



LO STATO DELLE INFRASTRUTTURE ITALIANE. Aree di forza e di debolezza dei nostri territori.



ATLAS

ATLANTE DEI PROCESSI DI FORMAZIONE DEL
TERRITORIO ITALIANO



UNIONCAMERE
EMILIA-ROMAGNA



UNIONTRASPORTI

DI COSA PARLIAMO OGGI?

- TRASFORMAZIONE DEL TERRITORIO
- NASCITA DEI PERCORSI
- DINAMICHE INSEDIATIVE

- SVILUPPO ECONOMICO
- COMPETITIVITA' DELLE IMPRESE
- INVESTIMENTI NELLE INFRASTRUTTURE

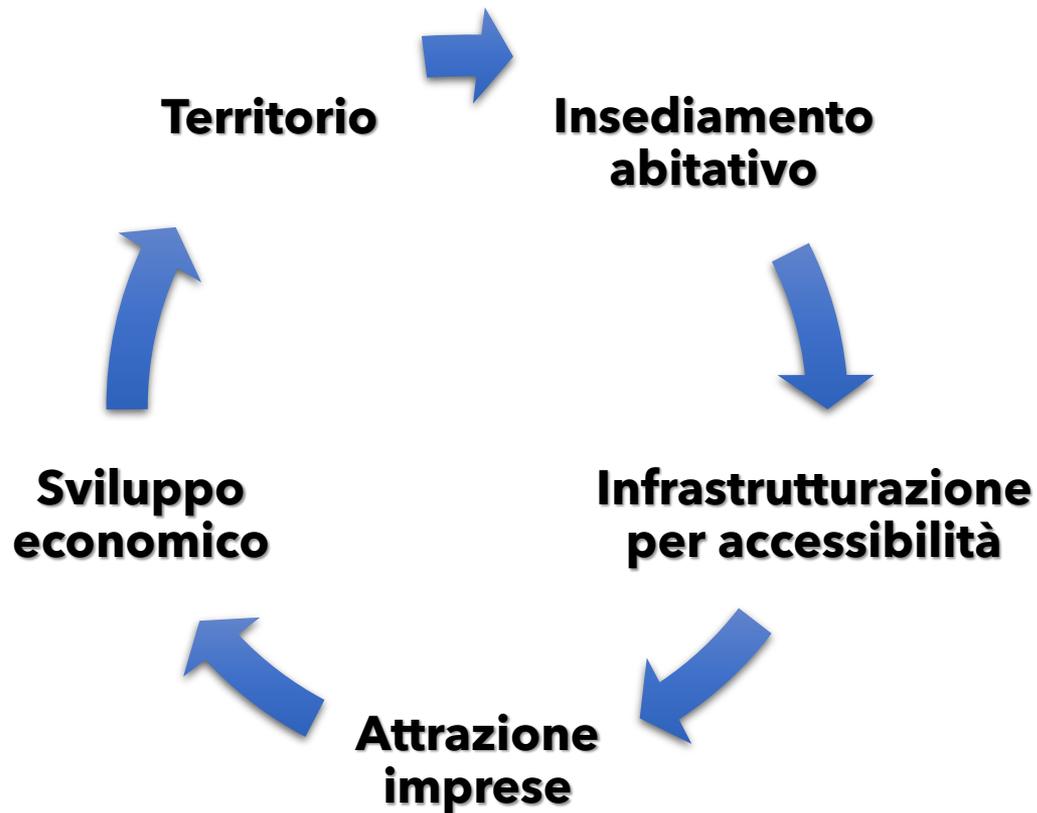
- **STRETTO RAPPORTO TRA TERRITORIO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE**
- **STATO DELLE INFRASTRUTTURE IN ITALIA E IN EMILIA ROMAGNA**
- **LE PRIORITA' DI INTERVENTO SCELTE DAI TERRITORI**



STRETTO RAPPORTO TRA TERRITORIO E SVILUPPO INFRASTRUTTURALE

- ➔ **La conoscenza aggiornata del territorio e della sua orografia** è un tassello fondamentale per la progettazione e realizzazione di opere ed infrastrutture.
- ➔ I **fattori di contesto**, come la densità abitativa e le caratteristiche orografiche e geologiche del territorio in cui si sviluppa una determinata infrastruttura, hanno un peso rilevante per comprendere la situazione infrastrutturale di una provincia, piuttosto che di una regione (Kpi).
- ➔ Le principali carenze infrastrutturali emergono in **località svantaggiate dalla geografia** (regioni insulari e alcune province di confine) o proprio in **aree con un'orografia complessa** (territori montani).
- ➔ Considerare e valutare la **"capacità di servizio" delle infrastrutture** rispetto alle distanze fisiche tra mercati e tra insediamenti, urbani e produttivi, e ai tempi necessari per percorrerle, tenendo conto delle specificità territoriali e orografiche alle diverse scale geografiche.

UN CIRCOLO VIRTUOSO





SERVE UN CORRETTO EQUILIBRIO

«Il continuo **processo di trasformazione del territorio e del paesaggio**, legato allo sviluppo urbano e infrastrutturale, alle attività agricole e alle dinamiche insediative, impatta profondamente sull'**equilibrio ambientale** a scala locale e globale»

«Il suolo ne è una componente essenziale e, tra le manifestazioni più evidenti collegate alla perdita di capitale naturale, vi è la sua alterazione dovuta all'occupazione di superficie originariamente agricola, naturale o seminaturale e all'incremento della copertura artificiale di terreno (consumo di suolo)»

SERVE UN CORRETTO EQUILIBRIO

❖ Copertura arborea	45,94%
❖ Copertura erbacea	38,70%
❖ Copertura arbustiva	4,61%
❖ SUPERFICI ARTIFICIALI	7,65%
❖ Superfici non vegetative/zone umide	3,10%

Crescita superfici artificiali (nuove infrastrutture di trasporto, nuove costruzioni, aree coperte non naturali) rispetto agli anni Cinquanta **+ 180%**

Zone maggiormente interessate da questa crescita: pianure del Settentrione, aree lungo l'asse toscano tra Firenze e Pisa, del Lazio, della Campania e del Salento, delle fasce costiere (in particolare di quelle adriatica, ligure, campana e siciliana) e intorno alle principali aree metropolitane.

SERVE UN CORRETTO EQUILIBRIO

Nelle aree di pianura, si riscontra la **più alta densità abitativa**, dove vive circa la metà della popolazione sebbene rappresentino solo il 23% della superficie totale nazionale.

La regione con maggiore superficie artificiale è la **Lombardia**, con 310.156 ettari di suolo consumato, pari al 12,99% della superficie regionale, dovuta in gran parte alla presenza dell'**ampia area urbanizzata** che si estende nell'area milanese.

L'espansione urbana e la crescita delle infrastrutture, in particolare quelle lineari come le strade e le ferrovie, causano la **frammentazione del territorio**, generando riduzione di continuità degli habitat e delle unità di paesaggio.



STATO DELLE INFRASTRUTTURE IN ITALIA: ESITI DEL PROGETTO, L'ASCOLTO DEL TERRITORIO, KPI E VALORE DELLE PRIORITA'

OBIETTIVO

Mettere le Camere di commercio e le Unioni regionali nelle condizioni di partecipare attivamente alla ripresa del Paese fornendo **analisi, ipotesi di intervento e contributi operativi allo sviluppo delle reti materiali ed immateriali**

IL SISTEMA CAMERALE

Ruolo di stimolo e raccordo, fornendo ai Governi centrali e locali un contributo per una migliore strategia sulle infrastrutture

a) Attività centralizzate

b) Attività territoriali

- **Confronto e concertazione** per l'individuazione delle priorità infrastrutturali (Libri Bianchi)
- Sviluppo di **progetti territoriali strategici** (focus)
- **Sensibilizzazione delle Pmi** sui temi della BUL, del 5G e del digitale a favore di una crescita della cultura digitale
- **Roadshow camerale** sulle infrastrutture

ALCUNI NUMERI DEL PROGRAMMA

19 progetti regionali

15 mesi di attività

4 webinar nazionali

38 report su domanda e offerta infrastrutturale

1 indagine nazionale su **oltre 6.400** imprese

1 report sulle potenzialità dei Big Data

11 temi per i webinar su digitale, BUL e 5G

5 tavoli strategici nazionali sui settori d'investimento delle CCIAA

1 portale di progetto con dashboard mappe (BUL, imprese e Kpi)

94 tavoli di confronto per lo sviluppo realizzati con il coinvolgimento di **oltre 2.000** partecipanti

88 webinar su BUL, 5G e digitalizzazione con la partecipazione di **oltre 3.000** imprese

19 Libri Bianchi sulle priorità infrastrutturali

22 studi su tematiche strategiche per i territori

19 eventi finali regionali in forma di "roadshow"

1 evento finale nazionale

IL PERCORSO VIRTUOSO

Analisi offerta

Rilevazione esigenze dei territori

Individuazione priorità

Condivisione con i territori



I LIBRI BIANCHI

- **Sintesi** delle esigenze delle imprese e del mondo economico in termini logistici ed infrastrutturali
- Strumento di proposta per favorire la massima **collaborazione** tra Sistema economico e Istituzioni
- **Documento dinamico** soggetto ad integrazioni ed aggiornamenti
- **Monitoraggio** costante dell'avanzamento delle priorità
- Ruolo strategico del **Sistema camerale**
- Avvio di un **lavoro di squadra**

LA STRUTTURA DEI LIBRI BIANCHI

■ Contesto di riferimento regionale

- Quadro economico
- Commercio estero (focus su export)
- Specializzazioni economiche
- Offerta infrastrutturale
- KPI performance infrastrutturale
- Reti Ten-t di riferimento

■ Priorità infrastrutturali

- Approccio metodologico
- Quadro interventi nazionali
- Macro obiettivi
- Individuazione delle priorità
- Schede di dettaglio

■ Tematiche complementari

- Una rete infrastrutturale moderna, efficiente e sicura
- Una mobilità sostenibile e intermodale
- Semplificazione, digitalizzazione e connettività

■ Infrastrutturazione BUL e 5G

- Fabbisogni delle imprese
- Strategia italiana per la BUL
- Mappatura piano di cablaggio aree bianche

■ Conclusioni

- Punti di attenzione
- SWOT Analysis

DOTAZIONE e KPI

4 SETTORI TEMATICI PER OGNI TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURA

Settori tematici

Variabili descrittive

Punteggio (%)

CONTESTO

Selezione di alcune variabili (standardizzate e pesate) che caratterizzano il **contesto di riferimento** in cui opera una determinata tipologia di infrastruttura (individuazione delle porte di accesso, natura del territorio).

30

DOTAZIONE

Selezione di variabili (standardizzate e pesate) che descrivono il **livello di infrastrutturazione della provincia** in termini fisici (per es. km di strade e ferrovie rapportati alla superficie territoriale) e di servizi (per es. il numero di corsie di un'autostrada, la capacità dei magazzini di un nodo).

30

FUNZIONALITÀ

Selezione di variabili (standardizzate e pesate) che descrivono la **produttività e l'efficienza** di una determinata tipologia di infrastruttura **rispetto al territorio** (per es. traffici, incidentalità, connessioni intermodali).

25

STRATEGIA

Selezione di alcune variabili (standardizzate e pesate) per descrivere la **visione strategica** rispetto al processo di evoluzione di una determinata tipologia di infrastruttura e alcuni aspetti organizzativi (politiche di investimento a medio e lungo termine, indici gestionali eco-fin).

15



INDICATORE SINTESI INFRASTRUTTURALE

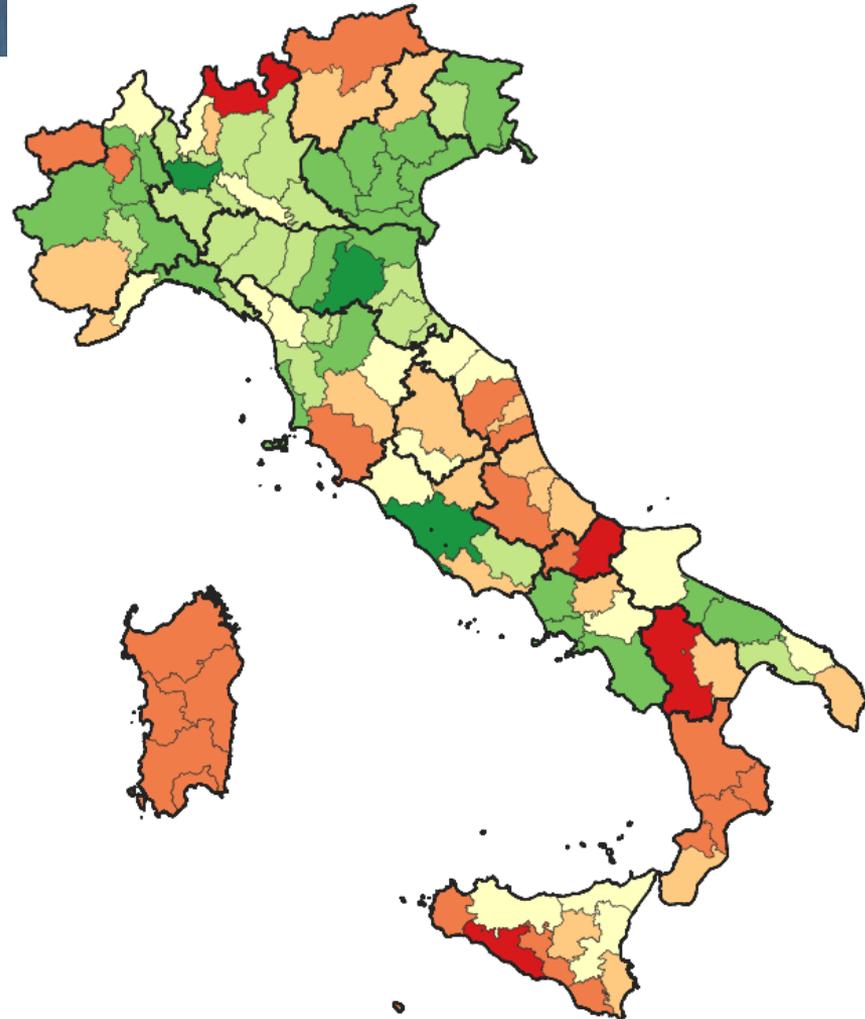
DOTAZIONE e KPI

Dove troviamo «performance infrastrutturali» **più basse**?

- **Territori montani** (arco alpino e prealpino, dorsale appenninica)
- **Aree insulari** (Sicilia e Sardegna)
- **Aree remote e di confine** (Calabria e Salento)

...e quelle **più alte**?

- **Aree urbane**
- **Pianura padano-veneta**
- **Aree costiere con porti di rilevanza europea**



QUADRO MACRO OBIETTIVI

Le priorità infrastrutturali riportate in ogni Libro Bianco rispondono a determinati **macro obiettivi** emersi dal confronto con i territori. Di seguito una sintesi per macroarea:

AREE INTERNE

- potenziare **accessibilità e migliore connettività digitale** per contrastare la fuga di giovani e imprese
- migliorare **collegamenti di aree interne e periferiche** alle reti nazionali e ai corridoi Ten-t

CONNESSIONI

- migliorare le **connessioni verso i mercati nazionali ed internazionali**
- potenziare le **connessioni trasversali a servizio del sistema produttivo e del turismo**

NODI

- garantire collegamenti veloci e sicuri con gli **hub aeroportuali, ferroviari e portuali** fuori regione
- migliorare la **competitività dei porti**
- cogliere le **opportunità delle ZES e delle ZLS**

QUADRO MACRO OBIETTIVI

POTENZIAMENTO

- potenziare il **sistema aeroportuale**
- potenziare la **rete ferroviaria, l'intermodalità e la logistica integrata**
- potenziare i collegamenti per la **fruizione del patrimonio turistico-culturale, naturalistico e paesaggistico**

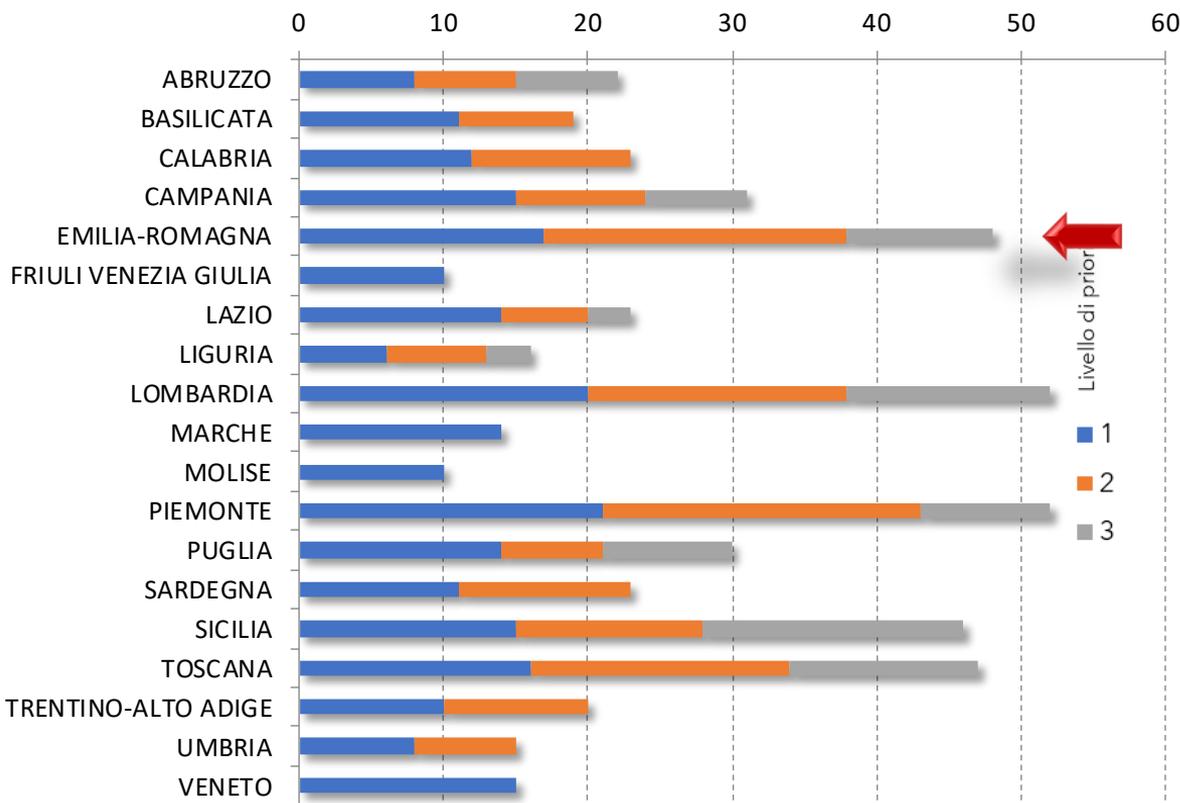
SOSTENIBILITA', EFFICIENZA E SICUREZZA

- favorire **mobilità e logistica sostenibili** ed efficientare nodi urbani e hinterland
- sviluppare **un sistema logistico efficiente** e ben collegato con i nodi portuali
- potenziare e **mettere in sicurezza la rete** stradale regionale

ALTRO

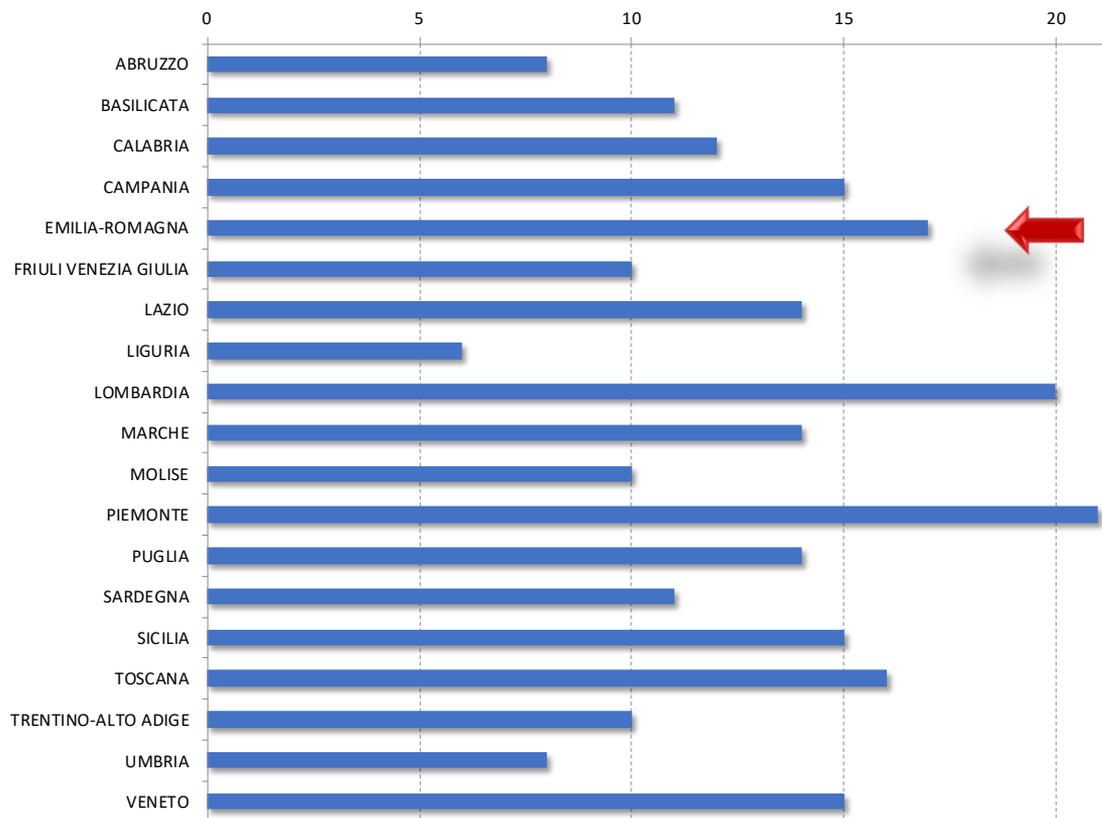
- favorire la **coesione territoriale e la competitività** dei sistemi produttivi
- promuovere nuovi paradigmi di mobilità, sviluppando **modalità di trasporto alternative alla gomma**
- migliorare il livello di accessibilità in vista delle Olimpiadi di Milano-Cortina 2026

QUADRO DI SINTESI SU PRIORITA'



- **516** interventi segnalati complessivamente dai territori, quasi la metà dei quali - **247** - inseriti come «priorità livello 1».
- **40%** riguardano le regioni del Mezzogiorno, il **23%** quelle del Nord Ovest, il **19%** quelle del Centro e il **18%** quelle del Nord Est.
- In **Emilia Romagna** sono state individuate **17 priorità di livello 1**, **21 di livello 2** e **10 di livello 3**.
- L'**81%** degli interventi segnalati riguardano il sistema stradale e quello ferroviario.

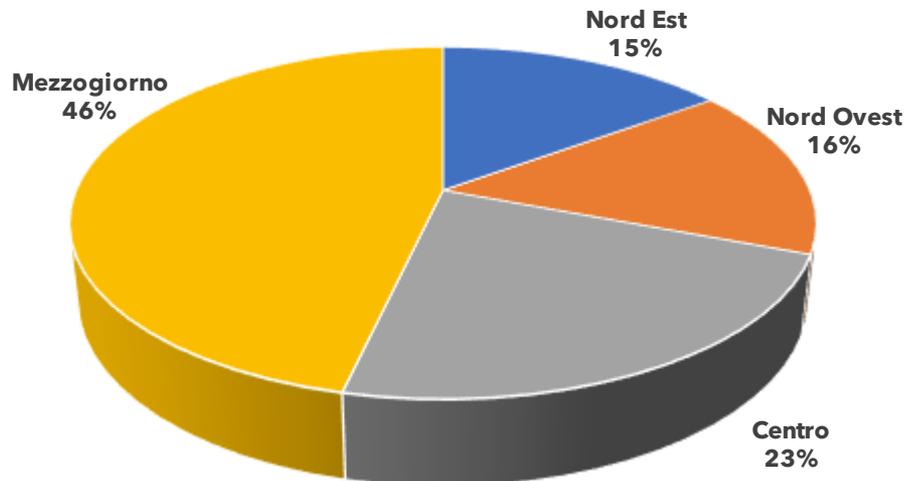
QUADRO DI SINTESI SU PRIORITA' LIVELLO 1



- **247** interventi con «priorità livello 1» con una **numerosità per regione** che si concentra «tra 10 e 15» (12 regioni), superando il valore di 15 in 4 regioni e scendendo sotto le 10 priorità solo in 3 regioni.
- Il **39%** degli interventi riguarda le regioni del Mezzogiorno, il **21%** quelle del Nord Est, il **21%** quelle del Centro e il **19%** quelle del Nord Ovest.
- Le priorità infrastrutturali di livello 1 interessano per il **44%** il sistema viario, per il **33%** quello ferroviario, per il **6%** quello portuale, per il **6%** quello interportuale e per il **5%** quello aeroportuale. Il restante **6%** è relativo a idroviario, ciclabile e governance.
- In **Emilia Romagna**, si segnalano 10 priorità legate al sistema viario, 6 a quello ferroviario/tpl e 1 a quello idroviario.

IL VALORE ECONOMICO DELLE PRIORITA'

- ❖ **202,3 miliardi di euro di interventi prioritari**
- ❖ **104,5 miliardi di euro di risorse disponibili**



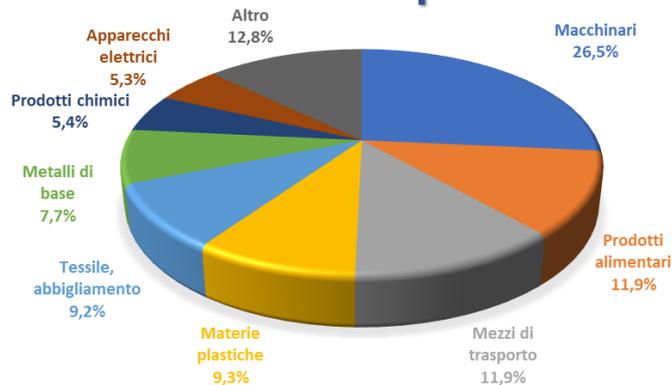
- Gli interventi di priorità 1 valgono complessivamente **oltre 200 miliardi di euro**, con una disponibilità di risorse finanziarie pari al **52%**.
- Gli interventi relativi a **sistema viario e ferroviario assorbono oltre il 90%** del valore economico complessivo, mentre i **nodi (porti, interporti e aeroporti)** si fermano a 11,5 miliardi di euro (**5%**).
- Il valore degli interventi prioritari per rilanciare il Mezzogiorno supera **i 90 miliardi di euro**, di cui 57 dedicati al sistema ferroviario.
- **69** interventi (per un valore di 115 miliardi di euro) hanno una fine lavori **oltre il 2026**.

The image features a decorative border at the top and bottom. The border consists of a central horizontal strip showing a road, railway tracks, and a green landscape. On either side of this strip, there are circular icons: a cloud, a smartphone, a factory, and a ship. The main content area is white with the title text in blue.

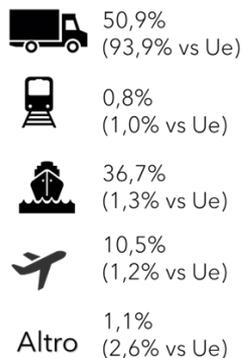
QUALI PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI PER L'EMILIA ROMAGNA?

EXPORT E SPECIALIZZAZIONI PRODUTTIVE

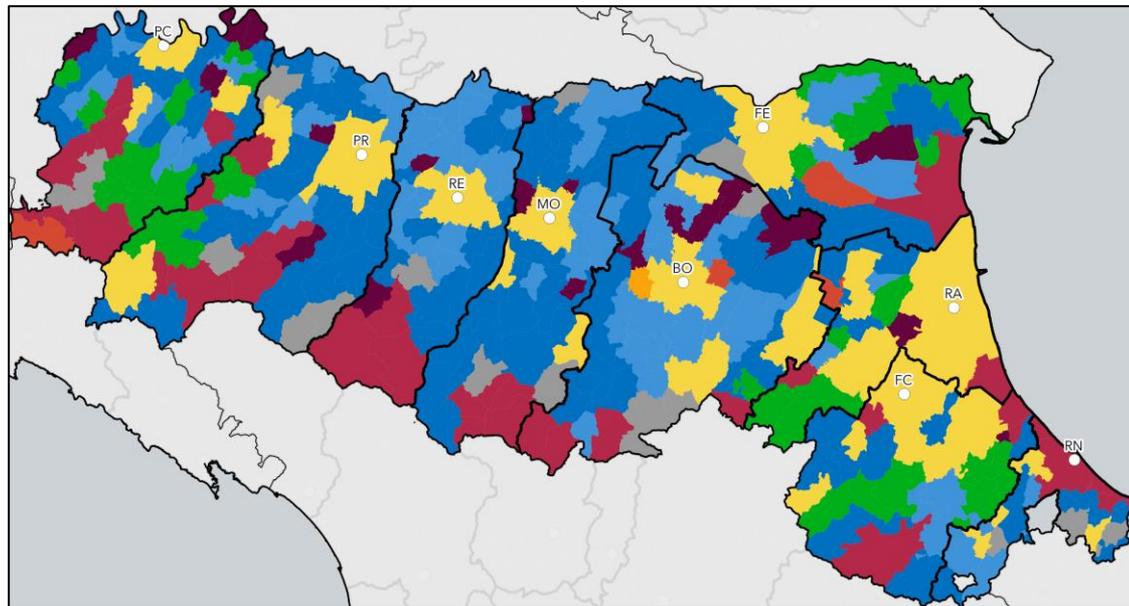
Focus sull'export



Modo di trasporto (export)



Destinazioni principali (2021)



DOTAZIONE, KPI E RETI TEN-T

						INDICE DI SINTESI						
	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE		
1°	BO (5°)		BO (3°)		RA (19°)		PC (8°)		BO (4°)		BO (3°)	
2°	PC (23°)		RE (15°)		FE (38°)		BO (26°)		MO (5°)		MO (19°)	
3°	MO (28°)		MO (17°)		FC (42°)		FE (29°)		FE (7°)		FE (20°)	
4°	RE (30°)		PR (30°)		RN (45°)		PR (33°)		RE (10°)		PC (28°)	
5°	FC (31°)		PC (34°)		BO (53°)		RN (37°)		PR (15°)		RE (30°)	
6°	RA (32°)		FC (38°)		RE (77°)		FC (39°)		PC (18°)		RA (31°)	
7°	PR (41°)		RN (39°)		PC (78°)		MO (40°)		RA (35°)		FC (37°)	
8°	FE (56°)		RA (42°)		MO (80°)		RA (45°)		RN (46°)		PR (39°)	
9°	RN (62°)		FE (55°)		PR (81°)		RE (47°)		FC (49°)		RN (40°)	



BALTICO-ADRIATICO

SCANDINAVO-MEDITERRANEO

MEDITERRANEO

I MACRO OBIETTIVI

Le indicazioni emerse dai tavoli di confronto per lo sviluppo organizzati dal Sistema Camerale dell'Emilia-Romagna possono essere raggruppate secondo i seguenti **macro obiettivi**:

MO 1: ADEGUAMENTO E POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI AL PORTO DI RAVENNA

in relazione ai piani previsti per lo sviluppo commerciale e turistico dello scalo ravennate, per quanto riguarda sia i collegamenti di ultimo miglio, sia quelli **verso le aree più vicine (ferrarese, imolese, forlivese e riminese) e in generale dei poli logistici previsti dalla ZLS**;

MO 2: POTENZIAMENTO DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI CON I PORTI LIGURI

in particolare da/verso il porto di La Spezia, punto di riferimento per i traffici destinati/provenienti dal sistema produttivo dell'asse della Via Emilia, con il nodo strategico dell'Interporto di Parma;

MO 3: MAGGIORE ACCESSIBILITÀ E MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLE LOCALITÀ COSTIERE

al fine di rendere l'area più turistica della regione maggiormente accessibile, con **collegamenti efficienti mediante modalità smart & green**;

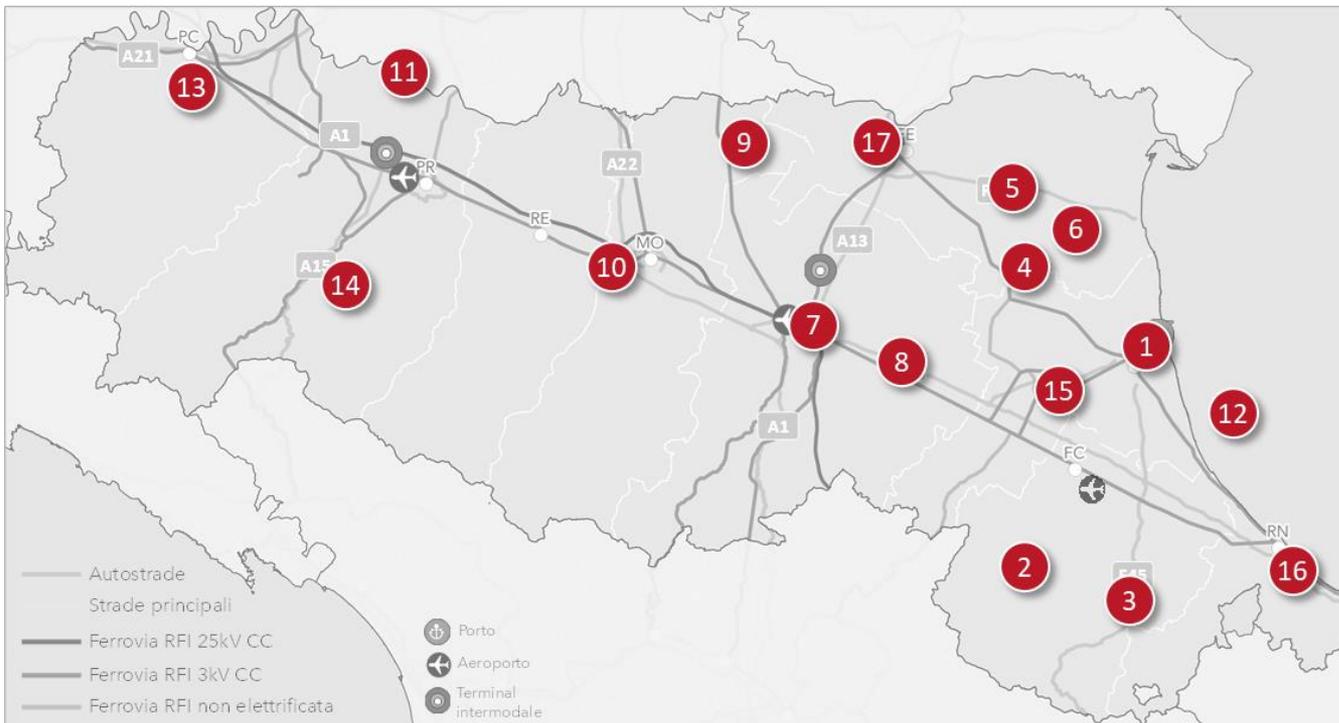
MO 4: RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO STRADALE IN DIREZIONE NORD-SUD E EST-OVEST

potenziando le principali direttrici stradali, esistenti e in progettazione, e rendendo più agevole l'attraversamento del nodo di Bologna;

MO 5: SVILUPPO DELLE MODALITÀ DI TRASPORTO PIÙ ECO-SOSTENIBILI ALTERNATIVE ALLA GOMMA

oltre alla promozione del trasporto su ferro, lo sviluppo dell'Idrovia Ferrarese, sia per finalità turistiche che commerciali, rappresenta un'opportunità da considerare.

LE 17 PRIORITA' DI LIVELLO 1



N°	Intervento
1	Realizzazione/potenziamento connessioni stradali e ferroviarie del porto di Ravenna (ultimo miglio)
2	Adeguamento della SS67 Tosco-Romagnola
3	Messa in sicurezza E45/SS3 bis Tiberina
4	Ammodernamento e messa in sicurezza SS16 (Ferrara-Ravenna)
5	Adeguamento Ferrara-mare (RA 8)
6	Realizzazione Nuova Romea (mini E55)
7	Potenziamento del nodo di Bologna
8	Realizzazione 4° corsia A14 (Bologna-diramazione per Ravenna)
9	Realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana
10	Realizzazione della bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo
11	Realizzazione della bretella autostradale Ti-Bre
12	Estensione della "metropolitana della costa"
13	Potenziamento collegamenti ferroviari area logistica di Piacenza con i porti liguri e di Ravenna
14	Potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese
15	Raddoppio della linea ferroviaria Castel Bolognese-Ravenna
16	Realizzazione dell'Alta Velocità asse Adriatico (Bologna-Lecce-Taranto)
17	Riquilificazione dell'Idrovia Ferrarese



INFRASTRUTTURE BANDA ULTRA LARGA E CULTURA DIGITALE

ESIGENZE EMERSE IN TEMA DI DIGITALIZZAZIONE

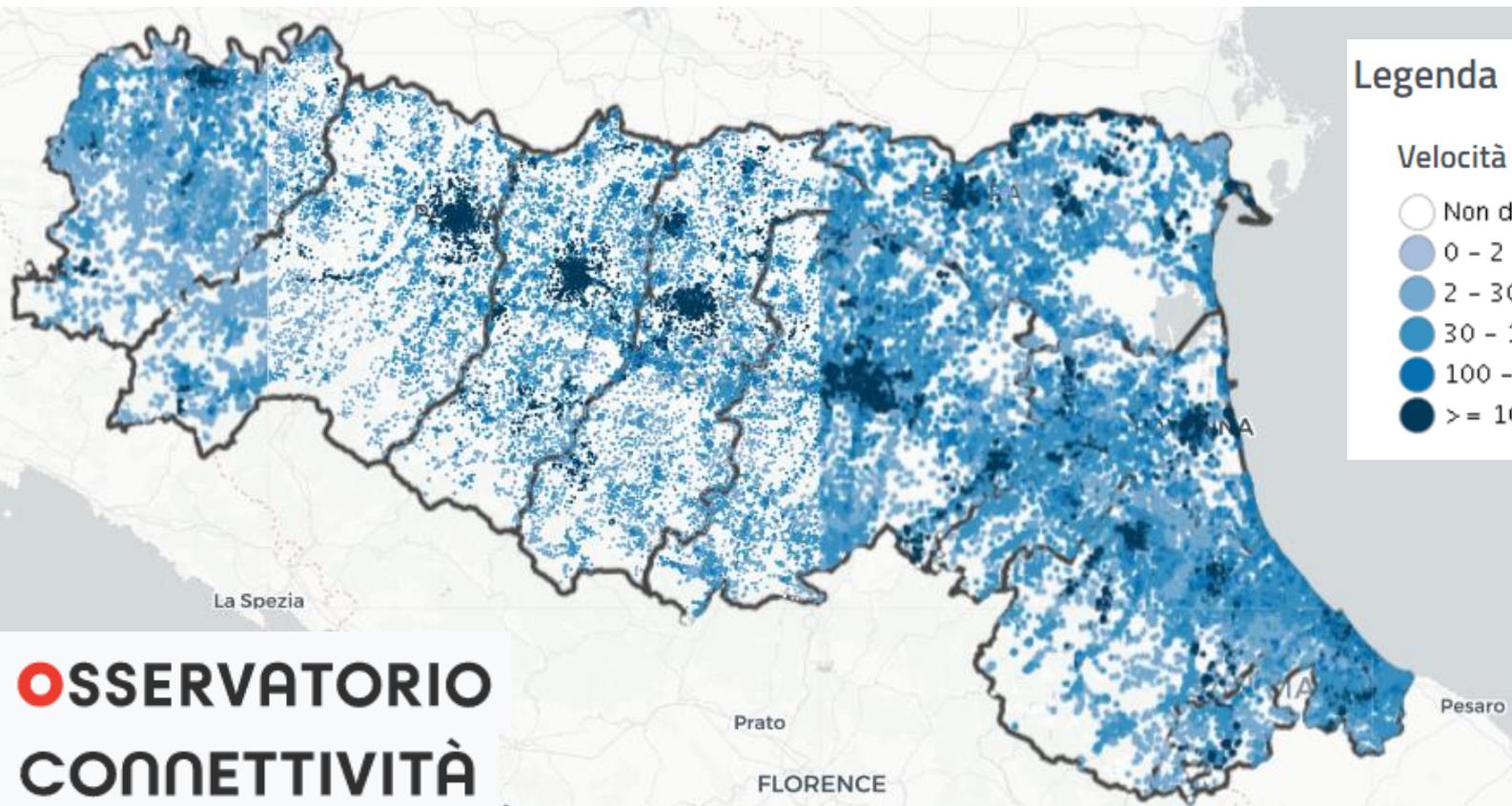
- **Aumentare la capillarità di infrastrutture a banda ultralarga e la copertura delle reti radiomobili**, nelle aree dell'Appennino, nelle zone agricole ma anche nelle aree produttive e nelle periferie delle città) in grado di fornire una connettività con prestazioni adeguate alle esigenze di imprese, di cittadini e di turisti.
- **Favorire l'utilizzo di queste reti da parte delle imprese** non solo per lo **sviluppo del business** ma anche in relazione al fatto che **alcuni dei servizi abilitati contribuiscono a ridurre l'esigenza di mobilità** con quindi benefici per il territorio.
- **Armonizzare lo sviluppo di nuove infrastrutture a banda ultra larga a 1 giga e del 5G** su tutto il territorio regionale non lasciando indietro le zone più periferiche, non solo dell'Appennino che ospitano cittadini e imprese anche molto importanti.
- Continuare l'azione di **diffusione della "cultura del digitale" nelle imprese** promuovendo la **formazione continua dei dipendenti**.
- Sviluppare e promuovere **percorsi formativi nel settore dei trasporti e della logistica**, per colmare il divario di competenze delle imprese logistiche e dell'autotrasporto.

STATO DELLA RETE REGIONALE

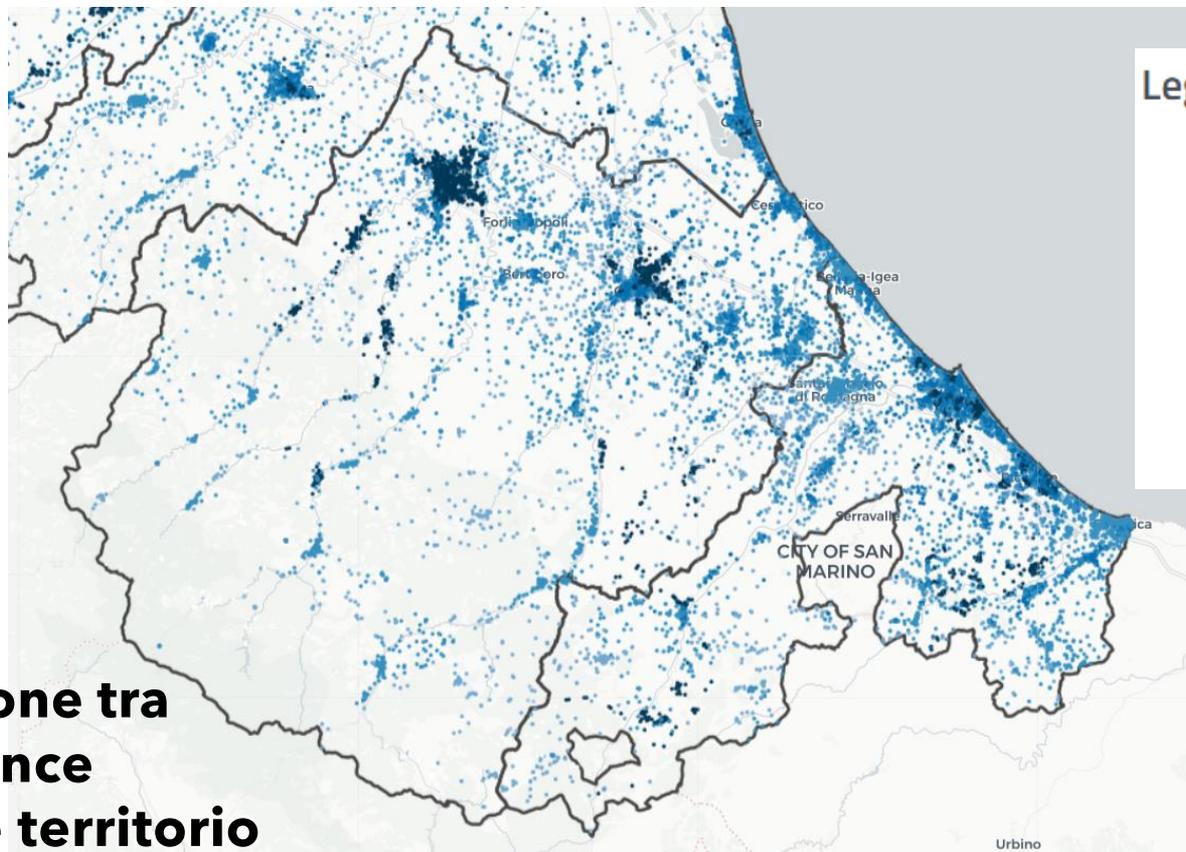
Legenda

Velocità download attesa

- Non disponibile
- 0 - 2 Mbit/s
- 2 - 30 Mbit/s
- 30 - 100 Mbit/s
- 100 - 1000 Mbit/s
- >= 1000 Mbit/s



**OSSERVATORIO
CONNETTIVITÀ**

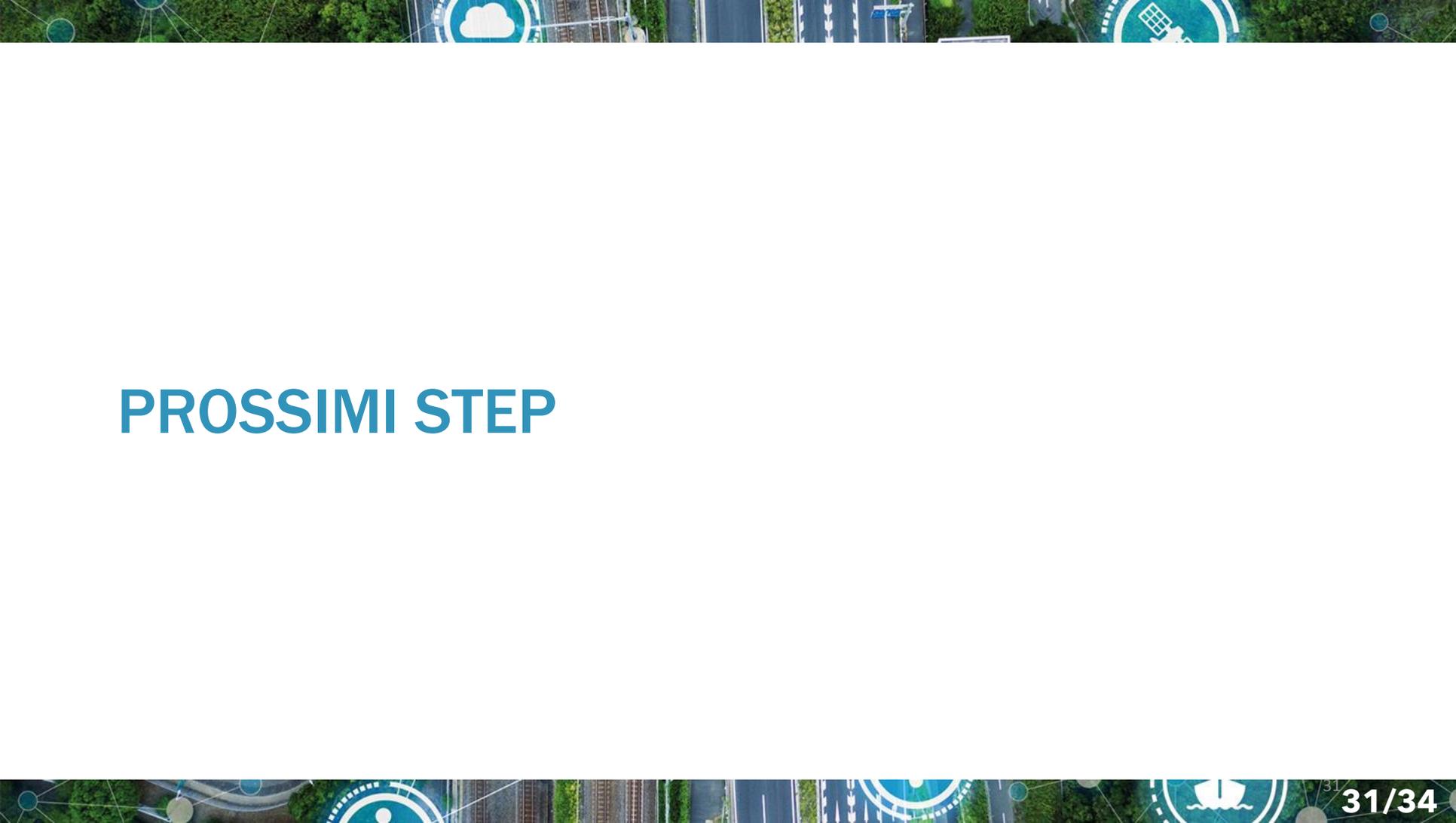


Legenda

Velocità download attesa

- Non disponibile
- 0 - 2 Mbit/s
- 2 - 30 Mbit/s
- 30 - 100 Mbit/s
- 100 - 1000 Mbit/s
- >= 1000 Mbit/s

**Stretta
connessione tra
performance
digitale e territorio**

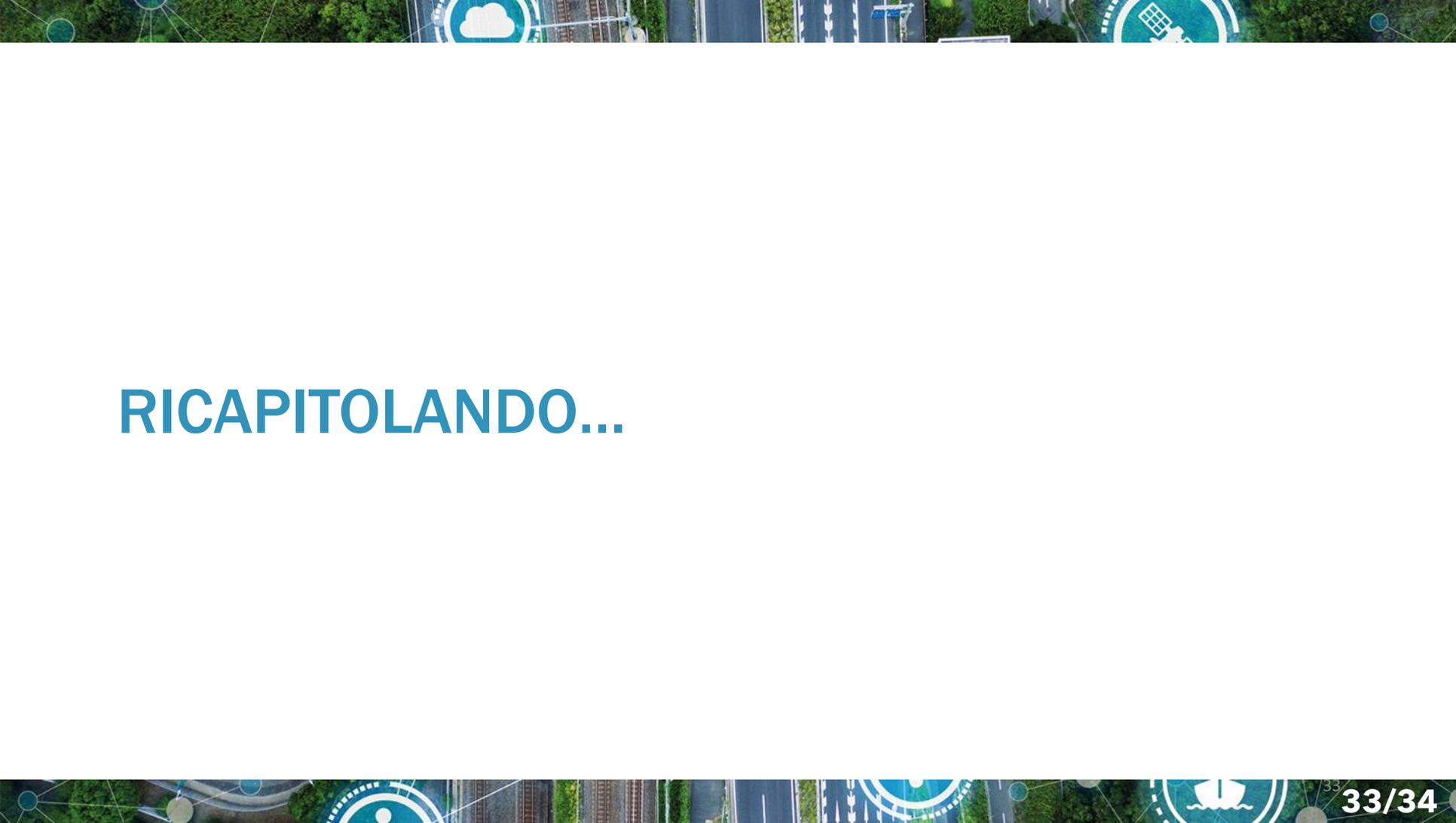
The image features a decorative border at the top and bottom. The border consists of an aerial view of a city with roads, green spaces, and buildings. Overlaid on this view are several circular icons: a cloud, a smartphone, a train, and a boat. The text 'PROSSIMI STEP' is centered in the white space between the borders.

PROSSIMI STEP

L'IMPEGNO DEL SISTEMA CAMERALE CONTINUA...

Nuovo PROGRAMMA INFRASTRUTTURE Fondo di Perequazione 2021-2022

- **19 progetti** in corso di realizzazione per la nuova annualità 2023/2024
- **Nuove attività** a livello sia centralizzato che territoriale
- Redazione di un **documento su scala nazionale** ed **aggiornamento degli interventi prioritari** contenuti nei Libri Bianchi
- Aggiornamento e ampliamento dell'**indagine sui fabbisogni delle imprese**
- Aggiornamento dei **Kpi di performance infrastrutturali**, estendendo la metodologia anche ad infrastrutture energetiche e digitali
- Consolidamento delle **relazioni tra Sistema camerale e Regioni**
- **Nuovi studi** di approfondimento e **nuovo Roadshow** ad inizio 2024



RICAPITOLANDO...

ELEMENTI CHIAVE PER UNO SVILUPPO EQUILIBRATO

- Lo sviluppo infrastrutturale è fondamentale per la **crescita economica** (moltiplicatore investimenti pari a 3,5) e per una **maggiore competitività** delle nostre imprese
- Le risorse finanziarie sono limitate, quindi occorre fare delle **scelte di priorità**, ascoltando la voce dei territori e del mondo economico
- Le infrastrutture sono necessarie, ma dobbiamo trovare il **corretto equilibrio di sostenibilità economica, sociale e ambientale**

Opere strettamente necessarie e ecosostenibili, mobilità smart&green, sviluppo infrastrutture digitali, riduzione di consumo del suolo e frammentazione dei territori.

An aerial photograph of a complex highway interchange with multiple lanes, overpasses, and surrounding greenery. The image is overlaid with a semi-transparent blue grid of white lines and circular icons representing various transportation and technology concepts. The word "GRAZIE" is centered in a bold, blue, sans-serif font.

GRAZIE

