

Focus UMBRIA

**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 dell'Umbria** 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** dell'Umbria 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 quello edizione speciale PNRR di agosto 2021 di RFI, nonché, per ultimi, il *PNRR* e le schede di lettura aggiornate a luglio 2021, ed il DM 330 del 1° settembre 2021 relativo agli interventi in ambito portuale che individuano le infrastrutture prioritarie per il territorio e le risorse a disposizione.

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

Mappatura del tessuto economico e delle principali filieri produttive

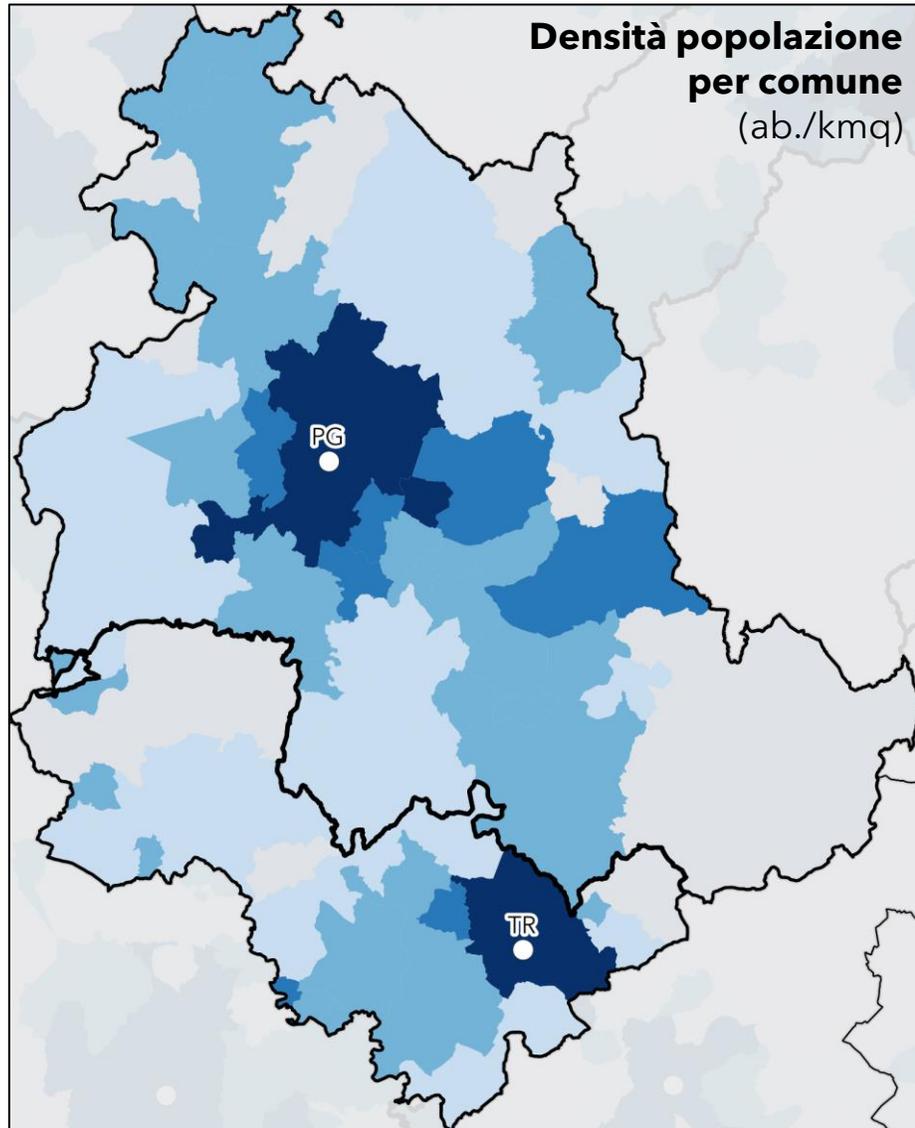


UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

INQUADRAMENTO DEMOGRAFICO



La regione Umbria ha un'estensione di 8.464 kmq e conta poco più di 865 mila abitanti (7,4% della macroarea del Centro).

Il territorio è suddiviso in 92 comuni distribuiti in 2 province: Perugia e Terni.

Il 74% della popolazione si concentra nella provincia di Perugia.

Provincia	Popolazione 2020	% pop. Umbria	N° comuni	Densità pop. ab./kmq
PERUGIA	643.311	74%	59	101,5
TERNI	221.702	26%	33	104,2
UMBRIA	865.013	100%	92	102,2
CENTRO	11.755.548	-	970	202,5

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

Variabile	Anno	Valore assoluto	Var. % anno precedente
PIL (M€)	2019	23.145	1,34%
Quota su PIL Italia	2019	1,3%	
PIL pro capite (€)	2019	26.238	1,55%
Imprese attive	2020	79.906	0,15%
Imprese artigiane	2020	20.264	-0,48%
Iscritte	2020	4.110	4,36%
Cessate	2020	3.992	4,23%
Export (M€)	2020	3.762	-12,8%
% export su PIL	-	16,3%	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, Movimprese, 2020

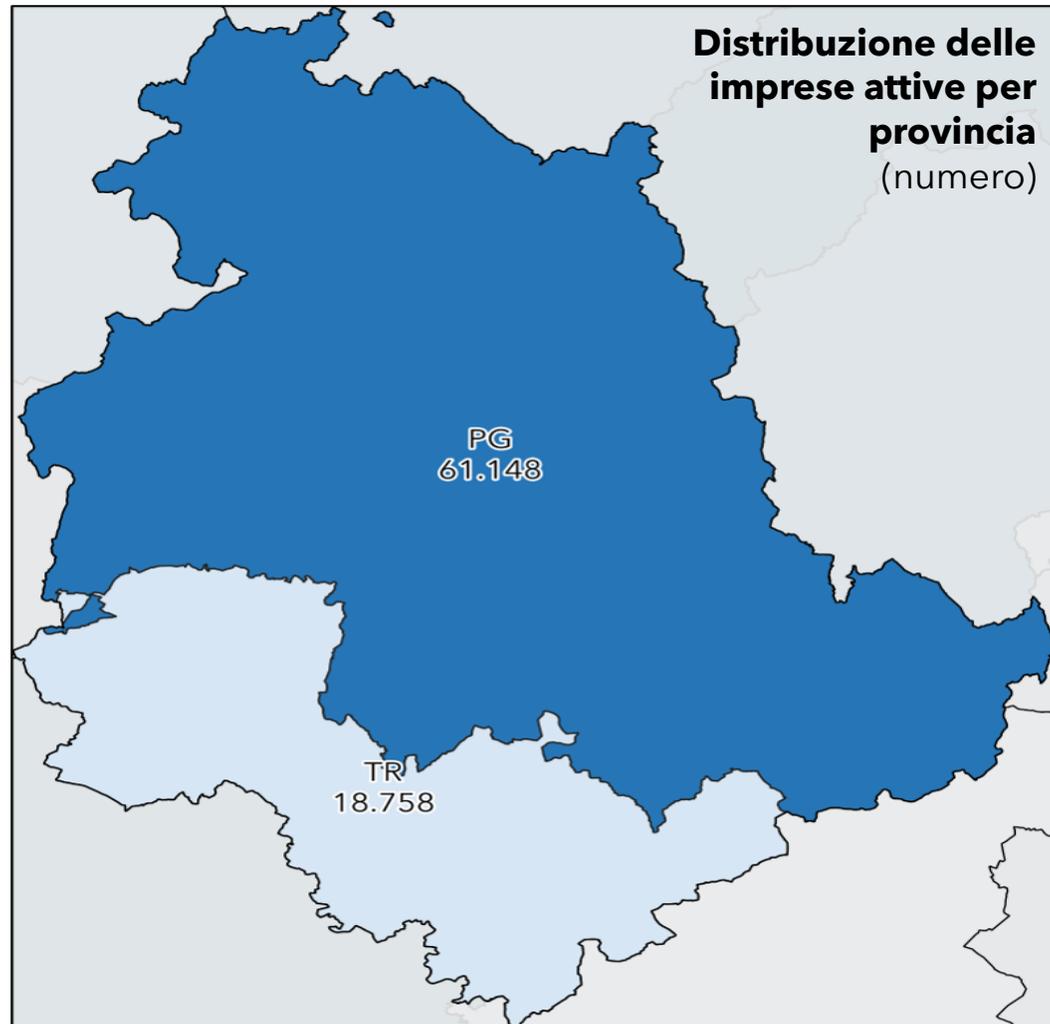
L'Umbria è caratterizzata da uno stretto legame tra tradizione - cultura, qualità dell'ambiente, centri storici, arte del vivere, beni culturali, spiritualità - e innovazione d'impresa,

Nel 2020 la diffusione dell'epidemia Covid-19 ha prodotto un **arretramento dell'economia regionale** che si traduce in una **diminuzione del Pil dell'8,5%**, a fronte del -8,9% a livello nazionale, ponendosi così settima tra le regioni italiane ordinate per intensità di recessione.

Si evidenziano le debolezze strutturali dell'economia umbra, la bassa produttività e la scarsa propensione a innovare: gli investimenti sono in Umbria l'1 per cento del Pil, in Italia l'1,4. Si registra anche una ridotta **internazionalizzazione**: dal 2009 al 2019 è cresciuta del 40 per cento in termini reali, risultato migliore perfino del livello nazionale, ma a esportare sono solo poche imprese, che lo fanno molto bene. Inoltre il rapporto export-Pil nel 2019 risulta molto basso, il 18,9 per cento, a fronte del 26,4 dell'Italia. La **digitalizzazione** è un fattore indispensabile per sostenere innovazione e competitività del sistema produttivo e per promuovere competenze e inclusione sociale della popolazione.

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

LE IMPRESE ATTIVE



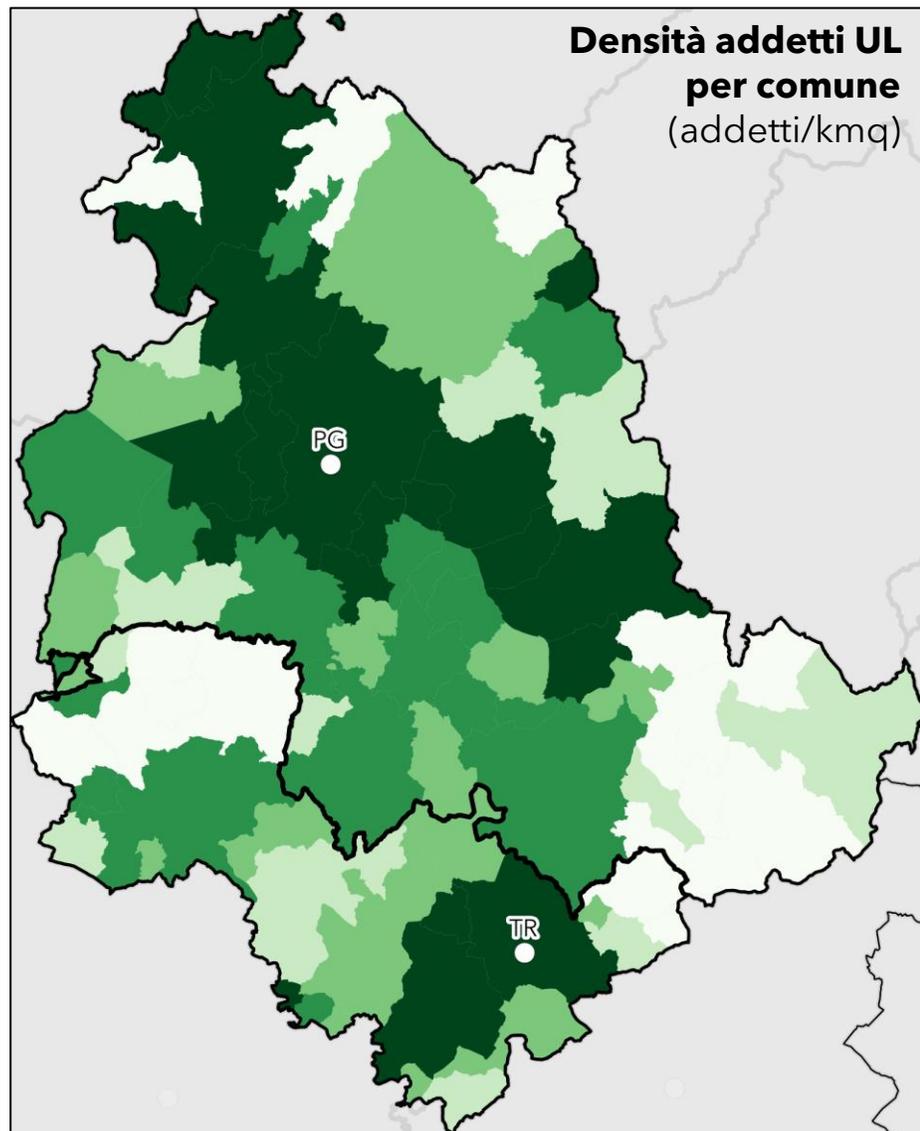
Il totale delle imprese attive in Umbria è di 79.906 unità, la maggior parte delle quali ha sede nella provincia di Perugia. L'incidenza delle imprese artigiane sul totale regionale è il 25%. Il tessuto produttivo è caratterizzato da aziende di piccola e media dimensione.

Provincia	Imprese attive	Imprese artigiane	Imprese/100 ab.	Impres e/ kmq
PERUGIA	61.148	15.687	9,5	9,6
TERNI	18.758	4.577	8,5	8,8
UMBRIA	79.906	20.264	9,2	9,4
CENTRO	1.078.843	261.076	9,2	18,6

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Movimprese, 2020

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

ADDETTI E UNITÀ LOCALI



La regione Umbria conta circa 98.400 Unità Locali e 263.600 addetti (6,8% del Centro). Quasi il 76% delle Unità Locali si concentra nella provincia di Perugia.

A livello dimensionale, il 90% delle Unità Locali sono micro (0-9 addetti) e il 7% piccole (10-49 addetti).

Provincia	UL IV° 2020	% UL Umbria	Addetti UL	Addetti UL/kmq
PERUGIA	74.687	75,9%	202.824	32,0
TERNI	23.696	24,1%	60.771	28,6
UMBRIA	98.383	100%	263.595	31,1
CENTRO	1.331.305	-	3.885.113	66,9

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

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

IL COMMERCIO ESTERO

Nel 2020 l'Umbria ha registrato un valore del commercio estero di 6,2 miliardi di euro, di cui i due terzi con origine/destinazione l'Ue. Il saldo commerciale è positivo per circa 1,3 miliardi anche se rispetto all'anno precedente la differenza è di 178 milioni in meno. L'export ha registrato una differenza rispetto all'anno precedente del -12,8%, superiore alla media nazionale che si attesta al -9,7%. Tra i settori maggiormente esposti alla crisi figurano anche i primi 4 settori su cui si concentrano due terzi delle esportazioni dell'Umbria (**tessile-abbigliamento, alimentari e bevande, metallurgia, meccanica**). Solo nella cartotecnica e nella chimica l'export ha registrato un aumento di modesta entità.

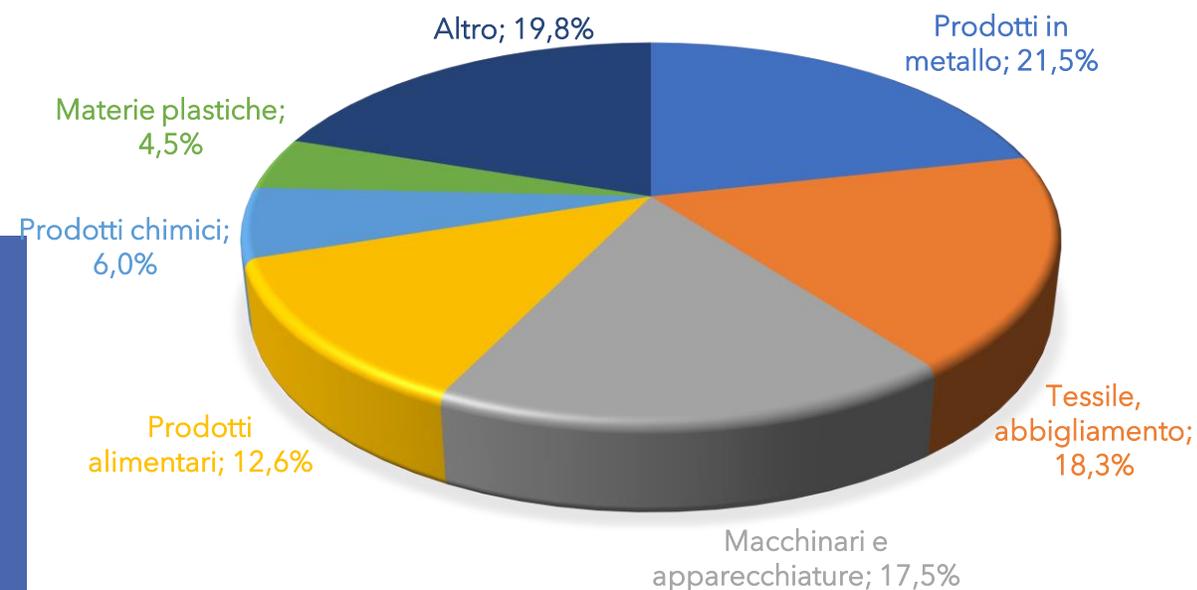
Anno	MONDO			Unione europea 28		
	import	export	Totale	import	export	totale
2020	2.479	3.762	6.241	1.673	2.431	4.105
2019	2.854	4.315	7.170	1.909	2.822	4.731
var 20/19	-13,2%	-12,8%	-13,0%	-12,3%	-13,9%	-13,2%

**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

Buona parte dell'export manifatturiero umbro si rivolge ai **paesi UE28**, mentre è diminuito dell'11,6% in quelli extra UE. Crescono le esportazioni in **Russia**, trainate dal comparto del **l'abbigliamento di lusso**. Il settore del turismo ha subito molte perdite, con una variazione percentuale rispetto al 2019 del -53.1% negli arrivi e -48.4% nelle presenze.

IL COMMERCIO ESTERO: FOCUS SULL'EXPORT



Nel 2020, i **prodotti in metallo** hanno rappresentato il 21,5% delle esportazioni umbre, seguiti dal **tessile - abbigliamento** (18,3%) e dai **macchinari e apparecchiature** (17,5%).

A livello territoriale il distretto della maglieria di Perugia si è distinta, a fine 2020, tra i distretti italiani per incidenza sulle esportazioni del comparto.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, anno 2020

Modo di trasporto (export)

	58,9% (92,9% vs Ue)
	0,5% (0,5% vs Ue)
	26,5% (5,5% vs Ue)
	13,5% (0,1% vs Ue)
Altro	0,5% (1,0% vs Ue)

Destinazioni principali (2020)

	Germania 677 M€
	USA 370 M€
	Francia 353 M€
	Romania 179 M€
	UK 172 M€

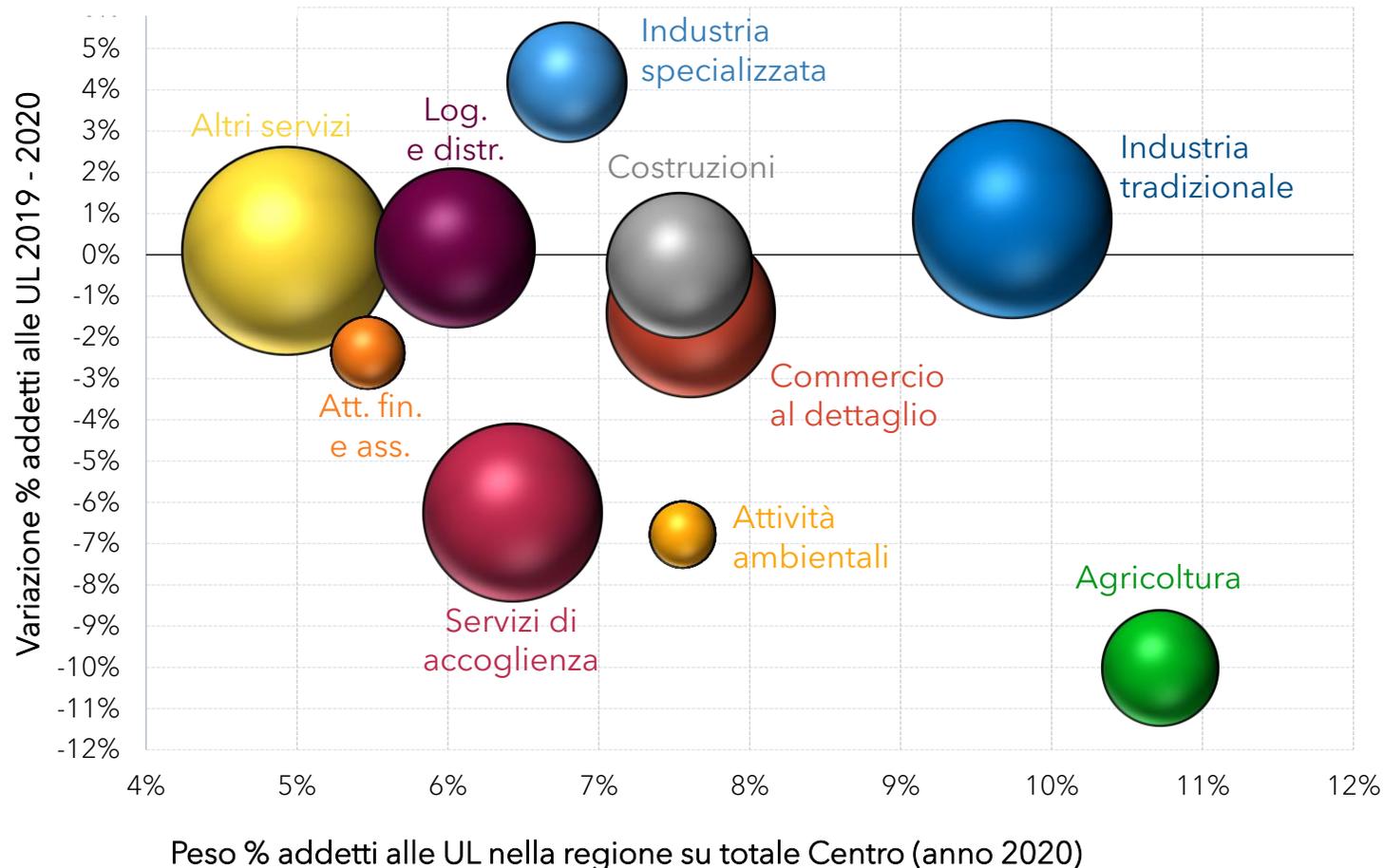
La modalità maggiormente utilizzata per le esportazioni è il **trasporto su strada** con il 58,9% che sale fino al 92,9% nell'ambito dell'Ue. Nell'export complessivo è rilevante anche la quota della **modalità marittima** pari al 26,5% e dell'**aereo** (13,5%).

La **Germania** è il primo partner commerciale con il 18%, seguono, tra le prime 5 destinazioni, **Francia** (9,8%), **USA** (9,4%), **Romania** (4,8%) e **Regno Unito** (4,6%).

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

I SETTORI PRODUTTIVI NELL'UMBRIA RISPETTO AL CENTRO

UMBRIA



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

Nell'Umbria il settore dell'**agricoltura** (attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura) occupa il **10,7% degli addetti nelle unità locali dello stesso settore presenti nel Centro Italia**. Segue il settore dell'**industria tradizionale** (agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.) con un peso del **9,7%** nella macroarea.

Nel 2020, quasi tutti i settori hanno subito una flessione del numero di addetti, in particolare: agricoltura **-10,0%**, attività ambientali **-6,8%**, servizi di accoglienza **-6,2%**, attività finanziarie e assicurative, **-2,4%**.

Il settore che è cresciuto in misura più significativa è l'industria specializzata, **+4,2%**.

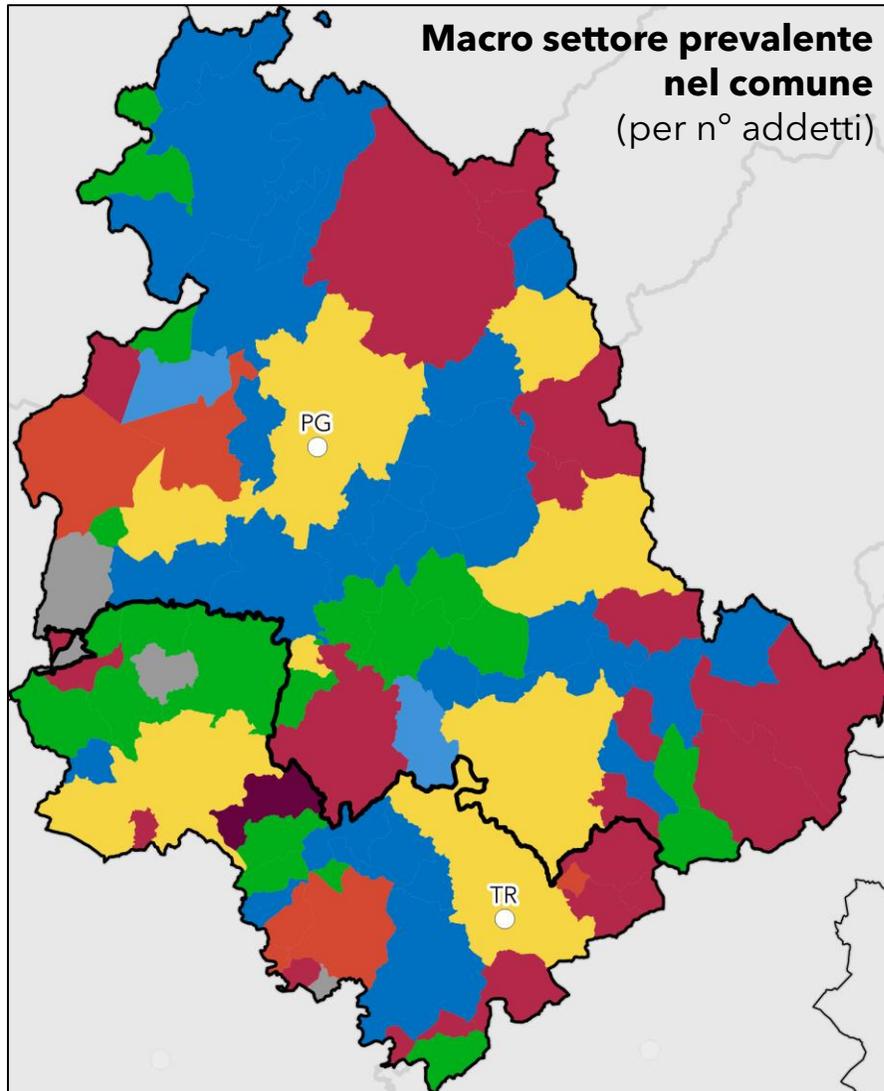
Il numero di addetti negli altri 5 settori si è mantenuto pressochè stabile con variazioni tra -1,4% (commercio al dettaglio) e +0,9% (industria tradizionale).

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 NELL'UMBRIA (DISTRIBUZIONE ADDETTI PER PROVINCIA)

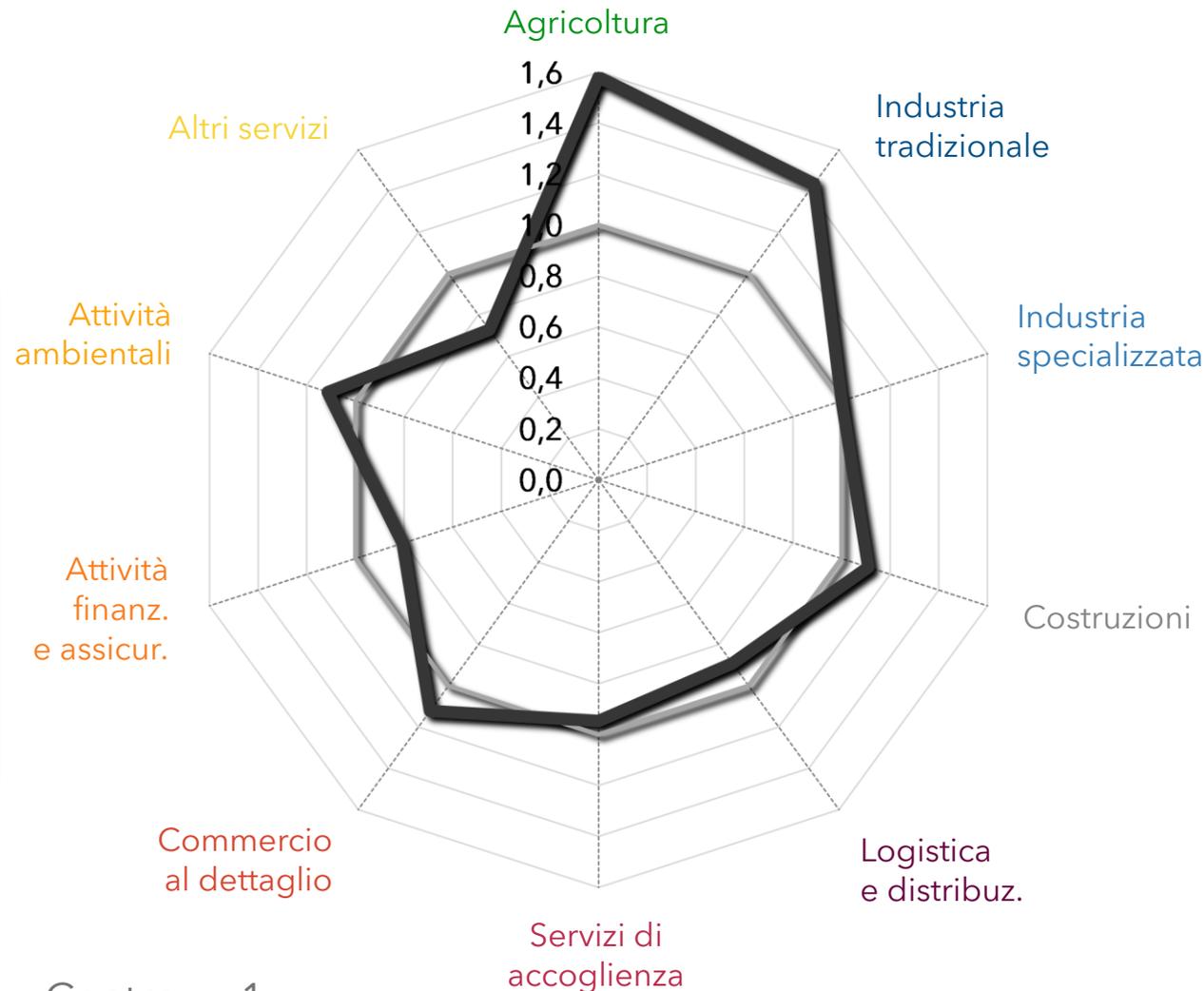
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020



MACRO SETTORE	PESO %	PG	TR	UMBRIA
AGRICOLTURA Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura	5,9%	80,8%	19,2%	100%
INDUSTRIA TRADIZIONALE Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.	17,3%	79,1%	20,9%	100%
INDUSTRIA SPECIALIZZATA Chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.	6,3%	85,2%	14,8%	100%
COSTRUZIONI Edilizia, servizi di ingegneria	9,3%	75,0%	25,0%	100%
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE Attività di trasporto e magazzinaggio	11,2%	78,4%	21,6%	100%
SERVIZI DI ACCOGLIENZA Servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.	14,0%	77,0%	23,0%	100%
COMMERCIO AL DETTAGLIO Vendita di beni al dettaglio escluso veicoli	12,5%	75,8%	24,2%	100%
ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE Banche e assicurazione	2,4%	76,6%	23,4%	100%
ATTIVITÀ AMBIENTALI Attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia	2,0%	59,2%	40,8%	100%
ALTRI SERVIZI Attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi	19,1%	73,7%	26,3%	100%
TOTALE	100%	76,9%	23,1%	100%

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

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA DELL'UMBRIA



Centro = 1

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

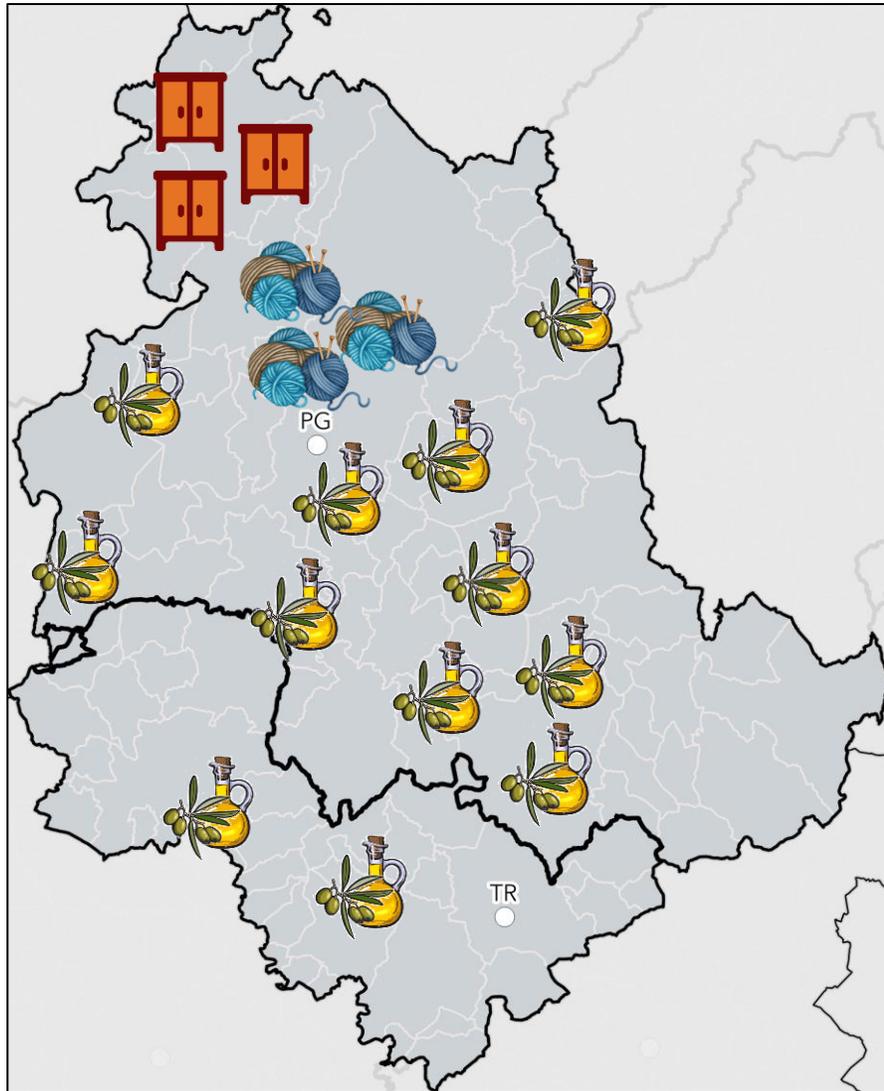
L'**indice di specializzazione** è stato calcolato confrontando le percentuali regionali di addetti nelle singole attività economiche alle percentuali globali nella macroarea del Centro. Un valore superiore a 1 segnala la presenza di un'attività specifica e la relativa specializzazione del territorio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

L'analisi evidenzia ulteriormente una struttura produttiva fortemente sbilanciata verso due settori:

- **agricoltura** (produzioni locali d'eccellenza esportate nel mondo, come il tartufo nero di Norcia e di Spoleto, vini DOC e DOCG nei colli del Trasimeno e coltivazione dell'olivo)
- **industria tradizionale** (gruppi metalmeccanici, siderurgici e chimici, soprattutto nella zona di Terni, mentre la zona di Perugia è famosa per le produzioni artigianali, in particolare nei comparti dell'alimentare, della maglieria e del mobile).

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

I DISTRETTI INDUSTRIALI NELL'UMBRIA



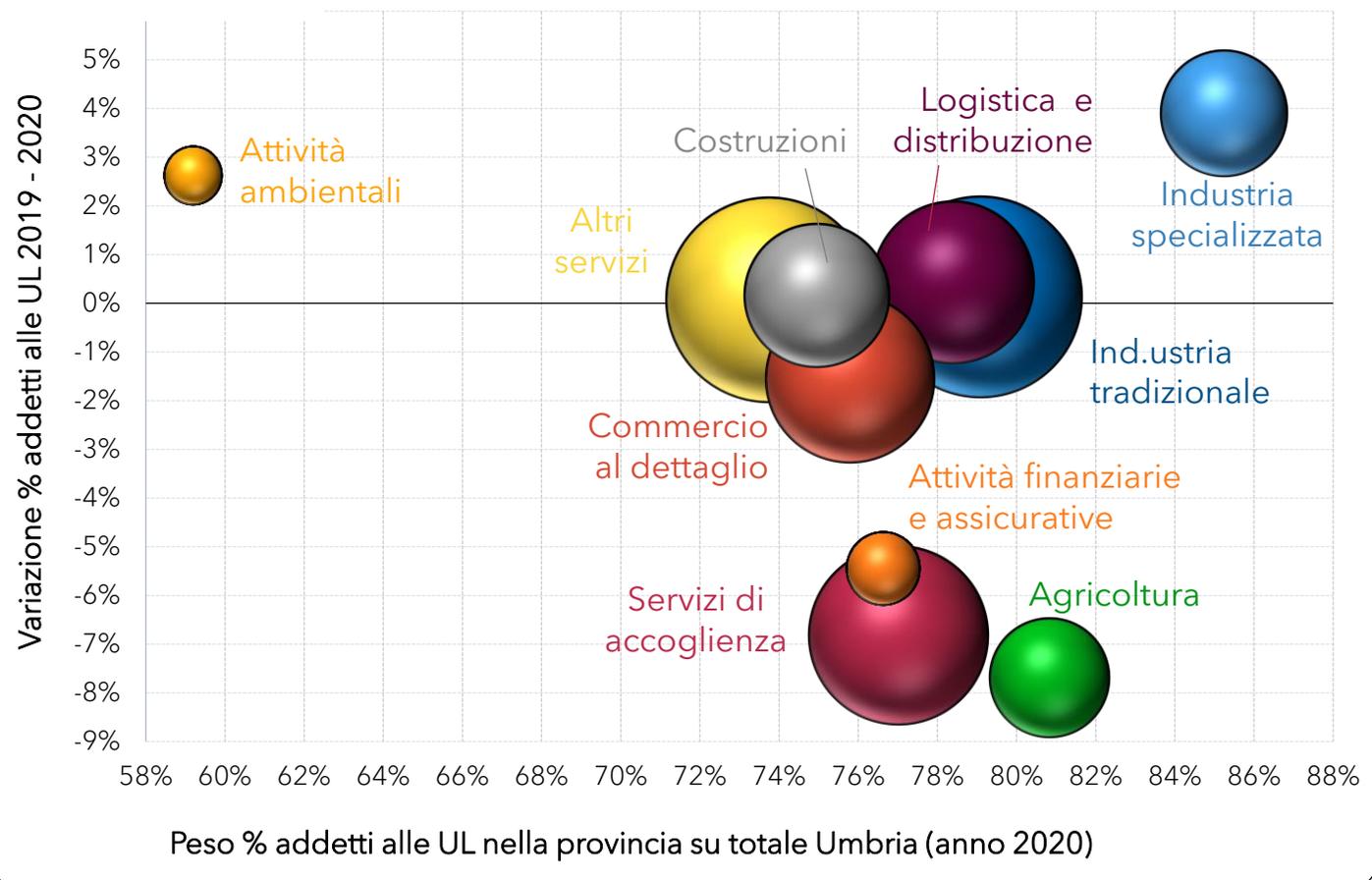
DISTRETTO	PROVINCIA
 Maglieria e abbigliamento di Perugia	PG
 Olio umbro	PG, TR
 Mobile dell'Alta Valle del Tevere	PG

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

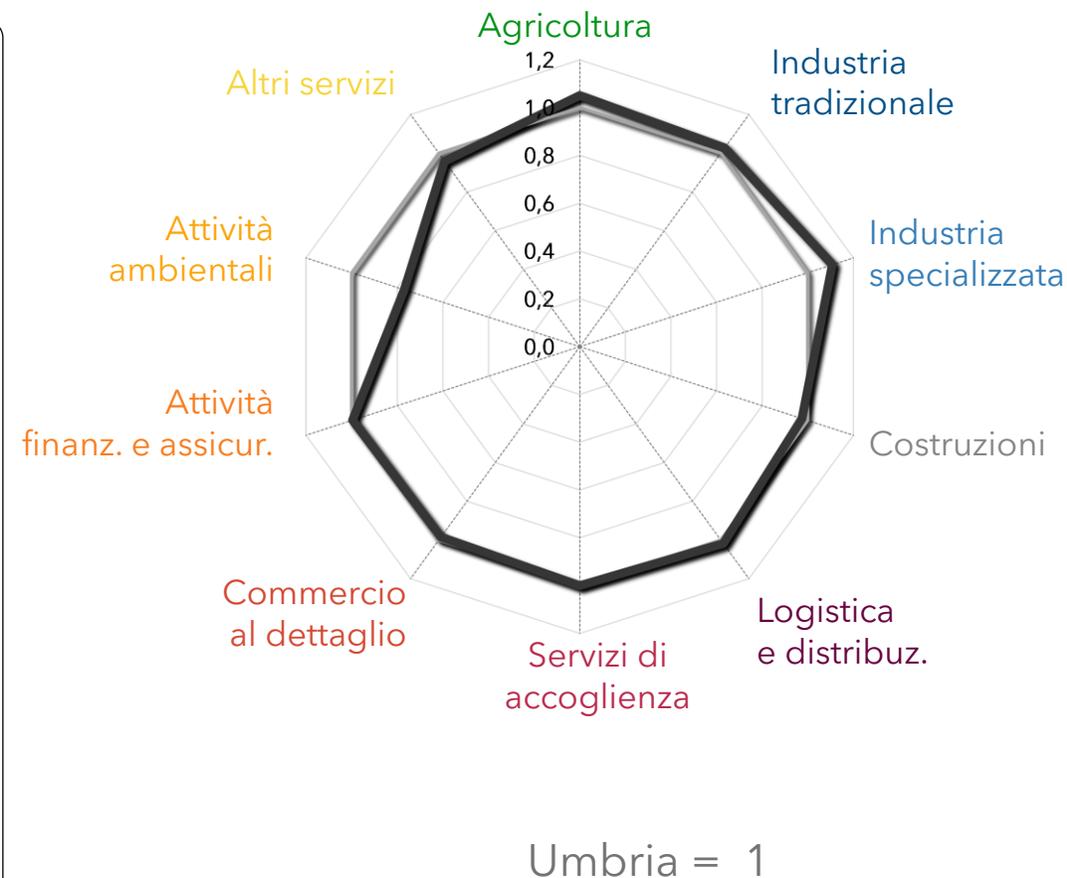
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE

PERUGIA



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



3 distretti presenti

Maglieria e abbigliamento di Perugia

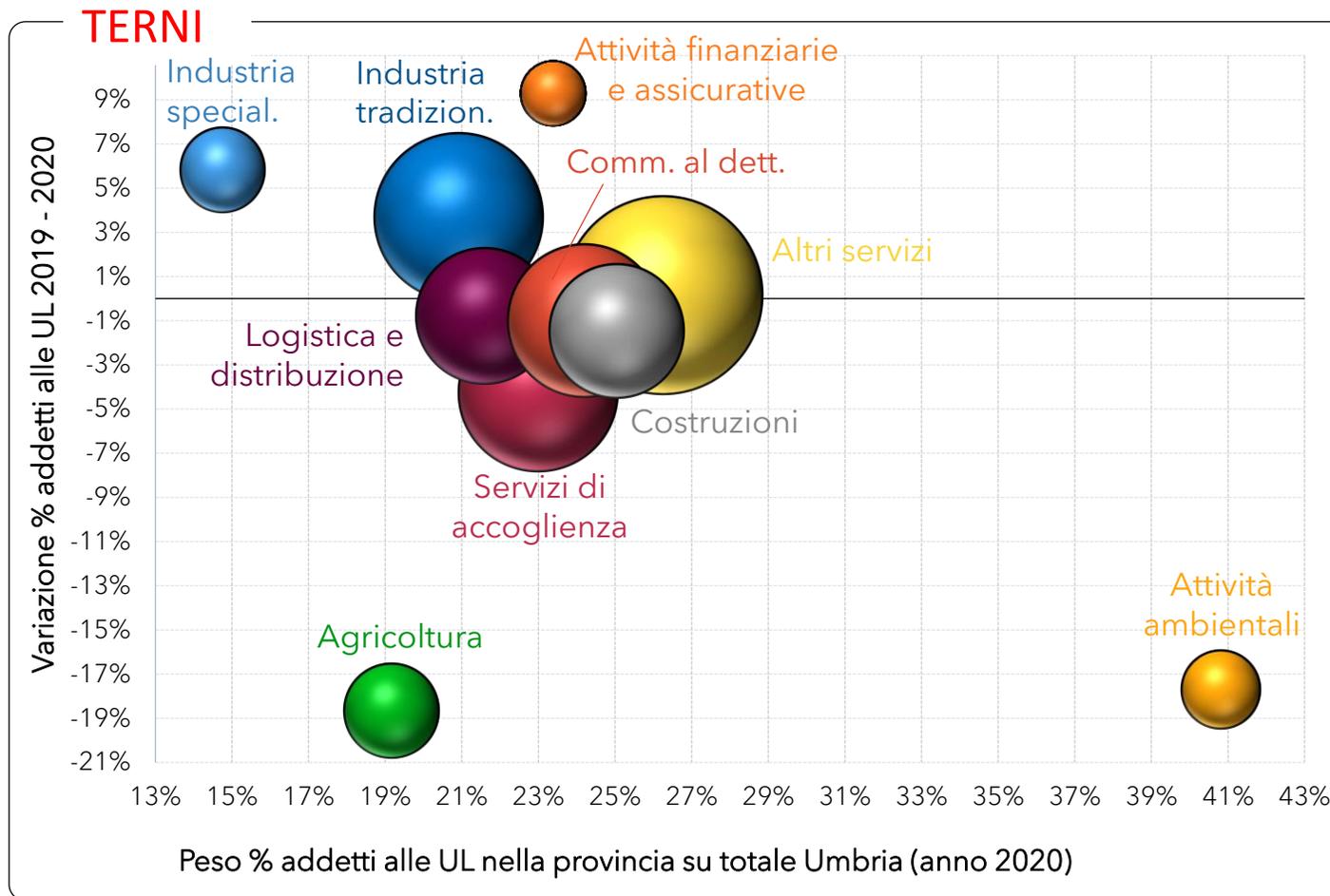
Olio Umbro

Mobile dell'alta Valle del Tevere

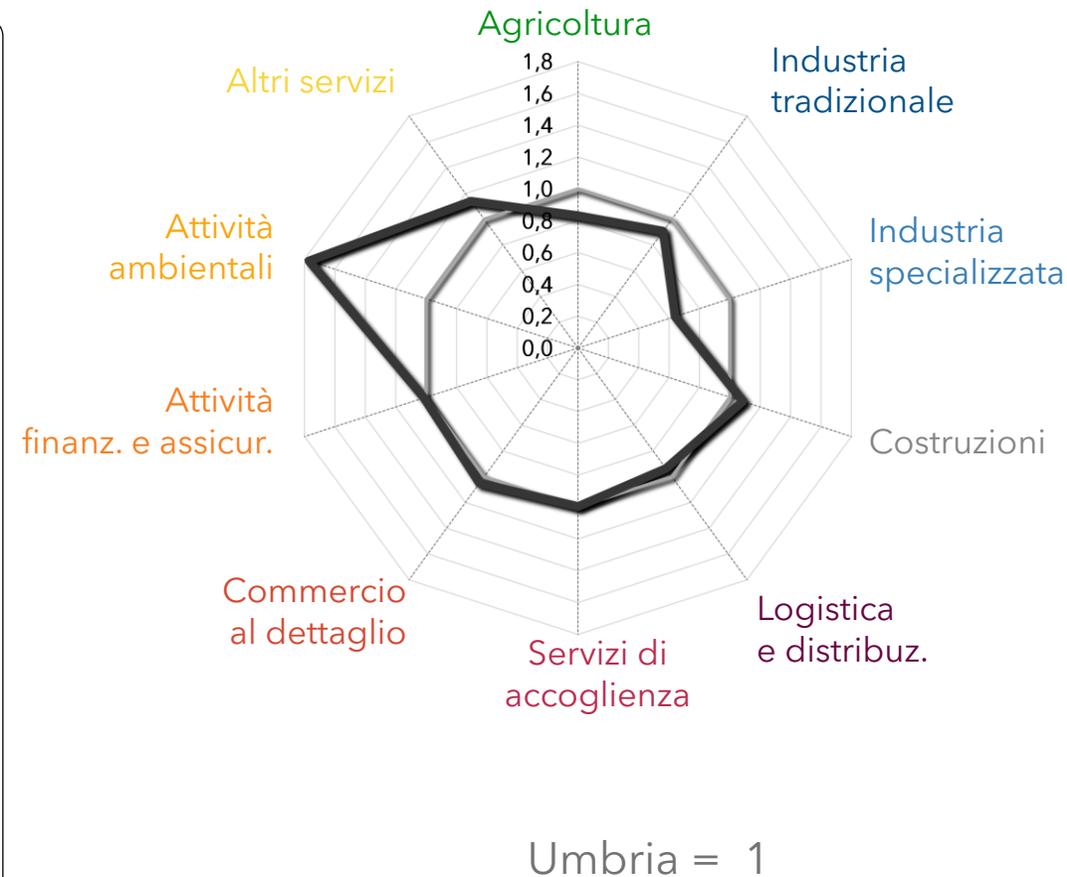
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

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.



1 distretto presente

Olio Umbro

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 dell'Umbria



UNIONCAMERE



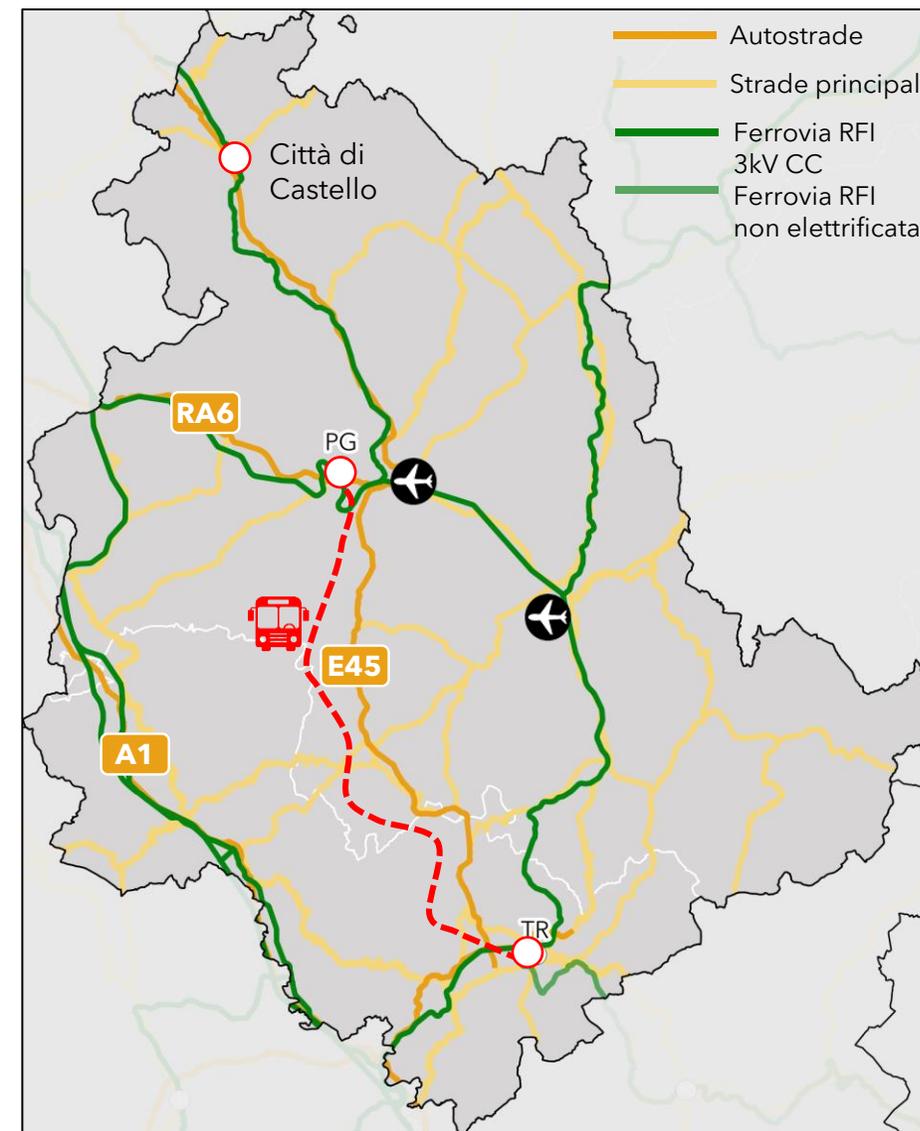
UNIONTRASPORTI

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ATTUALE

- **4.260 Km di rete stradale** di cui il 2% di categoria autostradale e il 19% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas.
- **376 Km di rete ferroviaria RFI**, di cui il 94% elettrificata (3kV CC) e il 52% a doppio binario. La tratta Città di Castello - Perugia Ponte San Giovanni, affidata a RFI ma di proprietà regionale, è l'unica tratta attiva della Ferrovia Centrale Umbra (FCU), che unisce Terni a Sansepolcro (AR), mentre nella **tratta Perugia-Terni** è attivo un **servizio autobus**.
- **2 aeroporti: Perugia** (aeroporto Internazionale dell'Umbria - Perugia «San Francesco d'Assisi»), in località Sant'Egidio, a 12 km di distanza dai centri di Perugia e Assisi, 219.183 passeggeri nel 2019, **Foligno** (funzione integrativa allo scalo di Perugia, protezione civile, turismo aereo/scuola di volo attraverso l'aeroclub, supporto logistico alle imprese aeronautiche)

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

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



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

INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

Scala territoriale: PROVINCIA* Anno di riferimento: 2019

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

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

4 SETTORI TEMATICI PER OGNI TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURA



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

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

INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

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

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

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

¹ Sono stati considerati 24 porti marittimi, 35 aeroporti e 24 interporti sul territorio nazionale. Per quanto riguarda la valutazione delle infrastrutture portuali, non vengono riportati i risultati di dettaglio dell'Umbria, in quanto i due capoluoghi provinciali non beneficiano della presenza di un porto commerciale che sia 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

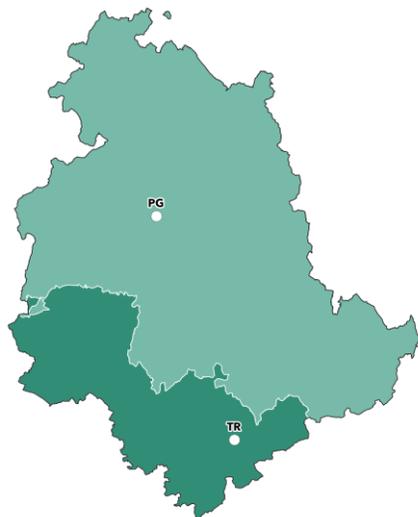
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



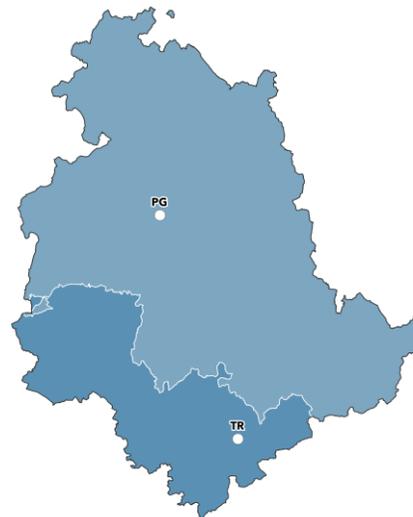
INFRASTRUTTURE STRADALI

CONTESTO	
TR	51,0
PG	42,2



CENTRO	
Max	
RM	85,5
Min	
RI	21,5

FUNZIONALITÀ	
TR	70,0
PG	66,3



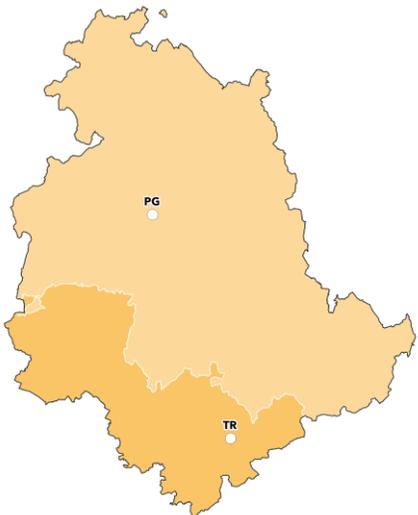
CENTRO	
Max	
RM	80,6
Min	
PO	58,3

SINTESI	
TR	47,9
PG	41,8



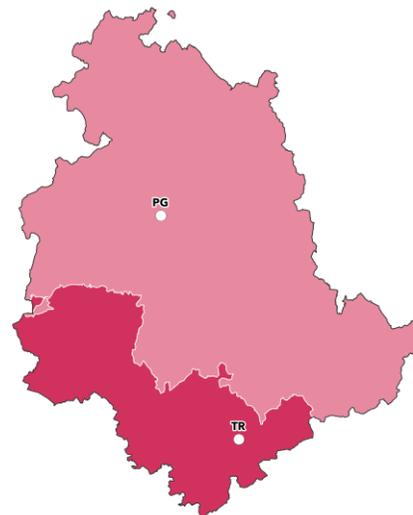
CENTRO	
Max	
RM	61,3
Min	
PO	32,3

DOTAZIONE	
TR	25,5
PG	22,2

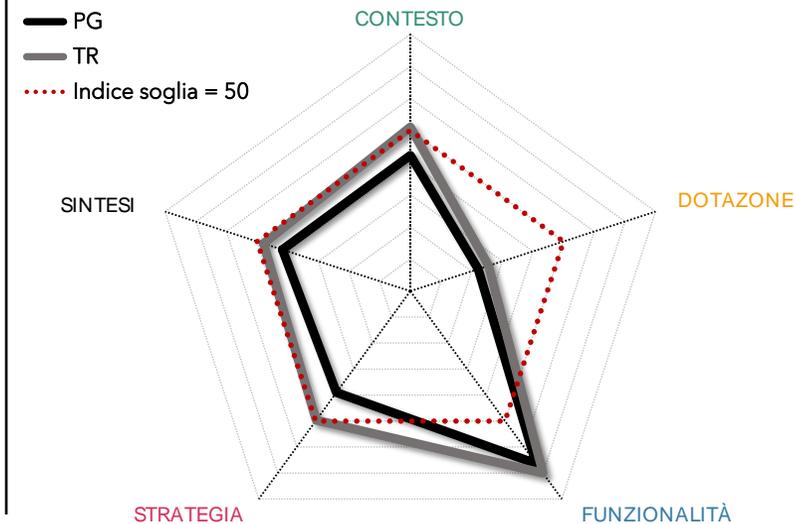


CENTRO	
Max	
FR	54,6
Min	
PO	7,5

STRATEGIA	
TR	49,7
PG	39,0



CENTRO	
Max	
LI	51,6
Min	
MC	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

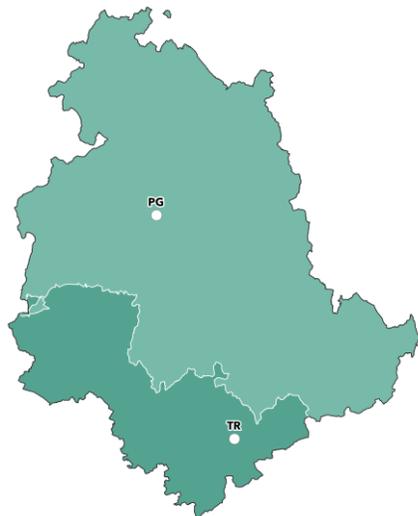


LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT

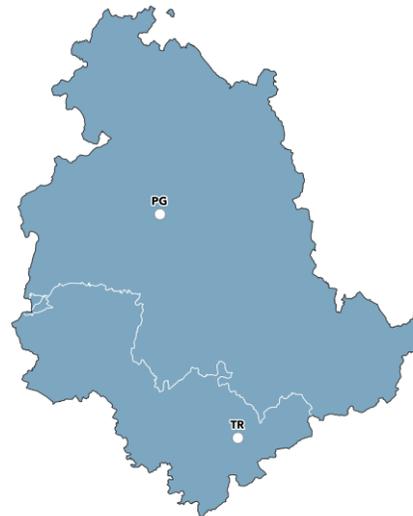


INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

CONTESTO	
TR	31,6
PG	22,9



FUNZIONALITÀ	
TR	55,1
PG	52,3



SINTESI	
TR	43,7
PG	35,8

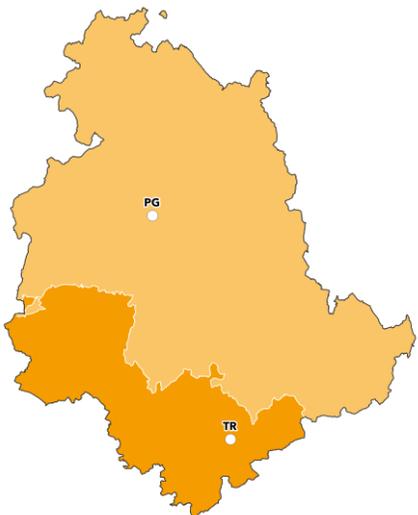


CENTRO	
Max	
RM	81,5
Min	
MS	7,5

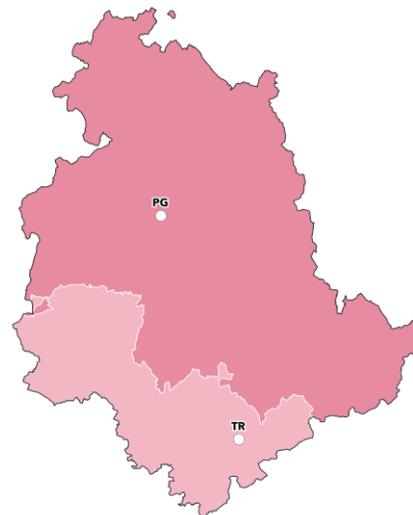
CENTRO	
Max	
RM	89,2
Min	
RI	13,4

CENTRO	
Max	
RM	66,7
Min	
RI	17,1

DOTAZIONE	
TR	53,3
PG	34,6

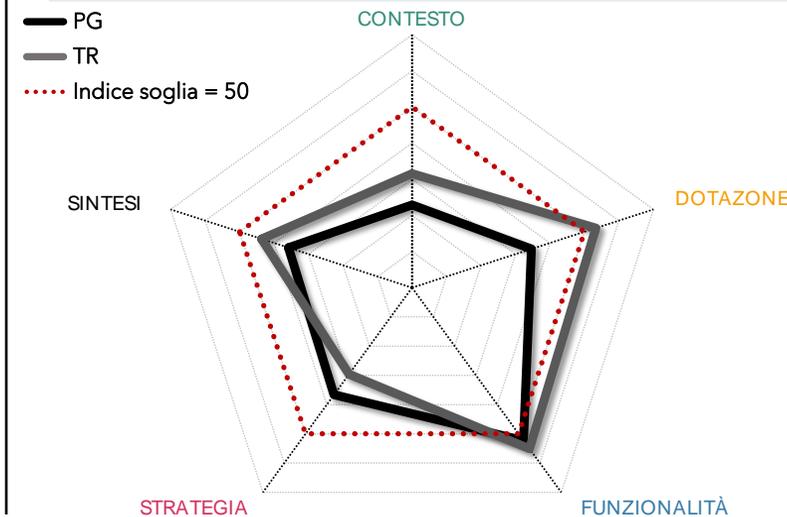


STRATEGIA	
PG	36,6
TR	29,6



CENTRO	
Max	
AR	58,7
Min	
MC	12,4

CENTRO	
Max	
LI	53,8
Min	
VT	26,8



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

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

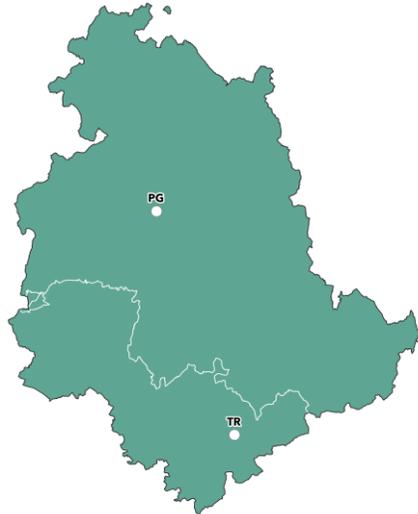


LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT

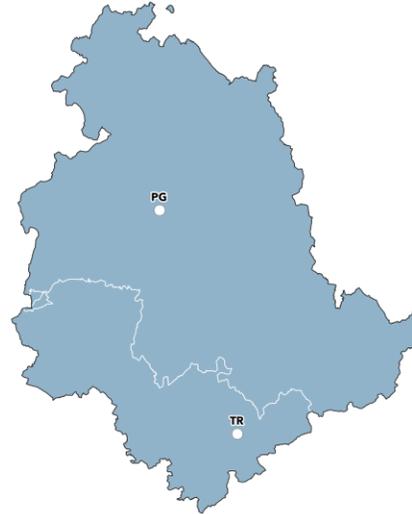


INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

CONTESTO	
PG	62,0
TR	61,5



FUNZIONALITÀ	
TR	31,0
PG	21,2



SINTESI	
TR	37,5
PG	32,4

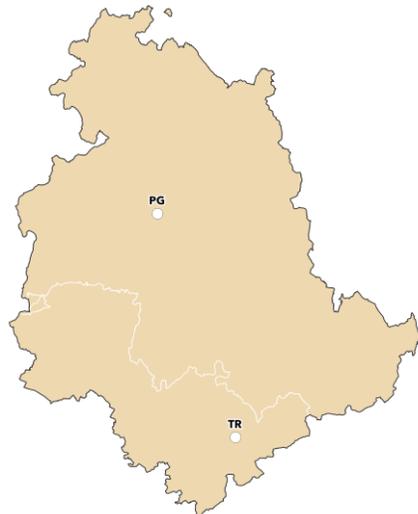


CENTRO	
Max	
PT	79,9
Min	
GR	0,0

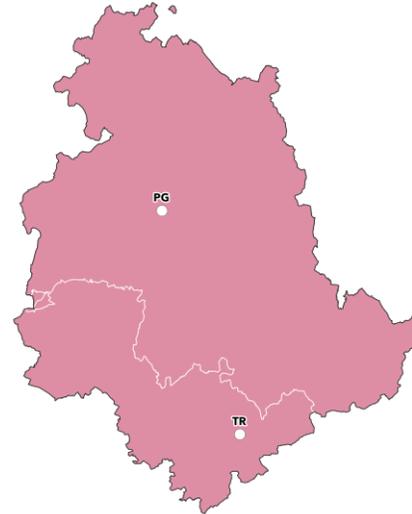
CENTRO	
Max	
RM	84,0
Min	
GR	0,0

CENTRO	
Max	
RM	74,6
Min	
GR	0,1

DOTAZIONE	
TR	27,5
PG	18,9

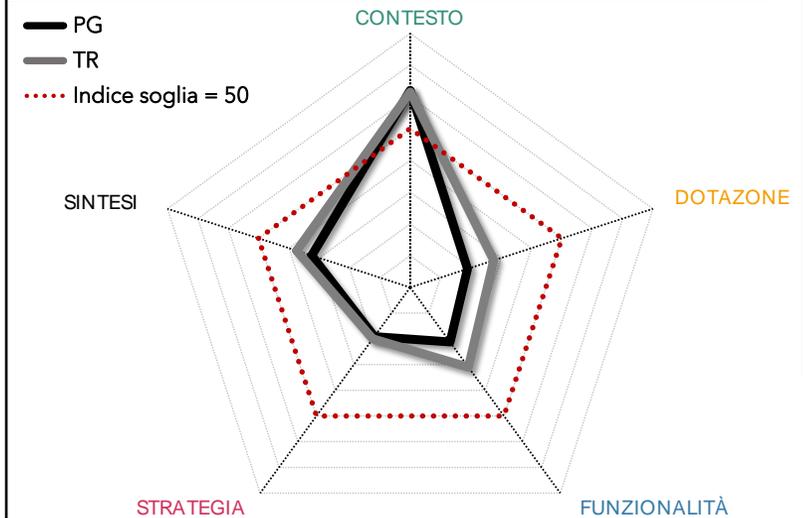


STRATEGIA	
TR	20,0
PG	19,1



CENTRO	
Max	
RM	77,3
Min	
GR	0,3

CENTRO	
Max	
RM	59,0
Min	
GR	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

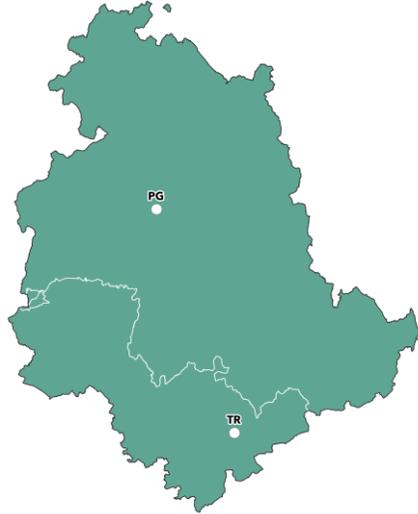


LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT

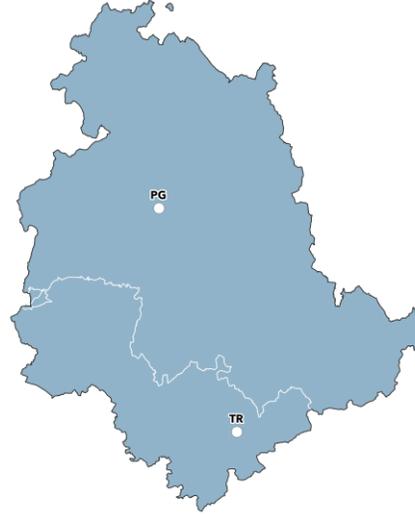


INFRASTRUTTURE LOGISTICHE

CONTESTO	
TR	43,7
PG	37,0



FUNZIONALITÀ	
TR	20,3
PG	19,0



SINTESI	
PG	26,8
TR	23,2

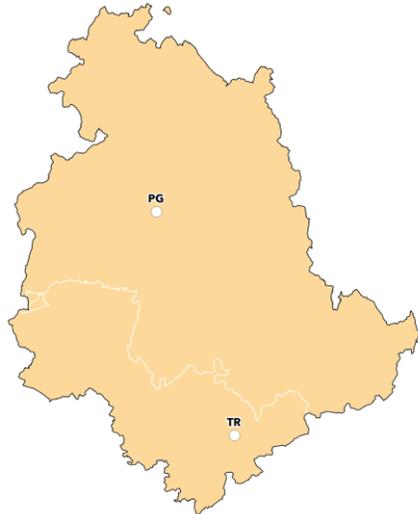


CENTRO	
Max	
PO	53,1
Min	
LT, GR	0,0

CENTRO	
Max	
PO	55,0
Min	
LT, GR	0,0

CENTRO	
Max	
PO	46,0
Min	
GR	1,1

DOTAZIONE	
PG	13,8
TR	10,4

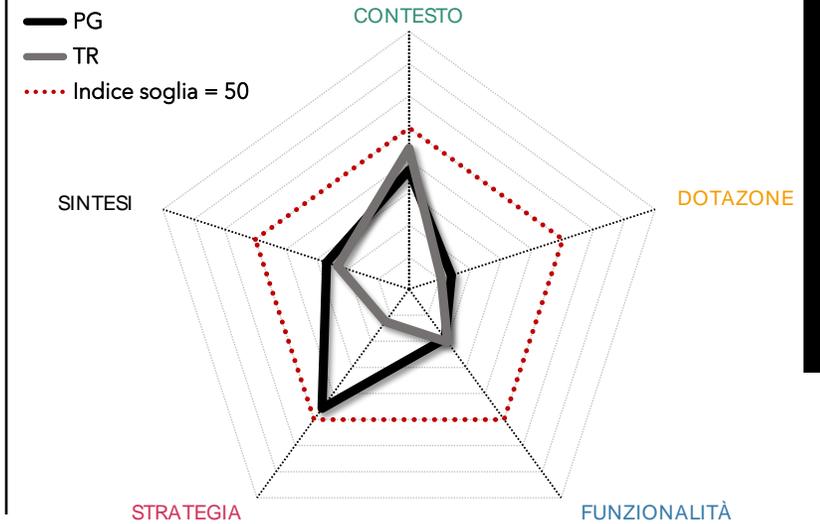


STRATEGIA	
PG	45,8
TR	12,4



CENTRO	
Max	
PO	40,9
Min	
GR	3,7

CENTRO	
Max	
LI	51,4
Min	
LT, GR	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: 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°	TR (27°)		TR (28°)		TR (88°)		TR (85°)		PG (67°)		TR (63°)	
2°	PG (61°)		PG (54°)		PG (88°)		PG (96°)		TR (74°)		PG (78°)	

Nella classifica nazionale, le province di Terni e Perugia si posizionano rispettivamente al 63° e al 78° posto, evidenziando una **scarsa performance** dell'Umbria nel suo complesso rispetto a tutte le tipologie infrastrutturali considerate (in particolare, escludendo il settore portuale, rispetto alle infrastrutture aeroportuali e logistiche). **Entrambe le province potrebbero valorizzare il proprio potenziale** attraverso un'azione di coordinamento territoriale che tenga conto di **una visione sovregionale**.



La provincia di **Perugia** presenta il **gap infrastrutturale** più ampio (al 78° posto nella classifica nazionale), soprattutto rispetto alle **infrastrutture aeroportuali** (96°).



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: entrambe le province presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100), evidenziando una **performance** del territorio umbro nel suo complesso **carente**. Gli elementi più penalizzanti sono indentificabili nella **dotazione** (scarsa consistenza della rete stradale, soprattutto di categoria autostradale, limitata presenza di assi autostradali a 3 o più corsie, assente in provincia di Perugia), ma anche nella limitata spesa per interventi infrastrutturali sulla rete viaria. In termini di funzionalità il quadro risulta più performante dato che il numero di incidenti stradali per km di strada è abbastanza contenuto se paragonato ad altre realtà italiane e la tendenza degli incidenti è in decrescita (soprattutto nella provincia di Terni). La performance della provincia di Perugia (al 61° posto nella classifica nazionale e al 14° nella macroarea del Centro) risulta peggiore rispetto a quella della provincia di Terni (al 27° posto in Italia e al 3° nel Centro), più penalizzata in termini di contesto e strategia.

Infrastrutture ferroviarie: entrambe le province presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100), evidenziando una **performance** del territorio umbro nel suo complesso **molto carente**. In particolare, la regione Umbria risulta deficitaria sotto gli aspetti del **contesto** (significativa presenza di zone rurali/scarsamente popolate, una limitata presenza di stazioni, anche in termini prestazionali, assenza di linee AV, limitata presenza di assi del Core Network europeo), la **dotazione** (scarsa consistenza della rete ferroviaria e un'elevata percentuale di rete a singolo binario, soprattutto in provincia di Perugia) e la **strategia** (limitata spesa per interventi strategici sulle linee ferroviarie, soprattutto nella provincia di Terni). Rispetto a quest'ultimo ambito, si evidenzia, inoltre, che l'età media della flotta in Umbria è di 18,9 anni (vs 15,4 anni in Italia) e i convogli di età superiore a 15 anni incidono per il 66% (la media tra le regioni italiane è del 42%). La performance della provincia di Perugia (al 54° posto nella classifica nazionale e al 14° nella macroarea del Centro) risulta peggiore rispetto a quella della provincia di Terni (al 28° posto in Italia e al 7° nel Centro), perchè più penalizzata soprattutto in termini di contesto e dotazione.

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 Perugia e Terni, non avendo sbocchi sul mare ed essendo distanti da porti marittimi, risultano essere in ogni caso più penalizzate. I porti più vicini sono quello di Civitavecchia (per la provincia di Terni) e quello di Ancona (per la provincia di Perugia) che però distano oltre i 90 minuti dai due capoluoghi di provincia e pertanto, ai fini dell'indicatore, non esercitano la propria influenza sul territorio umbro.

Infrastrutture aeroportuali: nonostante un contesto abbastanza favorevole (dato dalla presenza dell'aeroporto di Perugia, ma anche dell'aeroporto di Roma Ciampino che esercita la propria influenza sul territorio provinciale di Terni) emerge un **deficit importante rispetto al contesto nazionale**. Gli aspetti più penalizzanti ricadono nella dotazione (area sedime, area parcheggio aerei, n° piste, lunghezza massima piste, dotazione tecnologica, presenza stazione ferroviaria, n° banchi check-in), nella funzionalità (traffici, intermodalità, connettività nel network europeo, ecc.) e nella strategia (spesa per interventi in opere aeroportuali).

Infrastrutture logistiche: anche in questo caso si evidenzia un **forte deficit** a livello regionale, nonostante un contesto favorito dalla vicinanza degli interporti di Orte e di Jesi (sul territorio umbro non sono presenti interporti). L'influenza dei due nodi logistici, tuttavia, risulta molto limitata, soprattutto in termini dotazionali (disponibilità di superfici, area logistica e intermodale, capacità magazzini, numero binari) e funzionali (coppie treni/anno, specializzazione manifatturiera dell'area di influenza, n° operatori, integrazione modale, posizionamento nel ranking 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

L'Umbria 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 prossimità dell'UMBRIA

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	UMBRIA
Km rete ferroviaria	9.600	3.000	143
Km rete stradale	6.300	2.400	57
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.

UMBRIA: nel settore ferroviario, l'opera principale di interesse per la regione riguarda la configurazione minima delle linee per il trasporto merci (carico per asse 22,5 t e modulo treni a 740 m), in particolare l'adeguamento entro il 2030 della **linea Firenze-Roma**.

FOCUS SULLE PRINCIPALI OPERE FERROVIARIE LUNGO I CORRIDOI TEN-T



Direttrice centrale e Tirrenica Nord

Upgrading linea DD Firenze - Roma (fase 1)

Tipologia intervento: 

Attivazione: **2022**



Upgrading linea DD Firenze - Roma (fase 2)

Tipologia intervento: 

Attivazione: **2023**



Tipologia intervento



Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione



Regolarità

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

Potenziamento infrastrutturale e raddoppio Orte-Falconara 3.753 M € (costo complessivo dell'intervento):

1 RADDOPPIO TRATTA SPOLETO-CAMPELLO

- Costo intervento: 137 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **oltre 2021**

Potenziamento infrastrutturale e raddoppio Orte-Falconara 3.753 M € (costo complessivo dell'intervento):

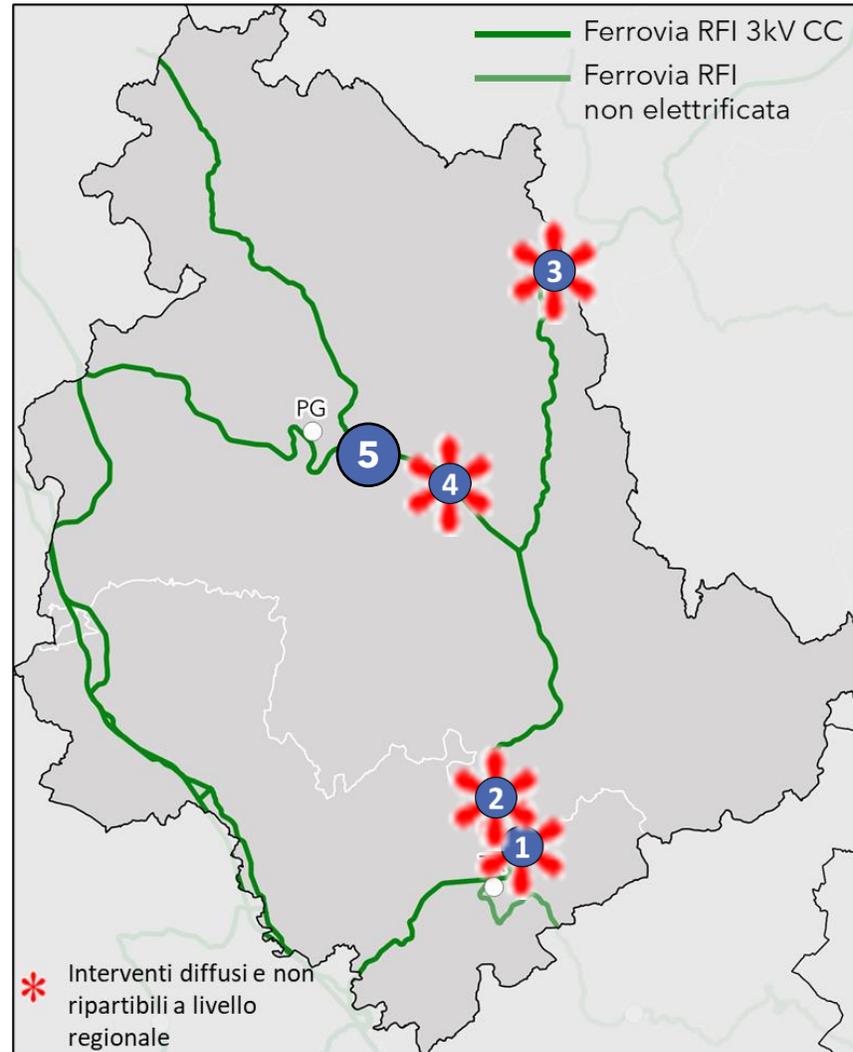
2 RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA ORTE-FALCONARA - TRATTA TERNI-SPOLETO

- Costo intervento: 572 M €
- Finanziati: 2%
- Fase: progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **oltre 2026**

Potenziamento infrastrutturale e raddoppio Orte-Falconara 3.753 M € (costo complessivo dell'intervento):

3 RADDOPPIO PM 228-ALBACINA

- Costo intervento: 80 M €
- Finanziati: 3%
- Fase: studio di fattibilità
- Fine lavori prevista: **oltre 2030**



Potenziamento infrastrutturale e raddoppio Orte-Falconara 3.753 M € (costo complessivo dell'intervento):

4 RADDOPPIO LINEA FERROVIARIA ORTE-FALCONARA - TRATTA FOLIGNO-FABRIANO

- Costo intervento: 1.912 M €
- Finanziati: n.d.
- Fase: progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **n.d.**

Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio - Potenziamo Foligno - Perugia - Trentola 1° stralcio (consolidamento sede tratta Foligno - Assisi e velocizzazione tratta Perugia Ponte San Giovanni - Foligno)

Costo intervento: 58 M €
Finanziati: 100%
Fase: lavori in corso
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.

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

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

Itinerario E78 - Trasversale Toscana - Umbria - Marche

2.559 M € (costo complessivo dell'intervento):

1 TRATTO 4 NODO DI AREZZO (SAN ZENO)-SELCI LAMA (E 45) - 7° LOTTO (PG364)

- Costo intervento: 435 M €
- Finanziati: 1%
- Fase: progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **n.d.**



Itinerario E78 - Trasversale Toscana - Umbria - Marche

2.559 M € (costo complessivo dell'intervento):

2 TRATTO 5 SELCI LAMA (E45)-S. STEFANO DI GAIFA - LOTTO 1 (PG365)

- Costo intervento: 100 M €
- Finanziati: 7%
- Fase: progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **n.d.**



Itinerario E78 - Trasversale Toscana - Umbria - Marche

2.559 M € (costo complessivo dell'intervento):

3 TRATTO 5 SELCI LAMA (E45)-S. STEFANO DI GAIFA - ADEGUAMENTO A 2 CORSIE DELLA GALLERIA DELLA GUINZA (LOTTO 2) E DEL TRATTO GUINZA-MERCATELLO OVEST (LOTTO 3) (AN58)

- Costo intervento: 90 M €
- Finanziati: 96%
- Fase: progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **n.d.**

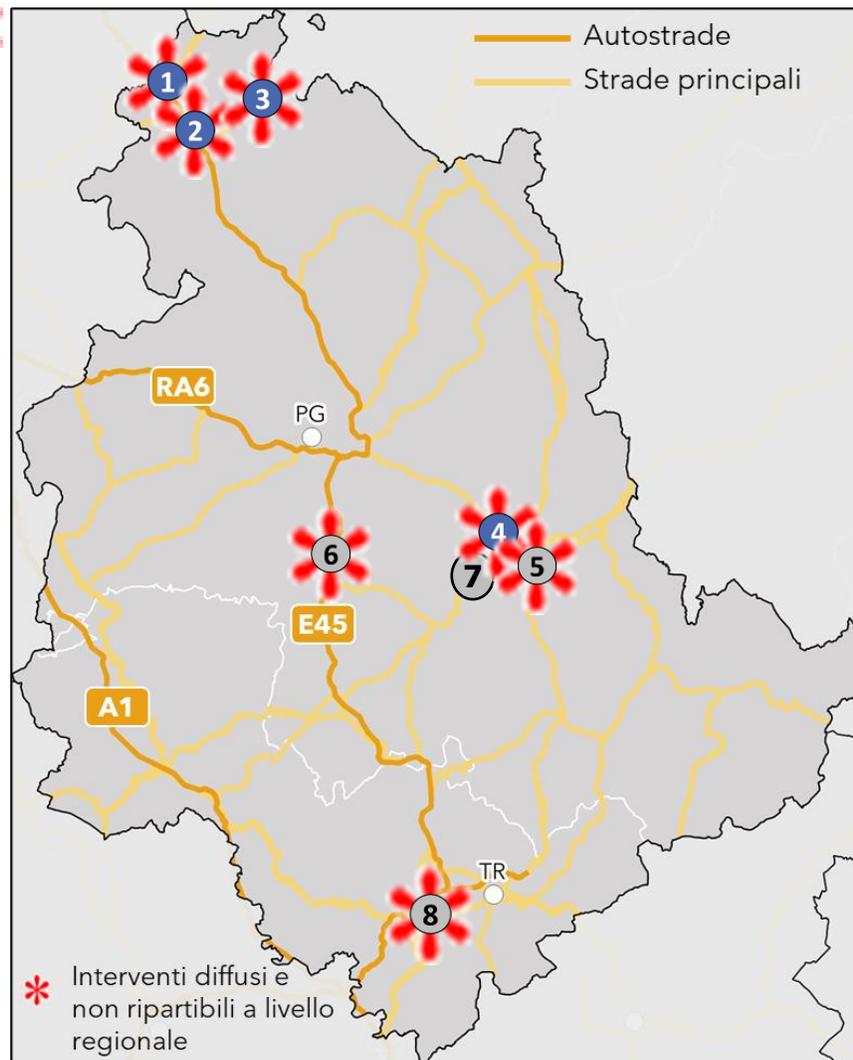


Quadrilatero Marche-Umbria 2.219 M €

(costo complessivo dell'intervento):

4 MAXI LOTTO 1 - SS 7 - SEMISVINCOLO VAL MENOTRE/SCOPOLI (QU9)

- Costo intervento: 8 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

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 SULLA RETE STRADALE

7

Quadrilatero Marche-Umbria 2.219 M €

(costo complessivo dell'intervento):

- MAXI LOTTO 1 - SUB 1.4 - ALLACCIO SS 77-SS 3 A FOLIGNO (QU8)
- Costo intervento: 26 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **n.d.**



Itinerario Civitavecchia-Orte-Ravenna-Venezia 2.186 M € (costo complessivo dell'intervento):

- RIQUALIFICA E45/SS 3 BIS ORTE-RAVENNA
- Costo intervento: 1.346 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **n.d.**



Strada Statale 685 delle Tre Valli

TRATTO EGGI (SPOLETO) - ACQUASPARTA - 1° STRALCIO - MADONNA DI BAIANO-FIORENZUOLA (PG143)

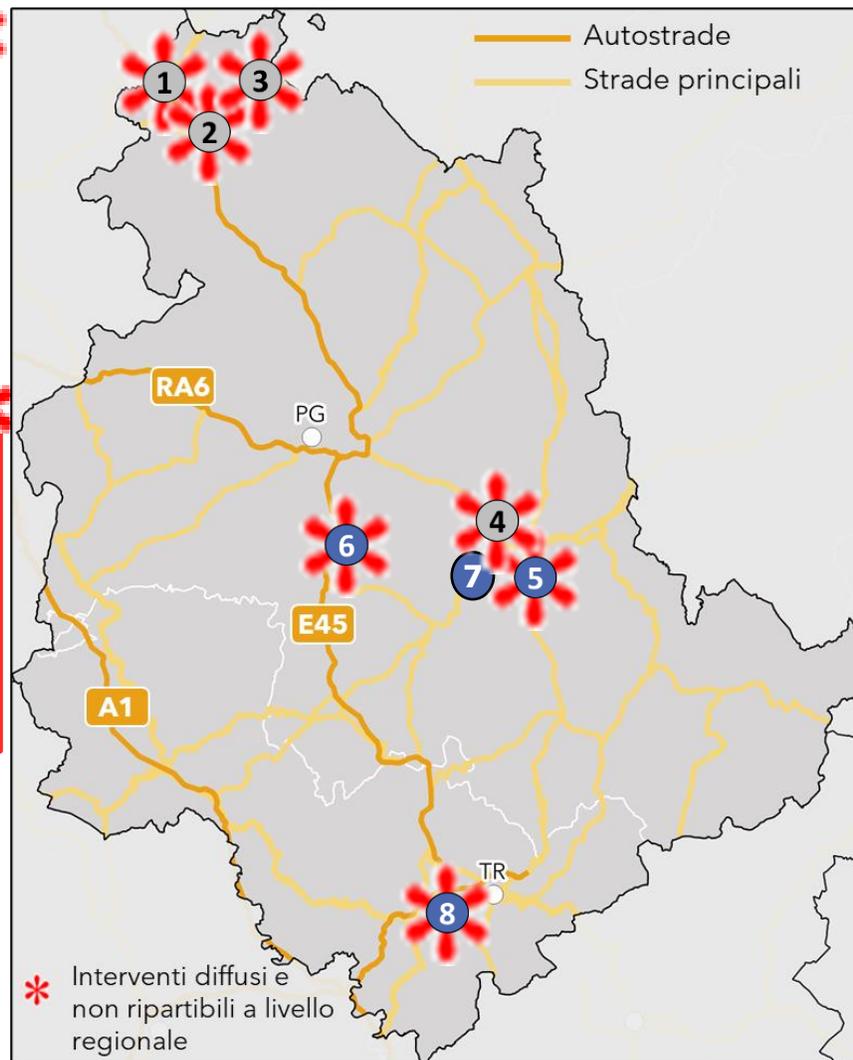
- Costo intervento: 83 M €
- Finanziati: 1%
- Fase: progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **n.d.**

Direttrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti

218 M € (costo complessivo dell'intervento):

SS79 - DIRETTRICE CIVITAVECCHIA-ORTE-TERNI-RIETI - TRATTO TERNI (LOCALITÀ SAN CARLO) - CONFINE REGIONALE UMBRIA-LAZIO (PG11)

- Costo intervento: 218 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2021**



* Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale

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

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

Piastra logistica umbra

FOLIGNO - 1° STRALCIO

Costo intervento: 31 M €

Finanziati: 100%

Fase: Opere con esecutore individuato

Attivazione: **n.d.**

Il progetto relativo alla realizzazione della piastra logistica umbra si compone di 3 interventi: - piattaforma logistica di Terni-Narni - piattaforma di Foligno - piattaforma di Città di Castello-S.Giustino. L'opera consiste di tre interventi che prevedono molteplici funzioni connesse alle modalità di trasporto su ferro e su gomma.

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020

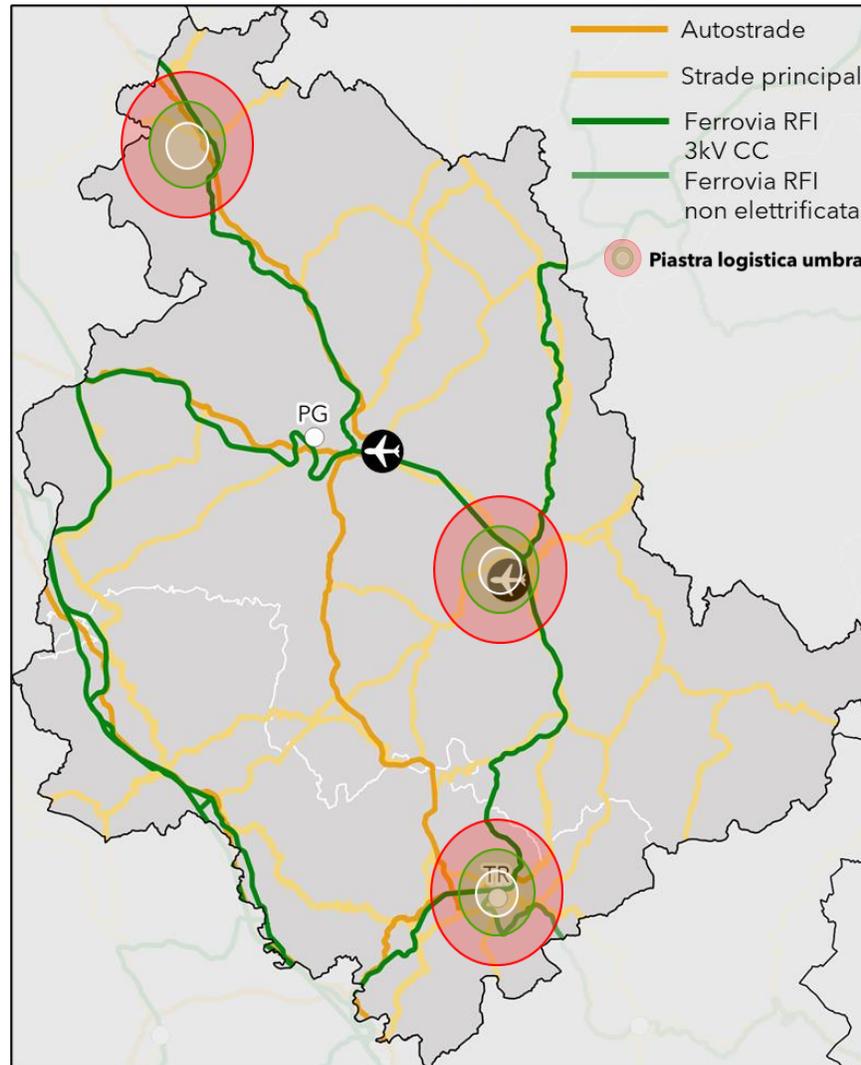


Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



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

In particolare la piattaforma logistica di Terni-Narni sarà collegata sia alla rete stradale nazionale, tramite la strada provinciale Marattana e lo svincolo di Terni sulla strada di grande comunicazione (SGC) E45, sia alla rete ferroviaria sulla linea Orte-Falconara; la piattaforma di Foligno, sarà collegata sia alla rete stradale nazionale, tramite la strada statale (S.S.) 75 Umbra, sia alla rete ferroviaria sulla linea Orte-Falconara, che permette il collegamento al bacino romano a sud e al porto di Ancona a nord, e sulla linea Foligno-Terontola che, seppure dalle prestazioni limitate, consente collegamenti con la Toscana e Firenze; la piattaforma di Città di Castello-S.Giustino, situata a Nord di Città di Castello, tra le zone industriali della stessa Città di Castello e di S. Giustino, a ridosso del confine comunale, e interessa un'area in cui è prevista la interconnessione tra l'autostrada E45, in fase di attuazione, e la autostrada E78, di futura realizzazione.

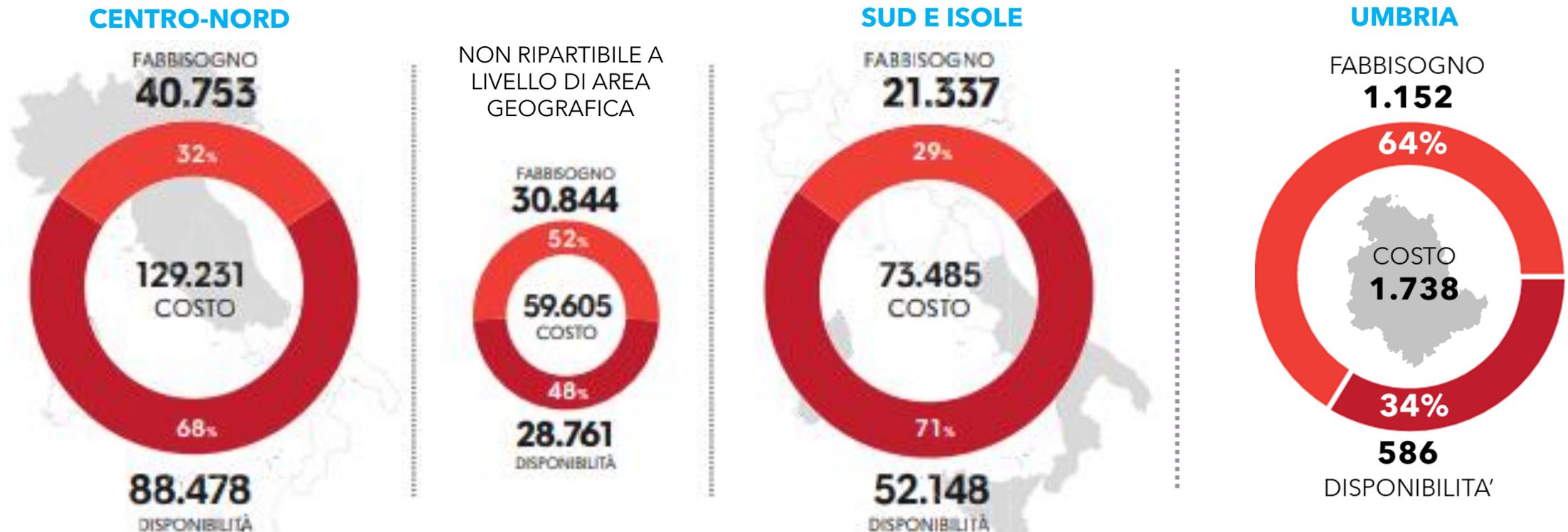
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

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 **Umbria** sono previsti investimenti per 1.738 milioni di euro pari all'1% del Centro-Nord all'1% dell'Italia.

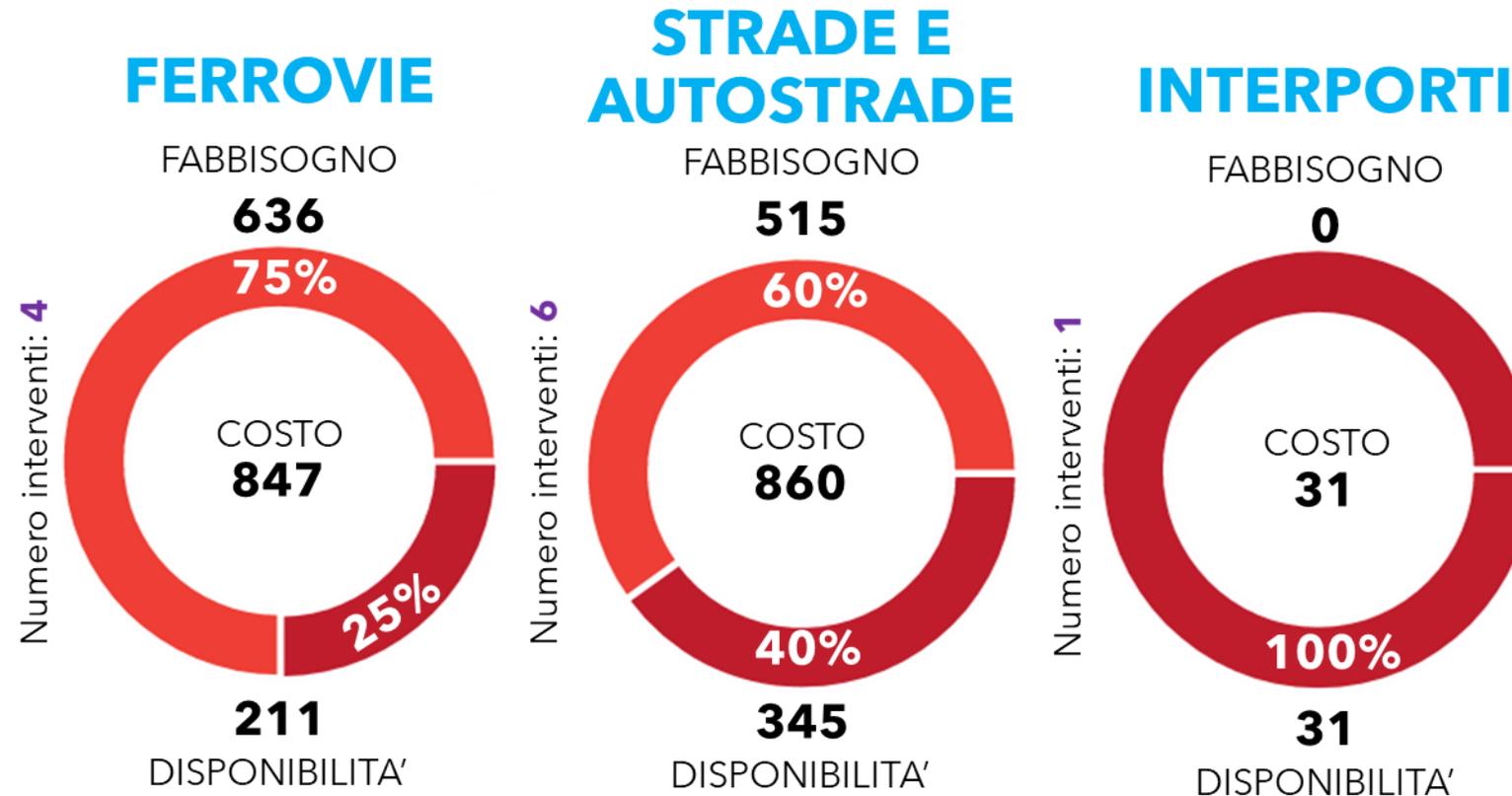


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

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

COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER SISTEMA INFRASTRUTTURALE IN UMBRIA

(importi in milione di euro)



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

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

CONNESSIONI DIAGONALI

Risorse PNRR
sull'intero investimento
Totale
(mln)

1.580

L'investimento consiste nella costruzione di 87 km di ferrovia ad alta velocità, sia per i passeggeri che per le merci, sulle linee Roma-Pescara, **Orte-Falconara** e Taranto-Metaponto Potenza-Battipaglia. L'obiettivo è quello di ridurre i tempi di percorrenza per i passeggeri e di trasporto delle merci nel Centro-Sud del Paese, dall'Adriatico e dallo Ionio al Tirreno



- **Orte - Falconara**
→ 0,5 mld

Al completamento dell'intero progetto ci sarà una riduzione in tempi di percorrenza di 15 minuti sulla tratta Roma-Ancona e di 10 minuti sulla tratta Roma-Perugia, aumento della capacità da 4 a 10 treni / ora sulle tratte soggette al raddoppio. Si prevede l'adeguamento delle prestazioni per consentire il transito dei treni merci.

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



PRINCIPALI INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA TERRITORIALE

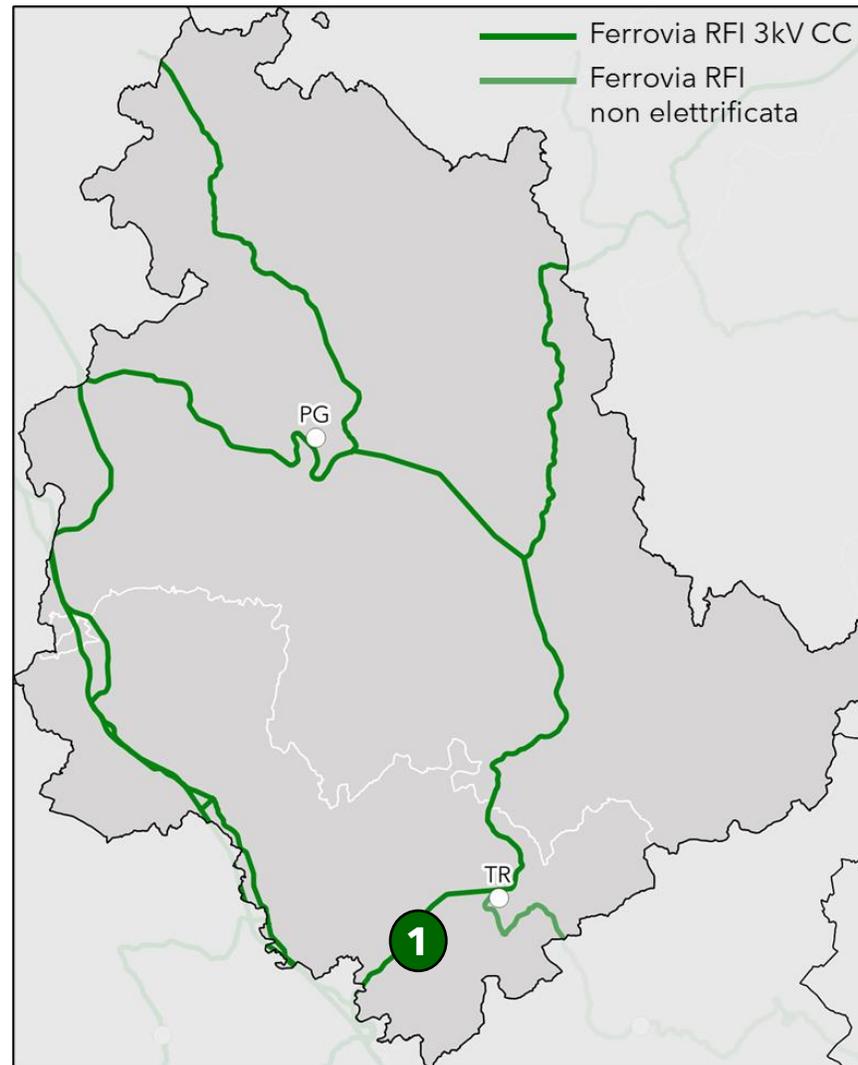
1 Velocizzazione Terni - Rieti (fase 1 e completamento)

Costo intervento: 442 M € (costo complessivo dell'intervento Collegamento Terni - Rieti - L'Aquila - Sulmona - opere prioritarie)

Finanziati: 14%

Fase: studio di fattibilità

Attivazione: **2024** (fase 1) / **oltre 2024** (completamento)



Tipologia intervento



Velocità



Regolarità

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

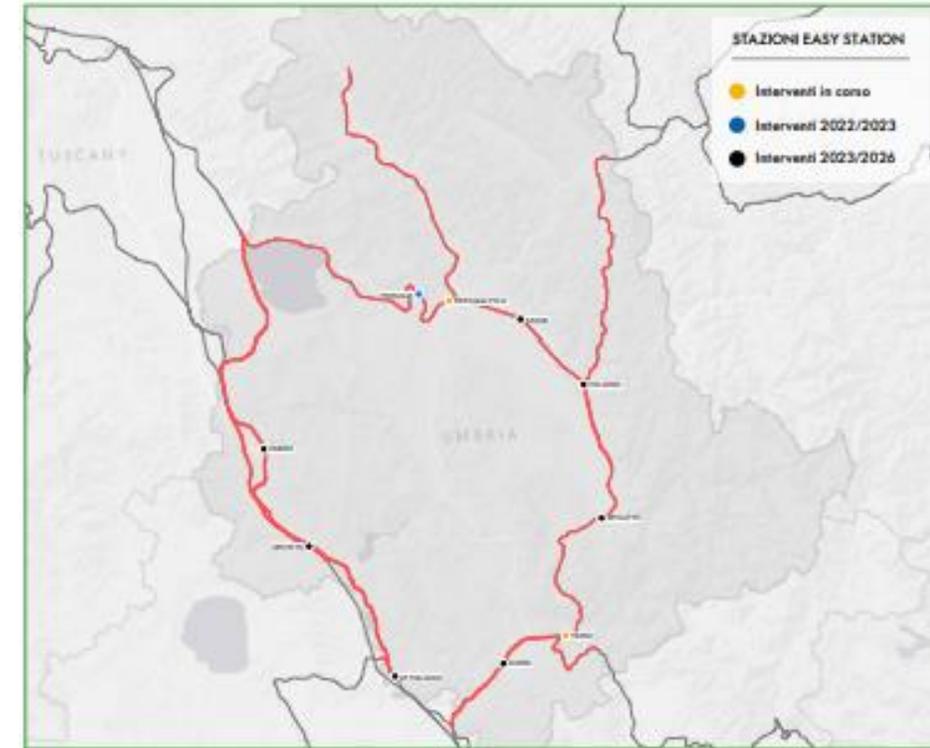
IL PIANO STAZIONI IN UMBRIA

In **Umbria** sono presenti complessivamente **35** 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 **10 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.

Tra le principali azioni del progetto Easy Station, che entro il 2026 coinvolgerà le stazioni indicate nella cartina a fianco, si evidenziano:

- il miglioramento della funzionalità e del decoro delle stazioni attraverso il restyling degli spazi interni ed esterni;
- il potenziamento dell'informazione al pubblico, sonora e visiva, con dispositivi conformi ai più avanzati standard di qualità / il miglioramento dell'accessibilità al treno facilitando la salita e la discesa con l'innalzamento dei marciapiedi a 55 cm dal piano binari;
- l'abbattimento delle barriere architettoniche attraverso la realizzazione di ascensori/rampe e percorsi tattili.

Sono in corso i lavori di adeguamento delle stazioni di Terni e Perugia Ponte San Giovanni



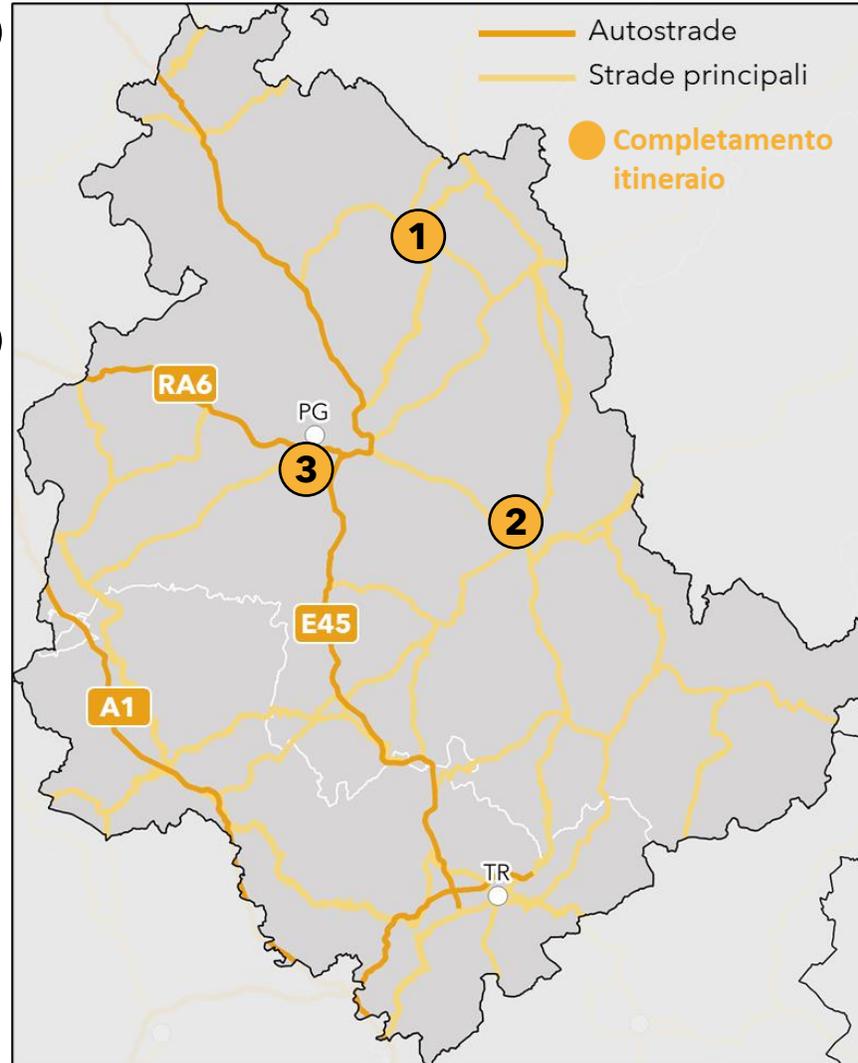
Fonte: Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

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

PRINCIPALI INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA TERRITORIALE

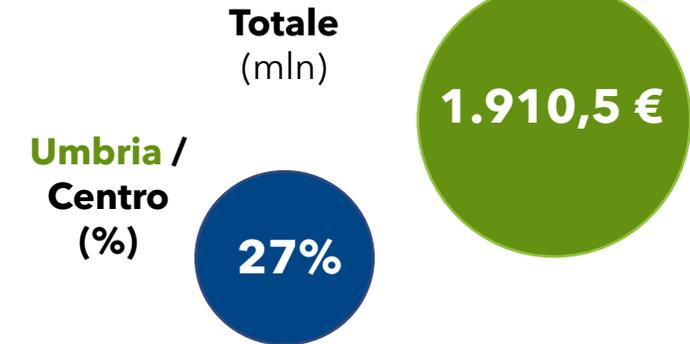
SS 219 di Gubbio e Pian d'Assino
 TRATTO GUBBIO-UMBERTIDE - 2° LOTTO:
 MOCAIANA-UMBERTIDE. COMPLETAMENTO
 Costo intervento: 227 M €
 Finanziati: 0%
 Stato avanzamento: Progettazione definitiva

Nodo di Perugia*
 VARIANTI ALLA S.G.C.E45 ED AL RACCORDO
 AUTOSTRADALE PERUGIA-A1
 Costo intervento: 211 M €
 Finanziati: 0%
 Stato avanzamento: Progettazione preliminare



SS 77 della Val di Chieti
 SS 77- SEMISVINCOLO VAL MENOTRE/SCOPOLI
 E SUB 1.4 - ALLACCIO SS 77-SS 3 A FOLIGNO
 Costo intervento: 35 M €
 Finanziati: 100%
 Stato avanzamento: Progettazione definitiva

**Investimenti ANAS in Umbria
 come da Contratto di Programma
 2016 - 2020**



* Opera non compresa nel CdP ANAS 2016-2020 ma per la quale il MIMS ha invitato Anas ad elaborare il progetto definitivo

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati CdP ANAS 2016-2020

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

Le infrastrutture strategiche programmate per il territorio

FOCUS



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

TRATTA ORTE-FALCONARA

Gli interventi consistono nel raddoppio selettivo di tratte della linea trasversale appenninica Orte-Falconara. Il progetto si articola nei seguenti macro-interventi individuati nel medio termine:

- nuovo collegamento tra Castelplano e PM228 in variante con shunt di Albacina, per una lunghezza pari a 24 km;
- raddoppio in affiancamento della tratta PM228 - Albacina, per una lunghezza di 5 km;
- upgrade tecnologico per la velocizzazione delle tratte Falconara-Castelplano, **Fabriano-Foligno, Foligno-Spoleto e Terni-Orte;**
- raddoppio Spoleto-Terni, per una lunghezza pari a 29 km. (Non finanziato)

Benefici commerciali al 2026

	VELOCITÀ	Recupero di percorrenza fino a circa 20' (previa verifica opere d'arte), per alcuni servizi Roma-Ancona grazie ad una prima fase di interventi infrastrutturali e tecnologici
	REGOLARITÀ	Miglioramento dei livelli di regolarità grazie alle tratte raddoppiate
	ACCESSIBILITÀ	Raddoppio PM 228-Albacina: incremento dei livelli di regolarità e miglioramento dell'accessibilità della stazione di Albacina

Benefici commerciali a regime oltre il 2026

	VELOCITÀ	Al termine degli interventi sarà possibile conseguire una riduzione dei tempi di percorrenza tra Roma e Ancona per alcuni servizi fino a circa 30' e tra Roma e Perugia fino a circa 15' in relazione al modello di esercizio e al completamento del raddoppio Spoleto-Terni
	REGOLARITÀ	Miglioramento dei livelli di regolarità grazie alla revisione del modello di esercizio che scaturisce dalla nuova configurazione infrastrutturale e dalla differente programmazione dei servizi, anche in relazione al completamento del raddoppio Spoleto-Terni
	CAPACITÀ	Incremento capacità: da 4 a 10 treni/h sull'intera linea
	ACCESSIBILITÀ	Miglioramento delle condizioni di accessibilità al servizio
	PRESTAZIONI	Adeguamento prestazionale per consentire il transito di treni merci

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

