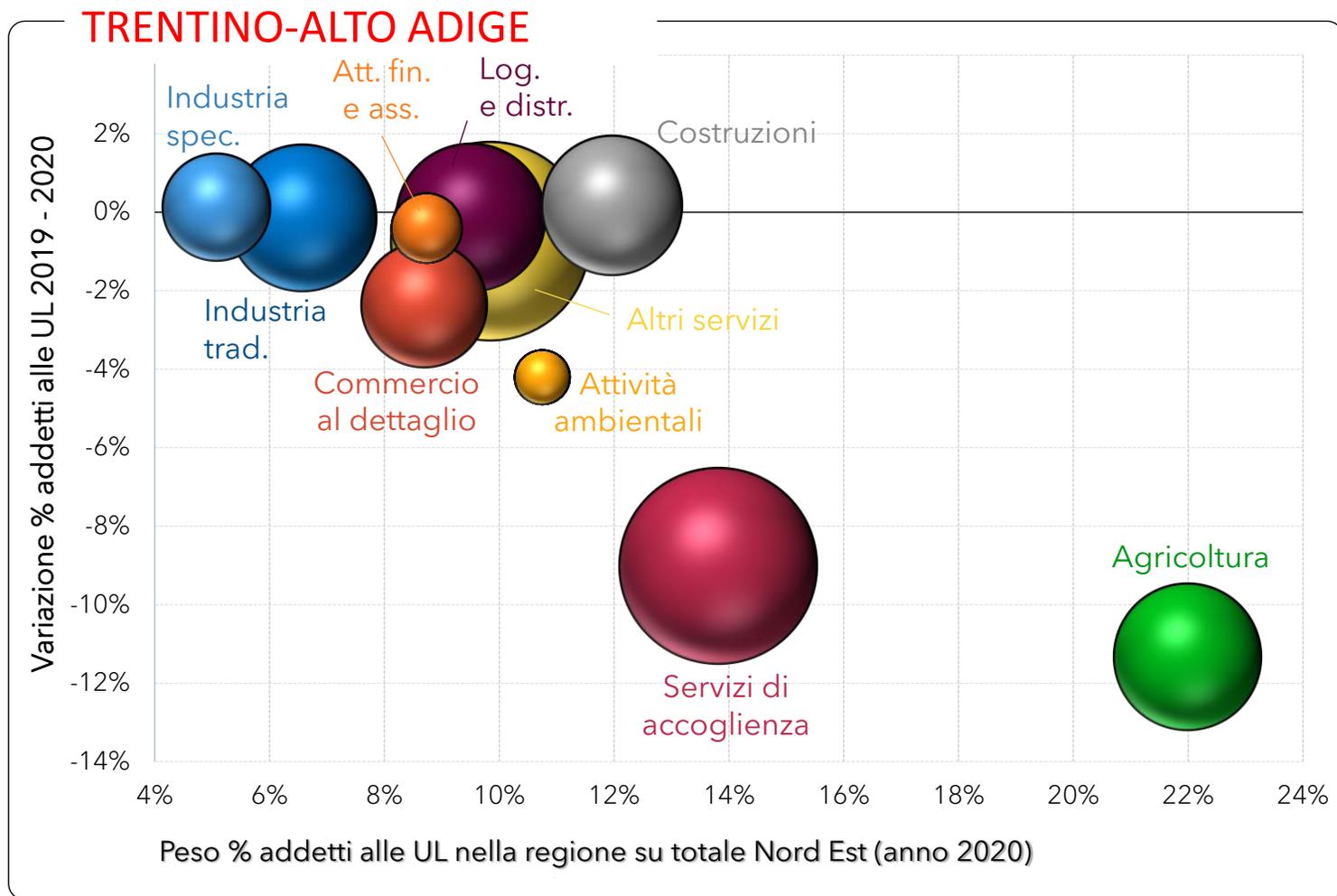
La **modalità maggiormente utilizzata** nelle esportazioni è il trasporto su strada che ha una quota del 69% verso il resto del mondo e il 97% verso i paesi Ue. Il **trasporto marittimo** è la seconda modalità usata nell'export verso l'extra-Ue (27%).

La **Germania** è il primo partner commerciale concentrando il 27% dell'export regionale. Seguono gli **Stati Uniti** (7,8%), l'**Austria** (7,5%), la **Francia** (6,6%) e il **Regno Unito** (4,8%).

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, anno 2020

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

I SETTORI PRODUTTIVI NEL TRENTINO-ALTO ADIGE RISPETTO AL NORD EST



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

Nel Trentino-Alto Adige l'**Agricoltura** occupa il **22% degli addetti nelle unità locali dello stesso settore presenti nel Nord Est**. Seguono i **Servizi di accoglienza** (servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.) e le **Costruzioni** (edilizia, servizi di ingegneria), con un peso, rispettivamente, del **14%** e del **12%** nella macroarea.

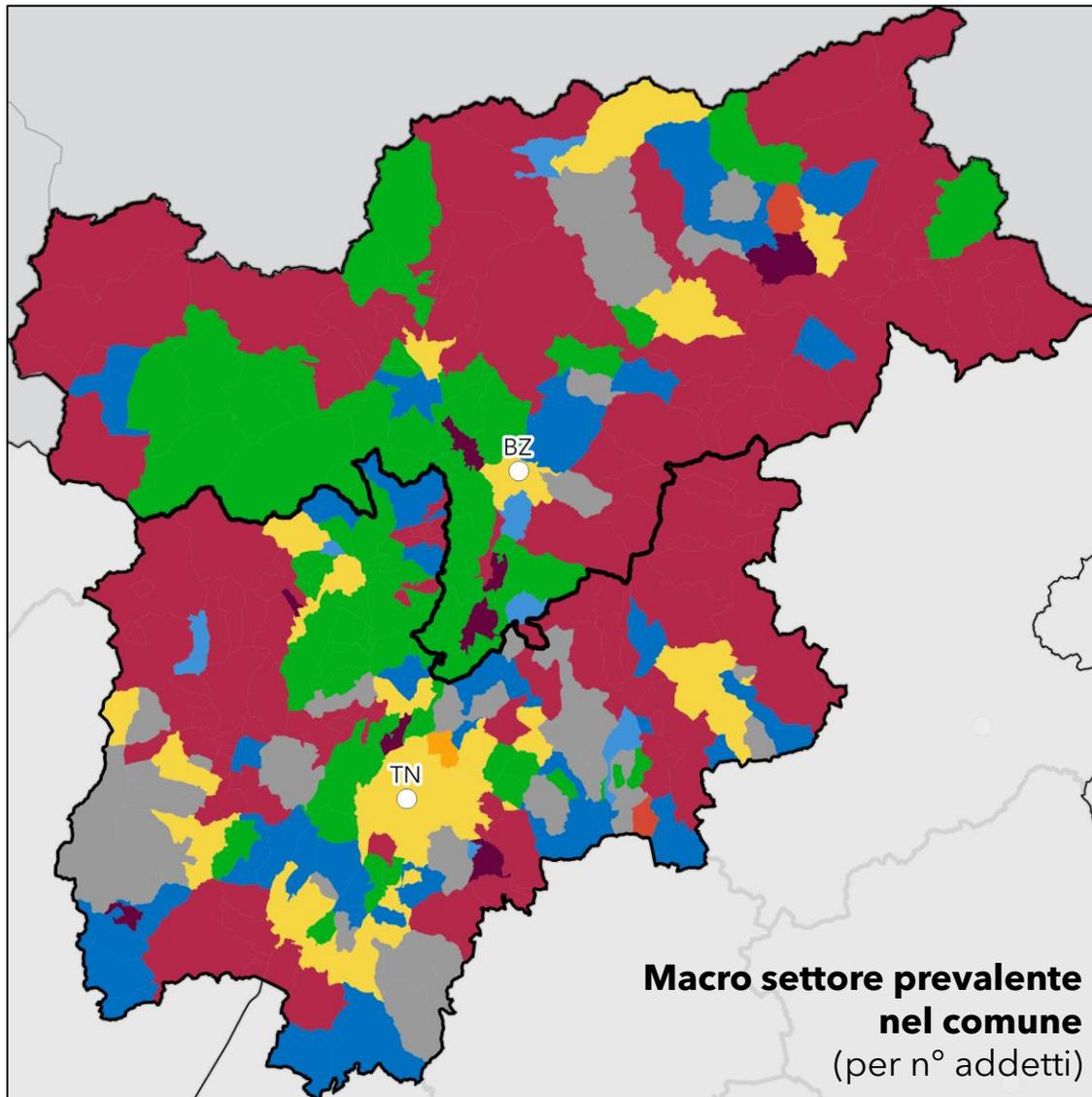
L'agricoltura e i servizi di accoglienza sono anche i settori che nel 2020 hanno subito la maggiore flessione nel numero di addetti, rispettivamente, **-11,3%** e **-9,0%**.

Il settore delle costruzioni, invece, si è mantenuto pressochè stabile, **+0,2%**, ed è il settore che ha registrato la crescita maggiore.

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

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

I SETTORI PRODUTTIVI NEL TRENTINO-ALTO ADIGE (DISTRIBUZIONE ADDETTI PER PROVINCIA)

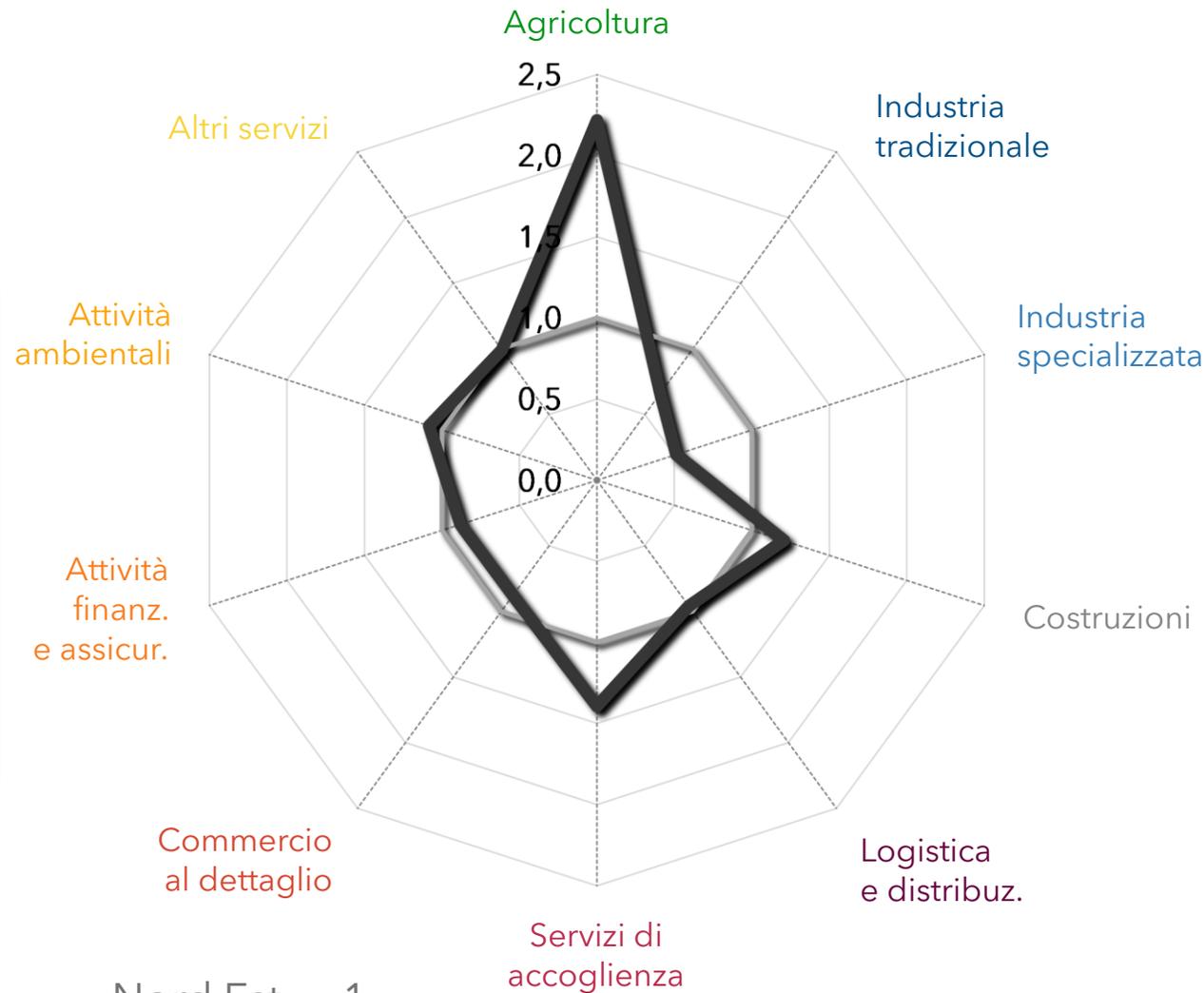


MACRO SETTORE	PESO %	BZ	TN	TRENTINO-ALTO ADIGE
AGRICOLTURA Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura	10,9%	71,9%	28,1%	100%
INDUSTRIA TRADIZIONALE Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.	11,0%	53,1%	46,9%	100%
INDUSTRIA SPECIALIZZATA Chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.	5,9%	49,9%	50,1%	100%
COSTRUZIONI Edilizia, servizi di ingegneria	9,9%	56,1%	43,9%	100%
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE Attività di trasporto e magazzinaggio	11,2%	58,5%	41,5%	100%
SERVIZI DI ACCOGLIENZA Servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.	19,5%	58,6%	41,4%	100%
COMMERCIO AL DETTAGLIO Vendita di beni al dettaglio escluso veicoli	7,9%	50,8%	49,2%	100%
ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE Banche e assicurazione	2,5%	48,8%	51,2%	100%
ATTIVITÀ AMBIENTALI Attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia	1,6%	43,4%	56,6%	100%
ALTRI SERVIZI Attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi	19,8%	43,8%	56,2%	100%
TOTALE	100%	54,7%	45,3%	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 DEL TRENINO-ALTO ADIGE



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

L'analisi evidenzia ulteriormente come la struttura produttiva del Trentino-Alto Adige sia caratterizzata da una **forte specializzazione nel settore dell'agricoltura**. Nonostante le difficoltà di un territorio completamente montuoso, l'economia regionale può contare su un'agricoltura orientata alle produzioni di qualità: la frutticoltura, dove detiene il primato nella produzione di mele, e la viticoltura.

Si evidenzia, inoltre, la rilevanza dei **servizi di accoglienza**, grazie a un turismo affermato e internazionale, nonché il ruolo leader del Trentino-Alto Adige nel settore dell'**edilizia sostenibile** che valorizza il legno come elemento costruttivo primario.

Nord Est = 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

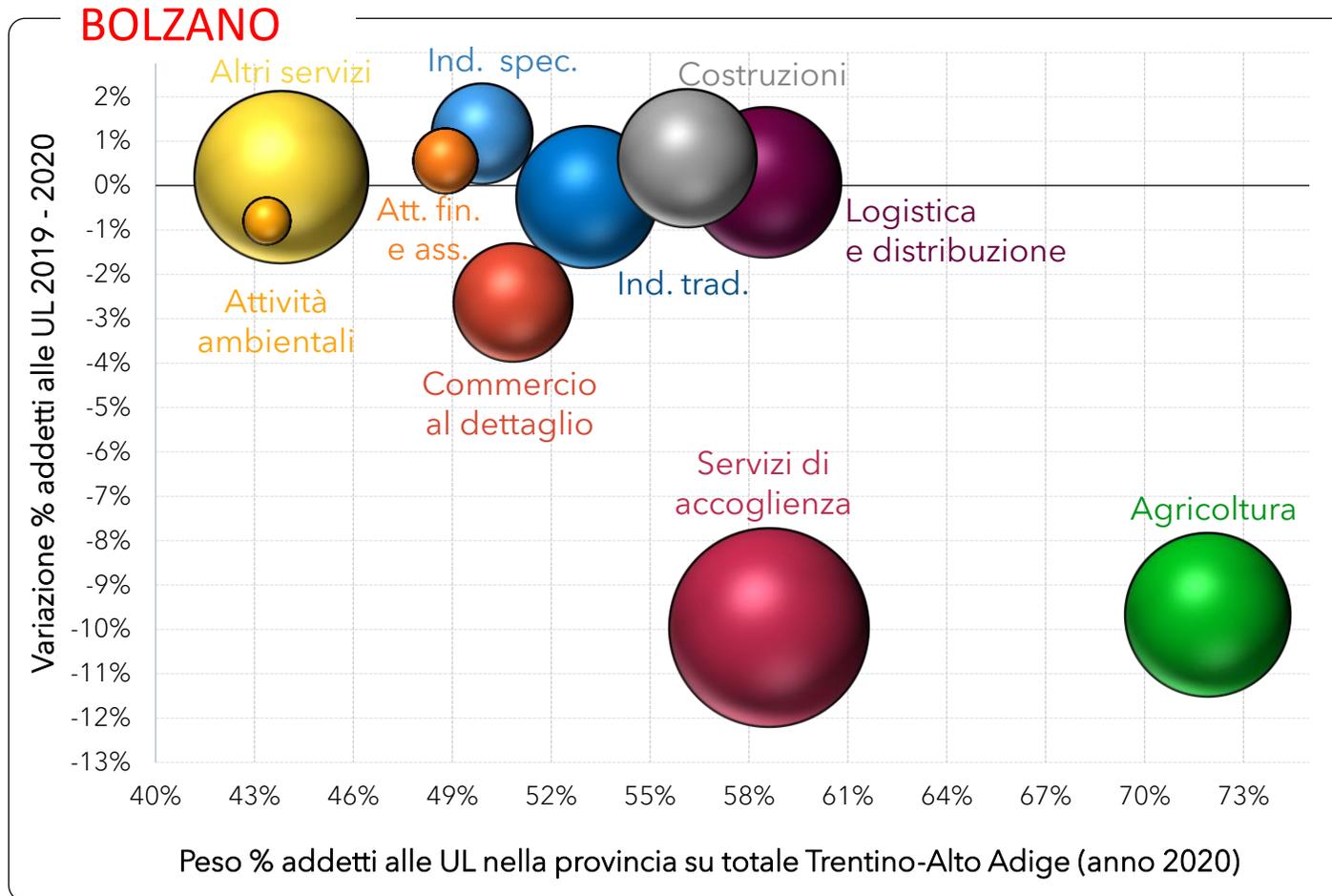
I DISTRETTI INDUSTRIALI NEL TRENTINO-ALTO ADIGE

DISTRETTO	SETTORE	PROVINCIA
Meccatronica dell'Alto Adige	Meccanica	BZ
Legno e arredamento Alto Adige	Sistema casa	BZ
Mele dell'Alto Adige	Agroalimentare	BZ
Salumi dell'Alto Adige	Agroalimentare	BZ
Vini e distillati di Bolzano	Agroalimentare	BZ
Marmellate e succhi del Trentino Alto Adige	Agroalimentare	BZ/TN
Porfido di Val di Cembra	Sistema casa	TN
Meccatronica di Trento	Meccanica	TN
Vini e distillati di Trento	Agroalimentare	TN
Mele del Trentino	Agroalimentare	TN

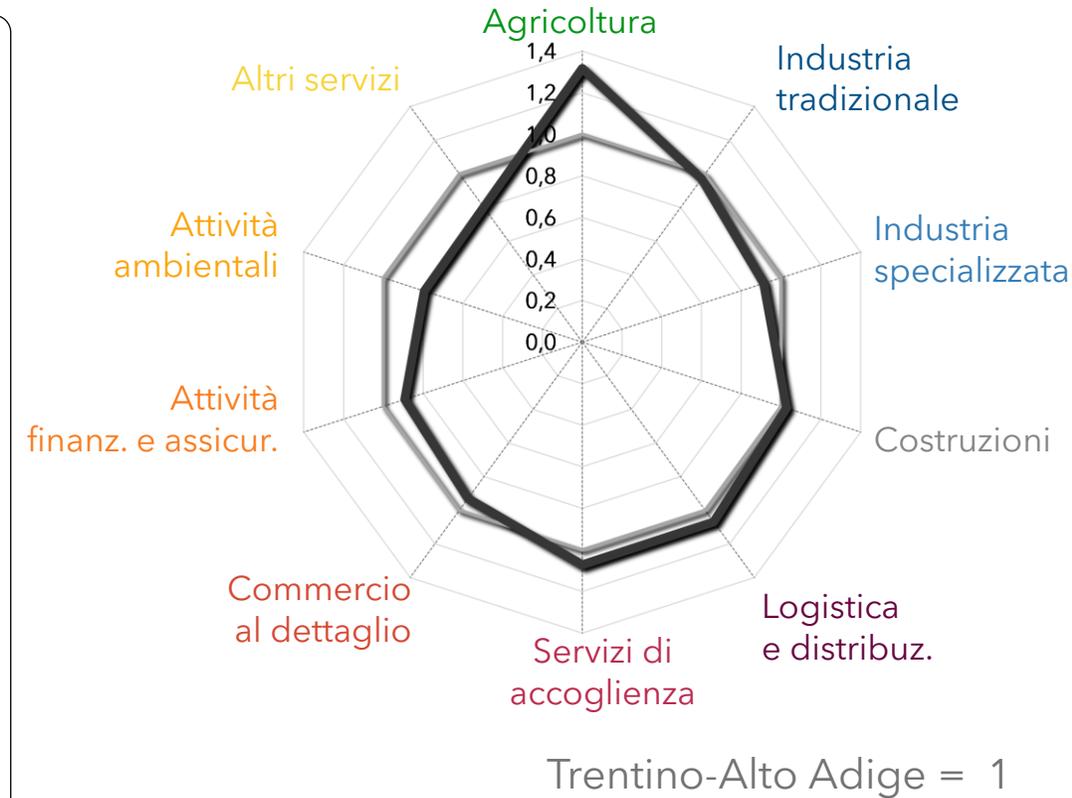
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Intesa Sanpaolo - Direzione Studi e Ricerche

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

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



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



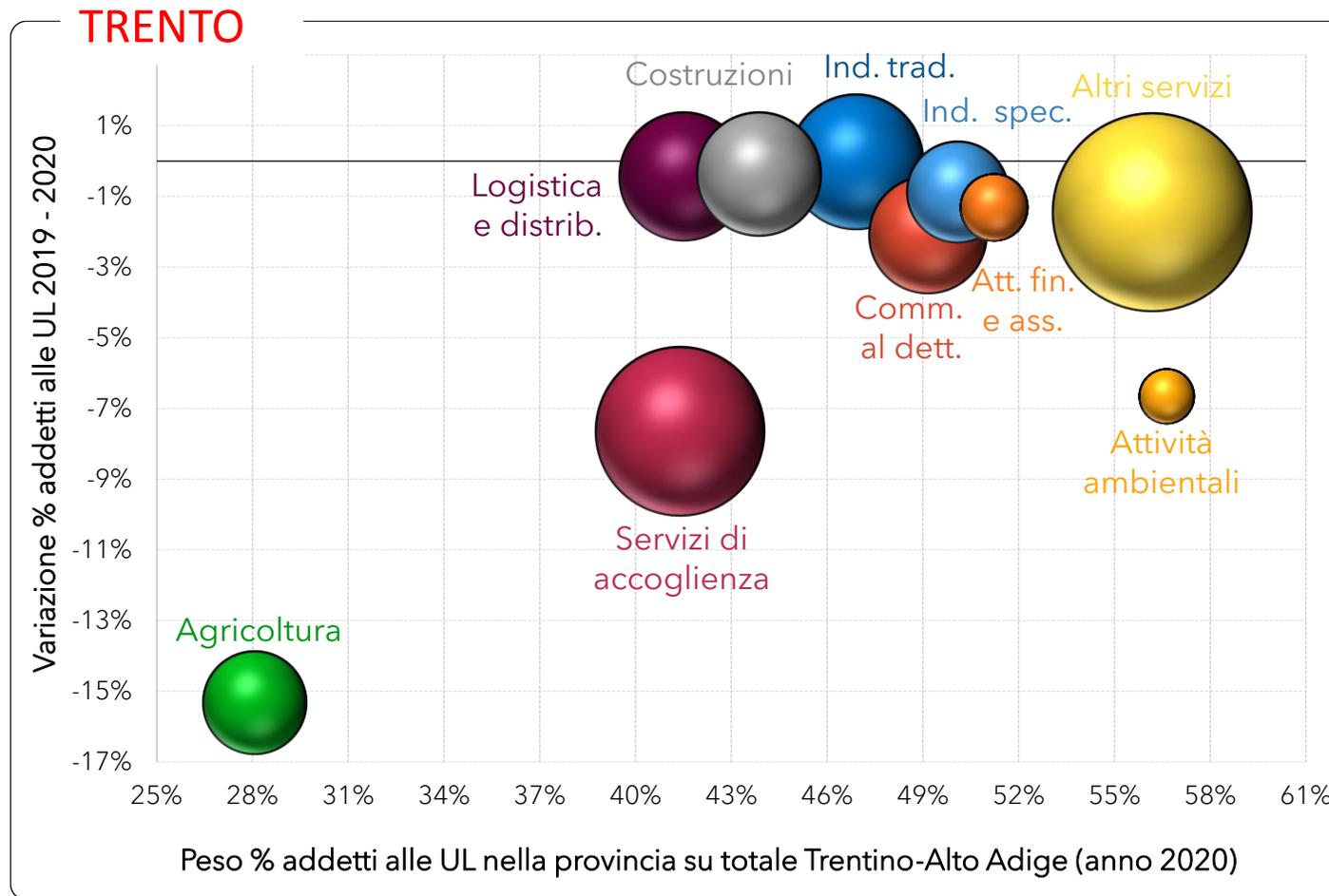
6 distretti presenti

- Meccatronica dell'Alto Adige
- Legno e arredamento Alto Adige
- Mele dell'Alto Adige
- Salumi dell'Alto Adige
- Vini e distillati di Bolzano
- Marmellate e succhi del Trentino Alto Adige

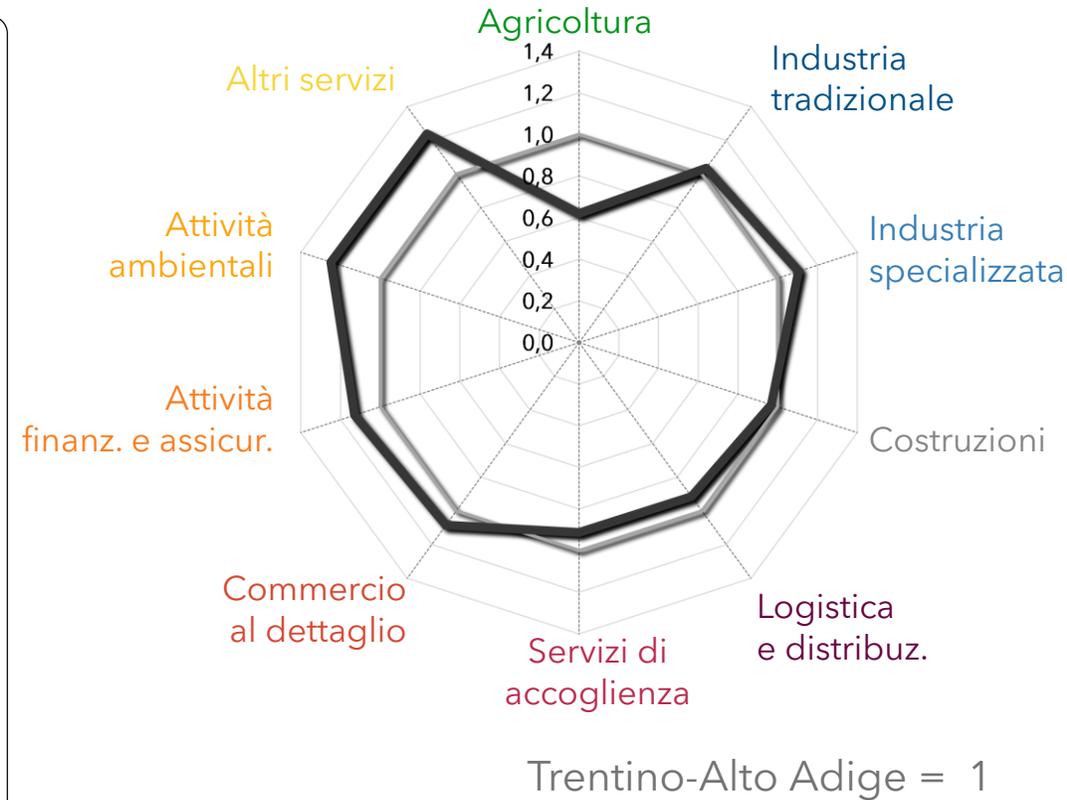
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

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

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



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



5 distretti presenti

- Marmellate e succhi del Trentino Alto Adige
- Porfido di Val di Cembra
- Meccatronica di Trento
- Vini e distillati di Trento
- Mele del Trentino

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 del Trentino-Alto Adige



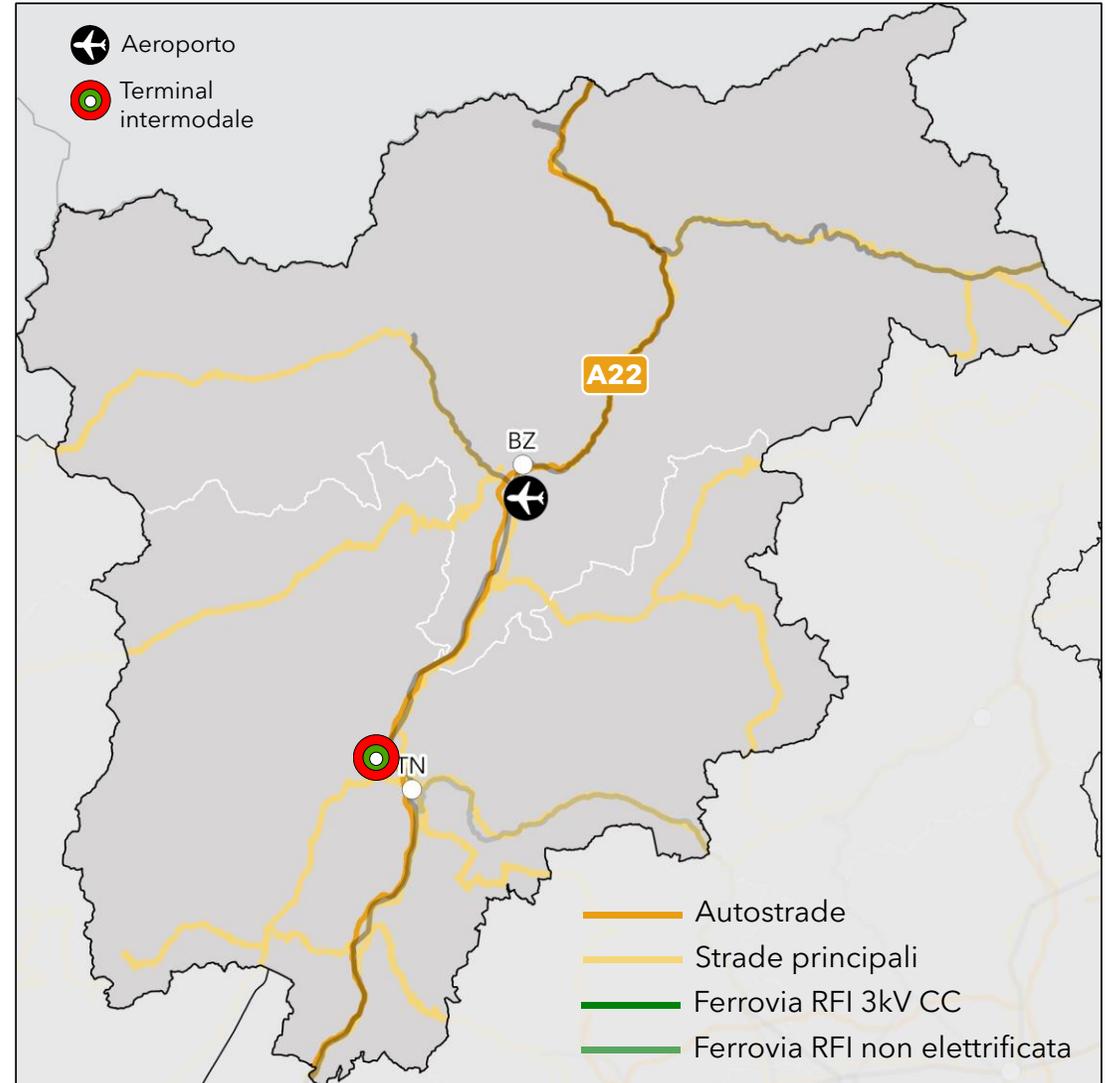
UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ATTUALE

- **4.600 Km di rete stradale** di cui il 4% di categoria autostradale gestito da Autostrada del Brennero Spa, mentre le altre strade sono di competenza delle province autonome territorialmente competenti (con il d.lgs. del 02/09/1997 n° 320, il compartimento ANAS nella regione è stato abolito)
- **356 Km di rete ferroviaria RFI**, di cui l'81% elettrificata (3kV CC) e il 55% a doppio binario
- **1 aeroporto: Bolzano-Dolomiti**, inserito nel Comprehensive Network europeo. Il **17 giugno 2021** sono **ripresi i voli di linea** (dopo uno stop di 6 anni), operati da skyalps, con Roma Fiumicino, Olbia, Parma, Berlino, Düsseldorf e Ibiza (con scalo a Parma), mentre nei fine settimana della stagione estiva sono operativi voli charter verso Catania, Lamezia Terme, Cagliari e Olbia. È attivo anche un servizio di aerotaxi su prenotazione.
- **1 terminal intermodale: Interporto di Trento**, localizzato lungo la linea ferroviaria Verona-Brennero-Monaco e l'autostrada A22 Modena-Brennero, inserito nel Comprehensive Network europeo. Il Terminal intermodale è dotato di 9 binari (di cui 3 da 750 m, 4 da 650 m e 2 da 400 m). È specializzato nei servizi di Autostrada Viaggiante (RoLa) da/per l'Austria (Wörgl) e la Germania (Regensburg) e opera servizi di trasporto ferroviario convenzionale con Poels e Villach (in Austria) e con i porti di Livorno e Monfalcone.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

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

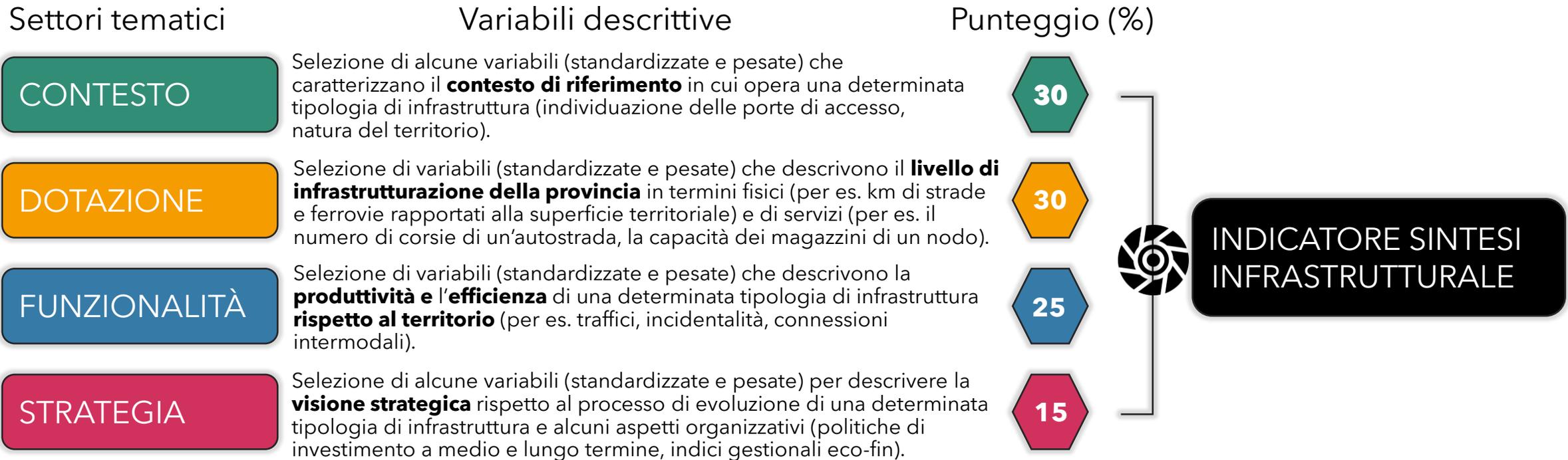
INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

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

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

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

4 SETTORI TEMATICI PER OGNI TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURA



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

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

INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

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

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

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

¹ Sono stati considerati 24 porti marittimi, 35 aeroporti e 24 interporti sul territorio nazionale. Per quanto riguarda la valutazione delle infrastrutture portuali, non vengono riportati i risultati di dettaglio del Trentino-Alto Adige, in quanto i due capoluoghi provinciali non beneficiano della presenza di un porto 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

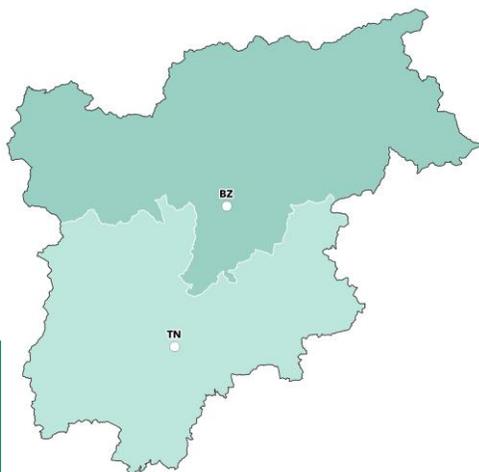
LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE STRADALI

CONTESTO

BZ	33,2
TN	21,1



NORD EST

Max	
BO	64,7
Min	
BL	17,2

FUNZIONALITÀ

BZ	76,1
TN	73,2



NORD EST

Max	
UD	84,8
Min	
TS	59,5

SINTESI

BZ	38,3
TN	35,5



NORD EST

Max	
VR	57,2
Min	
BL	33,4

DOTAZIONE

TN	20,3
BZ	15,2

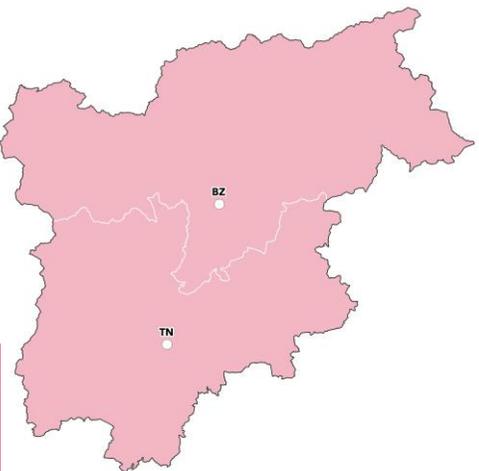


NORD EST

Max	
FC	47,5
Min	
BZ	15,2

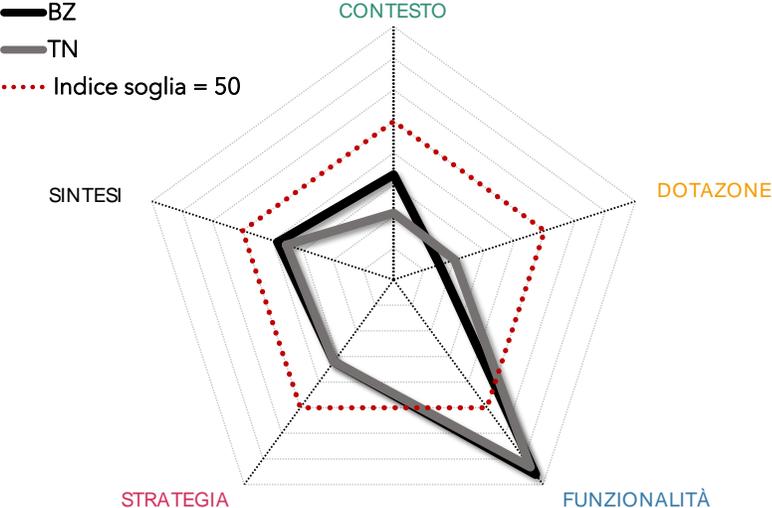
STRATEGIA

BZ	32,0
TN	32,0



NORD EST

Max	
GO	63,6
Min	
FC	12,0



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

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



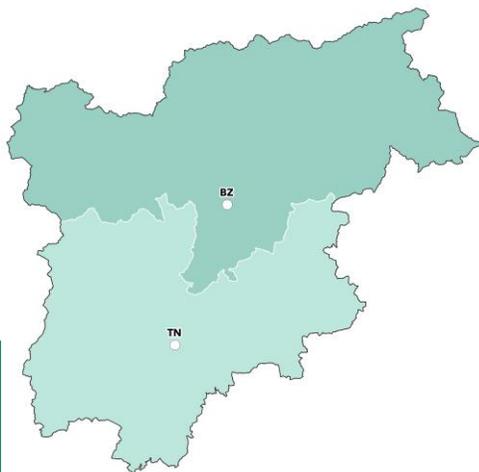
LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

CONTESTO

BZ	18,8
TN	12,8

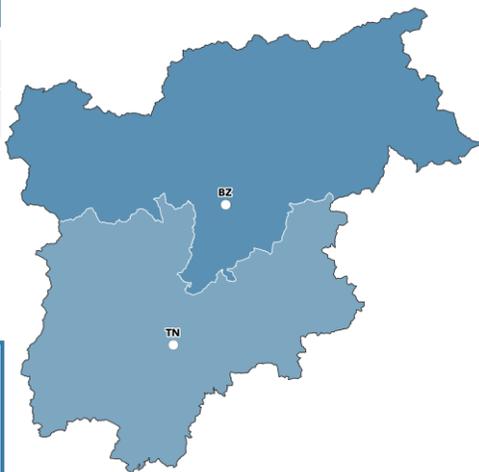


NORD EST

Max	
BO	63,2
Min	
BL	2,3

FUNZIONALITÀ

BZ	56,7
TN	54,2



NORD EST

Max	
BO	84,6
Min	
BL	20,9

SINTESI

BZ	41,7
TN	35,9



NORD EST

Max	
BO	60,8
Min	
BL	12,1

DOTAZIONE

BZ	37,9
TN	31,0

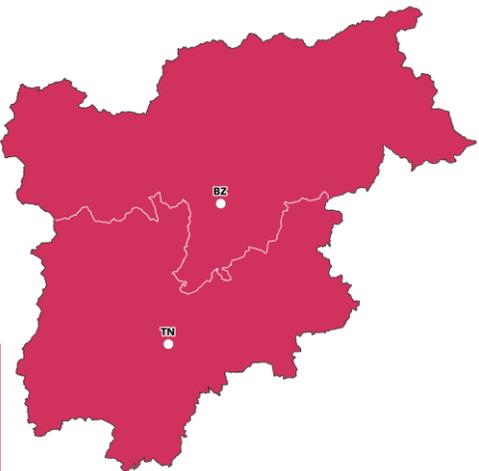


NORD EST

Max	
TS	61,1
Min	
BL	5,0

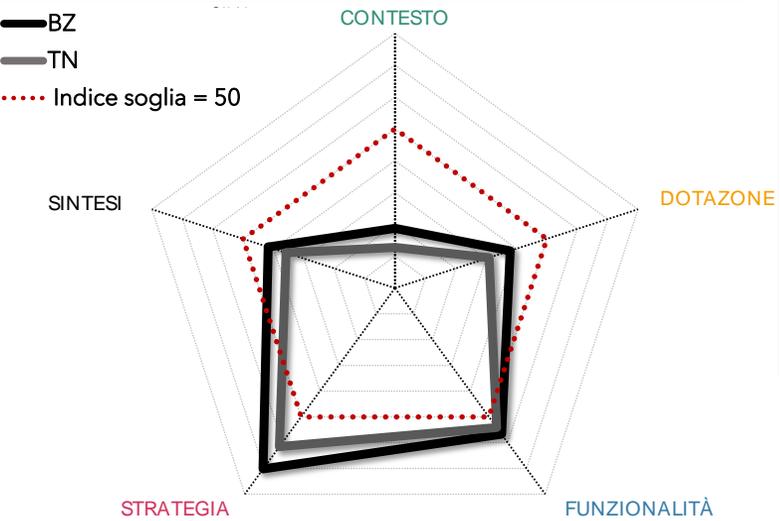
STRATEGIA

BZ	70,2
TN	61,6



NORD EST

Max	
BZ	70,2
Min	
FE	22,7



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

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



LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

CONTESTO

TN	60,6
BZ	0,0



NORD EST

Max	
PC	93,0
Min	
BZ	0,0

FUNZIONALITÀ

TN	35,7
BZ	0,0



NORD EST

Max	
PC	61,4
Min	
BZ	0,0

SINTESI

TN	37,7
BZ	0,6

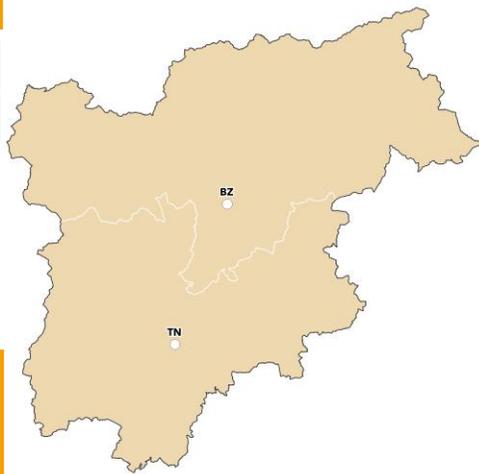


NORD EST

Max	
PC	60,9
Min	
BZ	0,6

DOTAZIONE

TN	25,3
BZ	2,0

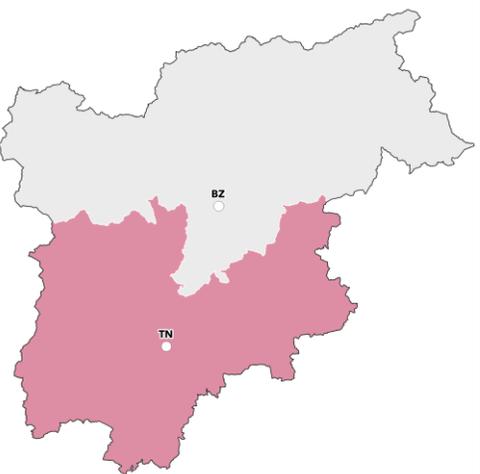


NORD EST

Max	
PC	48,5
Min	
BZ	2,0

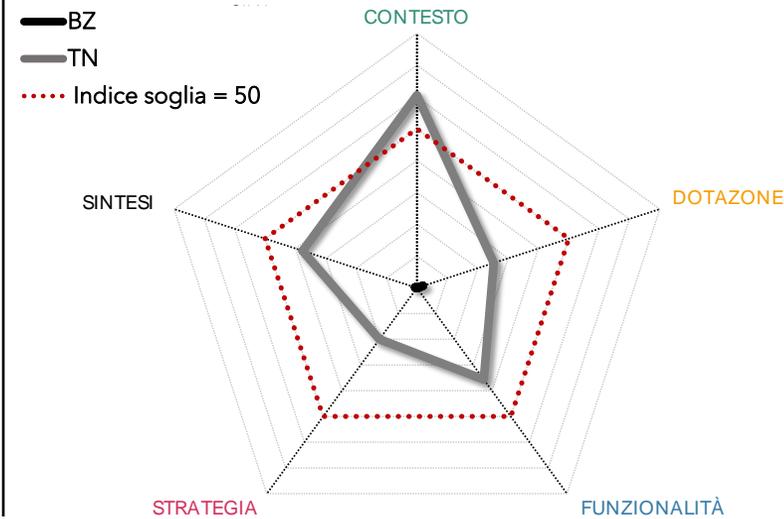
STRATEGIA

TN	20,0
BZ	0,0



NORD EST

Max	
BO	53,6
Min	
BZ	0,0



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

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



LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT

CONTESTO

TN	39,4
BZ	26,0

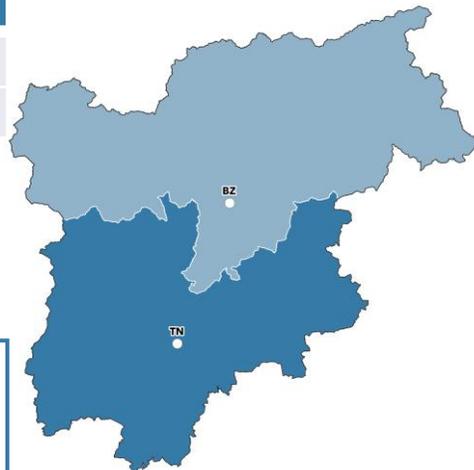


NORD EST

Max	
PD	79,3
Min	
BZ	26,0

FUNZIONALITÀ

TN	64,8
BZ	34,5



NORD EST

Max	
VR	76,7
Min	
UD	34,3

SINTESI

TN	42,0
BZ	25,0



NORD EST

Max	
PD	65,7
Min	
BZ	25,0

DOTAZIONE

TN	28,5
BZ	9,7

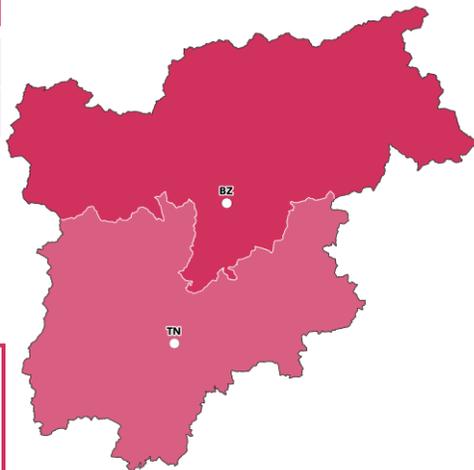


NORD EST

Max	
BO	69,9
Min	
BZ	9,7

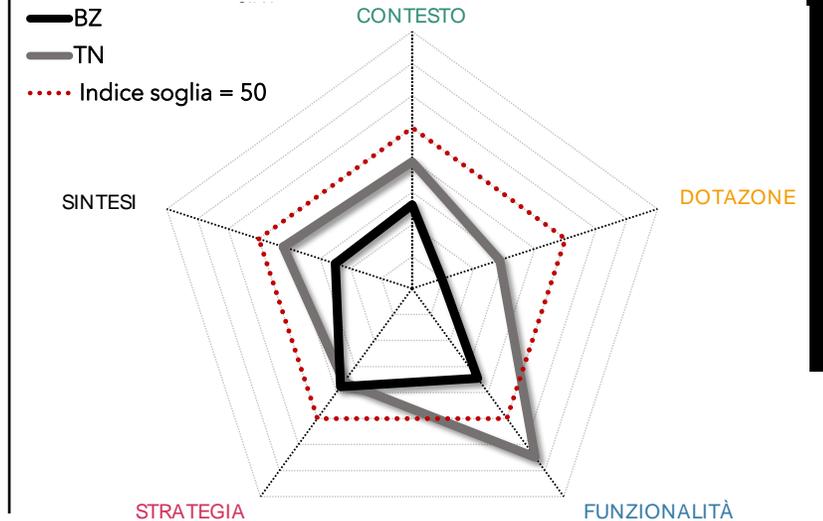
STRATEGIA

BZ	37,8
TN	36,0



NORD EST

Max	
BZ	37,8
Min	
TV	22,0



INFRASTRUTTURE LOGISTICHE

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

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

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: SINTESI

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

											INDICE DI SINTESI	
	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE
1°	BZ (85°)		BZ (36°)		BZ (84°)		TN (82°)		TN (28°)		TN (68°)	
2°	TN (97°)		TN (53°)		TN (88°)		BZ (100°)		BZ (69°)		BZ (93°)	

Nella classifica nazionale, le province di Trento e Bolzano si posizionano rispettivamente al 68° e al 93° posto, evidenziando una **performance infrastrutturale** del Trentino-Alto Adige nel suo complesso **molto carente**, in particolare rispetto alle infrastrutture portuali, stradali e aeroportuali.

Entrambe le province presentano un ampio potenziale di sviluppo che potrebbe essere valorizzato attraverso un'azione di coordinamento territoriale che tenga conto di **una visione sovregionale e di integrazione con l'Europa**.

 **Forte deficit infrastrutturale**



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

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

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: SINTESI

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

Infrastrutture stradali: rispetto alla performance nazionale, **il territorio del Trentino-Alto Adige è penalizzato particolarmente dal contesto** (essendo un territorio totalmente montuoso, con un'elevata incidenza di aree rurali/scarsamente popolate, una scarsa presenza di accessi autostradali), **dalla dotazione** (scarsa consistenza della rete stradale, soprattutto di categoria autostradale e assenza di assi autostradali a 3 o più corsie), per la quale la provincia di Bolzano si posiziona all'ultimo posto nella macroarea del Nord Est, e **dalle limitate strategie di investimento** in opere strategiche per il territorio. In termini di funzionalità (soprattutto riferita all'incidentalità stradale), il quadro risulta meno allarmante se paragonato alle altre regioni, ma azioni migliorative sono auspicabili.

Infrastrutture ferroviarie: rispetto alla performance nazionale, **il territorio del Trentino-Alto Adige è penalizzato particolarmente dal contesto** (incidenza aree montane, numerosità e prestazioni delle stazioni ferroviarie, assenza di linee AV) **e dalla dotazione** (scarsa consistenza della rete ferroviaria e un'elevata percentuale di rete a singolo binario). Anche rispetto alla **funzionalità** si rilevano alcune criticità rispetto al numero di treni in arrivo partenza dai capoluoghi provinciali e, soprattutto nella provincia di Trento, ai servizi di mobilità integrata in stazione (TPL, taxi, metropolitana, posteggio bici, ecc.), ma anche in termini di copertura GSM-R e di sistemi tecnologici di controllo, comando e segnalamento (assenza di sistemi ERTMS). **In termini di strategia**, invece, **la performance risulta migliore**, grazie a una discreta spesa per interventi in opere strategiche (soprattutto nel territorio provinciale di Bolzano), in parte anche finanziati dall'UE. Inoltre, l'età media della flotta è inferiore al dato nazionale (8,8 anni a Bolzano e 10,3 anni a Trento vs 15,4 anni in Italia); i convogli di età superiore a 15 anni incidono per il 15% a Bolzano e per il 16% a Trento (la media tra le regioni italiane è del 42%).

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

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

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: SINTESI

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

Infrastrutture portuali: per quanto si voglia estendere l'effetto gravitazione di un'infrastruttura puntuale, nel caso dei porti le province di Trento e Bolzano, 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 Venezia che comunque dista ben oltre i 90 minuti dai due capoluoghi di provincia. Si rileva un'esigua presenza di unità locali e addetti nei trasporti marittimi nella provincia di Bolzano, ma irrilevante in termini di performance portuale.

Infrastrutture aeroportuali: si evince un **deficit importante rispetto al contesto nazionale**. Il contesto regionale è di per sé già poco favorevole, dato che, escludendo lo scalo di Bolzano, solo l'aeroporto di Verona - Villafranca esercita la sua influenza sul territorio regionale e solo sulla provincia trentina. Nel 2019, infatti, la provincia di Bolzano sconta ancora uno scenario precario in cui l'aeroporto di Bolzano non effettua voli di linea (opera solo pochi charter estivi, voli privati, attività sportiva e servizi istituzionali) e questa è anche una delle ragioni per cui nel 2010 fu incluso nel piano di dismissione dei cosiddetti aeroporti «bonsai» (ipotesi di chiusura poi scongiurata). Si evidenzia, tuttavia, che nel 2021 l'aeroporto delle Dolomiti ha ripreso i voli di linea, preannunciando uno scenario di ripresa per il territorio. Inoltre, i lavori in corso per allungamento della pista dagli attuali 1.293 metri a poco più di 1.400, potrebbero consentire, in futuro, l'atterraggio e il decollo di aerei con una maggiore capacità di passeggeri.

Infrastrutture logistiche: anche in questo caso si evidenzia una **scarsa performance a livello regionale**, soprattutto della provincia di **Bolzano** (68^a in Italia) con un indicatore sintetico ben al di sotto della soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100). Le province del Trentino-Alto Adige scontano un contesto poco favorevole (n° interporti, rilevanza rispetto al Network europeo) e scarse prestazioni in termini di dotazione (disponibilità di superfici, area logistica e intermodale, binari, dotazione tecnologica). Tuttavia, la provincia di **Trento** si posiziona comunque al **28° posto in Italia**, non solo **grazie alla** presenza dell'**Interporto di Trento**, territorialmente ubicato nei confini provinciali, ma soprattutto grazie all'influenza dell'**Interporto di Verona - Quadrante Europa**. La performance della provincia di Trento spicca in termini di funzionalità delle infrastrutture logistiche (coppie treni/anno, n° operatori, integrazione modale, posizionamento europeo).

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

Il Trentino-Alto Adige 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.

1 Corridoio del Core Network in TRENINO-ALTO ADIGE

SCANDINAVO-MEDITERRANEO

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

© 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	TRENTINO-ALTO ADIGE
Km rete ferroviaria	9.600	3.000	157
Km rete stradale	6.300	2.400	186
N° porti	25	9	-
N° aeroporti	19	4	-
N° terminal intermodali	28	5	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

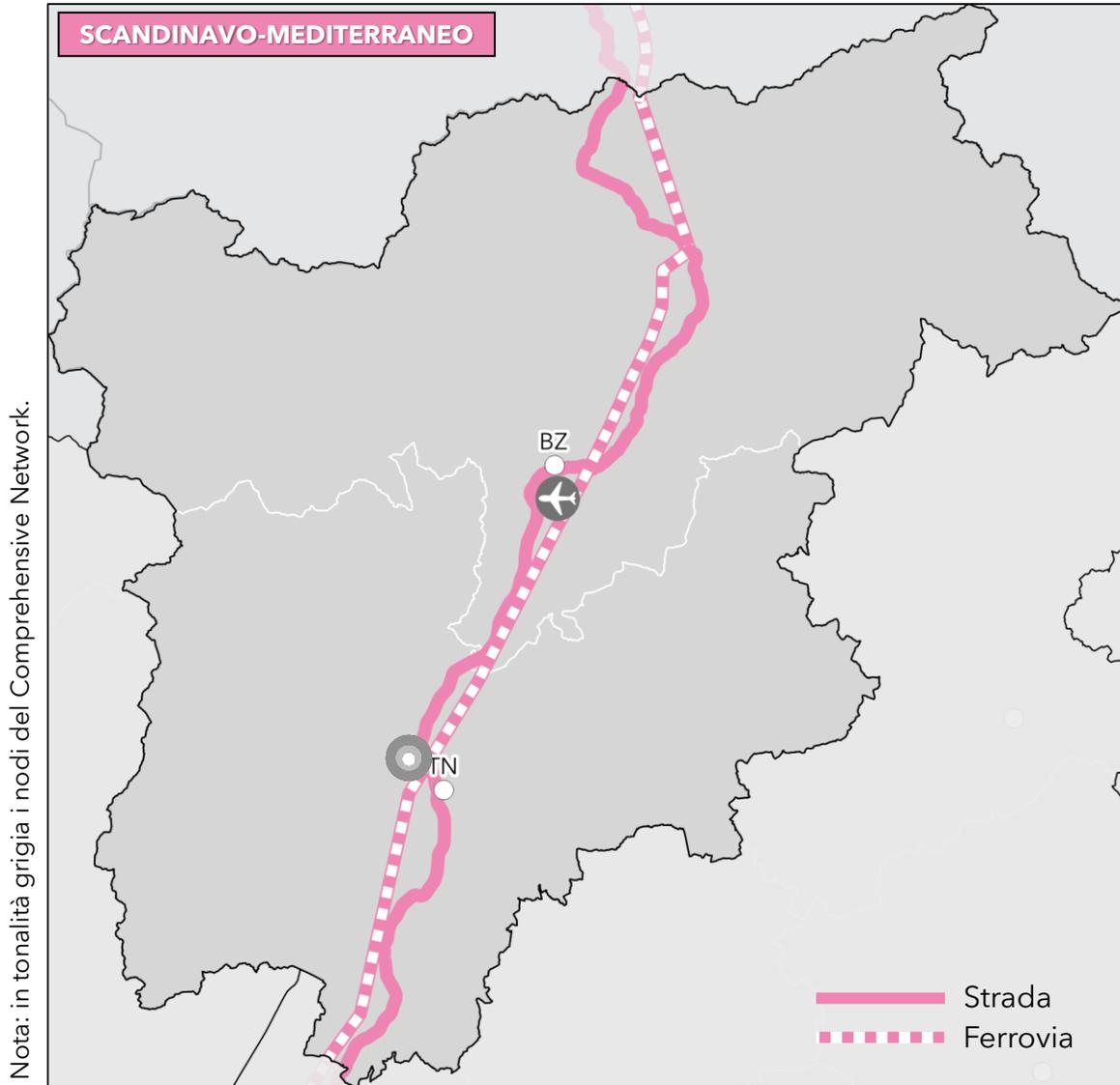
In Italia parte dal **valico del Brennero** e collega **Bolzano, Trento, Verona, Bologna, Ancona, Firenze, Livorno e Roma** con i principali centri urbani del sud, tra cui: Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.

TRENTINO-ALTO ADIGE: nel settore ferroviario, le opere chiave riguardano i lavori di scavo del **Tunnel Base del Brennero** e la **linea Fortezza - Verona** (via di accesso meridionale al tunnel)

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



PRINCIPALI GAP INFRASTRUTTURALI DEL CORE NETWORK RISPETTO AI TARGET 2030



- Alcune sezioni ferroviarie (in particolare le sezioni transfrontaliere, accesso meridionale al Passo del Brennero/Galleria di Base del Brennero), non sono conformi in termini di **velocità di linea** (almeno 100 km/h), **peso assiale** (almeno 22,5 t), **lunghezza dei treni merci** (almeno 740 m), **dotazione ERTMS**
- La velocità di linea di 100 km/h sarà raggiunta dal **nuovo tunnel di base del Brennero** e dalla via d'accesso italiana fino a Ponte Gardena (BZ). Nella tratta **Ponte Gardena-Verona**, tuttavia, il completamento del progetto è previsto **oltre il 2030**
- Tensione elettrica e sistemi di segnalamento diversi nelle **sezioni di confine** richiedono l'impiego di locomotive multi-sistema oppure l'ottimizzazione dei processi di cambio locomotiva
- Nel **trasporto su strada** le principali criticità riguardano: **divieti di transito** tirolesi, l'ubicazione delle stazioni per i **carburanti puliti**, **soluzioni ITS** per informare e dirigere il traffico, **parcheggi sicuri**. Inoltre, non c'è ancora una visione comune tra i paesi o le regioni sulla questione di consentire «camion più lunghi e più pesanti» (per un migliore utilizzo della capacità disponibile, così come minori emissioni per tonnellata trasportata e minori costi).

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

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

FOCUS SULLE PRINCIPALI OPERE FERROVIARIE LUNGO I CORRIDOI TEN-T

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



Brennero-Verona-Bologna

Linea Brennero - Bologna

Tipologia intervento:  (M)

Attivazione: **Oltre 2024**

Accesso sud al Brennero: quadruplicamento Fortezza-Verona

Tipologia intervento:  

Attivazione: **Oltre 2024**

Legenda tipologia intervento



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

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

Le infrastrutture strategiche programmate per il territorio



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

1 Accesso al Brennero

4.926 M € (costo complessivo dell'intervento):

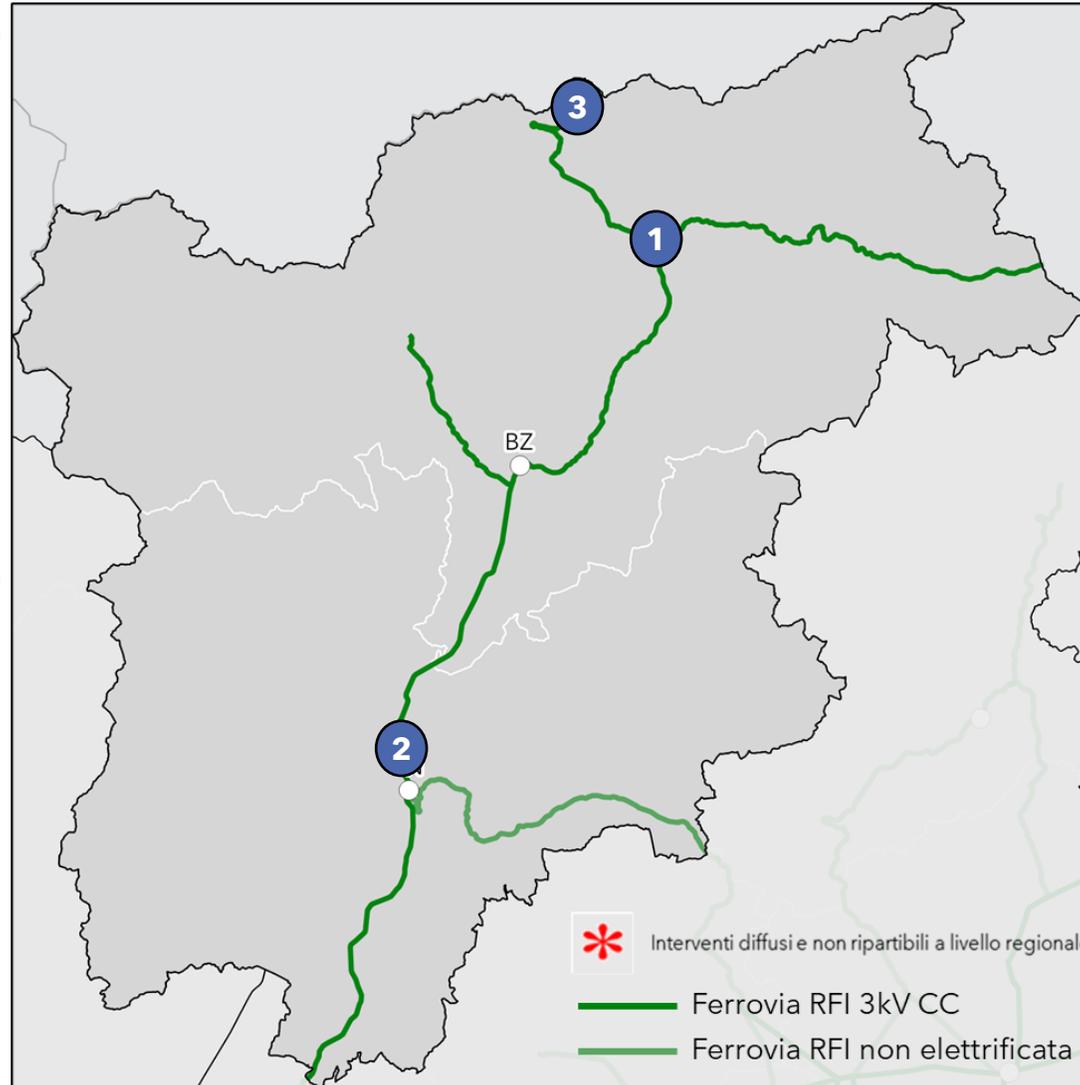
- ACCESSO AL BRENNERO LOTTI 1 E 2 - QUADRUPPLICAMENTO FORTEZZA-PONTE GARDENA E CIRCONVALLAZIONE DI BOLZANO
- Costo intervento: 2.373 M €
- Finanziati: 64%
- Fase: lavori in corso / Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato / progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **2028 / n.d.**



2 Accesso al Brennero

4.926 M € (costo complessivo dell'intervento):

- ACCESSO AL BRENNERO LOTTO 3 CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO E ROVERETO (PROJECT REVIEW)
- Costo intervento: 1.555 M €
- Finanziati: 0%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **2026**



3 Nuovo valico del Brennero - Quota Italia

Costo intervento: 3.648 M €

Finanziati: 82%

Fase: lavori in corso / progettazione definitiva

Fine lavori prevista: **2024 / n.d.**



Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015

Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

PNRR

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

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

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

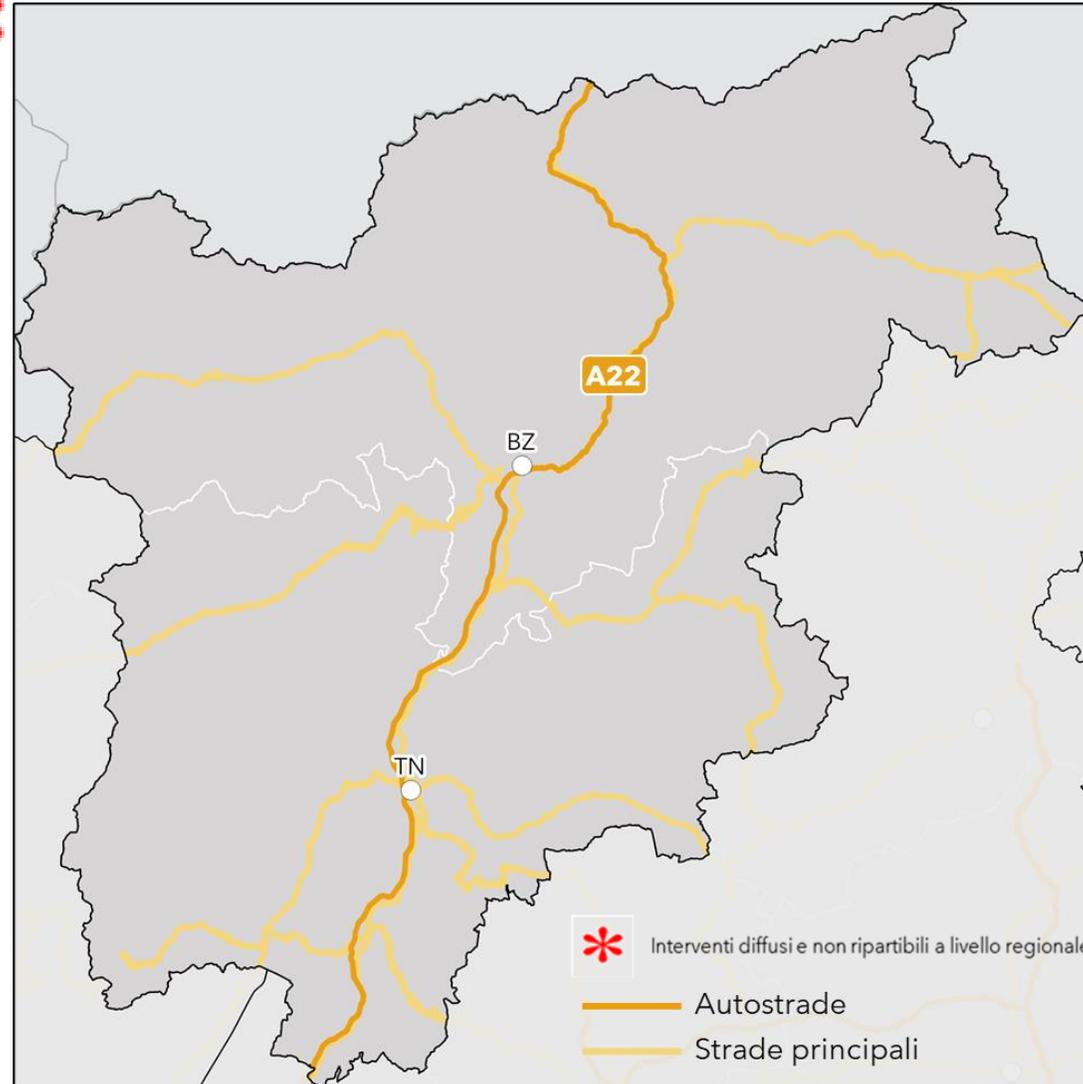
A31 Valdastico Nord

Costo intervento: 1.299 M €

Finanziati: 100%

Stato avanzamento: progettazione definitiva

Completamento: **n.d.**



Autostrada del Brennero A22

1.667 M € (costo complessivo dell'intervento):

- POTENZIAMENTO DELL'AUTOSTRADA A22 TRA BOLZANO SUD E L'INTERCONNESSIONE CON L'AUTOSTRADA A1 VERONA NORD
- Costo intervento: 1.245 M € (costo complessivo dell'intervento)
- 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

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

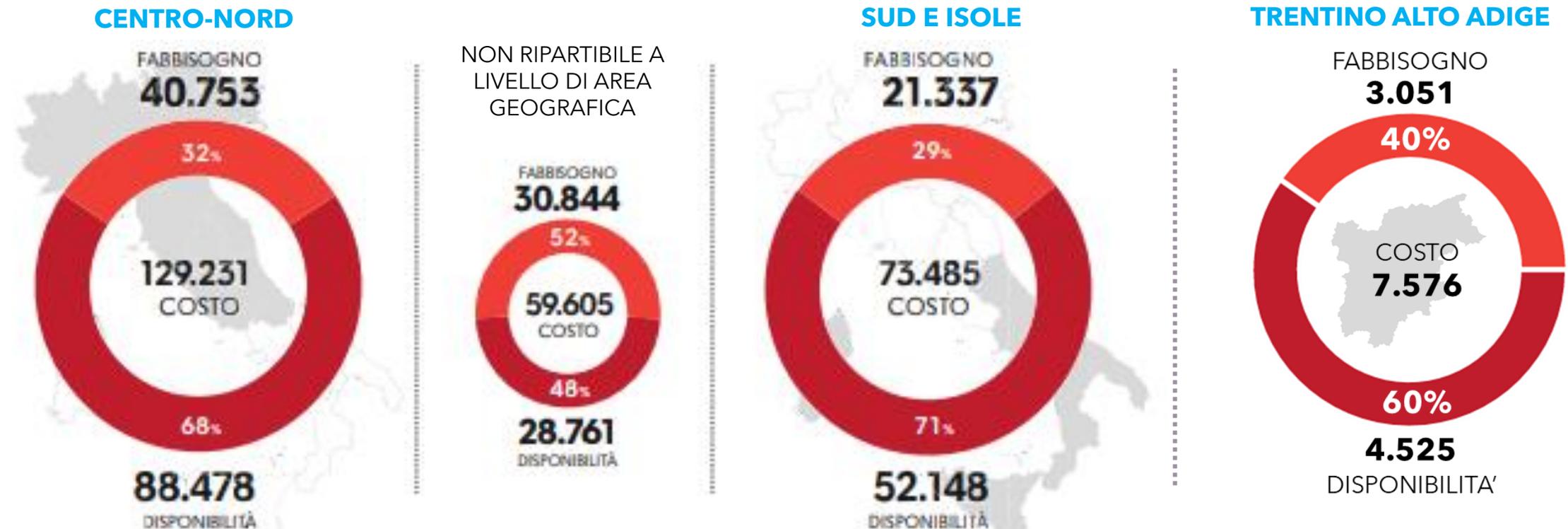
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

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 miliardi di euro (il 52% delle disponibilità nazionali) con un fabbisogno residuo di 40,752 miliardi, includendo nel calcolo eventuali fondi residui. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 68% del costo.

In **Trentino Alto Adige** sono previsti investimenti per 7.576 milioni di euro pari al 6% del Centro-Nord e al 3% 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

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

LINEE AD ALTA VELOCITÀ NEL NORD CHE COLLEGANO ALL'EUROPA

Potenziare i servizi di trasporto su ferro, aumentando il traffico su rotaia, secondo una logica intermodale e stabilendo per le merci connessioni efficaci con il sistema dei porti esistenti. L'investimento consiste nella costruzione di 180 km di infrastruttura ferroviaria ad alta velocità per passeggeri e merci sulle linee Brescia-Verona-Vicenza-Padova, Liguria-Alpi e **Verona Brennero**.

- **Verona - Brennero**
→ 0,9 mld

Gli interventi di interesse regionale si riferiscono a:

- Circonvallazione di Trento 15 km

Verrà realizzata la tangenziale ferroviaria di Trento. Al completamento dell'intero progetto ci sarà un significativo aumento della capacità dei treni in transito sul raccordo del Brennero (target 400 treni /giorno).

Risorse PNRR
sull'intero investimento
Totale
(mln)

8.570



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

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

- Merano-Dev. Estremo
Bolzano
- San Candido-Fortezza

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.

Risorse PNRR
sull'intero investimento
Totale
(mln)

2.970

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

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

POTENZIAMENTO DEI NODI FERROVIARI METROPOLITANI E DEI COLLEGAMENTI NAZIONALI CHIAVE

L'investimento consiste nel miglioramento di 1.280 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).

- Upgrading tecnologico Verona-Brennero

La **linea Verona Brennero** fa parte del corridoio interoperabile Scandinavo-Mediterraneo della Rete TEN-T Core ed il suo upgrade tecnologico rappresenta un intervento propedeutico all'implementazione del programma ERTMS. L'obiettivo di realizzare un unico ACCM con Posto Centrale a Verona che si interfacci con il RBC del futuro ERTMS della Verona-Brennero, rende necessario l'upgrade tecnologico degli apparati di stazione e di linea esistenti e un contestuale rinnovo delle tratte di blocco tradizionali con sistema di blocco elettronico. Verranno realizzati 21 nuovi apparati per la gestione della circolazione.

Risorse PNRR
sull'intero investimento
Totale
(mln)

2.970



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

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

PRINCIPALI INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA TERRITORIALE

1 Elettificazione Trento - Bassano

Costo intervento: 60 M €
 Finanziati: 100%
 Fase: studio di fattibilità
 Attivazione: **oltre 2024**



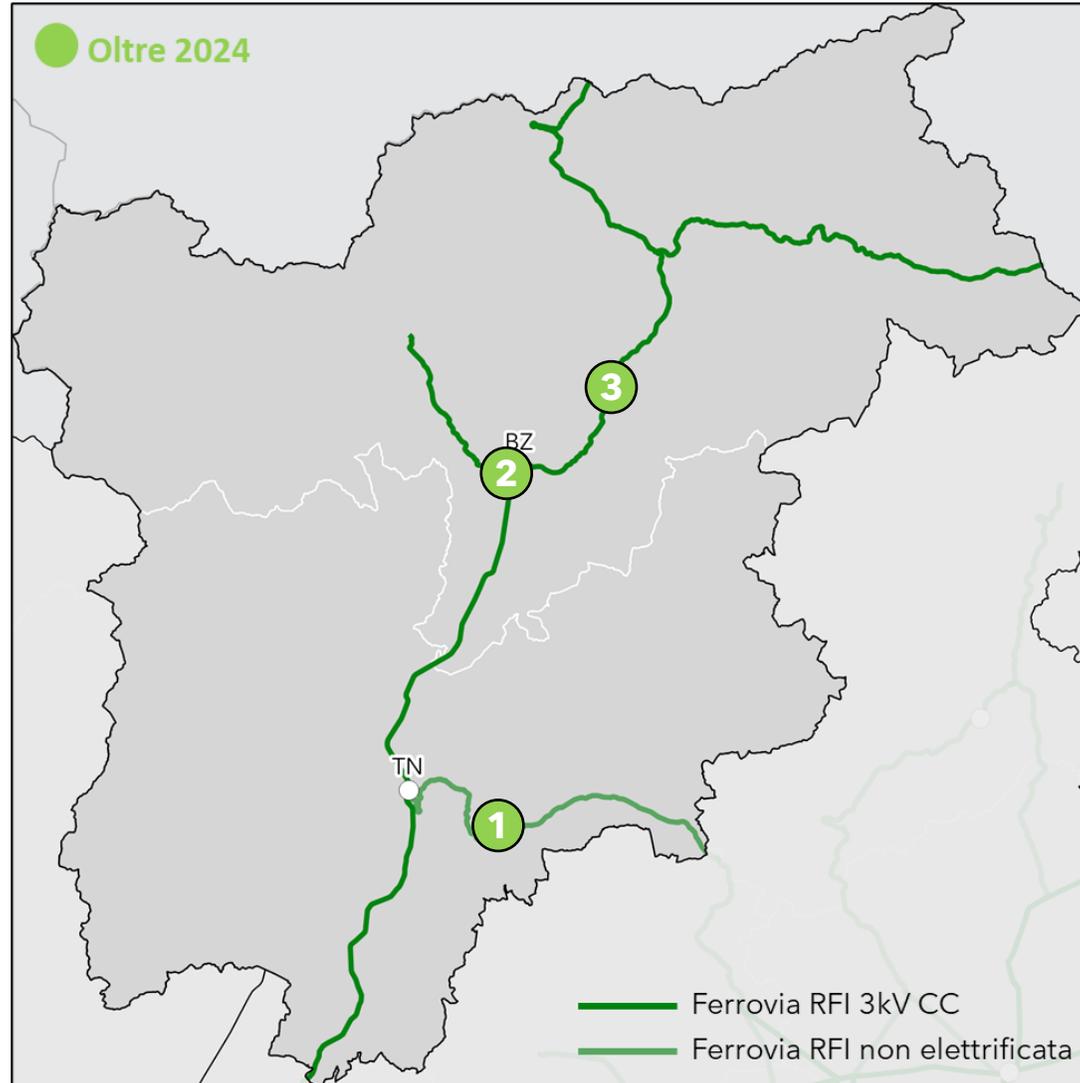
2 Realizzazione della Galleria del Virgolo

Costo intervento: 55 M €
 Finanziati: 100%
 Fase: progettazione preliminare
 Attivazione: **oltre 2024**



3 Variante di Riga

Costo intervento: 150 M €
 Finanziati: 33%
 Fase: progettazione preliminare
 Attivazione: **oltre 2024**



Tipologia intervento



Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione

Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

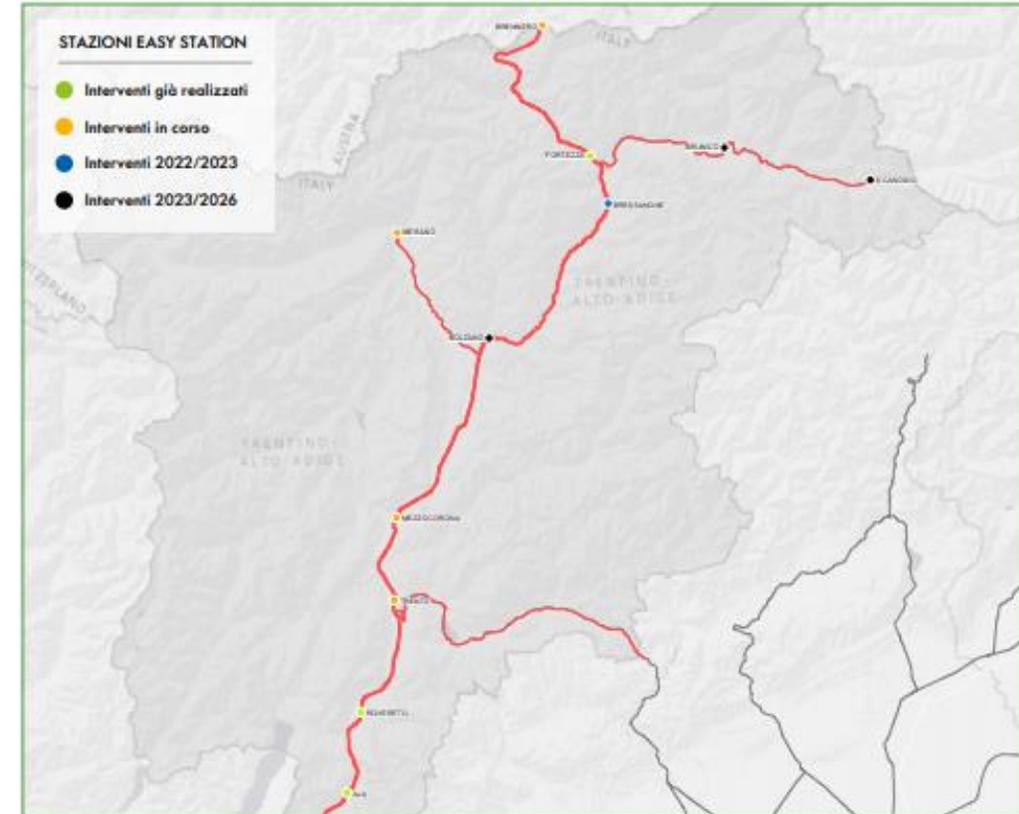
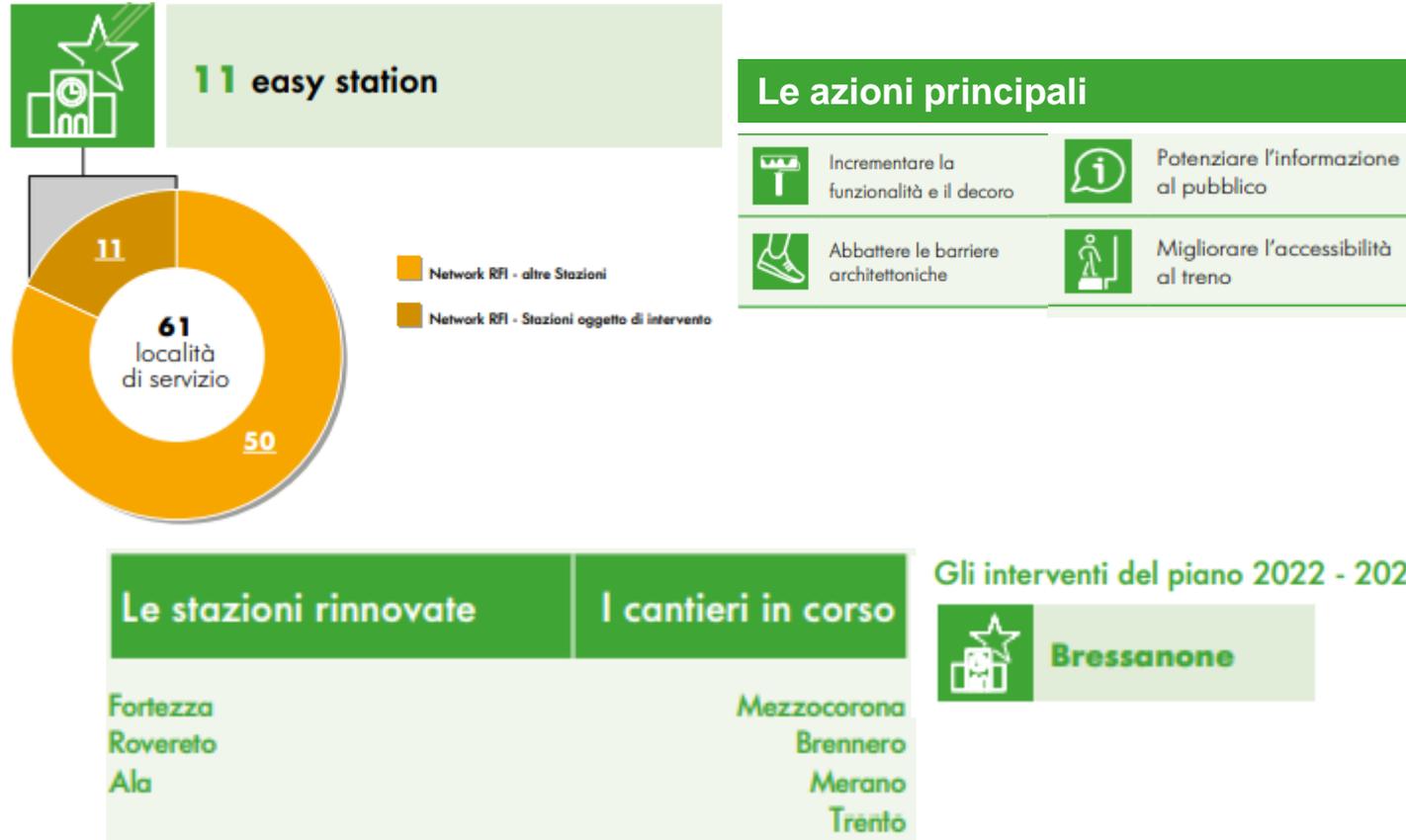


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

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

IL PIANO STAZIONI IN TRENTINO ALTO ADIGE

In **Trentino Alto Adige** sono presenti complessivamente **61** 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 **11 stazioni medio/grandi** presenti sul territorio per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori grazie a uno standard architettonico unico (brand) e funzionale. Nell'ambito degli interventi previsti dal progetto Easy Station, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla normativa europea (STI PMR), coerentemente con la programmazione e con i finanziamenti disponibili.



Fonte: Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

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

