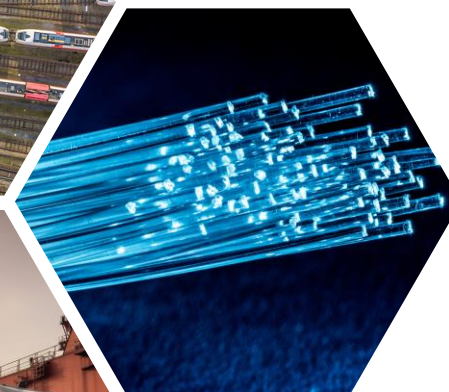


Libro bianco sulle priorità infrastrutturali dell'**Emilia-Romagna**

Le opere indifferibili
per il sistema
economico
emiliano-romagnolo



PROGRAMMA INFRASTRUTTURE
LIBRO BIANCO
Priorità del sistema economico



2023



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2021-2022



UNIONTRASPORTI



UNIONCAMERE
EMILIA-ROMAGNA

indice

	Premessa	3
	Obiettivo	5
	Contesto territoriale	7
	Performance territoriali	14
	Priorità infrastrutturali	23
	Evoluzione della strategia italiana per la BUL	63
	Conclusioni	76

Premessa





- A metà 2021 Unioncamere Emilia-Romagna ha aderito all'iniziativa nazionale promossa da Unioncamere italiana che, come principale risultato, ha portato alla realizzazione del «Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali dell'Emilia-Romagna» presentato il 20 luglio 2022.
- Grazie al Fondo di Perequazione 2021-2022 Programma infrastrutture (*), il percorso avviato nel 2021 è proseguito con l'obiettivo di rafforzare il dialogo con la Regione e il ruolo di raccordo del sistema camerale tra mondo imprenditoriale e istituzioni. Attraverso tale programma, infatti, il sistema camerale emiliano-romagnolo intende consolidare il proprio ruolo strategico nello sviluppo infrastrutturale del territorio regionale, fornendo contributi pragmatici per una strategia sulle infrastrutture, sia materiali che immateriali, che tenga conto delle esigenze di competitività del sistema imprenditoriale.
- Il presente documento, sviluppato da Unioncamere Emilia-Romagna, con il supporto delle cinque camere di commercio emiliano-romagnole e di Uniontrasporti, e il coinvolgimento delle associazioni datoriali territoriali e degli attori chiave del territorio, rappresenta un aggiornamento della precedente edizione.
- L'attività di ascolto del mondo imprenditoriale è lo "strumento" al centro del percorso del Programma Infrastrutture per un dialogo diretto con il tessuto economico e imprenditoriale della regione.

(*) Per maggiori informazioni vedasi il portale web dedicato www.programmainfrastrutture.unioncamere.it

Obiettivo





Le strategie infrastrutturali contemplano un'area di riferimento quantomeno regionale, per questo motivo si tende verso **una vision condivisa del sistema economico emiliano-romagnolo** attraverso una lettura di sintesi dei fabbisogni infrastrutturali e logistici raccolti dal territorio.

L'elemento che caratterizza questo documento è l'individuazione degli **interventi prioritari "più urgenti"** tra le diciassette (17) **opere prioritarie di livello 1 individuate nel precedente Libro Bianco** al fine di fornire un ulteriore elemento nel dialogo con la Regione per lo sviluppo del sistema infrastrutturale dell'Emilia-Romagna.

Un altro elemento di novità è rappresentato dall'**aggiornamento e ampliamento degli indici di performance territoriale (KPI)** del 2019, affiancando a quelli delle infrastrutture di trasporto e logistiche, **due nuovi KPI** relativi a **categorie** infrastrutturali più trasversali, quali il settore dell'**energia** e quello del **digitale**.

Più in generale, l'aggiornamento del Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali dell'Emilia-Romagna fa il punto sui seguenti aspetti:

- Evoluzione del contesto territoriale;
- Le performance dei territori (regione e provincia): nuovi KPI;
- Individuazione degli interventi prioritari "più urgenti";
- Monitoraggio delle priorità infrastrutturali;
- Evoluzione della strategia italiana per la banda ultralarga.

Il documento rappresenta **uno strumento dinamico**, in continuo aggiornamento, quale contributo del sistema economico alle strategie sullo sviluppo del sistema infrastrutturale dell'Emilia-Romagna.

Contesto territoriale

- Quadro economico
- Commercio estero
- Dotazione infrastrutturale
- Emilia-Romagna nel TEN-T



Quadro economico: PIL 2022



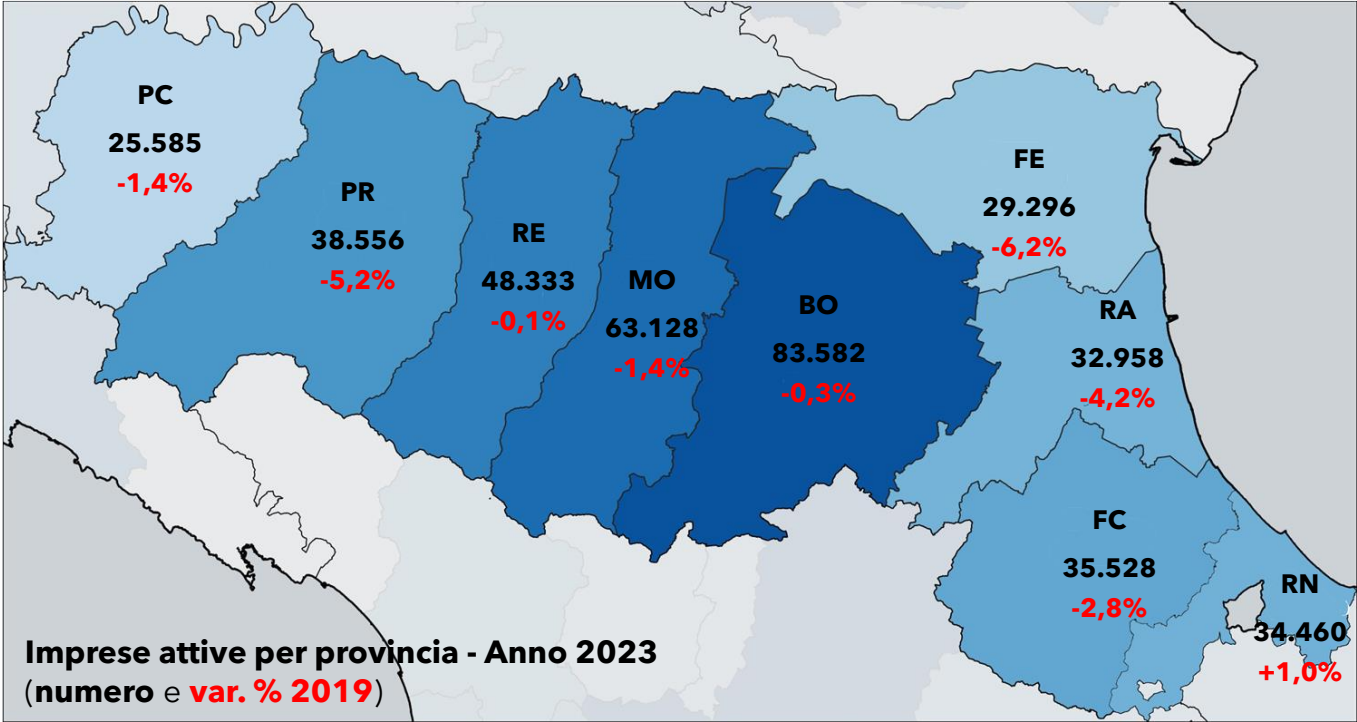
REGIONE		PIL [Mio €]	% PIL ITALIA		PIL PRO CAPITE [€]
LOMBARDIA	1°	442.298	22,7%	2°	44.408
LAZIO	2°	212.589	10,9%	6°	37.181
VENETO	3°	180.553	9,3%	5°	37.238
EMILIA-ROMAGNA	4°	177.404	9,1%	4°	40.033
PIEMONTE	5°	146.278	7,5%	10°	34.387
TOSCANA	6°	128.465	6,6%	9°	35.075
CAMPANIA	7°	119.311	6,1%	18°	21.241
SICILIA	8°	96.897	5,0%	19°	20.088
PUGLIA	9°	84.528	4,3%	17°	21.589
LIGURIA	10°	53.935	2,8%	8°	35.756
TRENTINO ALTO ADIGE	11°	53.049	2,7%	1°	49.330
MARCHE	12°	45.687	2,3%	11°	30.751
FRIULI-VENEZIA GIULIA	13°	43.038	2,2%	7°	36.033
SARDEGNA	14°	37.564	1,9%	16°	23.733
CALABRIA	15°	35.943	1,8%	20°	19.418
ABRUZZO	16°	34.436	1,8%	14°	27.023
UMBRIA	17°	24.187	1,2%	12°	28.203
BASILICATA	18°	14.969	0,8%	13°	27.751
MOLISE	19°	7.138	0,4%	15°	24.497
VALLE D'AOSTA	20°	5.383	0,3%	3°	43.689
NORD OVEST	1°	647.893	33,3%	1°	40.889
NORD EST	2°	454.045	23,3%	2°	39.312
CENTRO	4°	410.927	21,1%	3°	35.051
SUD E ISOLE	3°	430.786	22,1%	4°	21.653
ITALIA	-	1.946.479	100%	-	32.984

- Nel 2022, **l'Emilia-Romagna** risulta la **4ª regione in Italia per ricchezza prodotta** con un PIL pari a circa 177,4 miliardi di euro, il **9,1% del PIL nazionale** e il **39,1% di quello del Nord Est**
- **Rispetto al 2019 il PIL cresce del +8,9%**, un po' di più rispetto al dato nazionale (+8,4%), ma inferiore a quello del Nord Est (+9,2%)
- Anche per quanto riguarda il **PIL pro capite (≈40 k€)**, **l'Emilia-Romagna** si colloca in **4ª posizione tra le regioni** in crescita del **+9,7%** rispetto al 2019 ma leggermente inferiore sia la dato Italia (+9,8%) sia a quello medio del Nord Est (9.9%).



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati ISTAT 2022

Quadro economico: Emilia-Romagna – imprese 2023



	EMILIA-ROMAGNA	di cui AGRICOLT.	di cui COMMERCIO	di cui COSTRUZ.	di cui MANIFATT.	NORD EST	ITALIA
Imprese attive nel 2023	391.426	51.624	83.218	65.527	39.992	1.004.478	5.097.617
Variazione % 2023/2019	-2,1%	-7,3%	-6,3%	+0,8%	-6,2%	-1,6%	-0,8%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati InfoCamere/Stockview

Nel 2023, con circa 391 mila imprese attive, l’Emilia-Romagna rappresenta il **39%** del tessuto imprenditoriale del **Nord Est** e il 7,7% di quello nazionale (**5ª regione italiana**, dopo Lombardia 16,0%, Campania 9,9%, Lazio 9,2% e Veneto 8,3%).

Circa il **21,4%** delle imprese è nella provincia di **Bologna**: seguono la provincia di **Modena** (16,1%) e quella di **Reggio nell’Emilia** (12,3%).

Rispetto al 2019 si registra una diminuzione delle imprese attive del **-2,1% (-8.330 imprese)**, superiore alla decrescita nazionale (-0,8%) e del Nord Est (-1,6%). In termini percentuali la contrazione del numero di imprese più accentuata nelle province di **Ferrara** (-6,2% con picchi del -13,1% per il manifatturiero e -11,7% nel commercio), **Parma** (-5,2% con un -10,4% nelle costruzioni), **Ravenna** (-4,2% con un -10,0% nelle costruzioni e un -9,6% nell’agricoltura) **con la sola provincia di Rimini in crescita** (+1,0% con un +5,2% nelle costruzioni).

Anche **rispetto al 2022**, il numero di imprese attive nel 2023 è in diminuzione in tutte le province ad eccezione di Parma (+0,4%)

Commercio estero: Emilia-Romagna - 2022

- Nel 2022 il commercio estero dell'Emilia-Romagna ha raggiunto un valore di 136,8 miliardi di euro, pari a poco meno il 40% del commercio estero totale del Nord Est (39,4%): rispetto al 2021 la crescita è stata del 17,5%. Il saldo commerciale è positivo per circa 31,5 miliardi.
- L'UE rappresenta il 57% dell'interscambio con l'estero dell'Emilia-Romagna, con la Germania in testa, mentre nell'area extra-Ue il primo partner commerciale sono gli USA.
- Le **esportazioni** hanno superato i 84 miliardi di euro, pari al **13,5% del totale italiano**. La quasi totalità dei prodotti esportati (97,7%) deriva dall'industria manifatturiera, con una **forte diversificazione tra i diversi settori**. I **macchinari** con il 25,6% sono la prima voce merceologica delle esportazioni, seguiti dai **mezzi di trasporto** (13,0%) e dai **prodotti alimentari** (11,8%).
- Le **importazioni** hanno totalizzato 52,6 miliardi. Al primo posto troviamo i **metalli** con il 13,3%, seguiti dai **macchinari** (12,7%) e dai **prodotti alimentari** (12,6%).



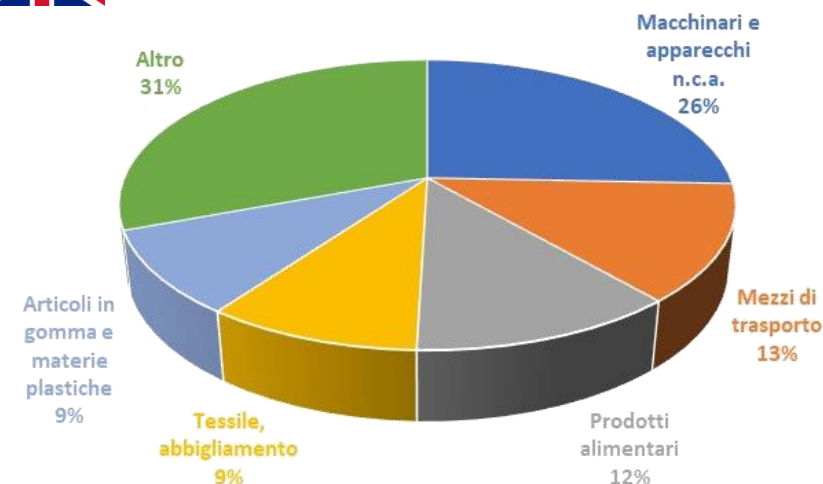
Focus sull'export

Destinazioni principali (2022)

	Germania 10.525 mln€
	USA 10.464 mln€
	Francia 8.780 mln€
	Spagna 4.239 mln€
	Regno Unito 3.835 mln€

Modalità di trasporto (2022)

	52,8% (96,1% vs U)
	0,8% (1,1% vs Ue)
	35,9% (2,1% vs Ue)
	10,4% (0,8% vs Ue)
Altro	0,1% (0,0% vs Ue)



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat anno, 2022

Dotazione infrastrutturale della regione Emilia-Romagna



La struttura “portante” della rete infrastrutturale dell’Emilia-Romagna si basa su:

- **11.471 km di rete stradale**, di cui il 6% sono di categoria autostradale e il 18% strade di rilevanza nazionale in gestione Anas (2021);
- **1.319 km di rete ferroviaria RFI**, di cui il 94% elettrificata e il 61% a doppio binario a cui si aggiungono **circa 360 km della rete FER** tutti a singolo binario di cui il 54% elettrificati (31/12/2023);
- **≈ 400 km di idrovia**
- **4 aeroporti: Bologna** (10 milioni di passeggeri, 78,7 mila movimenti e 51 mila tonnellate di merci: 2023), inserito nel Core Network, *Forlì, Parma e Rimini - San Marino*;
- **1 porto: Ravenna**, unico porto commerciale dell’Emilia Romagna e tra i principali scali del mare Adriatico per traffico merci (25,5 milioni di tonnellate nel 2023), inserito nel Core;
- **2 Interporti, Interporto di Bologna** nel Core Network europeo (2.537 coppie treni/anno - anno 2022), *Interporto di Parma* nel Comprehensive Network europeo (1.473 coppie treni/anno - anno 2022) e **tre terminal intermodali** (Faenza, Villa Selva e Piacenza).



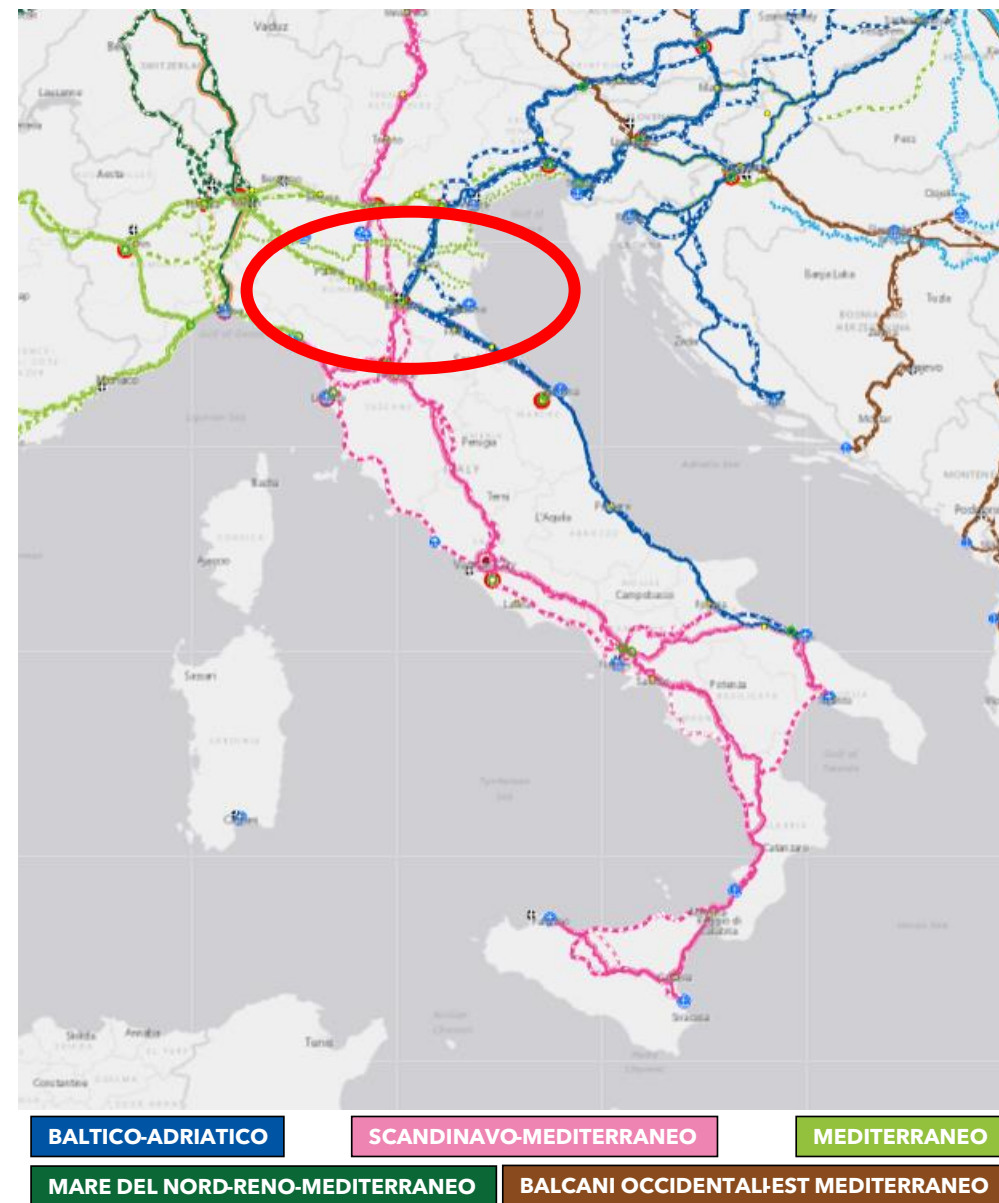
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Il contesto delle reti TEN-T

I regolamenti 1315-1316/2013 mirano a pianificare e a sviluppare le Reti Transeuropee dei Trasporti (TEN-T), organizzate in Corridoi, uno degli elementi unificanti dell'Unione Europea, garantendo una mobilità senza interruzioni, sicura e sostenibile e la libera circolazione delle merci, dei cittadini.

A causa dei mutamenti politici e della domanda, la revisione degli orientamenti TEN-T prevista per il 2023 è stata anticipata e avviata nel 2021, per rendere i trasporti nel continente sempre più sostenibili e resilienti, promuovendo interoperabilità e multimodalità, e migliorando la governance delle reti.

Le principali novità consistono **nell'istituzione di nove corridoi di trasporto europei** integrati con i corridoi ferroviari merci e nell'**introduzione di un livello di rete intermedio «Extended Core»**, (in aggiunta al Core e al Comprehensive) con un orizzonte temporale di adeguamento al 2040 (mentre per il Core è il 2030 e per il Comprehensive è al 2050), che comprende alcune sezioni prioritarie della rete Comprehensive. Il Regolamento Generale sui nuovi orientamenti TEN-T dovrebbe essere adottato nel 2024.



Fonte: TENtec Interactive Map Viewer

L'Emilia-Romagna nelle "nuove" reti TEN-T



Sulla base del Nuovo Regolamento, l'Emilia-Romagna sarebbe attraversata da tre "nuovi" corridoi TEN-T: il **corridoio Scandinavo-Mediterraneo**, il **corridoio Mar Baltico-Mar Adriatico** e il **corridoio Mediterraneo**.

In particolare le infrastrutture che in Emilia-Romagna sono interessate dalla revisione sono:

- La sezione ferroviaria «Bologna-Ancona» che passa dal corridoio Scandinavo-Mediterraneo a corridoio Mar Baltico-Mar Adriatico;
- la sezione ferroviaria «Ravenna-Ferrara» elevata a rango di «Extended Core»;
- L'aeroporto di Rimini inserito nella rete Comprehensiva (rete globale);
- I terminali ferroviario-stradali di Faenza, Forlì-Cesena-Villa Selva e Parma-Castelguelfo inseriti nella rete Comprehensiva;
- L'inclusione di tutti i capoluoghi di provincia dell'Emilia-Romagna nel novero dei nodi urbani (Forlì per la provincia di Forlì-Cesena).



Performance territoriali



KPI territoriali 2023: premessa (1/2)



La dotazione di infrastrutture, nella sua accezione più ampia, rappresenta un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, in quanto è in grado di agevolare l'attività delle aziende presenti a livello locale e allo stesso tempo incide sulle scelte di insediamento delle persone (residenti, lavoratori e turisti) e di nuove attività produttive, nonché sulle convenienze logistiche delle imprese. Gli indicatori rappresentano un valido strumento di analisi delle performance territoriali e uno dei fattori chiave **nell'indirizzare politiche di intervento e di sviluppo**, completando e non sostituendo il bagaglio conoscitivo di ciascun territorio. I KPI territoriali, realizzati nell'ambito del Programma Infrastrutture del sistema camerale, sono un insieme di indici su **scala provinciale (*)** sviluppati rispetto a:

- 5 **categorie di trasporto** (stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale, logistica)  **130 indicatori**
- 2 **categorie trasversali** (energia, digitale)  **40 indicatori**

E' stata anche predisposta una **classifica "Green&Smart"** delle province italiane allo scopo di valutare la performance di ciascun territorio nel contesto nazionale in ottica di sviluppo sostenibile, transizione ecologica e digitale.

L'utilizzo di un approccio multicriteria ha permesso di contemplare un ampio spettro di indicatori (complessivamente circa 170) declinati in 4 cluster tematici (contesto, dotazione, funzionalità e strategia), volti a fornire una misura analitica sia della **consistenza fisica** delle infrastrutture presenti sul territorio sia di aspetti anche qualitativi, legati alla loro **fruibilità ed efficienza in relazione al contesto socio-economico e orografico** in cui risiedono. Questi fattori hanno ripercussioni sull'attrattività di un territorio, sulla qualità della vita e sulle dinamiche che incidono nel percorso verso uno sviluppo sostenibile. Industrializzazione e sviluppo infrastrutturale sono inoltre strettamente legati al progresso tecnologico e all'innovazione, strumenti imprescindibili di ogni strategia volta al raggiungimento degli obiettivi legati all'ambiente.

L'output dell'analisi è una quantificazione del **gap di ciascun territorio rispetto alla media nazionale**, posta uguale a **100**.

Di seguito si riportano i principali risultati riferiti al territorio regionale dell'Emilia-Romagna.

(*) 105 territori, considerando 4 territori in Sardegna (Sassari, Nuoro, Oristano, Cagliari) e 5 in Puglia (Foggia, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce)

Fonte: Report «Nuovi indicatori di performance territoriale» - Dicembre 2023, Unioncamere/Uniontrasporti



Per una corretta interpretazione dei KPI riferiti alle infrastrutture di trasporto e logistica, è bene precisare che:

- per le infrastrutture di rete (strade e ferrovie), l'analisi si basa sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia le sole opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi provinciali)
- per le infrastrutture di nodo (porti marittimi e fluviali, aeroporti, centri intermodali), l'analisi è più articolata al fine di esprimere le potenzialità di accesso alle infrastrutture indipendentemente dalla «territorialità». Si tiene conto, infatti, della capacità di attrazione del singolo nodo infrastrutturale non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe.
 - nodi infrastrutturali raggiungibili entro 90 minuti dal capoluogo di provincia, con coefficienti di «assorbimento» inversamente proporzionali alla distanza
 - fattore di premialità che tiene conto della presenza e della rilevanza del nodo rispetto a ciascun territorio su cui potenzialmente esercita la propria influenza (quindi ogni nodo ha un peso differente rispetto al territorio su cui potenzialmente esercita la propria influenza).

► Esempio.

Prendendo il caso del «KPI logistica» riferito alla provincia di X: nel calcolo del KPI non si tiene solo conto dei centri intermodali nei confini provinciali (che hanno di per sé un peso rilevante), ma anche della potenziale influenza di altri centri intermodali che gravitano attorno a questo territorio (raggiungibili in 90 minuti dal capoluogo della provincia X) presenti in altre province seppure con un peso differente. Nel caso in cui la provincia X non disponga di un nodo, può comunque potenzialmente beneficiare della presenza di nodi che risiedono in altri territori (purché raggiungibili in 90 minuti dal capoluogo del territorio considerato). Tuttavia, la vicinanza ad un nodo extra-provinciale non è sufficiente, da sola, a rappresentare un vantaggio competitivo, se non vi è un adeguato livello di accessibilità.

Discorso analogo vale per gli aeroporti (e per i porti) che potenzialmente potrebbero essere al servizio di più territori, ma non sempre valorizzano appieno questa potenzialità (anche in ottica di razionalizzazione delle infrastrutture, attraverso una vision a livello sovra-territoriale), a causa della carenza di collegamenti viari e/o ferroviari efficienti.

Nota: per maggiori dettagli si rimanda al Report «Nuovi indicatori di performance territoriale» - Dicembre 2023, Unioncamere/Uniontrasporti.

KPI territoriali 2023: infrastrutture di trasporto e logistiche (1/3)

Indice di sintesi "infrastrutture di trasporto e logistiche": livello regionale

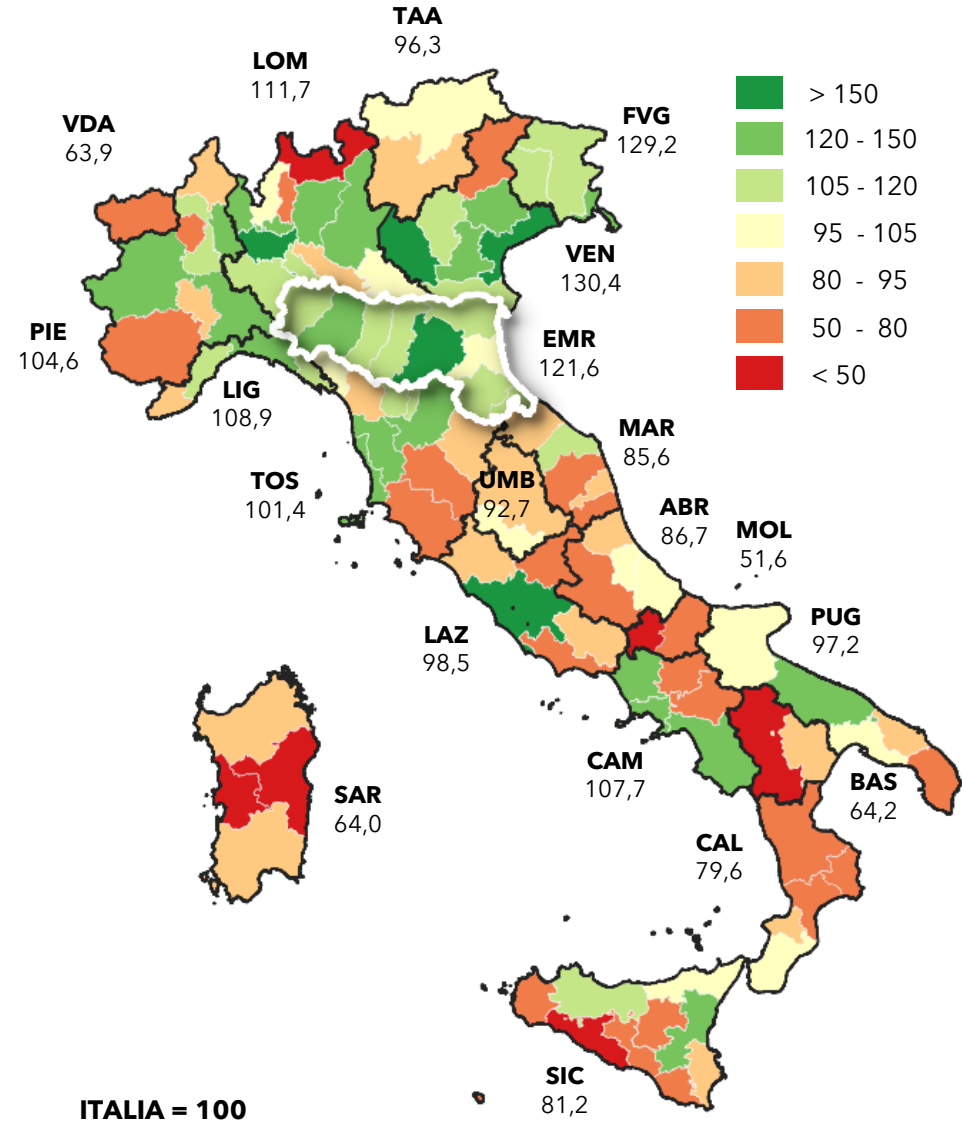
L'**Emilia-Romagna** si posiziona **al terzo posto a livello nazionale** (+21% rispetto alla media nazionale), preceduta dal Veneto e dal Friuli-Venezia Giulia (tutte regioni della macro-area del Nord Est) (il KPI regionale è la media dei KPI delle singole province)



EMILIA-ROMAGNA 121,6 (3°)

NORD OVEST:	107,0
NORD EST:	123,5
CENTRO:	96,4
SUD E ISOLE:	83,0

Tra le province, **Bologna e Parma** totalizzano un **valore dell'indice di sintesi superiore a quello dell'Emilia-Romagna**.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

KPI territoriali 2023: infrastrutture di trasporto e logistiche ^(2/3)



In tabella sono rappresentati i valori degli indici di performance territoriale per ognuna delle cinque categorie delle infrastrutture di trasporto e logistiche e dell'indice di sintesi a livello regionale e provinciale.

INDICE DI SINTESI											
EMILIA-ROMAGNA 121,6 (3°)		EMILIA-ROMAGNA 110,4 (4°)	EMILIA-ROMAGNA 125,4 (1°)	EMILIA-ROMAGNA 65,8 (11°)	EMILIA-ROMAGNA 125,1 (3°)	EMILIA-ROMAGNA 156,4 (3°)					
PROV.	SCORE (# Italia)	PROV.	SCORE (# Italia)	PROV.	SCORE (# Italia)	PROV.	SCORE (# Italia)	PROV.	SCORE (# Italia)	PROV.	SCORE (# Italia)
1°	BO 165,3 (4°)	BO 124,6 (6°)	BO 150,4 (3°)	RA 182,4 (20°)	BO 201,2 (6°)	BO 287,3 (3°)					
2°	PR 138,0 (12°)	RN 121,0 (13°)	RE 139,6 (6°)	FE 97,5 (40°)	RN 181,3 (12°)	PR 242,6 (5°)					
3°	MO 116,7 (30°)	PR 113,2 (30°)	MO 128,2 (14°)	FC 89,3 (43°)	PR 172,1 (14°)	PC 195,0 (14°)					
4°	RN 116,3 (32°)	FC 112,8 (32°)	FC 122,0 (21°)	RN 84,5 (48°)	FC 150,1 (24°)	MO 169,1 (21°)					
5°	FE 115,8 (33°)	RE 109,4 (39°)	PR 120,7 (24°)	BO 72,2 (50°)	FE 121,2 (31°)	FE 163,2 (23°)					
6°	PC 115,2 (35°)	MO 109,4 (41°)	RA 119,6 (25°)	MO 21,3 (76°)	PC 94,8 (44°)	RE 152,2 (27°)					
7°	RE 113,2 (37°)	RA 106,1 (44°)	PC 119,6 (26°)	PR 18,5 (78°)	MO 92,6 (47°)	FC 68,3 (62°)					
8°	FC 112,9 (38°)	PC 101,7 (53°)	FE 115,6 (29°)	RE 14,3 (80°)	RE 64,0 (68°)	RA 67,0 (63°)					
9°	RA 100,7 (50°)	FE 95,1 (70°)	RN 113,4 (32°)	PC 12,4 (81°)	RA 48,5 (86°)	RN 63,2 (67°)					

> 150

120 - 150

105 - 120

95 - 105

80 - 95

50 - 80

< 50

I valori degli indici sono parametrizzati alla media nazionale posta uguale a 100

KPI territoriali 2023: infrastrutture di trasporto e logistiche ^(3/3)



Analizzando l'insieme dei KPI delle cinque categorie di infrastrutture di trasporto e logistiche considerate (stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale e logistica) emerge la posizione di primo piano della regione in tutte le categorie ad eccezione dei Porti dove comunque si colloca a metà classifica.

Tra le province emiliano-romagnole, Bologna è quella che ha il posizionamento migliore eccellendo in quattro delle cinque categorie: con valori dei KPI superiori del 50% rispetto alla media nazionale per le categorie ferroviaria (+50%), aeroportuale (+101%) e logistica (+287%) e di circa il 25% per il KPI stradale. Fa eccezione il KPI portuale (-28% rispetto alla media nazionale) dove, sebbene si tiene conto dell'effetto gravitazionale dell'infrastruttura portuale, le province senza accesso al mare sono comunque penalizzate.

Tra le altre province si distingue Parma con punteggi sopra la media in quattro categorie: stradale, ferroviaria, aeroportuale e logistica nella quale presenta un KPI superiore del 240% alla media nazionale.

Tutte le restanti province presentano comunque valori dei KPI superiori alla media Italia in tre delle cinque categorie con punte del +21% di Rimini nella categoria stradale, del +39% di Reggio nell'Emilia nella categoria ferroviaria, del 81% ancora di Rimini nell'aeroporto e del 95% di Piacenza nella logistica.

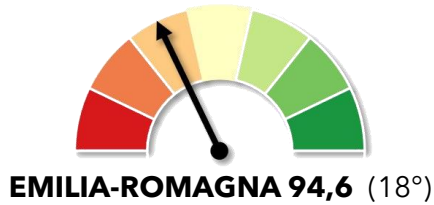
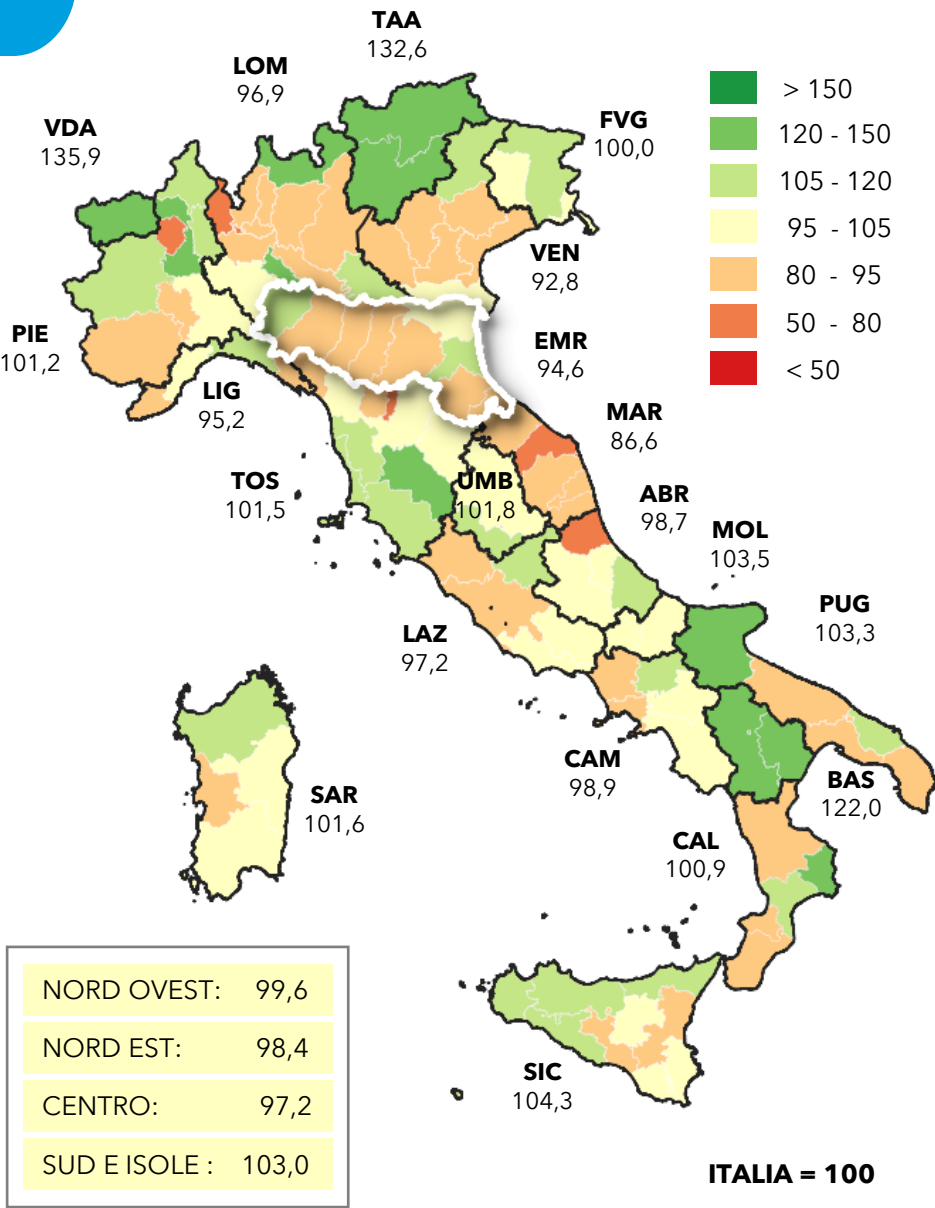
Ravenna è l'unica provincia della regione con un KPI superiore alla media nazionale (+82%) nella categoria portuale.

KPI territoriali 2023: energia

Il **"KPI energia"** esprime, in senso lato, quanto i **territori «utilizzano bene» l'energia che hanno a disposizione**, tenendo conto soprattutto delle fonti di energia rinnovabile (sono state considerate in particolare l'energia solare, quella eolica e quella idroelettrica).

Nel 2021, a livello di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili con 28 mila GWh l'Emilia-Romagna si colloca al 8° posto in Italia ma tale produzione è riuscita a coprire solo il 23,1% del fabbisogno energetico elettrico della regione al penultimo posto tra le regioni (il dato medio a livello Italia è del 41%).

In questa classifica le province dell'Emilia-Romagna non eccellono: solo tre sulle nove presentano un valore superiore alla media italiana.



	PROV.	SCORE (# Italia)
1°	RA	112.1 (22°)
2°	PC	109,7 (27°)
3°	FE	100,5 (45°)
4°	RN	92,9 (65°)
5°	BO	90,5 (73°)
6°	MO	88,8 (80°)
7°	FC	88,2 (82°)
8°	RE	84,3 (89°)
9°	PR	84,2 (90°)

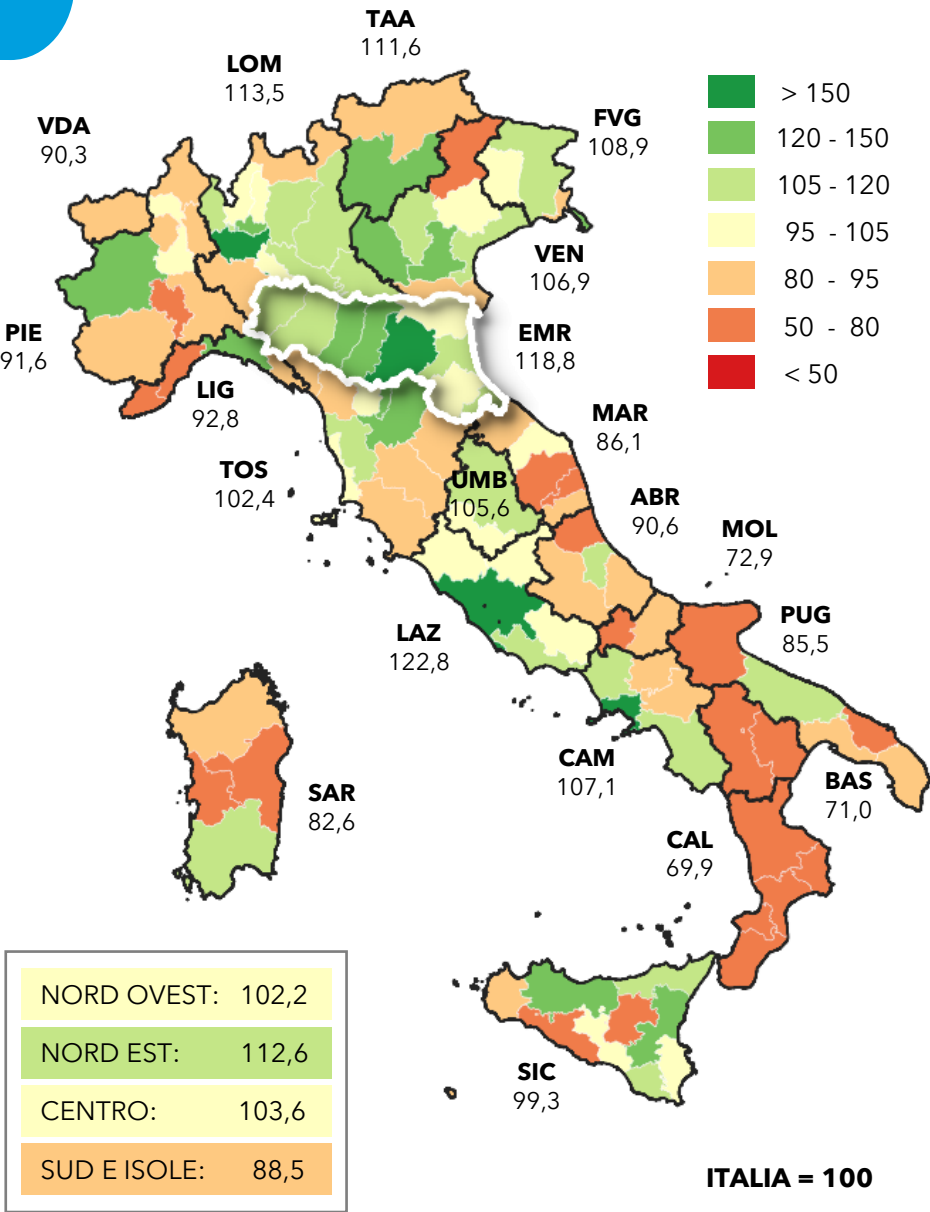
Fonte: elaborazione Uniontrasporti

KPI territoriali 2023: digitale

L’obiettivo del “**KPI digitale**” è quello di mettere a fuoco la **propensione dei territori verso la diffusione e l’utilizzo delle tecnologie digitali**, anche in termini di offerta di infrastrutture e di servizi e quindi di opportunità per le imprese e le famiglie residenti.

Nel panorama italiano, le migliori performance sono ottenute da Lazio (122,8), **Emilia-Romagna (118,8)** e Lombardia (113,5), con un punteggio che supera di oltre il 10% la media nazionale.

Tutte le province della regione hanno un valore del **KPI digitale superiore a 100** (media dell’Italia).



	PROV.	SCORE (# Italia)
1°	BO	158,2 (3°)
2°	MO	126,4 (12°)
3°	RE	123,5 (14°)
4°	RA	117,2 (19°)
5°	PR	116,4 (20°)
6°	RN	110,3 (28°)
7°	PC	109,1 (34°)
8°	FE	104,4 (40°)
9°	FC	104,1 (43°)

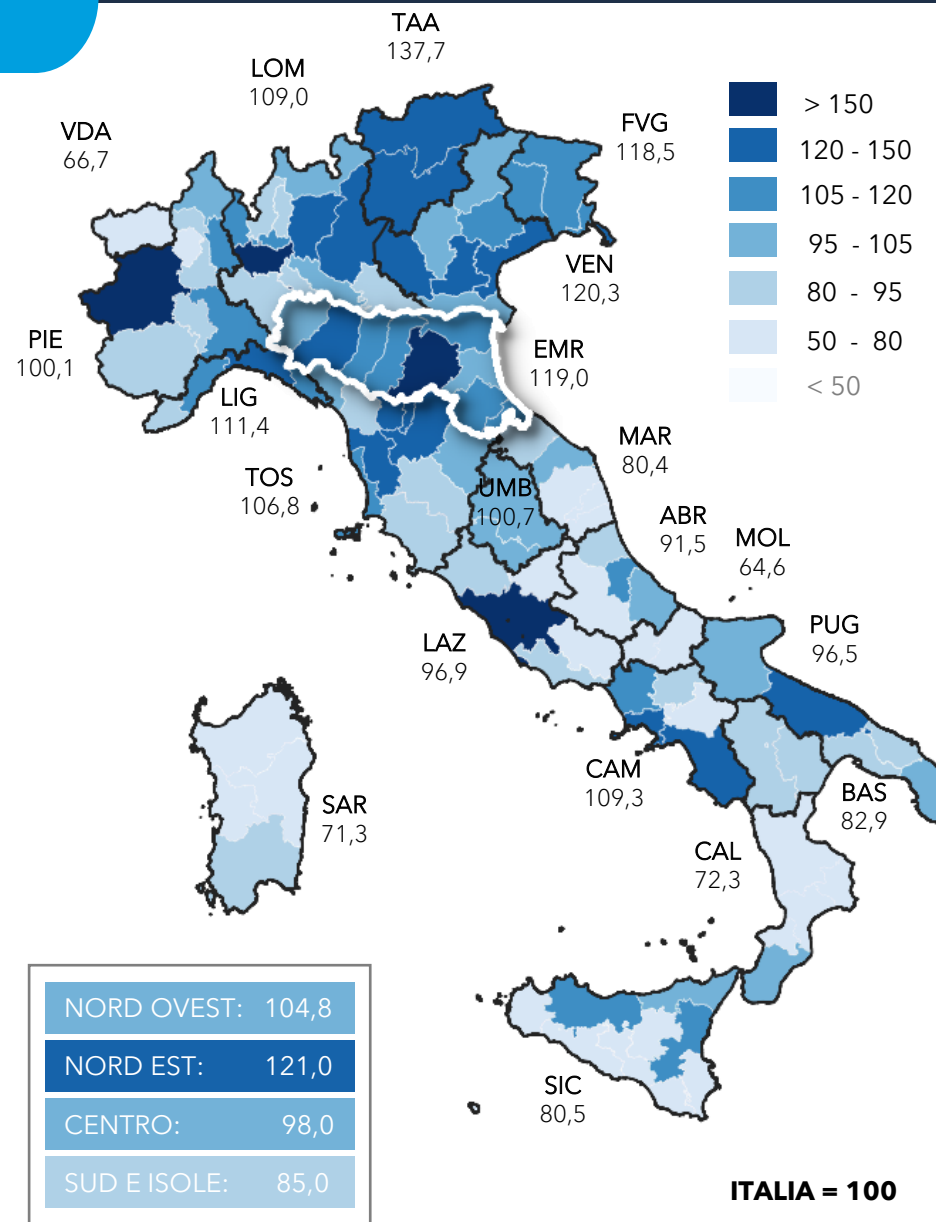
Fonte: elaborazione Uniontrasporti

KPI territoriali 2023: classifica Green&Smart

La **classifica Green&Smart** è ottenuta isolando gli elementi che ricadono nella sfera della **sostenibilità ambientale** e della **digitalizzazione** nei sette KPI sviluppati (strada, ferrovia, porti, aeroporti, logistica, energia, digitale), al fine di ottenere una valutazione di massima sull'orientamento dei territori verso la transizione green e digitale.

Nella classifica delle regioni, l'**Emilia-Romagna si posiziona sul podio** (3° posto) con **Bologna al 2° posto tra le province** con oltre 60 punti in più della media nazionale.

In ogni caso **tutte le province** emiliano-romagnole presentano **un valore superiore alla media italiana**.



	PROV.	SCORE (# Italia)
1°	BO	162,1 (2°)
2°	PR	137,6 (11°)
3°	MO	118,5 (23°)
4°	FE	115,5 (27°)
5°	RE	112,7 (31°)
6°	RN	109,8 (35°)
7°	FC	107,5 (38°)
8°	PC	104,2 (42°)
9°	RA	103,0 (43°)

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Priorità infrastrutturali

- **Priorità *"più urgenti"***
- Nuove segnalazioni
- Schede di dettaglio degli interventi prioritari



Selezione delle priorità “più urgenti”: approccio metodologico



- Uno degli obiettivi di questa annualità del Progetto è di identificare, nell’ambito degli interventi di livello 1 del precedente Libro Bianco, quelli maggiormente urgenti per le imprese al fine di arricchire gli elementi a disposizione del sistema camerale nel dialogo con la Regione e gli enti deputati alla pianificazione delle infrastrutture.
- Per identificazione di questo sotto-insieme di interventi si è utilizzato il **senso di maggiore urgenza nella realizzazione** così come sentito dal sistema imprenditoriale emiliano-romagnolo.
- Per raccogliere indicazioni sul senso di urgenza di un intervento si è proceduto su due binari: da un lato una **survey con interviste telefoniche** nelle quali è stato chiesto agli intervistati di dare un voto a 1 a 10 all’urgenza per ognuno dei diciassette interventi di livello 1 e dall’altro attraverso i **Tavoli di Confronto con il territorio**, strumento già utilizzato nel precedente Libro Bianco proseguendo quindi il dialogo diretto con il tessuto economico e imprenditoriale della regione nonché l’ascolto delle sue esigenze in termini di infrastrutture di trasporto e logistiche oltre che digitali.

Più in dettaglio i risultati delle interviste telefoniche alle imprese dell’Emilia-Romagna sono stati analizzati e poi proposti per la discussione nei Tavoli.

Quindi si è provveduto ad una sintesi incrociando quanto emerso dalle interviste telefoniche, considerando sia la totalità delle imprese sia le sole imprese con più di 50 addetti in quanto queste imprese si presuppone abbiano maggiori esigenze logistiche e di trasporto delle merci con le sollecitazioni raccolte nei Tavoli, arrivando ad individuare gli **interventi prioritari “più urgenti”**.

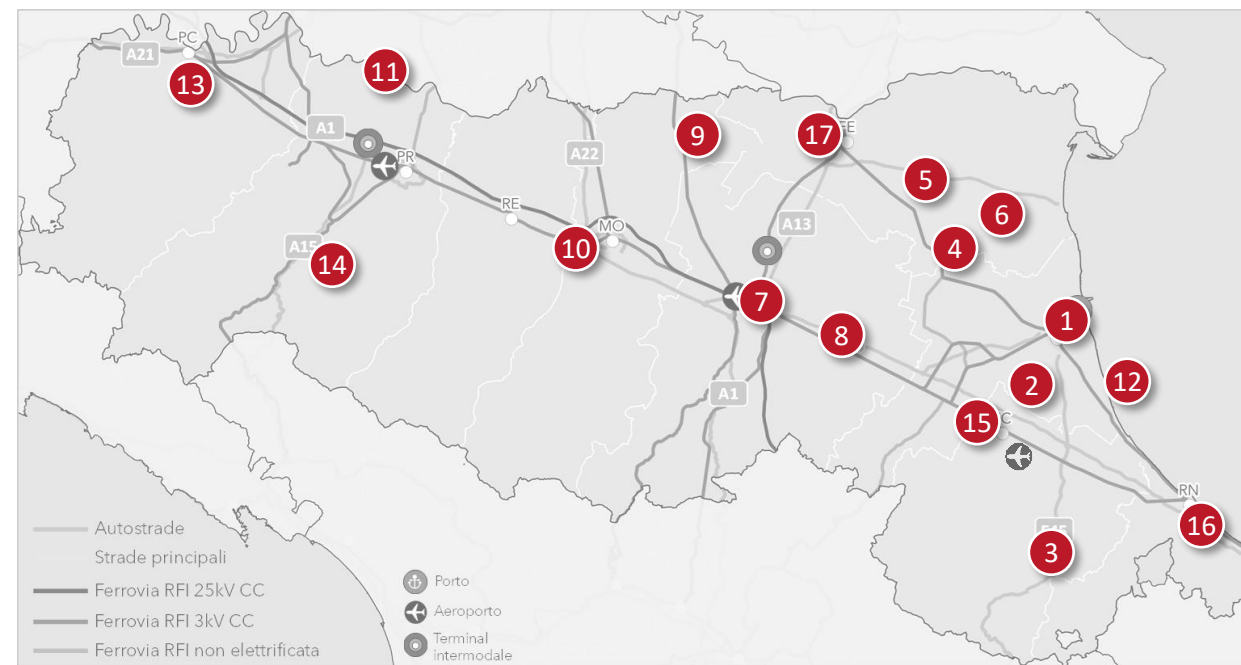
Priorità livello 1: Libro Bianco 2022



Si riportano l'elenco degli interventi prioritari di livello 1 individuati nel precedente Libro Bianco e nella slide seguente i macro obiettivi a cui rispondono

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

N°	Intervento	MO
15	Raddoppio della linea ferrovia Castel Bolognese-Ravenna	1-3-5
16	Realizzazione dell'Alta Velocità asse Adriatico (Bologna-Lecce-Taranto)	3-5
17	Riquilificazione dell'Idrovia Ferrarese	1-5



Nota: La numerazione degli interventi è casuale. NON è un indicatore di importanza

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



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.

Selezione delle priorità "più urgenti": i risultati dell'indagine ^(1/3)



Nell'ambito delle attività centralizzate del Programma Infrastrutture è stata realizzata la seconda edizione dell'*indagine sui fabbisogni logistici e infrastrutturali delle imprese*. In tale indagine, rispetto alla prima edizione si è allargato il campione sia in termini numerici, da 6.500 a 12.000 imprese contattate, sia di settori economici includendo, oltre alle imprese della manifattura e dei trasporti e della logistica, anche quelle dell'agricoltura, del commercio all'ingrosso, delle costruzioni e del turismo.

Settore economico	Italia	Macro area Nord-Est	Emilia-Romagna
Turismo	1.600	442	117
Trasporto e logistica	1.500	332	132
Agricoltura	1.400	234	72
Commercio all'ingrosso	2.000	415	148
Costruzioni	1.000	222	81
Manifattura	4.500	1.044	367
TOTALE	12.000	2.689	917

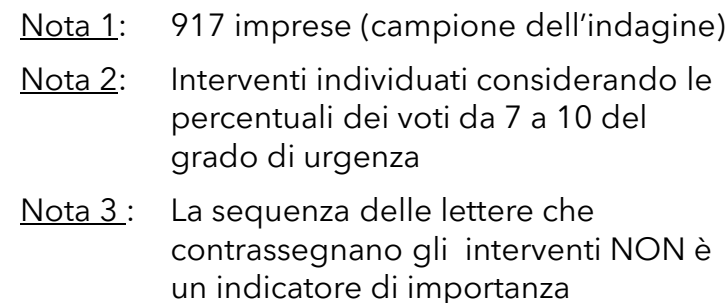
L'indagine è stata basata su un campione statisticamente rappresentativo dell'Universo delle imprese dei settori considerati (intervallo di confidenza: 0,95 e limiti fiduciari sulle stime: $\pm 0,9\%$) a livello delle singole regioni: per l'Emilia-Romagna sono state intervistate complessivamente 917 imprese distribuite come nella tabella qui a fianco

L'indagine è stata condotta (come la precedente) con il metodo delle interviste telefoniche realizzate con sistema CATI (Computer Aided Telephone Interview) nel periodo 9 marzo - 3 maggio 2023

Alcuni dei risultati più significativi sono stati presentati nei tavoli di confronto con il territorio.

Pertanto alle imprese dell'Emilia-Romagna è stato chiesto di dare un valore di urgenza (1 meno urgente, 10 urgenza massima) per ognuno dei diciassette (17) interventi di livello 1.

Le risposte ottenute, considerando solo quelle con valori di urgenza tra 7 e 10, hanno permesso di individuare i seguenti sette interventi *"più urgenti"* per le 917 imprese intervistate.

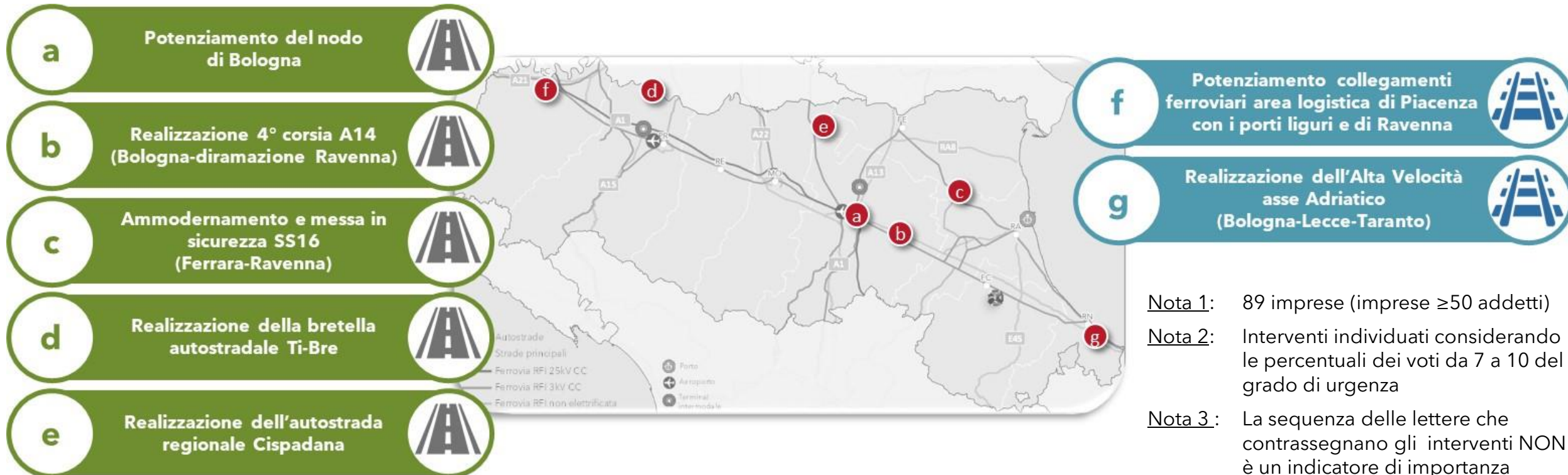


Selezione delle priorità "più urgenti": i risultati dell'indagine (3/3)



Se analizziamo le risposte considerando le sole imprese con più di 50 addetti, rinunciando quindi alla «significatività del campione» (per esempio scompaiono dal campione le imprese dell'Agricoltura) procedendo come nella slide precedente, gli interventi considerati "più urgenti" cambiano perché cambiano i fabbisogni logistici e di trasporto.

Con questo approccio, i primi sette interventi considerati "più urgenti" sono risultati i seguenti:



Selezione delle priorità "più urgenti": i risultati dei tavoli



Nel corso dei mesi da settembre a novembre 2023 Unioncamere Emilia-Romagna con il supporto della Camera di commercio di riferimento ha organizzato cinque Tavoli di Confronto con il territorio (uno per ognuna delle Camere dell'Emilia-Romagna)

In questi Tavoli, è stato chiesto ai partecipanti di indicare gli interventi "più urgenti" tra quelli di prioritari di livello 1, lasciando comunque ai partecipanti stessi e a ogni altro soggetto interessato la possibilità di far pervenire a Unioncamere, anche attraverso le Camere, eventuali sue considerazioni entro tre settimane dalla data del Tavolo di riferimento.

I primi sette interventi considerati "più urgenti" sono risultati i seguenti:



Nota 1: Cinque Tavoli di Confronto uno per ognuno territorio camerale

Nota 2: Novantotto (98) partecipanti ai Tavoli

Nota 3: La sequenza delle lettere che contrassegnano gli interventi NON è un indicatore di importanza

Le priorità "più urgenti": selezione



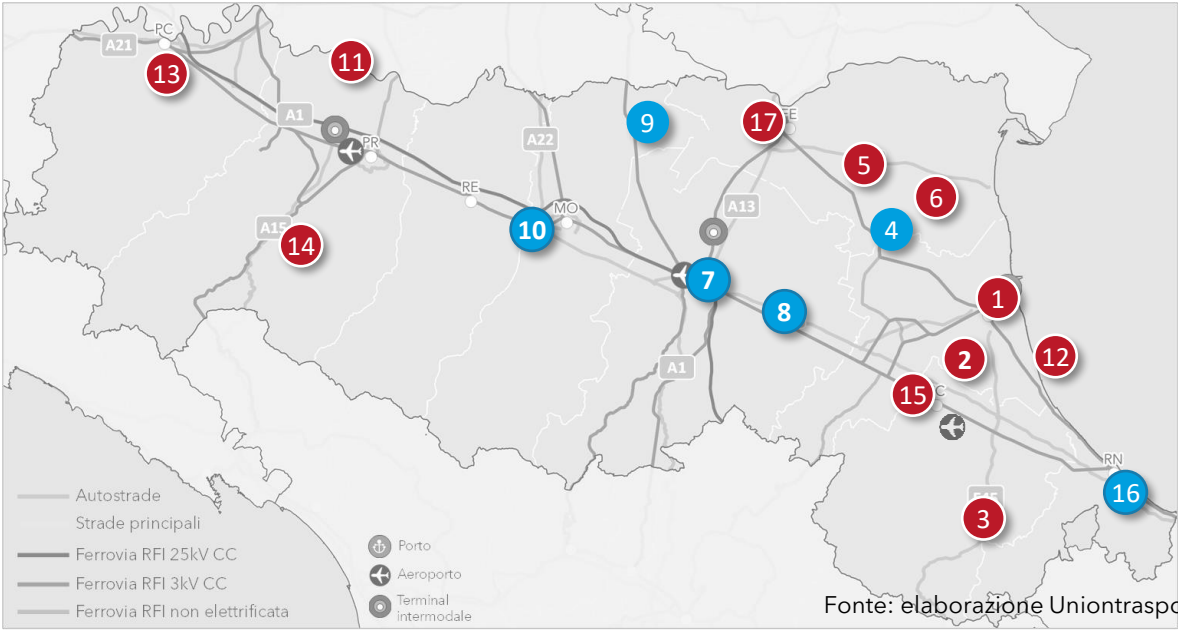
Intervento	Indagine nazionale (campione completo)	Indagine nazionale (imprese ≥50 addetti)	Tavoli di Confronto
Realizz./potenz. connes. stradali e ferroviarie porto di Ravenna (ultimo miglio)	-	-	X
Adeguamento della SS67 Tosco-Romagnola	X	-	-
Messa in sicurezza E45/SS3 bis Tiberina	-	-	X
Ammodernamento e messa in sicurezza SS16 (Ferrara-Ravenna)	X	X	-
Realizzazione Nuova Romea (mini E45)	X		
Potenziamento del nodo di Bologna	X	X	X
Realizzazione 4° corsia A14 (Bologna-diramazione per Ravenna)	X	X	X
Realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana	-	X	X
Realizzazione della bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo	X	-	X
Realizzazione della bretella autostradale Ti-Bre	-	X	
Potenziamento coll. ferr. area logistica di Piacenza con i porti liguri e di Ravenna	-	X	-
Realizzazione dell'Alta Velocità asse Adriatico (Bologna-Lecce-Taranto)	X	X	X

Le priorità "più urgenti": quadro finale

Considerando l’insieme dei primi sette interventi segnali risultanti in ognuna delle tre modalità di interrogazione del territorio, sono stati selezionati come **interventi prioritari "più urgenti"** quelli che comparivano nella lista di almeno due delle modalità di interrogazione utilizzate.

N°		Intervento	M O
1		Realizzazione/potenziamento connessioni stradali e ferroviarie del porto di Ravenna (ultimo miglio)	1
2		Adeguamento della SS67 Tosco-Romagnola	1-4
3		Messa in sicurezza E45/SS3 bis Tiberina	4
4		Ammodernamento e messa in sicurezza SS16 (Ferrara-Ravenna)	1-4
5		Adeguamento Ferrara-mare (RA 8)	1-4
6		Realizzazione Nuova Romea (mini E55)	1-4
7		Potenziamento del nodo di Bologna	4
8		Realizzazione 4° corsia A14 (Bologna-dir. per Ravenna)	4
9		Realizzazione dell’autostrada regionale Cispadana	4
10		Realizzazione bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo	4
11		Realizzazione della bretella autostradale Ti-Bre	4
12		Estensione della "metropolitana della costa"	3
13		Potenziamento collegamenti ferroviari area logistica di Piacenza con i porti liguri e di Ravenna	1-2-5

N°		Intervento	M O
14		Potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese	2-5
15		Raddoppio della linea ferrovia Castel Bolognese-Ravenna	1-3-5
16		Realizzazione Alta Velocità asse Adriatico (Bologna-Lecce-Taranto)	3-5
17		Riquilificazione dell’Idrovia Ferrarese	1-5



Nota: La numerazione degli interventi è casuale. NON è un indicatore di importanza

I macro obiettivi "più urgenti"



- Sulla base degli *interventi prioritari "più urgenti"* così individuati, emerge che per il sistema economico dell'Emilia-Romagna il "*macro obiettivo più urgente*" è la fluidificazione del traffico stradale in direzione Nord-Sud ed Est-Ovest che risponde sia all'esigenza del sistema economico di avere collegamenti rapidi e con tempi ragionevolmente certi per l'import/export non solo verso l'estero ma anche con le altre regioni italiane sia a mitigare gli effetti sul territorio emiliano-romagnolo dell'attraversamento della regione di merci e persone da e verso altre regioni legate alla posizione di snodo della regione.
- Occorre però sottolineare come il carattere di urgenza sia poco associato agli interventi e ai macro obiettivi con una migliore «sostenibilità ambientale», ovvero quelli con almeno una componente ferroviaria e/o idroviaria.

Priorità infrastrutturali

- Priorità *"più urgenti"*
- **Nuove segnalazioni**
- Schede di dettaglio degli interventi prioritari





- Lo **strumento dei tavoli di confronto** aperti a tutti gli attori del sistema economico ed imprenditoriale e della pubblica amministrazione ha permesso di **continuare l'ascolto e il dialogo con il territorio** potendo così **raccogliere** da un lato **nuove indicazioni** relative sia a **interventi infrastrutturali prioritari** sia alle cosiddette «**tematiche complementari**» (vedi precedente Libro Bianco) e dall'altro **conferme dell'importanza e urgenza di alcuni interventi di livello 2 o 3** (vedi interventi evidenziati in rosso nelle tabelle della slide successiva)
- In ogni caso per tutti gli interventi di livello 1 è stata confermata l'importanza e urgenza
- Anche se l'organizzazione e la sistematizzazione di queste nuove indicazioni sarà oggetto di un lavoro successivo, si è comunque proceduto ad una prima classificazione distinguendo tra "nuove segnalazioni di interventi" e "nuove indicazioni/declinazioni delle tematiche complementari".
- Relativamente alle tematiche complementari, nel seguito si riportano solo le nuove indicazioni rispetto quelle del Libro Bianco 2022, che rimangono comunque valide, mantenendo però la medesima clusterizzazione.

Interventi livello 2 e livello 3: conferme importanza



N°	Livello 2 - Intervento
18	Realizzazione 3° corsia A13
19	Ripristino del tratto romagnolo-toscano della Ex Tiberina bis (alternativa alla E45)
20	Riqualificazione della statale Porrettana
21	Completamento asse viario Cispadana (Reggiolo-A21)
22	Riqualificazione della "Trasversale di pianura"
23	Potenziamento della SP568 (San Felice sul Panaro - Borgo Panigale)
24	Potenziamento della SP2 - Panaria bassa (Modena - Finale Emilia)
25	Realizzazione 4° corsia A1 (Piacenza-Modena)
26	Estensione della pista dell'aeroporto di Parma
27	Realizzazione della complanarina di Modena
28	Realizzazione 3° corsia A22 (Modena-Verona)
29	Completamento della Pedemontana

N°	Livello 2 - Intervento
30	Completamento tangenziale nord di Reggio Emilia
31	Realizzazione, adeguamento/potenziamento di vari tratti della via Emilia
32	Manutenzione e potenziamento collegamenti intervallivi
33	Potenziamento dei collegamenti ferroviari dell'aeroporto di Bologna con Ferrara, Ravenna e porto di Ravenna
34	Realizzazione della bretella Reno-Setta
35	Raddoppio binari (su tutta la linea) della ferroviaria Porrettana
36	Potenziamento ferrovia Ravenna-Rimini
37	Adeguamento SS16 (Ravenna-confine con le Marche)
38	Completamento ciclovie esistenti e collegamento con ciclovie delle regioni limitrofe ed europee

N°	Livello 3 - Intervento
39	Potenziamento dei collegamenti ferroviari dell'Interporto di Bologna
40	Nodo di Funo (accessibilità a Centergross e a Interporto)
41	Potenziamento collegamento tra la tangenziale di Modena e Carpi (SP 431 Romana)
42	Completamento della Ravarino-Carpi (SP1) verso Bologna (tangenziale di Crevalcore) e verso Modena (tangenziale di Nonantola)
43	Realizzazione complanarina Modena-Vignola
44	Realizzazione rotonda Rabin (Modena)
45	Potenziamento dei collegamenti ferroviari del forlivese (e dell'aeroporto) a Ravenna (città e porto): merci e turismo
46	Nuova interconnessione per le merci nell'area Nord della provincia di Modena (Mirandola) o nell'area Sud di Mantova (Poggio Rusco)
47	Elettificazione e potenziamento linea ferroviaria Parma-Brescia
48	Linea ferroviaria Ferrara-costa (Comacchio)

Le nuove segnalazioni: interventi



Intervento	Infrastruttura	Rilevanza	Macro obiettivo
Ampliamento e potenziamento dell'aeroporto G. Marconi di Bologna anche in termini di accessibilità		Nazionale	-
Terzo ponte sulla Secchia (nel distretto della ceramica)		Provinciale	-
Completamento della tangenziale est di Ferrara fino al ponte di Polesella (sul Po)		Provinciale	4
Bretella ferroviaria Marzaglia-Dinazzano		Regionale	5
Alta Velocità Rimini (- Bologna) - Venezia		Sovra-regionale	4 (ferrovia) 5



Verso una rete infrastrutturale efficiente

- La tragica esperienza dell'alluvione di maggio 2023 e le immagini dell'A14 allagata , ha messo in evidenza la necessità della **messa in sicurezza delle infrastrutture** da eventi scatenati dal cambiamento climatico in atto.
- La **manutenzione delle infrastrutture** è imprescindibile ma occorre un'**attenta e coordinata programmazione per gli impatti che può avere sulla circolazione stradale e autostradale**.
In particolare la manutenzione dei **ponti (e più in generale dei viadotti)** è particolarmente impattante poiché alcune di queste infrastrutture, quale per esempio il ponte *Sant'Ambrogio sul Panaro* lungo la SS9 costituiscono elementi fondamentali della rete viaria.



Per giungere ad una logistica e mobilità sostenibile

- Non vanno dimenticate le **esigenze di mobilità degli utenti «business»**, intesi come clienti, fornitori e “partners” di una generica impresa, **potenziando le connessione tra i distretti industriali e i principali hub di accesso alla regione** (aeroporti, stazioni e porti): per esempio si potrebbe prendere in considerazione la realizzazione di un servizio di metropolitana leggera tra il distretto della ceramica (Sassuolo) e l’aeroporto di Bologna.
- La **rete ferroviaria regionale rappresenta asset importante** per la regione che **“integrato” con la rete ferroviaria nazionale** (di RFI) rispettando cioè gli stessi standard per la circolazione dei treni consentirebbe di potenziare, non solo in termini di capacità ma anche i termini di percorsi alternativi disponibili, il trasporto delle merci verso il Brennero dal porto di Ravenna e dai porti liguri (focus sulla tratta Parma-Suzzara-Poggio Rusco).
 - Inoltre si verrebbe a creare la possibilità di una connessione diretta tra i porti, Ravenna e porti liguri, senza incidere sull’asse est-ovest della rete ferroviaria nazionale, di cui potrebbero beneficiare i traffici dei singoli porti
- Occorre **potenziare la rete delle colonnine di ricarica dei veicolo elettrici** sia in termini di punti di ricarica che di stalli disponibili in questi punti



Altre “infrastrutture”

▪ ZLS

Con la Delibera n. 70 del 2 febbraio 2022 l'assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna ha approvato la proposta di costituzione e il Piano di Sviluppo Strategico della **Zona Logistica Semplificata dell'Emilia-Romagna che è stato sottoposto al Governo e agli uffici competenti. Si è quindi in attesa del DPCM attuativo per l'istituzione della ZLS.**

La situazione è simile per la Zona Logistica semplificata “Porto e retroporto di Genova”.

L'assenza di certezze sui tempi per l'istituzione delle ZLS crea un situazione di indeterminazione sia per le imprese sia per i porti stessi.

▪ Rete elettrica

Occorre mettere in **sicurezza la rete di trasporto e distribuzione dell'energia elettrica** al fine di renderla più resistente agli effetti di eventi atmosferici di portata eccezionale quale quello rappresentato dall'alluvione di maggio 2023.



Digitalizzazione e sostenibilità

- Nonostante i piani di sviluppo delle infrastrutture sia di **rete fissa** (BUL) sia di **rete mobile** (5G) da parte degli operatori supportati in alcuni casi da fondi pubblici, ancora diverse **aree dell'Appennino ma anche della pianura risultano non coperte o con limitate prestazioni** delle reti ben al di sotto delle necessità delle imprese, dei cittadini e dei turisti.
- Occorre continuare nelle iniziative di **informazione e formazione** rivolte alle imprese e ai cittadini sulle **tematiche digitali** presentando le opportunità di sviluppo del business e più in generale di semplificazione e miglioramento delle azioni quotidiane offerte dalle applicazioni digitali abilitate dalle nuove reti
- Un'altra area dove un'azione di informazione e formazione andrebbe sviluppata è quella relativa allo **sviluppo della sensibilità e cultura delle sostenibilità**.



Da porto di Ravenna a porto dell' "Emilia-Romagna"

- Il percorso per l'evoluzione del porto di Ravenna al ruolo di porto della regione è particolarmente complesso e occorre sviluppare una serie di azioni a vari livelli:
 - delle **infrastrutture** sia all'interno del porto sia all'esterno con l'accessibilità stradale e ferroviaria al porto non solo guardando all'ultimo miglio ma anche agli hub, anche fuori regione, sulle principali direttrici di traffico in particolare le reti TEN-T;
 - In quest'ultima accezione, le problematiche legate alle chiusure dei valichi alpini avranno un impatto anche sull'Emilia-Romagna;
 - dei **servizi**, non solo in termini di tipologia ma associata al livello di qualità del servizio stesso, che il "porto" mette a disposizione degli operatori logistici;
 - degli **strumenti rivolti al mercato** (imprese) per sostenere ed incrementare l'attrattività dell'utilizzo del "porto" per import/export delle merci, quali quelli attivati dall'istituzione di ZLS;
 - dei **collegamenti marittimi** ovvero delle destinazioni servite (numerosità e varietà).

Priorità infrastrutturali

- Priorità *"più urgenti"*
- Nuove segnalazioni
- **Schede di dettaglio degli interventi prioritari**



Schede di dettaglio degli interventi prioritari: quadro di sintesi (1/2)



nr.	Rispetto dei tempi di realizzazione (rischio)	Intervento	Tipologia	Costo mio €	Stato	Fine lavori	Copertura	PNRR	Commis-sario	Criticità				
										P	F / C	I	O L	Altro
1	●	Realizzazione/potenziamento connessioni stradali e ferroviarie del porto di Ravenna (ultimo miglio)		53,6 (CdP-I: P142)	Proget. Prelim. (CdP-I: P142)	2026 (P142 fase 1)	100% (P142 fase 1)	●	-	-	-	-	-	-
2	●	Adeguamento della SS67 Tosco-Romagnola		44 (Classicana)	Avvio lavori (Classicana)	2028 (Classicana)	100% (Classicana)	-	-	-	-	-	-	-
3	●	Messa in sicurezza E45/SS3 bis Tiberina		1.153 (da Orte a Ravenna)	Vari interventi: lo stato dipende dall'intervento	-	-	-	-	-	-	-	-	●
4	●	Ammodernamento e messa in sicurezza SS16 (Ferrara-Ravenna)		195 (1° Str. Ponte B.)	Appalto lavori	-	100%	-	-	-	-	●	-	-
5	●	Adeguamento Ferrara-mare (RA 8)		56,4	Lavori in corso	-	-	-	-	-	-	-	-	●
6	n.a.	Realizzazione Nuova Romea (mini E55)		-	Studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	●	-
7	●	Potenziamento del nodo di Bologna		1.600	Avvio lavori propedeutici	2029	37%	-	-	-	-	●	●	-
8	●	Realizzazione 4° corsia A14 (Bologna-diramazione per Ravenna)		393	Avvio lavori propedeutici	2027	100%	-	-	-	-	●	-	-
9	●	Realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana		1.300	Opere con esecutore individ.	oltre 2027	100%	-	-	●	-	-	●	-

Legenda:

Rischio: Basso ●, Medio ●, Alto ●

Criticità: **P**olitica, **F**inanziaria - **C**osti, **I**mpatti sul traffico, **O**pposizione **L**ocale, **A**ltro (per esempio: numerosità degli interventi, vincoli nella programmazione dei lavori)

Interventi "più urgenti"

Schede di dettaglio degli interventi prioritari: quadro di sintesi (2/2)



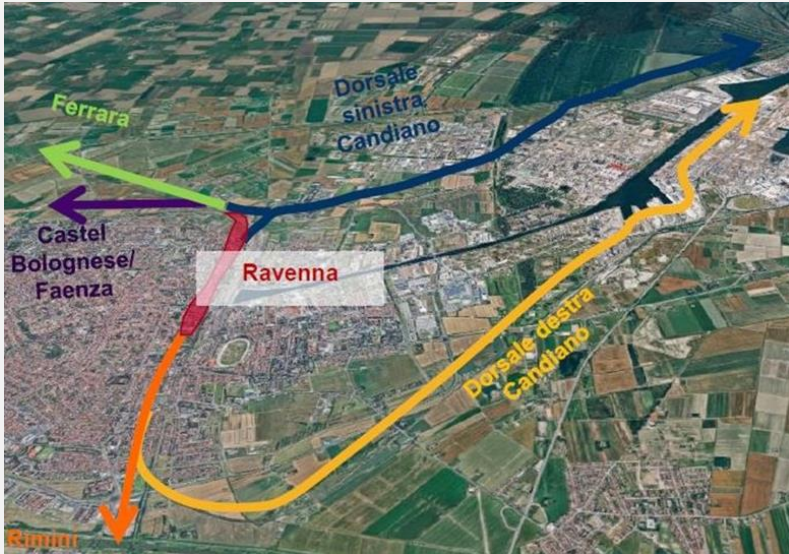
nr.	Rispetto dei tempi di realizzazione (rischio)	Intervento	Tipologia	Costo mio €	Stato	Fine lavori	Copertura	PNRR	Commis-sario	Criticità				
										P	F / C	I	O L	Altro
10		Realizzazione della bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo		422	Opere con esecutore individ.	oltre 2028	100%	-	-			-	-	-
11	n.a.	Realizzazione della bretella autostradale Ti-Bre		-	I° lotto: lav. concl. II° lotto: n.d.	-	-	-	-	-		-		-
12		Estensione della "metropolitana della costa"		54 (T1: Rimini FS-Fiera)	RM FS-Fiera: Agg. gara Ricc. FS-Catt.: Pr. Prel.	2026 (T1)	100%	 (T1)	-	-	-	-	-	-
13	 (La Mole)	Potenziamento collegamenti ferroviari area logistica di Piacenza con i porti liguri e di Ravenna		52 (Terminal La Mole)	La Mole: lavori in corso Altri interv.: stati vari	2024 (fase 1) 2025 (fase 2)	100%	-	-	-	-	-	-	-
14		Potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese		4.137	Prog. def.: fase 1 Prog- fatt.: fase 2	oltre 2027	9%	-		-		-	-	
15	n.a.	Raddoppio della linea ferrovia Castel Bolognese-Ravenna		-	Valutazione opportunità dell'opera	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	n.a.	Realizzazione dell'Alta Velocità asse Adriatico (Bologna-Lecce-Taranto)		-	In corso lo studio di fattibilità	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17		Riqualficazione dell'Idrovia Ferrarese		55	Vari inter. per. 2023-25: dipende dall'intervento	2025	100%	-	-	-	-	-	-	-

Legenda:
Rischio: Basso ●, Medio ●, Alto ●
Criticità: **P**olitica, **F**inanziaria - **C**osti, **I**mpatti sul traffico, **O**pposizione **L**ocale, **A**ltro (per esempio: numerosità degli interventi, vincoli nella programmazione dei lavori)

Interventi "più urgenti"

N° 1

Opera
REALIZZAZIONE/POTENZIAMENTO
CONNESSIONI STRADALI E FERROV.
PORTO RAVENNA (ULTIMO MIGLIO)



Fonte: Presentazione RFI 30/06/2023

Costo	53,6	mio € (vedi Note)
Copertura	100	%
Fine lavori	2026 fase 1 (completamento oltre 2027)	
Criticità	-	
Doc. programmazione	CdP RFI ed. luglio 2023 - rev. nov. 2023	
Note:	Fonte SILOS - dati ago 2023 Potenziamento del nodo ferroviario a servizio del porto (CdP-I P142). Sotto-intervento PNRR-PNC "Realizzazione della nuova stazione merci Destra Candiano, centralizzazione, elettrificazione e attrezzaggio tecnologico della dorsale di collegamento": Progettazione Prelim.	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
DIPENDE DAGLI
INTERVENTI
CONSIDERATI

Macro obiettivo
(1) ADEGUAMENTO E
POTENZIAMENTO COLLEGAMENTI
DEL PORTO DI RAVENNA

Descrizione

Non si tratta di un singolo intervento ma di una serie di interventi che hanno come obiettivo quello di rispondere alle future esigenze di collegamento al porto generate dall'incremento dei volumi di passeggeri e merci movimentati in relazione allo sviluppo previsto del porto stesso. L'enfasi è sui collegamenti di ultimo miglio ovvero sugli interventi per un accesso fluido e efficiente dai principali assi stradali e ferroviari alle infrastrutture del porto di Ravenna, siano le banchine per le merci o l'hub croceristico.

Risultano perciò fondamentali anche nell'ottica della costituenda ZLS dell'Emilia-Romagna:

- Gli interventi sulla Classicana (SS67) con anche la possibilità di secondo accesso al porto (vedi scheda n°2);
- Gli interventi sulla tangenziale di Ravenna (SS16) da cui partono la SS16 verso Ferrara, la SS309 verso Mestre (Romea), la Ravennana (SS67), la SS3 bis e la SS16 verso Rimini;
- Il bypass del canale Candiano (oggi l'unico attraversamento è praticamente in città su un ponte mobile dove passano oltre 30.000 mezzi al giorno di cui il 15% sono mezzi pesanti);
- Le stazioni ferroviarie merci lato sinistro (potenziamento con anche il ripristino delle funzionalità della bretella di collegamento con la linea Castel Bolognese-Ravenna) e lato destro (nuova stazione nella penisola Trattaroli) del Candiano;
- La riduzione delle interferenze tra traffico ferroviario e traffico stradale.

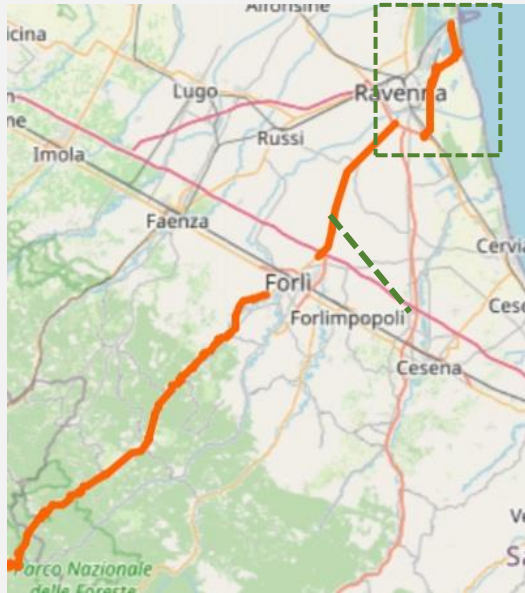
Benefici

Miglioramento dell'accessibilità ferroviaria al porto di Ravenna.
 Potenziamento del nodo ferroviario al servizio del porto.
 Riduzione dell'impatto del traffico merci su gomma sulla circolazione locale.

Azioni

Monitorare iter realizzativo degli interventi già previsti per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere.
 Monitorare che gli interventi siano svolti minimizzando i disagi per l'utenza in generale.

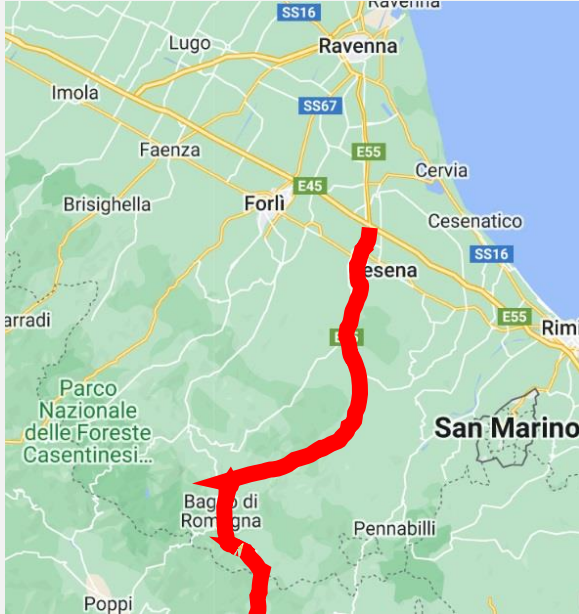
N° 2		Opera ADEGUAMENTO SS67 TOSCO-ROMAGNOLA	Rilevanza SOVRA-REGIONALE	Stato DIPENDE DALL'INTERVENTO CONSIDERATO	Macro obiettivo (1) ADEG. E POTEN. COLL. PORTO RAV. (4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST
-------------	---	---	--	--	---

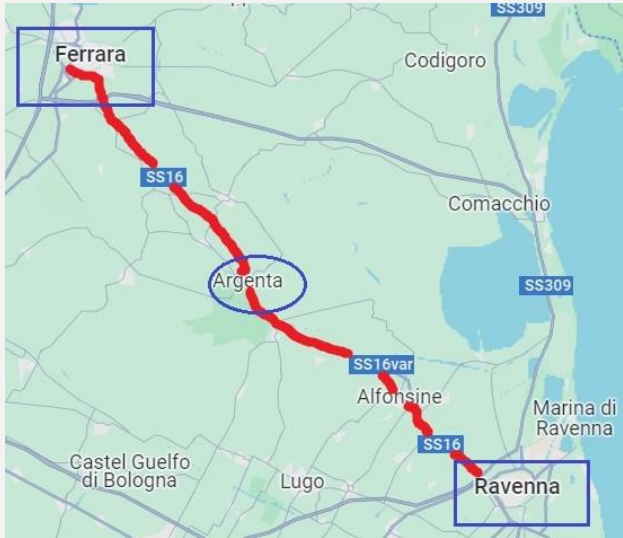


Elaborazioni Uniontrasporti su dati Google Maps e Anas

Costo	44 mio € (Intervento Classicana)
Copertura	100 %
Fine lavori	2028 (inizio lavori entro 2023)
Criticità	In ritardo rispetto alle tempistiche iniziali
Doc. programmazione	CdP 2016-2020 di Anas (BO328)
Note:	L'opera cofinanziata nell'ambito del Piano Operativo FSC Infrastrutture 2014-2020

Descrizione La strada statale 67 Tosco-Romagnola (SS 67) da Pisa a Ravenna è uno dei collegamenti più importanti tra la Toscana e l'Emilia-Romagna. In Emilia-Romagna attraversa, i comuni di Portico e San Benedetto, Rocca San Casciano, Dovadola, Castrocaro Terme e Terra del Sole, Forlì e Ravenna terminando nella zona portuale della città, con contesti molto diversi: a) <u>Il tratto dell'Appennino</u> dal Passo del Muraglione fino a Dovadola: sono in progettazione preliminare la variante di Dovadola e il completamento dell'adeguamento della tratto Rocca San Casciano-Dovadola (nel 1998 si parlava di un progetto per il tratto Rocca San Casciano (FC)-Dicomano (FI) con l'attraversamento del valico in galleria rimasto però sulla carta). Invece nella tratta toscana, sono in corso gli interventi previsti nel CdP 2016-2020 di Anas. b) La cosiddetta <u>Ravegnana</u> (da Forlì a Ravenna) e la <u>Classicana</u> (da Classe al porto) per le quali si richiede la messa in sicurezza e l'adeguamento per il crescente traffico merci verso il porto di Ravenna che le interessa. Relativamente alla Classicana, entro la fine 2023 è previsto l'avvio dei cantieri per l'ampliamento alla sezione stradale extraurbana principale (due corsie per senso di marcia con spartitraffico centrale) (vedi riquadro a fianco). Occorre però intervenire anche sul tratto da Forlì alla tangenziale di Ravenna.	Benefici La riduzione dell'incidentalità e la fluidificazione del traffico, in particolare del traffico merci verso il Porto di Ravenna sono i principali benefici degli interventi. Inoltre, l'ammodernamento del tratto appenninico contribuirebbe allo sviluppo economico e turistico delle zone interessate. Azioni Monitorare l'iter approvativo e realizzativo dell'adeguamento della Classicana per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere. Farsi parte attiva a supporto della Regione affinché concordi con Anas adeguamenti della Ravegnana verso Forlì. Invitare le Regioni Emilia-Romagna e Toscana e Anas a rianalizzare il progetto di ammodernamento del tratto appenninico del 1998.
--	--

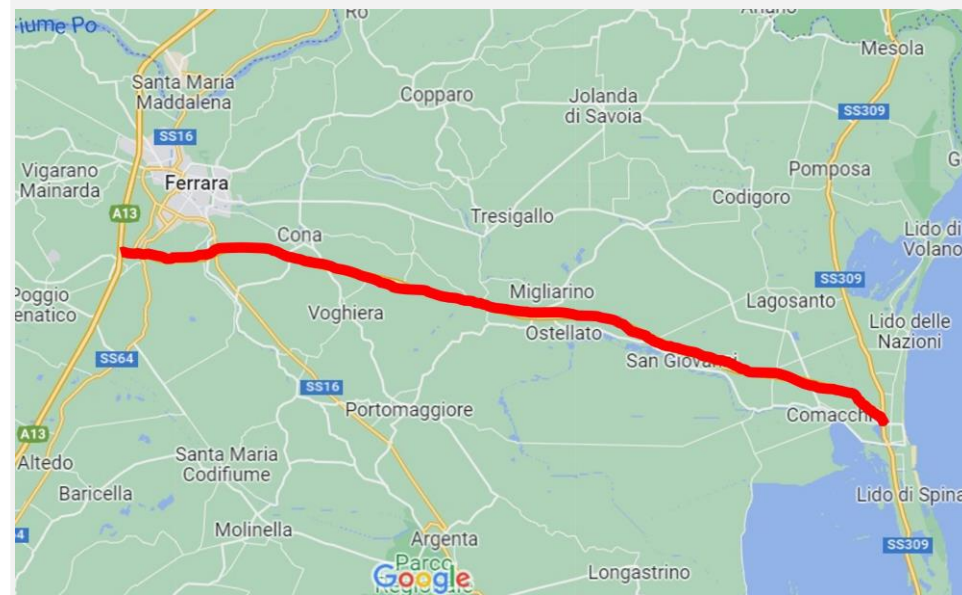
N° 3			Opera MESSA IN SICUREZZA E45/SS3 bis Tiberina	Rilevanza SOVRA- REGIONALE	Stato DIPENDE DALL'INTERVENTO CONSIDERATO	Macro obiettivo (1) ADEG. E POTEN. COLL. PORTO RAV. (4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST
 Elaborazioni Uniontrasporti su dati Google Maps				Descrizione L'opera qui considerata è la tratta romagnola della E45 da Cesena al confine con la Toscana che corrispondente al tracciato della SS3 bis Tiberina (che prosegue fino a Terni) Lungo questa tratta, Anas ha avviato dal 2016 un piano di riqualificazione con una serie di interventi «puntuali» che vanno dal risanamento profondo della pavimentazione, all'ammodernamento delle barriere di sicurezza, al risanamento di ponti e viadotti, all'adeguamento degli impianti tecnologici di sicurezza in galleria, al rifacimento della segnaletica oltre ad altre tipologie di interventi per il miglioramento del livello di servizio e degli standard di sicurezza della circolazione. Sul Puleto son in corso lavori di consolidamento della struttura (rinforzo delle pile, il rifacimento delle solette, sostituzione degli appoggi con quelli antisismici e risanamento del calcestruzzo) che si prevede si concluderanno nel 2024 Questo intervento per la sicurezza statica del viadotto "Puleto" ripropone il tema di una viabilità alternativa nel tratto Canili-Valsavignone lungo il percorso della ex Tiberina 3 bis. Il piano di interventi di Anas sull'itinerario E45-E55 (da Orvieto a Mestre) guarda la futuro: infatti questo itinerario sarà uno di quelli in cui Anas prevede di implementare la Smart Road, tecnologia abilitante per lo sviluppo della Smart Mobility e propedeutica ai futuri scenari di guida autonoma dei veicoli.		
Costo	1.153		mio € (da Orte a Ravenna)		Benefici La E45 costituisce una importante alternativa all'autostrada del Sole (A1) per valicare la dorsale appenninica ed è quindi fondamentale mantenerla efficiente.	
Copertura	100		%			
Fine lavori	-				Azioni Monitorare che gli interventi previsti e comunque necessari siano svolti minimizzando i disagi per l'utenza in generale ed in particolare per le imprese di autotrasporto merci.	
Criticità	Numerosità degli interventi					
Doc. programmazione	DEF 2020, CdP 2016-2020 di Anas					
Note						

N° 4			Opera AMMODERNAMENTO E MESSA IN SICUREZZA SS16 (Ferrara-Ravenna)	Rilevanza REGIONALE	Stato DIPENDE DAI TRATTI CONSIDERATI	Macro obiettivo (1) ADEG. E POTEN. COLL. PORTO RAV. (4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST
				Descrizione Gli interventi si concentrano sul tratto dall'innesto alla SS495 (km 101) tra Consandolo e Portomaggiore e Camerlona. In particolare, oltre ai lavori conclusi dal km 101 e lo svincolo di Argenta sono previsti i seguenti di interventi tra Argenta ed Alfonsine con però un diverso stato di avanzamento. • Tratto dallo svincolo di Argenta a Ponte Bastia (sul fiume Reno): in attesa assegnazione gara per i lavori (circa 1.645 giorni previsti per i lavori) • Tratto da Ponte Bastia ad Alfonsine: è in corso la progettazione definitiva. Inoltre, la Regione ha richiesto ad Anas e cofinanziato la progettazione preliminare (progetto di fattibilità tecnica ed economica) dei tratti mancanti ovvero la variante alle SS16 negli abitati di Glorie, Mezzano e Camerlona e la variante a Fosso Ghiaia nella zona sud di Ravenna. La consegna degli elaborati è prevista entro il 31 dicembre 2022.		
Elaborazioni Uniontrasporti su dati viaMichelin						
Lavori di ammodernamento tra l'innesto con la SS 495 e Ponte Bastia, dal km 101+330 al km 120+238 - 1° Stralcio						
Costo	195 mio € (base gara)			Benefici Obiettivo dell'intervento è di rendere la statale 16 una strada moderna e sicura per il collegamento Ferrara-Ravenna e quindi in ultima analisi del Porto di Ravenna con la A13.		
Copertura	100 %					
Fine lavori	-			Azioni Monitorare l'iter approvativo e realizzativo degli adeguamenti previsti per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere.		
Criticità	-					
Doc. programmazione	Contratto di programma Anas - 2016-20					
Note:	Appalto lavori: scaduti i termini per presentare le offerte (1 dicembre 2023)					

N° 5

Opera

ADEGUAMENTO FERRARA-MARE (RA 8)



Elaborazioni Uniontrasporti su dati Google Maps

Costo	56,4 mio €
Copertura	n.d. %
Fine lavori	n.d.
Criticità	Programmazione dei lavori per limitare l'impatto sul traffico del periodo estivo
Doc. programmazione	CdP 2016-2020 di Anas
Note	-

Rilevanza

REGIONALE

Stato

LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo

(1) ADEG. E POTEN. COLL. PORTO RAV.
(4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST

Descrizione

La superstrada Ferrara-mare, nota anche come Raccordo Autostradale 8 (RA 8), collega l'autostrada A13 al Mare Adriatico nei pressi di Porto Garibaldi nel comune di Comacchio: è lunga 49 km ed è gestita da Anas.

Si presenta come una strada a due carreggiate, ciascuna con due corsie di marcia, senza corsia d'emergenza, ma con numerose piazzole di sosta, con velocità massima consentita di 90 km/h.

Il raccordo durante il periodo estivo è molto trafficato per il flusso dei vacanzieri, oltre a costituire attraverso il collegamento con la E55 una alternativa alla SS16 per il traffico merci dal Porto di Ravenna verso i paesi del Nord e centro Europa e viceversa.

Il raccordo autostradale è oggetto un ampio programma di interventi finalizzato alla riqualificazione dell'intero asse stradale per un finanziamento complessivo di 56,4 milioni di euro di cui, nel triennio 2021-2023, per piani viabili, opere d'arte e barriere di sicurezza sono stati completati lavori per circa 31,6 milioni di euro e consegnati ulteriori lavori per quasi 6 milioni di euro.

I lavori proseguiranno anche nel 2024: a febbraio-marzo sono in programma i lavori di risanamento del cavalcavia al km 23,400.

Benefici

Aumentare gli standard di confort e di sicurezza stradale.

Azioni

Monitorare i rispetto dei periodi di sospensione dei lavori nei mesi estivi (luglio-agosto) al fine di limitare i disagi dell'utenza vacanzieri.

N° 6

Opera

REALIZZAZIONE NUOVA ROMEA
(MINI E55)



Elaborazioni Uniontrasporti su dati PRIT 2025 Regione Emilia-Romagna

Costo	- -
Copertura	- %
Fine lavori	-
Criticità	Possibili alcune opposizioni locali
Doc. programmazione	-
Note	

Rilevanza

SOVRA-REGIONALE

Stato

FASE DI STUDIO DI FATTIBILITA'

Macro obiettivo

(1) ADEG. E POTEN. COLL. PORTO RAV.
(4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST

Descrizione

Questa nuova infrastruttura risponde all'esigenza di realizzare una alternativa alla SS309 Romea per sgravarla in particolare dal traffico merci dal porto di Ravenna verso Venezia e quindi l'Est Europa. L'idea iniziale di realizzare un'autostrada tra Ravenna e Ariano Polesine (RO) è stata rivista in favore di una nuova strada di tipo extraurbano principale a due corsie per senso di marcia con carreggiate separate fra Ravenna (innesto sulla SS16 all'altezza di Mezzano) e la Ferrara mare e una strada di tipo extraurbano secondario ad una corsia per senso di marcia, fino alla SP60 Gran Linea con la riqualificazione della stessa fino alla SS309. Una eventuale prosecuzione dell'asse fino ad Ariano Polesine dovrà essere verificata con la Regione Veneto.

Il percorso previsto sarebbe più interno rispetto a quello della Romea lasciando a destra le valli di Comacchio attraversando un'area di interesse naturalistico.

A febbraio 2024, il Mit ha dichiarato l'intenzione di inserire nel contratto di programma di Anas la progettazione dell'arteria "Variante alla Romea" tra Mestre e Ravenna. Non si conoscono al momento né i flussi di traffico previsti, né il tracciato né i costi che emergeranno dagli studi di Anas. Da queste analisi si potrà anche capire quanto dell'iniziale progetto delle mini E55 potrà eventualmente confluire nella "Variante alla Romea".

Benefici

Sgravare la Romea dal traffico merci dal porto di Ravenna verso Venezia e quindi l'Est Europa e realizzare una alternativa alla SS16 per il traffico merci verso il Brennero (via RA8 e A13)

Azioni

Avvio di una puntuale e trasparente comunicazione verso il territorio, al fine di favorire l'accettazione dell'intervento.

N° 7

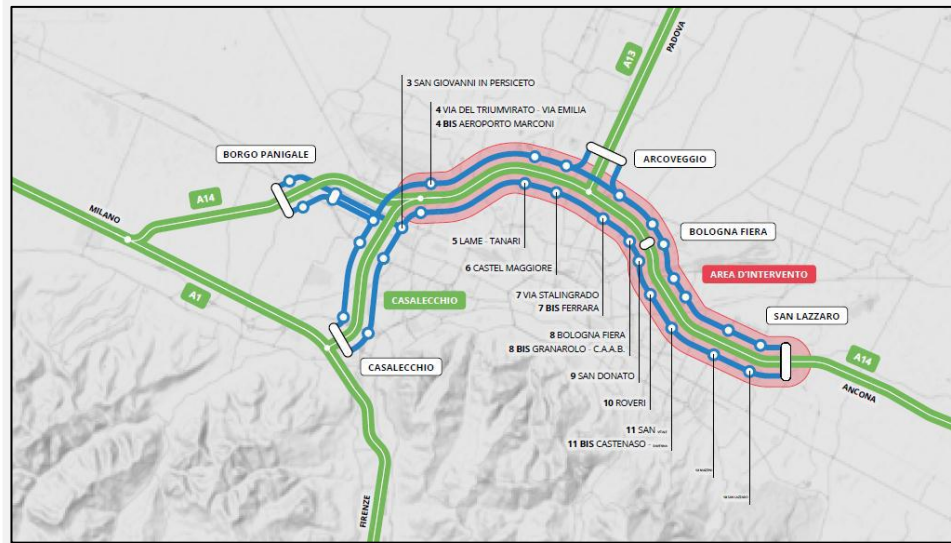


Opera
POTENZIAMENTO DEL NODO DI BOLOGNA

Rilevanza
SOVRA-REGIONALE

Stato
AVVIO LAVORI PROPEDEUTICI
PE in approvazione

Macro obiettivo
(4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST



Fonte: Confronto pubblico - Potenziamento del nodo di Bologna - 16 dicembre 2016

Costo	≈ 1,6	Mld €
Copertura	37,1	%
Fine lavori	2029	
Criticità	Opposizione di parte della cittadinanza che abita lungo il tracciato	
Doc. programmazione	DEF 2022 e Piano industriale ASPI	
Note:	Nel 2023 sono iniziati i lavori propedeutici (lotto zero) per l'avvio nel 2024 dei grandi cantieri.	

Descrizione

Il progetto prevede il potenziamento del nodo autostradale (A14) e tangenziale oltre a interventi di completamento della rete viaria a scala urbana-metropolitana per migliorare l'accessibilità al sistema tangenziale ed autostradale. Il progetto consiste, per quanto riguarda il nodo tangenziale, nel portare a tre corsie più emergenza il tratto delle complanari che va dallo svincolo 3 allo svincolo 6 e dallo svincolo 8 allo svincolo 13, a quattro corsie più emergenza il tratto che collega lo svincolo 6 allo svincolo 8 e nel potenziare le rampe degli svincoli della complanare che hanno problematiche trasportistiche mentre, per il nodo autostradale, nel portare a tre corsie di marcia più emergenza il tratto su cui oggi è funzionante la terza corsia dinamica che quindi sarà eliminata.

Gli interventi sulla rete viaria riguardano il potenziamento e completamento della intermedia di pianura con svincolo sull'A13, l'asse Lungo Savena, il nodo di Funo (accessibilità a Interporto e Centergross), il nodo di Rastignano e la complanare nord e il nuovo svincolo di Ponte Rizzoli.

Il Passante contribuirà alla transizione ecologica della città di Bologna (Passante green di nuova generazione) con una serie di azioni specifiche: la realizzazione della rete delle piste ciclopedonali con una serie di sottopassaggi, l'inserimento aree verdi con 34 mila nuovi alberi, l'installazione nelle aree di servizio di punti di ricarica per veicoli elettrici oltre che stazioni di rifornimento per carburanti, e la sperimentazione di un sistema di ricarica dinamica.

Benefici

Il Passante porterà ad una fluidificazione del traffico attorno a Bologna con un risparmio annuo stimato di 4,5 milioni di ore di viaggio (oltre ai risparmi in termini di carburante) e una riduzione del 30% dell'indice di incidentalità (miglioramento delle sicurezza stradale) oltre a contribuire alla transizione ecologica di Bologna che punta a raggiungere la neutralità climatica nel 2030 con impatti significativi sul miglioramento delle qualità dell'aria (-70 milioni kg CO2/anno) e dell'estensione delle aree verdi (+30 ettari di nuovi parchi pubblici).

Azioni

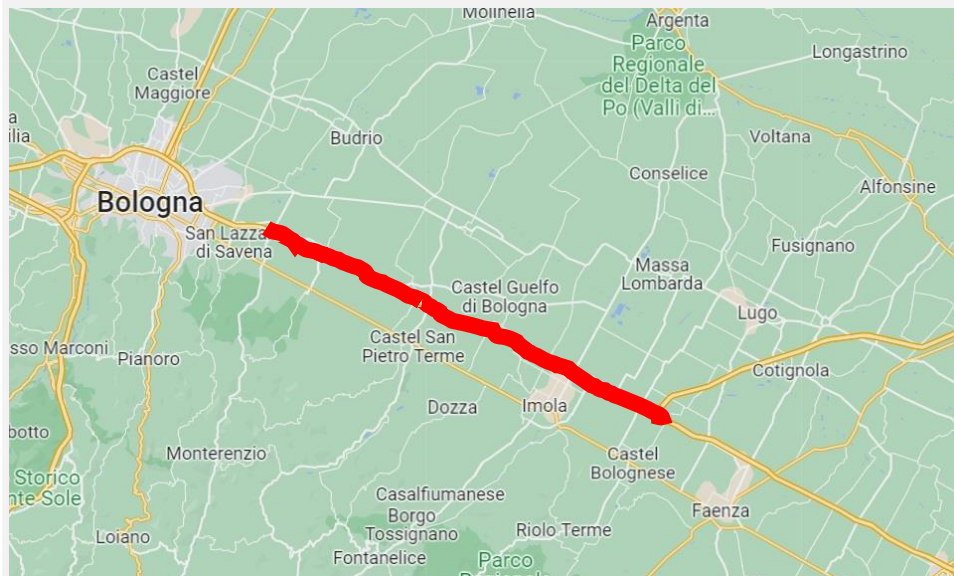
Monitorare l'iter approvativo e realizzativo dell'opera per verificare il rispetto dei tempi previsti:

- 5 anni per cantierizzazione, esecuzione delle opere, collaudi, prese in carico

N° 8



Opera
REALIZZAZIONE 4° CORSIA A14
(Bologna-diramazione per Ravenna)



Elaborazioni Uniontrasporti su dati Google Maps

Costo	393 mio €
Copertura	100 %
Fine lavori	2027
Criticità	Ritardo sulla tempistica iniziale
Doc. programmazione	Italia veloce 2022, Allegato DEF 2022, Piano industriale ASPI
Note	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
AVVIO LAVORI
PROPEDEUTICI

Macro obiettivo
(4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO
STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST

Descrizione

L'intervento consiste nell'ampliamento a quattro corsie dei due sensi di marcia (aggiunta di una corsia da 3,75 m) del tratto di 27 km da Ponte Rizzoli alla diramazione per Ravenna interessando i comuni di Ozzano dell'Emilia, Castel S. Pietro Terme, Dozza, Imola, Castel Bolognese e Solarolo. E' anche prevista la realizzazione di due nuovi svincoli: lo svincolo di Toscanella nel territorio del comune di Dozza e lo svincolo di Solarolo nel comune di Castel Bolognese, oltre all'ammodernamento di alcune rampe degli svincoli esistenti di Castel San Pietro, Imola e dell'area di servizio Sillaro.

Nel progetto sono anche previste alcune opere di adduzione nei territori attraversati. A ottobre 2022 sono stati avviate le attività propedeutiche all'opera (lotto zero), quali il monitoraggio ambientale, la ricollocazione dei servizi interferenti con l'avvio dei lavori, le procedure per gli espropri, l'indagine archeologica preventiva all'esecuzione dei lavori oltre alla bonifica da eventuali ordigni residuati bellici e all'assistenza archeologica durante la bonifica bellica.

Benefici

Riduzione dei tempi di percorrenza da e verso la costa. La realizzazione di nuovi caselli sulla A14 consentirà di sgravare la viabilità ordinaria dal traffico dei mezzi per il trasporto delle merci in particolare dell'agroalimentare diretti verso i mercati italiani ed esteri.

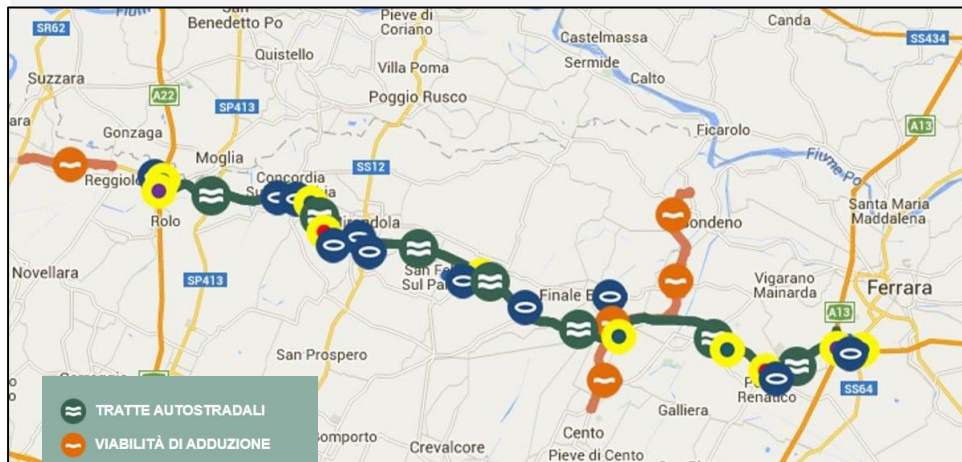
Azioni

Monitorare l'iter realizzativo per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche per il completamento dell'intervento.

N° 9



Opera
REALIZZAZIONE DELL'AUTOSTRADA REGIONALE CISPADANA



Fonte: <https://www.autostradaregionalecispadana.it>

Costo	1,3	Mld €
Copertura	100	%
Fine lavori	Oltre 2027: 44 mesi dall'inizio dei lavori	
Criticità	Sblocco della concessione A22 Opposizioni alla realizzazione dell'opera	
Doc. programmazione	Italia veloce 2020, Allegato DEF2022	
Note	ARC stima un aumento dei costi a 1,7 Mld €	

Rilevanza
SOVRA-REGIONALE

Stato
OPERE CON ESECUTORE INDIVIDUATO

Macro obiettivo
(4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST

Descrizione

L'autostrada regionale cispadana è la nuova infrastruttura che collegherà il casello Reggiolo-Rolo dell'A22 alla barriera di Ferrara Sud sull'A13. Il tracciato, di circa 65,7 chilometri, nato per rispondere alla domanda di mobilità dell'area nord orientale della Regione Emilia Romagna, potrà rappresentare una valida alternativa al corridoio della via Emilia (A1-A14) e intercetterà le direttrici A1-A15 (Autocisa) (attraverso la sua prosecuzione verso ovest come viabilità ordinaria non autostradale: asse viario Cispadana), dell'A22 e dell'A13.

L'opera sarà costruita da Autostrada Regionale Cispadana s.p.a. (ARC), il cui azionista di maggioranza è Autostrada del Brennero s.p.a. e la sua realizzazione è connessa allo sbocco della concessione della A22.

L'11 maggio 2022, Autostrada del Brennero ha consegnato al MiMS la sua proposta per la concessione dell'A22: un progetto, in partenariato pubblico-privato (sotto forma di *project financing*) da 7,2 miliardi di euro dove rientrano anche la realizzazione della Cispadana e quella della bretella Campogalliano-Sassuolo.

Tale progetto sarà la base per un bando di gara europeo per la concessione in cui Autostrada del Brennero avrà il diritto di prelazione: la pubblicazione del bando è prevista entro quest'anno.

Benefici

L'Autostrada Regionale Cispadana favorirà il collegamento diretto tra i territori delle Province di Parma, Reggio Emilia, Modena e Ferrara e il completamento del corridoio Est-Ovest al mare Adriatico, migliorando la connessione con l'area costiera ferrarese e ravennate, il parco del delta del Po e le città di Ravenna e Ferrara, oltre ad agevolare i flussi di merci e persone verso il porto di Ravenna.

Inoltre l'opera produrrà una diminuzione dell'inquinamento urbano, convogliando in autostrada il traffico pesante e diminuendo i tempi di percorrenza e l'incidentalità.

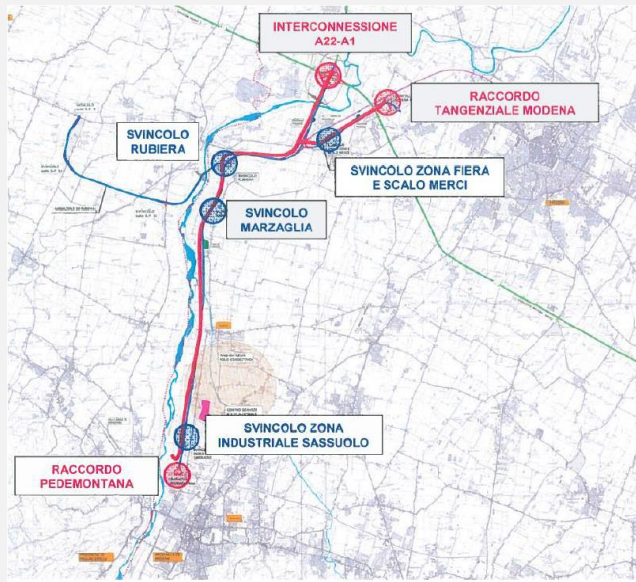
Azioni

Monitorare l'iter approvativo e realizzativo dell'opera per verificare il rispetto dei tempi di realizzazione previsti.

N° 10



Opera
REALIZZAZIONE DELLA BRETTIELLA
AUTOSTRADALE CAMPOGALLIANO-
SASSUOLO



Fonte: AUTOCS S.p.A.: Offerta Tecnica- Analisi Trasportistica, Maggio 2012

Costo	422 mio €
Copertura	100 %
Fine lavori	Oltre 2028: 55 mesi dall'inizio dei lavori
Criticità	Sblocco della concessione A22
Doc. programmazione	Italia veloce 2020, Allegato DEF2022
Note	E' stimato un aumento dei costi a 700 mio €

Rilevanza
REGIONALE

Stato
OPERE CON
ESECUTORE
INDIVIDUATO

Macro obiettivo
(4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO
STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST

Descrizione

Il progetto prevede la realizzazione di un raccordo autostradale con origine all'intersezione tra la A22 e la A1, nei pressi di Campogalliano, e il collegamento a sud alla S.S. 467 "Pedemontana" nei pressi di Sassuolo. Sono inoltre previsti due assi secondari, uno di collegamento con la tangenziale di Modena, con anche la connessione diretta con lo scalo merci di Marzaglia, e uno di collegamento con la tangenziale di Rubiera per la connessione con la SS9 Emilia.

Lo sviluppo del tracciato è di circa 19 km, di cui 14 km dell'asse principale, 3,6 km del collegamento con la tangenziale di Modena e 1,4 km del collegamento con la tangenziale di Rubiera.

Sono previsti 8 svincoli: 6 sull'asse principale e 2 sul collegamento con la tangenziale di Modena. L'opera sarà realizzata da Autostrada Campogalliano Sassuolo s.p.a. partecipata da Autostrada del Brennero s.p.a. sulla base della "Convenzione di Concessione" (affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione e gestione del collegamento autostradale) e del 1° Atto Aggiuntivo, divenuti efficaci ad aprile 2018.

L'avvio dei lavori era previsto per il 2021 ma per problemi legati a rinnovo della concessione A22 di Autostrada del Brennero, scaduta nel 2014, il processo si è arrestato.

La situazione si sbloccherà quando tale concessione verrà riassegnata: vedi scheda 9 - Autostrada Cispadana.

Benefici

Migliorare l'interconnessione dei centri insediativi e produttivi dell'area pedemontana modenese con la rete autostradale nazionale, con riflessi positivi sulla viabilità locale.

Azioni

Monitorare l'iter realizzativo per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche per il completamento dell'intervento.

Avvio di una corretta comunicazione verso il territorio, al fine di favorire l'accettazione dell'intervento.

N° 11

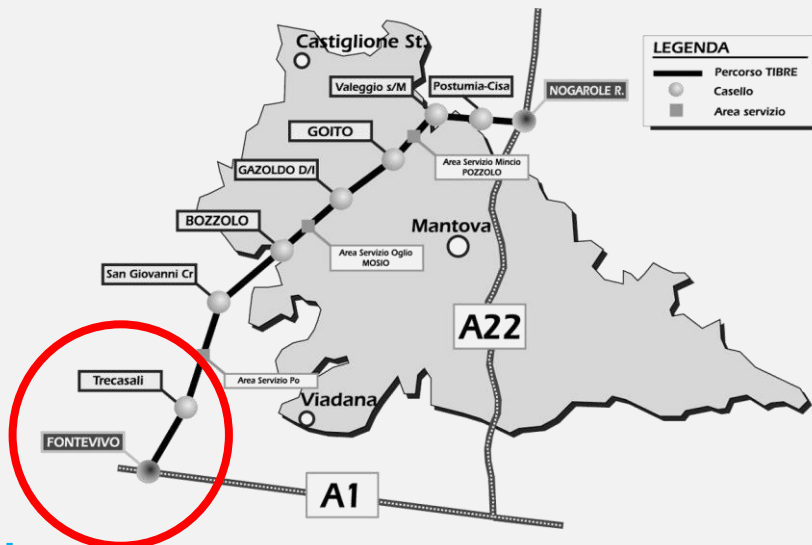


Opera
**REALIZZAZIONE DELLA BRETELLA
AUTOSTRADALE TI-BRE**

Rilevanza
**SOVRA-
REGIONALE**

Stato
**I° LOTTO: LAVORI
CONCLUSI**
II° LOTTO: n.d.

Macro obiettivo
**(4) RENDERE PIÙ FLUIDO IL TRAFFICO
STRADALE NORD-SUD E EST-OVEST**



I° lotto

Elaborazioni Uniontrasporti su dati Cremona Sera (2 novembre 2021)

Costo	n.d. mio €
Copertura	0 %
Fine lavori	-
Criticità	Reperimento risorse per il completamento Possibili alcune opposizioni locali
Doc. programmazione	Italia Veloce 2020
Note	Il dibattito per lo sbocco dell'opera coinvolge anche il progetto autostradale Mantova-Cremona

Descrizione

L'intervento consiste nella realizzazione del raccordo autostradale di collegamento tra l'autostrada A15 Parma - La Spezia (località Fontevivo in provincia di Parma) e l'autostrada A22 Brennero - Modena (località Nogarole Rocca in provincia di Verona), per uno sviluppo complessivo di circa km 84,350. L'opera interessa per il 18,6% l'Emilia-Romagna, per il 62,1% la Lombardia e per il 19,3% il Veneto. Sono previste tre corsie e la corsia di emergenza per senso di marcia separate da uno spartitraffico (autostrada categoria A) e gli svincoli di interconnessione con la A1 e la A22 e sette caselli autostradali. Le opere principali sono i ponti e i viadotti di attraversamento dei fiumi Taro, Po, Oglio, Mincio ed il viadotto di attraversamento dell'area industriale di Mozzecane (VR).

Nel 2023 sono stati sostanzialmente conclusi i lavori relativi al 1° lotto "tratta Fontevivo-Terre Verdiane prolungamento per Mantova - Nogarole Rocca" di 12 km iniziati nel 2016 (424 mio€ i costi ad agosto 2023 interamente coperti).

La realizzazione del II° lotto "completamento tratta Fontevivo-Nogarole Rocca" che interesserà principalmente la Lombardia e il Veneto è stata stoppata dal CIPE (2010) per la lievitazione dei costi. A novembre 2023 gli assessori alle infrastrutture dell'Emilia-Romagna e della Lombardia hanno chiesto al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti la conferma della volontà di realizzare il prolungamento del TiBre con la necessaria copertura economica.

In particolare, per l'Emilia-Romagna si tratta dare funzionalità al 1° lotto della bretella autostradale per collegare l'infrastruttura al corridoio Cispadano, con una strada extraurbana secondaria tra il nuovo casello di Terre Verdiane in comune di Sissa Trecasali e la SP72 Parma-Mezzani

Benefici

Valorizzazione dell'asse stradale per le merci e le persone che collega il Brennero con il Mar Tirreno.
Riduzione del 10% dei tempi di percorrenza.

Azioni

Evidenziare presso le istituzioni coinvolte l'esigenza di riprendere il dossier Ti-Bre per il suo completamento secondo il progetto originario o secondo un progetto alternativo che soddisfi l'esigenza dell'interconnessione tra la A15 e la A22 del progetto originario.

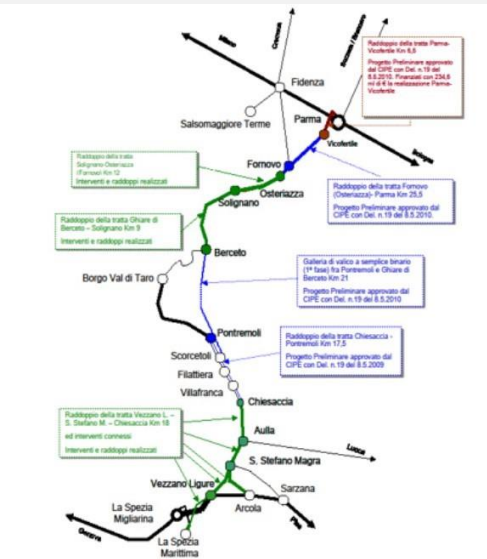
N° 12 	Opera ESTENSIONE DELLA "METROPOLITANA DELLA COSTA"	
		
	Elaborazioni Uniontrasporti su dati Google Maps	
	Costo	54 mio € (T1: Rimini FS - Fiera)
	Copertura	100 %
	Fine lavori	2026
	Criticità	-
Doc. programmazione	Mobilità sostenibile - Programmazione 2022-2025 per la transizione ecologica	
	Note	Inizio lavori nell'estate 2024

Rilevanza REGIONALE	Stato T1: AGGIUD. GARA PER LE OPERE T2: PROGET. PRELIM.	Macro obiettivo (3) MAGGIORE ACCESSIBILITÀ E MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLE LOCALITÀ COSTIERE
Descrizione La “metropolitana della costa” è un sistema di trasporto a guida vincolata nell'area metropolitana della costa romagnola (Ravenna, Rimini, Cattolica) (progetto TRC: Trasporto Rapido Costiero) che al momento collega le stazioni ferroviarie di Rimini e Riccione. Questa tratta è lunga 9,7 km e corre quasi interamente in sede protetta, lungo una carreggiata di larghezza variabile da 4,20 m a 7,30 m in affiancamento alla ferrovia Bologna-Ancona con 17 stazioni, di cui 15 intermedie: il servizio (Metromare) viene effettuato tramite filobus articolati con una frequenza di 10 min (5 mezzi in linea) e un tempo di percorrenza totale di circa 23 minuti. Attualmente si sta procedendo all'estensione verso Rimini Fiera e verso Cattolica. Per quanto riguarda la tratta <u>Rimini FS-Rimini Fiera (T1)</u> , inserita nel PNRR, di lunghezza complessiva pari a circa 4,1 km e con 6 fermate, a fine giugno 2023 è stato pubblicato da Patrimonio Mobilità Rimini (soggetto attuatore del progetto) il bando di gara per la realizzazione delle opere vinto dal raggruppamento guidato da Ici - Italiana Costruzioni Infrastrutture s.p.a. Per la tratta <u>Riccione FS-Cattolica (T2)</u> con una lunghezza complessiva di circa 9,0 km, è invece in corso la progettazione preliminare. Per entrambe queste tratte si prevede la realizzazione di una nuova infrastruttura trasportistica accostata alla piattaforma ferroviaria Bologna-Ancona, con criteri progettuali analoghi a quelli della tratta Rimini FS-Riccione FS. Il passo successivo sarà l'estensione della “metropolitana della costa” fino a Ravenna aggiungendo la componente ferroviaria del trasporto rapido costiero sulla linea Ravenna-Rimini ma l'obiettivo finale è di arrivare fino ai lidi ferraresi (Comacchio).		
Benefici Facilitare e velocizzare la mobilità sostenibile lungo le località della costa romagnola. Alleggerire la viabilità stradale lungo la costa delle auto dei turisti e dei pendolari.		
Azioni Monitorare l'iter realizzativo delle diverse tratte previste per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche per il completamento dell'intervento.		

N° 13		Opera POTENZIAMENTO COLLEGAMENTI FERROVIARI AREA LOGISTICA DI PIACENZA CON I PORTI
 Elaborazioni Uniontrasporti su dati Google Maps e https://www.ericintermodal.it/membri/terminal-piacenza-intermodale-srl-hupac-spa/		
Costo	≈ 52	mio € (Nuovo terminal Le Mose)
Copertura	100	%
Fine lavori	2024 (fase 1) e inizio 2025 (fase 2)	
Criticità		
Doc. programmazione	Piano industriale 2022-2031 Gruppo FS	
Note	Partnership Gruppo FS - Gruppo Hupac	

Rilevanza SOVRA-REGIONALE	Stato DIPENDE DALL'INTERVENTO CONSIDERATO	Macro obiettivo (1) ADEG. E POTEN. COLL. PORTO RAV. (2) POTENZ. COL. FERR. PORTI LIGURI (5) SVIL. MOD. TRASP. ALTER. GOMMA
Descrizione L'area di Piacenza, zona strategica per la logistica essendo interessata da tre corridoi europei, vede la presenza, oltre che della piattaforma logistica <i>Le Mose</i>, polo logistico di livello primario, a Piacenza stessa, di numerose aree con attività logistiche in vari comuni del piacentino. Lo sviluppo dell' "area logistica" di Piacenza (che rientra sia nella ZLS dell'Emilia-Romagna sia in quella Porto e Retroporto di Genova) è fortemente penalizzato da non adeguati collegamenti con la rete ferroviaria: uno sviluppo trainato solo dal trasporto su gomma non è socialmente sostenibile. In questo contesto, il Gruppo FS e HUPAC hanno in programma la realizzazione di un nuovo terminal intermodale a <i>Le Mose</i> (anche noto come Polo del Ferro), tecnologicamente avanzato e a bassissimo impatto sull'ambiente al servizio della logistica piacentina con la contestuale liberazione delle aree oggi utilizzate nella stazione di Piacenza. Il nuovo terminal consentirà il traffico di treni merci in linea con i nuovi parametri dei corridoi europei (modulo 750 m e profilo di 4 m di altezza) oltre ad essere strategicamente posizionato per l'interconnessione con la rete viaria principale. I territorio vorrebbe che anche per gli altri poli logistici della provincia, in particolare quello di Castel San Giovanni venga previsto il collegamento alla rete ferroviaria. Lo shift intermodale da strada e ferro che il nuovo terminal garantirà a regime potrà però essere raggiunto solo con un potenziamento/adeguamento delle connessioni ferroviarie verso il porto di Ravenna e verso i porti liguri (Genova con il terzo valico e La Spezia con la Pontremolese).		
Benefici Miglioramento della qualità dell'aria con lo spostamento delle merci da gomma a ferro. Incremento dei volumi delle merci gestite dall'area logistica di Piacenza. Recupero di spazi nella stazione ferroviaria per nuove strutture per migliorare i servizi ai viaggiatori.		
Azioni Monitorare l'iter realizzativo del nuovo terminal per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche per il completamento dell'intervento. Monitorare gli avanzamenti delle opere lungo le linee di collegamento ai porti per verificare all'allineamento con la realizzazione del terminal <i>Le Mose</i>.		

N° 14		Opera POTENZIAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA PONTREMOLESE	Rilevanza SOVRA-REGIONALE	Stato PROG. DEF - 1° FASE PROG. FATT. - 2° FASE	Macro obiettivo (2) POTENZIAMENTO COLLEGAMENTI FERROVIARI CON I PORTI LIGURI (5) SVIL. MOD. TRASP. ALTER. GOMMA
--------------	---	---	--	--	--



Fonte: RFI . Feb 2022

Costo	473	mio € (1° fase)
	3.664	mio € (2° fase)
Copertura	9	%
Fine lavori	Oltre 2027	
Criticità	Tecniche e finanziarie	
Doc. programmazione	RFI CdP 2022-2026	
Note:	Costo a vita intera	
	Opera commissariata	

Descrizione

Il progetto di potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese ha l'obiettivo di realizzare una linea a doppio binario, di collegamento tra la pianura Padana e l'Europa Centrale, tra le regioni Toscana, Liguria ed Emilia-Romagna e in particolare i porti di Livorno e La Spezia.

Sono già state realizzate le tratte in territorio ligure e si devono completare le tratte emiliane e toscane. Il progetto di completamento della linea prevede due fasi funzionali: una prima fase con il raddoppio della tratta Parma-Vicofertile oltre all'adeguamento del piano del ferro e la realizzazione nuovo apparato stazione di Parma per la fluidificazione dei traffici (CdP-I: 0276°) e una seconda fase con il raddoppio delle tratte Vicofertile-Collecchio-Osteriazza e Berceto-Pontremoli-Chiesaccia.

Attualmente è in corso l'iter autorizzativo del progetto definito della Parma-Vicofertile che prevede la realizzazione della tratta di raddoppio fra Parma e Vicofertile della linea Parma-Vezzano Ligure che si svilupperà per i primi 5 km circa in variante di tracciato ed per i restanti 3 km in affiancamento fino all'ingresso nella stazione di Vicofertile.

E' invece in corso la progettazione di fattibilità della seconda fase (raddoppio principalmente in affiancamento all'attuale linea a semplice binario tra Vicofertile e Fornovo, realizzazione della Galleria di Valico in variante tra Berceto e Pontremoli e una nuova tratta a doppio binario tra Pontremoli - Chiesaccia): il costo a vita intera per questi interventi è stato aggiornato a circa 3.664 mio€ rispetto ai 2.044 mio€ del progetto preliminare del 2003.

Ad aprile 2021, l'ing. Mariano Cocchetti è stato nominato commissario straordinario per la realizzazione dell'opera.

Benefici

Shift modale dalla gomma al ferro del trasporto delle merci dalle aree industriali dell'Emilia (con l'interporto di Parma come riferimento) verso i porti liguri (e viceversa) con il conseguente decongestionamento della A15.

Azioni

Supporto al Commissario nelle azioni di individuazione delle fonti di finanziamento dell'opera e nel monitoraggio della realizzazione dei lavori previsti.

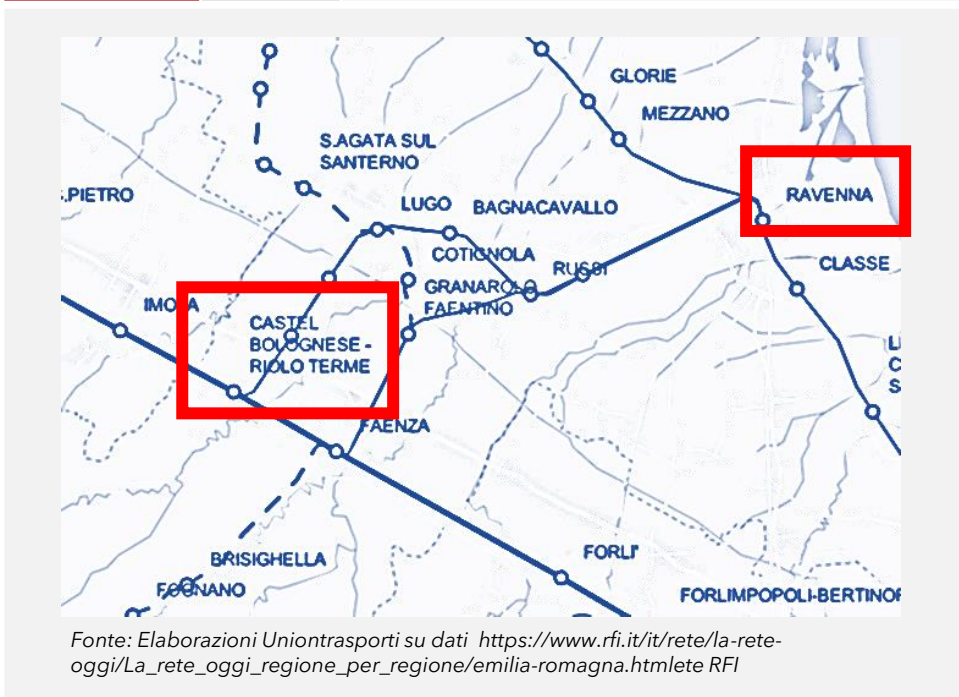
Avvio di una corretta comunicazione verso il territorio, per favorire l'accettazione dell'intervento.

N° 15



Opera

RADDOPPIO DELLA LINEA FERROVIARIA CASTEL BOLOGNESE-RAVENNA



Costo	-	mio €
Copertura	-	%
Fine lavori	-	
Criticità	-	
Doc. programmazione	-	
Note	-	

Rilevanza

REGIONALE

Stato

VALUTAZIONE DELL'OPPORTUNITA' DELL'OPERA

Macro obiettivo

(1) ADEG. E POTEN. COLL. PORTO RAV.
(3) ACCES. E MOB. SOST. LOC. COST.
(5) SVIL. MOD. TRASP. ALTER. GOMMA

Descrizione

La tratta ferroviaria Castel bolognese-Ravenna è parte del corridoio Baltico-Adriatico: è una linea elettrificata a singolo binario anche se da Russi a Ravenna è in affiancamento alla linea Faenza-Ravenna con una lunghezza totale di circa 41 km.

In un contesto di crescita continua dei traffici da/verso il porto di Ravenna questa tratta è oggetto di una serie di interventi.

Nell'ambito dell'upgrade tecnologico ed infrastrutturale del nodo di Bologna da parte di RFI (CdP-I: P112) nella stazione di Castel Bolognese è previsto un nuovo binario per la separazione degli itinerari da/per linea Ravenna e la realizzazione del nuovo tracciato indipendente verso Ravenna.

Invece, lungo la linea, tra gli Interventi migliorativi dell'accessibilità ferroviaria al porto di Ravenna (CdP-I: P142A), si è provveduto all'adeguamento a sagoma del Cavalcaferrovia Teodorico e per velocizzare il traffico dei treni merci più pesanti sono stati fatti interventi su otto ponti ferroviari: uno a Lugo, quattro a Bagnacavallo, uno a Russi e due fra Russi e Ravenna.

L'obiettivo finale è la classificazione della tratta a sagoma P/C 80 per i treni merci

Nel 2024, la linea sarà anche oggetto di interventi il ripristino dei danni subiti dall'alluvione del 2023

E' però probabile che sviluppo del porto di Ravenna, non solo come terminal merci ma anche come hub crocieristico, unito all'obiettivo di ridurre il tempo di percorrenza tra Bologna e Ravenna per i traffici passeggeri, e in particolare dei turisti, richiederà interventi più importanti quali il raddoppio dell'intera linea Castel Bolognese-Ravenna.

Benefici	Migliore gestione del traffico merci da e verso il porto di Ravenna. Riduzione dei tempi di percorrenza tra Bologna e Ravenna (porto merci, hub crociere, porta di accesso alla costa).
Azioni	Monitoraggio dei tempi di realizzazione e gli impatti degli interventi ad oggi previsti al fine di verificarne la rispondenza alle esigenze di trasporto (riduzione del tempo di percorrenza, incremento del traffico passeggeri e merci) del territorio.

N° 16		Opera REALIZZAZIONE DELL'ALTA VELOCITA' ASSE ADRIATICO (Bologna-Lecce-Taranto)		Rilevanza SOVRA-REGIONALE	Stato IN CORSO STUDIO DI FATTIBILITÀ	Macro obiettivo (3) MAG. ACCESSIBILITA' E MOBILITÀ SOSTENIB. LOCALITÀ COSTIERE (5) SVIL. MOD. TRASP. ALTER. GOMMA
				Descrizione Nel 2023, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a RFI ha richiesto ad RFI uno studio di fattibilità per una nuova tratta ferroviaria ad Alta Velocità (i treni viaggeranno fino a 300 km/h), lungo il litorale adriatico distinta dall'attuale. Lo studio dovrebbe essere consegnato all'inizio 2024 ma si parla di un costo dell'opera tra i 40 e i 50 Mld € e tempi di realizzazione di circa 10 anni (più tre anni per la progettazione): i risultati dello studio saranno poi valutati dai vari soggetti coinvolti. E' comunque in corso un programma di interventi di potenziamento e velocizzazione dell'intera dorsale Bologna-Lecce per consentire ai treni di raggiungere velocità fino a 200 km/h oltre che per migliorare la regolarità dell'esercizio: in particolare nel PNRR (misura 1.5) è previsto l'adeguamento del tracciato e velocizzazione della tratta Bologna - Rimini entro il 2026 (per circa 239 mio €) Nella Legge di Bilancio 2022-24 per le Infrastrutture e la mobilità sostenibile sono stati previsti 5 miliardi per la velocizzazione AV/AC nella tratta Bologna-Lecce-Taranto Nel CdP RFI edizione novembre 2023 con un orizzonte temporale oltre il 2027, è previsto sempre nell'ambito della velocizzazione AV/AC della linea ferroviaria Adriatica, il quadruplicamento della linea Bologna-Rimini nella tratta Bivio San Vitale-Castel Bolognese Riolo Terme con la realizzazione di una nuova coppia di binari (circa 40 km con un costo di circa 2,3 Mld €) incrementando così la capacità della tratta.		
Costo		-	Mio €	Benefici Velocizzare il corridoio adriatico (parte del corridoio europeo Baltico-Adriatico) con benefici sul fronte del turismo, della logistica e delle opportunità imprenditoriali. Rendere l'asse adriatico più produttivo per il trasporto delle merci e delle persone affinché possa contribuire maggiormente al percorso di transizione ecologica e di sostenibilità dei prossimi anni.		
Copertura		-	%	Azioni Monitorare lo sviluppo del progetto affinché i contenuti e il perimetro rispondano alle esigenze del territorio.		
Fine lavori		-				
Criticità		-				
Doc. programmazione		-				
Note		Si stanno valutando alternative progettuali per l'intera linea.				

N° 17		Opera RIQUALIFICAZIONE DELL'IDROVIA FERRARESE	Rilevanza REGIONALE	Stato DIPENDE DALL'INTERVENTO CONSIDERATO	Macro obiettivo (1) ADEG. E POT. COLL. PORTO RAV. (5) SVILUPPO MODALITA' DI TRASPORTO ALTER. ALLA GOMMA
 Elaborazioni Uniontrasporti su dati https://mobilita.regione.emilia-romagna.it e dati https://emanuelemartino.wordpress.com/			Descrizione L'idrovia ferrarese collega il Po a Ferrara con Porto Garibaldi e costituisce l'ingresso meridionale dell'Adriatico al sistema idroviario padano-veneto: la gestione delle funzioni di navigazione è affidata all'Agenzia per la Sicurezza del Territorio e alla Protezione Civile, mentre sono in capo alla Regione Emilia-Romagna le attività di pianificazione, programmazione e rapporti istituzionali. L'idrovia, lunga 70 km, è divisa in tre tratte: dalla conca di Pontelagoscuro (appena dopo la deviazione dal Po) alla conca di Valpagliaro, da questa alla conca di Valle Lepri e da questa al mare. L'idrovia nel tratto tra Ferrara e Migliarino (Fiscaglia) coincide con il corso del Po di Volano, mentre poi il percorso è artificiale. Per consentire la navigazione di natanti di V classe europea (fino a 2.000 tonnellate di stazza), sono in corso diversi interventi di riqualificazione: adeguamento della geometria del corso d'acqua ampliando il raggio delle curve, aumento della sezione idraulica dragando i fondali, sistemazione delle sponde e adeguamento dei ponti stradali che interferiscono con l'asta navigabile (nuovo ponte di Final di Rero (17 mio€ inizio lavori nel 2023), nuovo ponte Bradella sul canale Boicelli, adeguamento di quattro ponti lungo il Boicelli: Betto, Confortino, Mizzana e ferroviario-merci), La giunta regionale ha stanziato circa 55 mio€ per il triennio 2023-25 per i seguenti interventi: risoluzione del nodo idraulico di Pontelagoscuro, dragaggio e riqualificazione del canale Botticelli, riqualificazione di un tratto del Po di Volano, risezionamento e rivestimento a scogliera di un tratto del Po di Volano a monte del ponte di Final di Rero e realizzazione del sistema di difesa dell'imboccatura dell'idrovia nel suo sbocco a mare.		
Costo	≈55 mio €		Benefici Sviluppo di un nuovo scenario di mobilità sulle vie d'acqua, compatibile con l'ambiente e alternativo alle vie su gomma e ferro. Dare impulso al trasporto delle merci lungo l'idrovia e lungo l'intero sistema idroviario padano-veneto permettendo il transito di natanti di V classe.		
Copertura	100 %		Azioni Monitorare l'iter realizzativo dei diversi interventi per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche per il completamento.		
Fine lavori	2025				
Criticità	-				
Doc. programmazione					
Note:	Interventi per il triennio 2023-2025: vedi descrizione				

Evoluzione della strategia italiana per la BUL





- Le reti a banda ultralarga (BUL) sono un'infrastruttura indispensabile per imprese, pubblica amministrazione e cittadini e Le prestazioni in termini di velocità di connessione e di qualità della connessione che l'utenza richiede aumenta nel tempo in maniera proporzionale alla crescita dei bisogni di comunicazione conseguenza della trasformazione digitale della società e delle imprese a cui stiamo assistendo.
- Però la realizzazione di tali reti comporta tempi lunghi ed ingenti investimenti che per un operatore privato sono sostenibili solo nelle cosiddette "aree di mercato".
- Al fine di evitare una discriminazione delle imprese e dei cittadini sulla base dell'area di residenza, la Commissione europea ha definito gli obiettivi di copertura e prestazioni della rete fissa e della rete mobile, aumentati nel corso degli anni in relazione alle nuove esigenze di comunicazione (*), condivisi da tutti gli Stati membri e che quindi impegnano i singoli Stati a sviluppare strategie, piani, normative per supportare direttamente o indirettamente gli interventi anche nelle "aree a fallimento di mercato".
- Pertanto, nel corso degli anni il Governo italiano ha sviluppato e rivisto la propria strategia per lo sviluppo della BUL: ad oggi sono in corso interventi avviati a seguito delle Strategie del 2015 (Strategia italiana per la Banda Ultralarga), 2021 (Strategia italiana per la Banda Ultralarga - Verso la Gigabit Society) e 2023 (Strategia italiana per la Banda Ultralarga 2023-2026).

(*) Dai 30 e 100 Mbit/s per la rete fissa della "Agenda Digitale Europea" del 2010-2020, con la *Comunicazione sulla Connettività per un mercato unico digitale europeo* (cd. "**Gigabit Society**") del 2016 e poi con la *Comunicazione sul decennio digitale* (cd. "**Digital compass**") del 2021, si è passati all'obiettivo al 2030 in garantire a tutte le famiglie della UE una **connettività ad almeno un Gigabit** e la copertura 5G di tutte le zone abitate (Agenda Digitale Europea 2020-2030).



- Il piano di cablaggio delle aree bianche è stato attivato dalla Strategia 2015 che prevedeva, tra le altre azioni, per la realizzazione e gestione di un'infrastruttura che rimane di proprietà pubblica nelle cosiddette aree bianche (per un totale di circa 9,6 unità immobiliari) da parte di un concessionario.
- Il concessionario selezionato (Open Fiber) doveva realizzare infrastrutture per abilitare servizi over 100 Mbit/s per l'83% delle unità immobiliari (di fatto FTTH) e over 30 Mbit/s (FWA) per il rimanente 17%.
- L'aggiudicazione è avvenuta per 1,6 miliardi di euro, rispetto ad una base d'asta di 2,8 miliardi
- I lavori dovevano concludersi nel 2020 ma sono ancora in corso: si prevede la chiusura nel corso del 2024 anche se uno slittamento al 2025 non è da escludere.
- Secondo l'ultimo dato disponibile (dicembre 2023), in Emilia-Romagna i servizi erano disponibili in **273 comuni** per un totale di **435.431 unità immobiliari commercializzabili** ma le unità immobiliari con **servizi attivati erano solamente 16.649.**

Provincia	Nr comuni con UI in commercializzazione	Nr UI in commercializzazione
Bologna	31 (su 56)	28.418
Ferrara	21 (su 24)	58.668
Forlì-Cesena	27 (su 30)	45.531
Modena	39 (su 47)	51.835
Parma	34 (su 46)	50.231
Piacenza	44 (su 48)	51.662
Ravenna	16 (su 18)	35.313
Reggio nell'Emilia	39 (su 45)	80.273
Rimini	22 (su 28)	33.500

Elaborazioni Uniontrasporti su dati 31 dicembre 2023 di Infratel



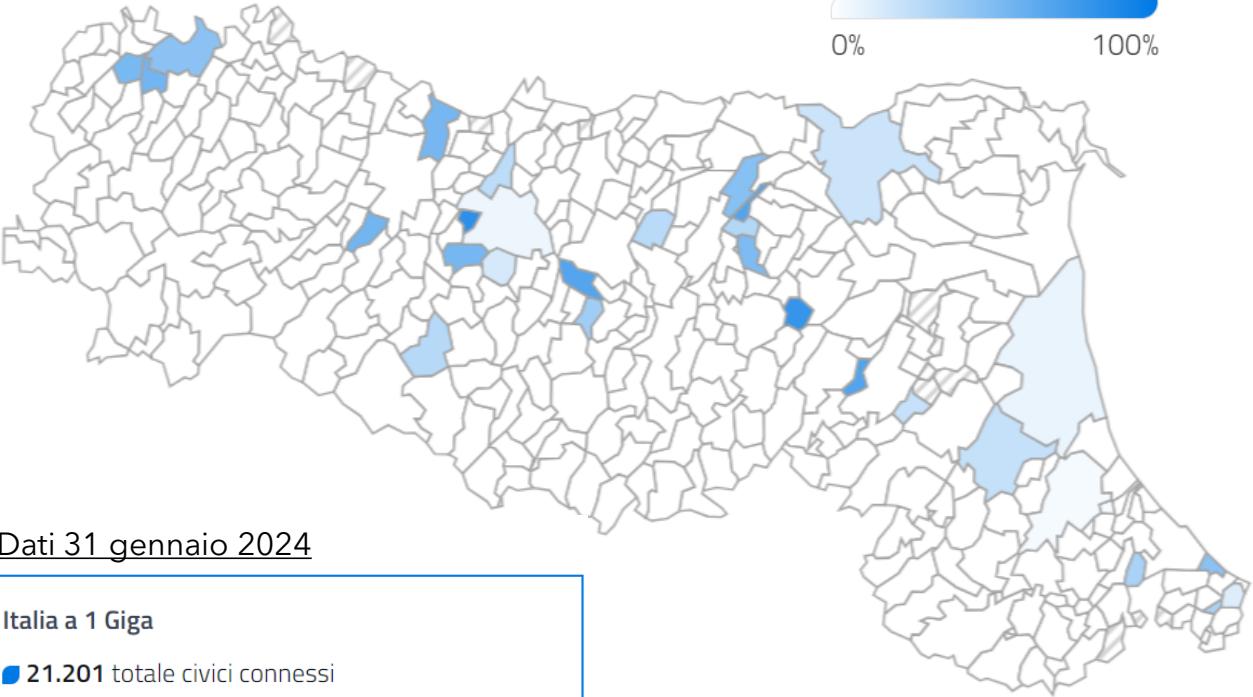
- La “Strategia italiana per la Banda Ultralarga - Verso la Gigabit Society” di fatto anticipa l’obiettivo europeo di portare la connettività a 1 Gbit/s su tutto il territorio nazionale al 2026.
- Si compone di sette piani/interventi, di cui due già in corso dalla precedente Strategia del 2015 (Piano aree bianche e Piano voucher) e cinque nuovi, approvati dal Consiglio dei Ministri il 29 aprile 2021 ed inseriti nel PNRR (risorse previste $\approx 6,7$ Mld €), che agiscono a completamento dei piani di sviluppo delle proprie infrastrutture dichiarati dagli operatori di telecomunicazioni nelle aree a fallimento di mercato.
- Infratel ha predisposto, indetto e aggiudicato i bandi per tutti i nuovi piani (piani PNRR) che interessano l’Emilia-Romagna:
 - Piano Italia 1 Giga
 - Piano Italia 5G backhauling e Piano Italia 5G densificazione
 - Piano Scuola connessa
 - Piano Sanità connessapermettendo così l’avvio dei lavori che dovranno necessariamente concludersi - pena la perdita delle risorse - entro il 30 giugno 2026: è stato aggiudicato il 75% dei fondi per poco più di 5 miliardi di euro, in gran parte concentrati nei Piani Italia 1 Giga e Italia 5G.
- A questi piani, come nella precedente strategia, è associato un percorso di semplificazione dei processi autorizzativi per velocizzare la diffusione delle infrastrutture sul territorio e di aggiornamento della normativa che riconoscano le infrastrutture ad altissima velocità fisse e mobili come strategiche.
- Nelle pagine seguenti viene illustrato lo stato di attuazione dei **Piani PNRR** in Emilia-Romagna.

Stato progetto: Italia 1Giga (PNRR)



Obiettivo	Civici totali	Aggiudicatario per l'Emilia-Romagna
Almeno 1 Gbit/s in download e 200 Mbit/s in upload ai civici a fallimento di mercato nelle aree nere e grigie	6.872.070	Open Fiber s.p.a.

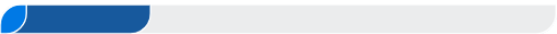
Percentuale di attivazione



Dati 31 gennaio 2024

Italia a 1 Giga

- 21.201 totale civici connessi
- 100.673 totale civici in lavorazione



Fonte: Infratel - <https://connetti.italia.it/>

Provincia	Numero civici *	Numero comuni
Bologna	69.063	55
Ferrara	47.769	21
Forlì-Cesena	57.105	30
Modena	85.388	47
Parma	43.137	43
Piacenza	35.155	45
Ravenna	24.056	13
Reggio nell'Emilia	40.763	40
Rimini	47.817	27
EMILIA-ROMAGNA	450.253	321

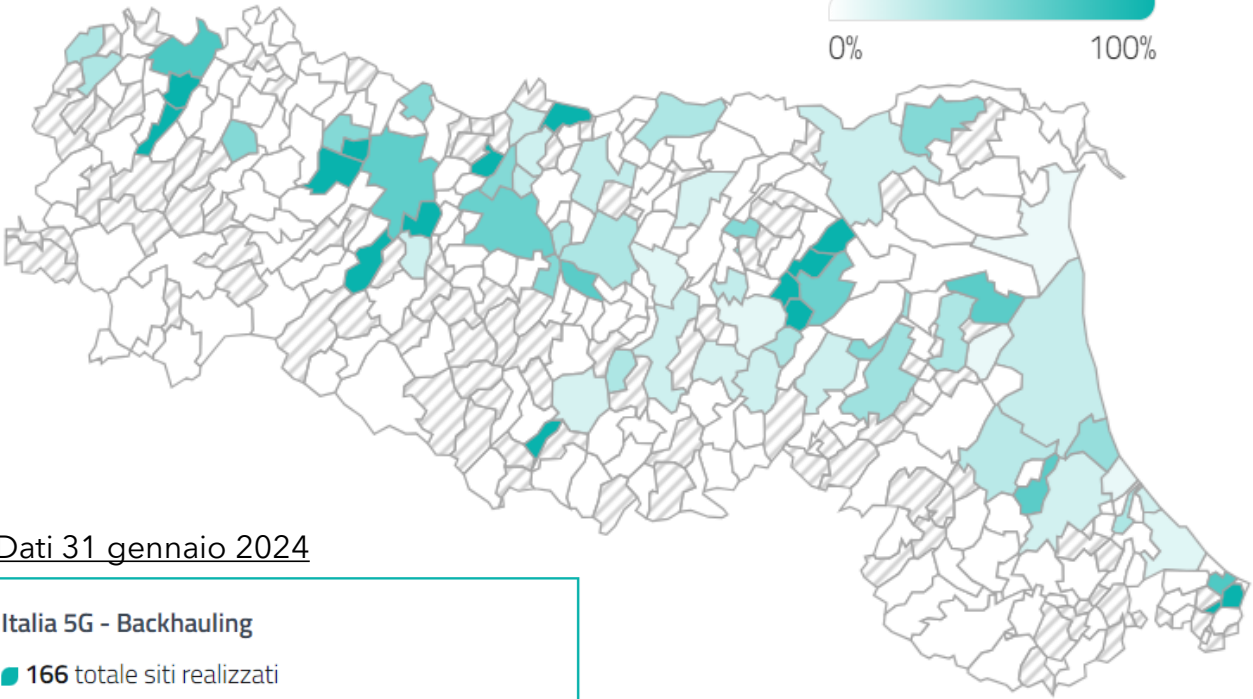
Nota *: Numeri civici da bando da gara
E' in corso la verifica di tali numeri

Stato progetto: Italia 5G backhauling (PNRR)



Obiettivo	Siti radio totali	Aggiudicatario per l'Emilia-Romagna
Rilegamento in fibra ottica di siti radiomobili esistenti	11.098	TIM s.p.a.

Percentuale di attivazione

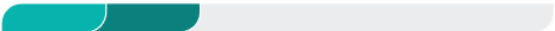


Dati 31 gennaio 2024

Italia 5G - Backhauling

■ 166 totale siti realizzati

■ 149 totale siti in lavorazione



Provincia	Numero siti	Numero comuni
Bologna	158	42
Ferrara	80	17
Forlì-Cesena	87	22
Modena	129	35
Parma	100	34
Piacenza	54	28
Ravenna	111	12
Reggio nell'Emilia	76	25
Rimini	76	17
EMILIA-ROMAGNA	871	232

Fonte: Infratel - <https://connetti.italia.it/>

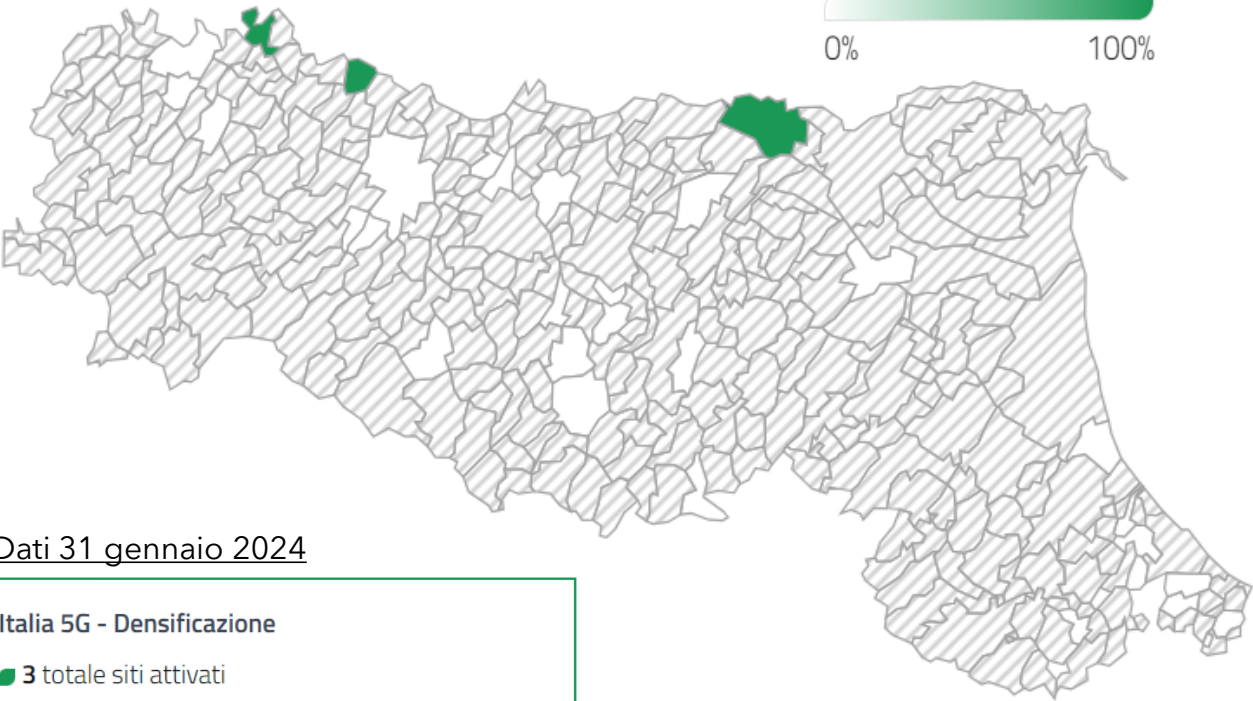
Stato progetto: Italia 5G densificazione (PNRR)



Obiettivo	Aree da coprire totali
Nuovi siti radio (150Mbps/30Mbps) - Densificazione	1.385

Aggiudicatario per l'Emilia-Romagna
INWIT in RTI con TIM e Vodafone

Percentuale di attivazione



Dati 31 gennaio 2024

Italia 5G - Densificazione

3 totale siti attivati

11 totale siti in lavorazione

Fonte: Infratel - <https://connetti.italia.it/>

Provincia	Nuovi siti (lavoraz. e realizzati)	Numero comuni
Bologna	3	7
Ferrara	1	1
Forlì-Cesena	0	6
Modena	2	11
Parma	3	11
Piacenza	3	7
Ravenna	0	1
Reggio nell'Emilia	3	8
Rimini	0	11
EMILIA-ROMAGNA	15	63

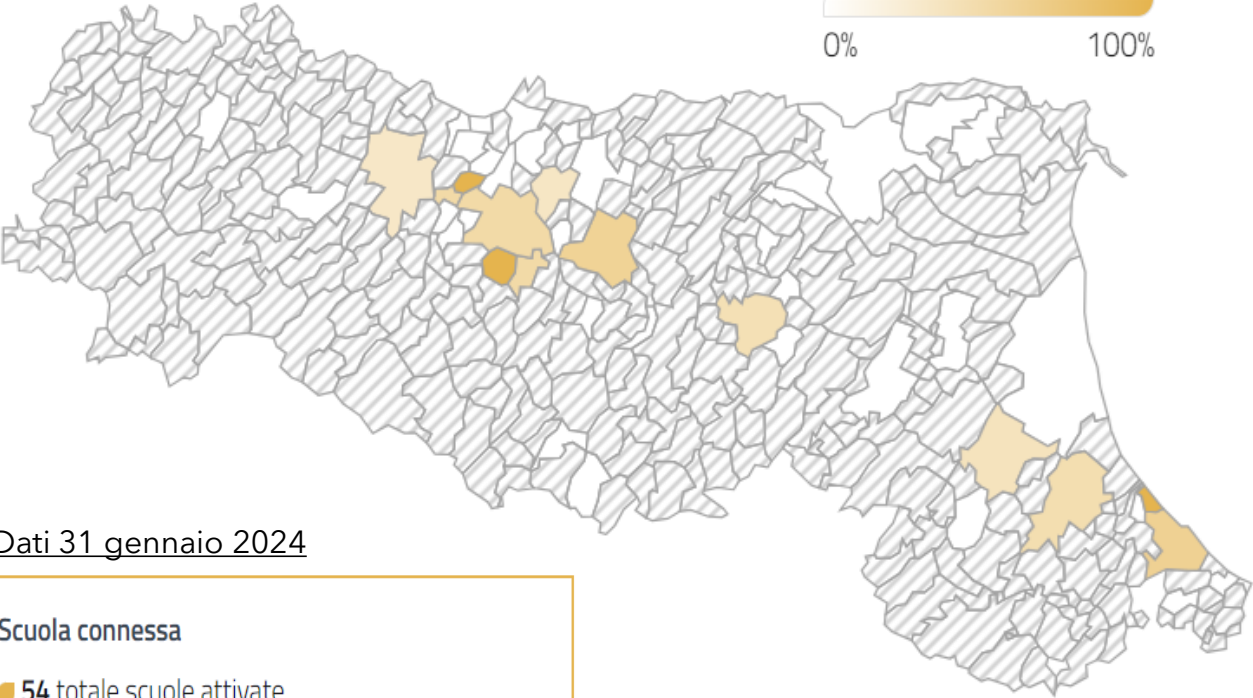
Stato progetto: Scuola connessa (PNRR)



Obiettivo	Sedi scolastiche totali
Collegamento in fibra ottica di sedi scolastiche con servizi di manutenzione e gestione per almeno 6 anni	9.915

Aggiudicatario per l'Emilia-Romagna
Fastweb s.p.a.

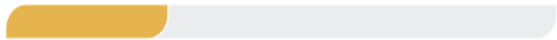
Percentuale di attivazione



Dati 31 gennaio 2024

Scuola connessa

■ 54 totale scuole attivate



Provincia	Sedi scolastiche	Numero comuni
Bologna	27	7
Ferrara	13	4
Forlì-Cesena	19	4
Modena	27	5
Parma	23	2
Piacenza	1	1
Ravenna	16	2
Reggio nell'Emilia	33	18
Rimini	24	5
EMILIA-ROMAGNA	183	48

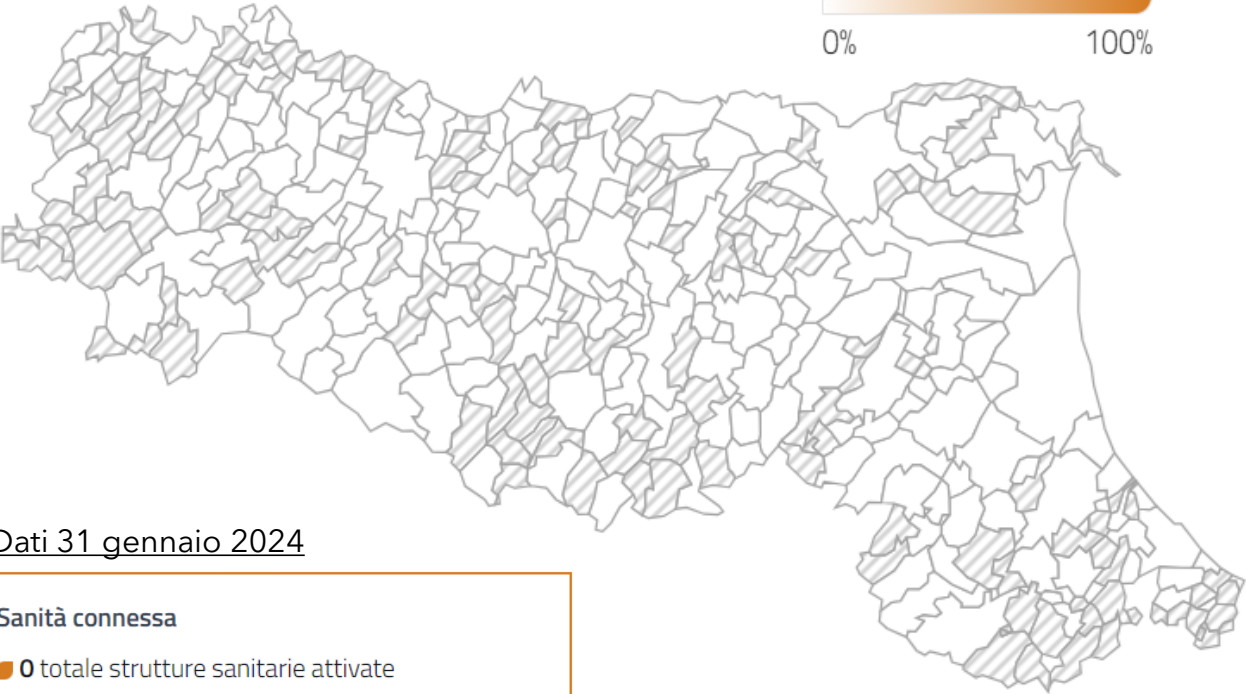
Fonte: Infratel - <https://connetti.italia.it/>

Stato progetto: Sanità connessa (PNRR)



Obiettivo	Strutture totali	Aggiudicatario per l'Emilia-Romagna
Connessione ad almeno 1 Giga di strutture del servizio sanitario pubblico e servizi di gestione e manutenzione	12.279	TIM s.p.a.

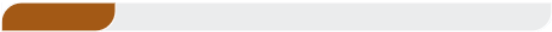
Percentuale di attivazione



Dati 31 gennaio 2024

Sanità connessa

- 0 totale strutture sanitarie attivate
- 197 totale strutture sanitarie in lavorazione



Provincia	Strutture sanitarie	Numero comuni
Bologna	240	34
Ferrara	86	14
Forlì-Cesena	79	18
Modena	65	30
Parma	63	30
Piacenza	92	19
Ravenna	79	16
Reggio nell'Emilia	158	27
Rimini	67	11
EMILIA-ROMAGNA	929	199

Fonte: Infratel - <https://connetti.italia.it/>



- Per i piani descritti in precedenza ovvero Progetto Aree Bianche (Strategia 2015), Piani PNRR reti ultraveloci BUL e 5G (Strategia 2021) sono state rilevate alcune criticità con impatti sulle tempistiche previste per la realizzazione che ne hanno rallentato la messa in campo. Questo ha portato alla definizione di una nuova Strategia Nazionale (Strategia italiana per la Banda Ultra Larga 2023-2026), illustrata e condivisa nel Consiglio dei ministri del 7 agosto 2023, frutto della consultazione con gli operatori di settore e del lavoro del Comitato Interministeriale per la Transizione Digitale (CITD) presieduto dal Sottosegretario Alessio Butti, che intende contribuire alla digitalizzazione del sistema Paese, anche attraverso il rilancio del settore Telco, per rispondere alle necessità e bisogni di cittadini-utenti ed imprese, supportando l'offerta e la domanda di connettività e servizi innovativi.
- La nuova Strategia è articolata partendo da 3 macro-obiettivi, per passare poi a declinare 4 principi guida e arrivare quindi a definire 4 aree di intervento.
 - Macro-obiettivi
 - ✓ Rilanciare il settore delle telecomunicazioni
 - ✓ Completare i piani pubblici in corso e definire la loro evoluzione
 - ✓ Favorire la diffusione di reti di nuova generazione e servizi innovativi
 - Principi guida
 - ✓ Sostenere ciclo offerta/domanda di innovazione
 - ✓ Neutralità tecnologica e complementarità tra servizi mobili e fissi
 - ✓ Scalabilità e sostenibilità delle soluzioni compatibili con esigenze ambientali (transizione verde)
 - ✓ Riduzione del digital divide tra aree metropolitane ed aree periferiche e rurali



- Aree di intervento
 - ✓ Area interventi trasversali, che intendono favorire l'intero sistema Telco
 - ✓ Area interventi per lo sviluppo della connettività fissa, che mirano a favorire lo sviluppo e l'adozione delle infrastrutture e della connettività fissa
 - ✓ Area interventi per lo sviluppo della connettività mobile, che mirano a favorire lo sviluppo e l'adozione delle infrastrutture e della connettività mobile di nuova generazione
 - ✓ Area interventi a sostegno della domanda, che mirano a favorire l'adozione della connettività fissa e mobile di nuova generazione da parte dell'utenza
- Ogni area di intervento è articolata in cluster che raggruppano i vari interventi previsti: in totale si hanno 25 interventi, con l'indicazione delle risorse previste e delle responsabilità, raggruppati in 10 cluster.
- Il totale delle risorse previste ammonta a 2,8 miliardi di euro, la maggior parte delle quali già potenzialmente disponibili (2,4 miliardi da varie fonti di finanziamento: quali per esempio risorse del PNRR, del Piano Nazionale Complementare (PNC), fondi strutturali, fondi di sviluppo e coesione, risorse inerenti alla transizione green e alla sostenibilità ambientale e risorse relative al potenziamento delle reti transeuropee), mentre vanno reperiti ulteriori 400 milioni di euro.
- L'orizzonte temporale è coerente con gli obiettivi del PNRR, ma anche a quello dell'attuale legislatura.
- Per quanto riguarda la Governance, la Segreteria tecnico-amministrativa del CITD svolgerà un'attività di "regia" e coordinamento della Strategia nel suo complesso, ivi inclusa la valutazione di eventuali criticità e l'implementazione di modifiche e sinergie tra i vari interventi, mentre ciascuna Amministrazione titolare degli interventi prevederà un'attività per il monitoraggio della loro attuazione. E' prevista la presentazione di uno stato di avanzamento ogni 60 giorni dei vari interventi/misure.



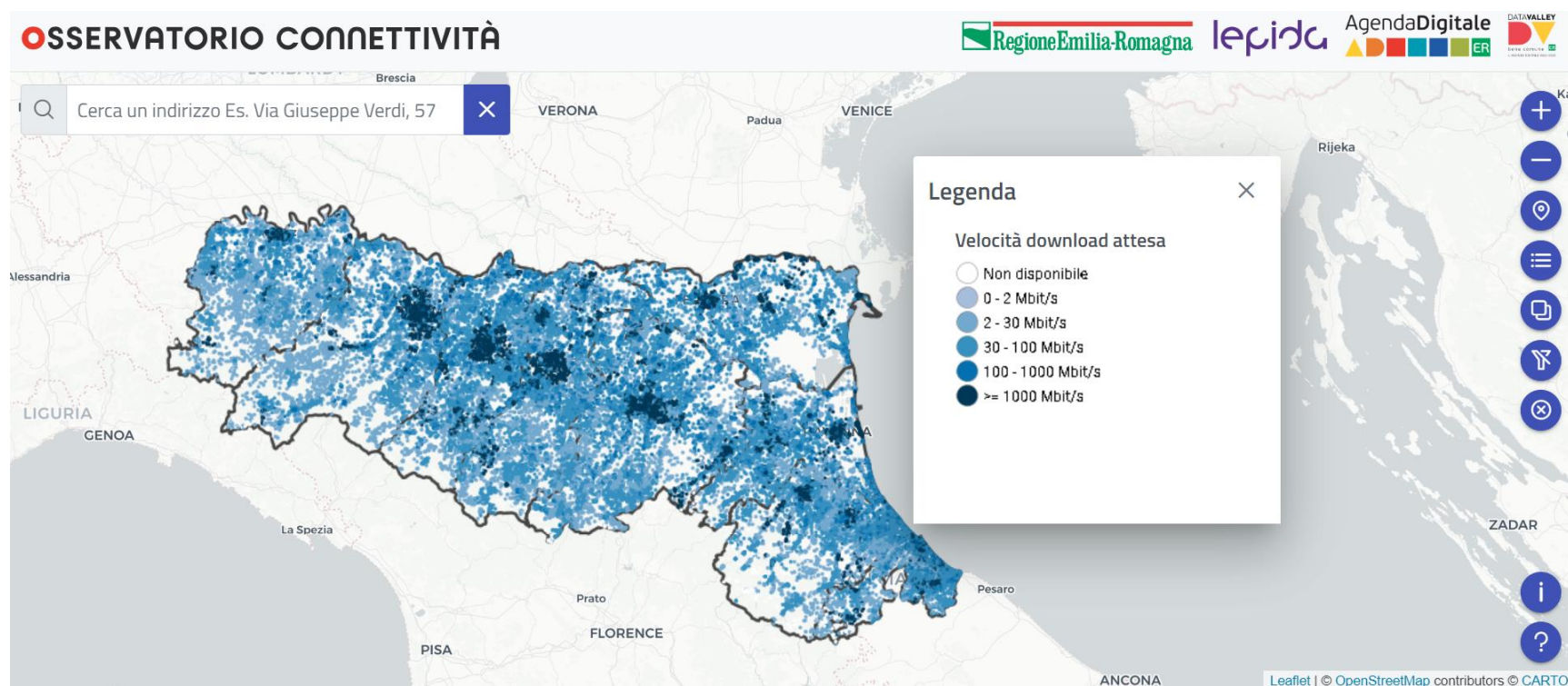
Dettaglio economico delle aree di intervento e dei relativi cluster della nuova Strategia BUL



Fonte: CITD, agosto 2023



- Si ricorda che la Regione Emilia-Romagna ha reso disponibile on-line **l'Osservatorio della connettività** ovvero una mappa interattiva per monitorare lo stato di avanzamento della banda ultralarga, civico per civico (<https://osscon.lepida.it/cabled>).
- L'Osservatorio, realizzato dalla Regione con il supporto di Lepida, integra i dati da fonti diverse, quali AGCOM, Infratel, Open Fiber e operatori privati, per fornire informazioni sulle *tecnologie di connettività* (rete fissa cablata e rete wireless), sulle *performance massime di connessione presenti a livello dei singoli civici* e sui *principali piani di sviluppo nazionali in corso*.



Conclusioni





- Nell'ambito del Fondo di Perequazione 2021-2022 Programma Infrastrutture, promosso da Unioncamere italiana, Unioncamere Emilia-Romagna con il supporto delle Camere di commercio emiliano-romagnole ha voluto proseguire il percorso avviato nella precedente annualità con l'obiettivo di rafforzare il dialogo con la Regione proponendosi come soggetto di raccordo tra mondo imprenditoriale e istituzioni.
- Attraverso tale programma, il sistema camerale dell'Emilia-Romagna intende consolidare il proprio ruolo di riferimento nello sviluppo infrastrutturale della regione, fornendo contributi pragmatici per una strategia sulle infrastrutture, sia materiali che immateriali, che tenga conto delle esigenze di competitività del sistema imprenditoriale.
- In particolare uno di questi contributi è rappresentato da questa seconda edizione del **Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali dell'Emilia-Romagna**, un ulteriore passo sul percorso di ascolto e confronto con il territorio intrapreso nella precedente annualità.
- Si ricorda che il **Libro Bianco vuole essere uno strumento dinamico**, in continuo aggiornamento, quale contributo del sistema economico alle strategie per lo sviluppo del sistema infrastrutturale emiliano-romagnolo.



Due sono stati i principali obiettivi alla base dell'aggiornamento del **Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali dell'Emilia-Romagna**

1. Individuazione degli interventi prioritari con il maggior senso di urgenza (indifferibili) per il sistema imprenditoriale emiliano-romagnolo tra quelli di livello 1 del precedente Libro Bianco.

- Per fare questo si è proceduto da un lato ad **una survey con interviste telefoniche** su un campione numericamente rappresentativo delle **imprese dell'Emilia-Romagna appartenenti ai settori economici** che utilizzano maggiormente le infrastrutture o per i quali le infrastrutture hanno un maggiore impatto (**agricoltura, commercio all'ingrosso, costruzioni, manifatturiero, trasporti e logistica e turismo**) e, dall'altro, con **cinque tavoli di confronto con il territorio**, uno per ogni territorio camerale, aperti alle associazioni datoriali, alle imprese e ai rappresentanti degli enti della PA.
- Si è poi operata **una sintesi a livello regionale** delle indicazioni raccolte **individuando così gli interventi "più urgenti"** tra i diciassette di livello 1 del precedente Libro Bianco.

Intervento	
	Realizzazione/potenziamento connessioni stradali e ferroviarie del porto di Ravenna (ultimo miglio)
	Adeguamento della SS67 Tosco-Romagnola
	Messa in sicurezza E45/SS3 bis Tiberina
	Ammodernamento e messa in sicurezza SS16 (Ferrara-Ravenna)
	Adeguamento Ferrara-mare (RA 8)
	Realizzazione Nuova Romea (mini E55)
	Potenziamento del nodo di Bologna
	Realizzazione 4° corsia A14 (Bologna-dir. per Ravenna)
	Realizzazione dell'autostrada regionale Cispadana
	Realizzazione bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo
	Realizzazione della bretella autostradale Ti-Bre
	Estensione della "metropolitana della costa"
	Potenziamento collegamenti ferroviari area logistica di Piacenza con i porti liguri e di Ravenna
	Potenziamento della linea ferroviaria Pontremolese
	Raddoppio della linea ferrovia Castel Bolognese-Ravenna
	Realizzazione Alta Velocità asse Adriatico (Bologna-Lecce-Taranto)
	Riqualficazione dell'Idrovia Ferrarese



2. Proporre una lettura più articolata delle performance di un territorio (provincia) **aggiornando e ampliando i KPI** del 2019, affiancando a quelli delle infrastrutture di trasporto e logistiche, **due nuovi KPI** relativi a **categorie** infrastrutturali più trasversali, quali il settore dell'**energia** e quello del **digitale**

- Analizzando l'insieme dei **KPI delle cinque categorie di infrastrutture di trasporto e logistiche** considerate (stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale e logistica) emerge la **posizione di primo piano della regione in tutte le categorie ad eccezione dei porti** dov'è a metà classifica.

Tra le province, **Bologna è quella che ha il posizionamento migliore** eccellendo in quattro delle cinque categorie così **come Parma**. Le restanti province presentano comunque valori dei KPI superiori alla media Italia in tre delle cinque categorie.

- Se per il **KPI digitale tutte le nove province hanno un posizionamento sopra la media italiana**, per il KPI energia sono solo tre con l'Emilia-Romagna nelle ultime posizioni tra le regioni.

E' stata anche predisposta una **classifica "Green&Smart"** delle province italiane allo scopo di valutare la performance di ciascun territorio in ottica di sviluppo sostenibile, di transizione ecologica e di digitale.

- In questa classifica, **l'Emilia-Romagna si colloca al 3° posto tra le regioni con Bologna al 2° posto tra le province** con oltre 60 punti in più della media nazionale.

Report realizzato da
Unioncamere Emilia-Romagna
con il supporto tecnico scientifico di



Febbraio 2024