Focus FRIULI VENEZIA GIULIA

Analisi e mappatura del tessuto economico e delle infrastrutture strategiche per la ripresa economica

Programma Infrastrutture
Fondo di perequazione 2019-2020

UNIONCAMERE | UNIONTRASPORTI

PREMESSA

L'obiettivo del presente slide report è fornire alcuni primi elementi utili ad identificare, in chiave strategica, le **priorità di sviluppo infrastrutturale del Friuli Venezia Giulia** al fine di migliorare i livelli di mobilità e di trasporto delle imprese. Difatti, la dotazione di infrastrutture di trasporto rappresenta per il sistema produttivo un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, in quanto è in grado di agevolare l'attività delle aziende già presenti in un'area e, allo stesso tempo, incide sulle scelte di insediamento di nuove attività produttive nonché sulle necessità logistiche delle imprese.

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

La seconda parte descrive lo **«stato dell'arte» delle infrastrutture di trasporto e mobilità** del Friuli Venezia Giulia anche mediante un **indice sintetico di valutazione** per ciascuna tipologia di infrastruttura di trasporto (strade, ferrovie, porti, aeroporti, nodi logistici), che quota la performance infrastrutturale delle singole province, per poi proseguire con l'analisi del **contesto europeo e dei piani di sviluppo sovranazionali dei Corridoi TEN-T**.

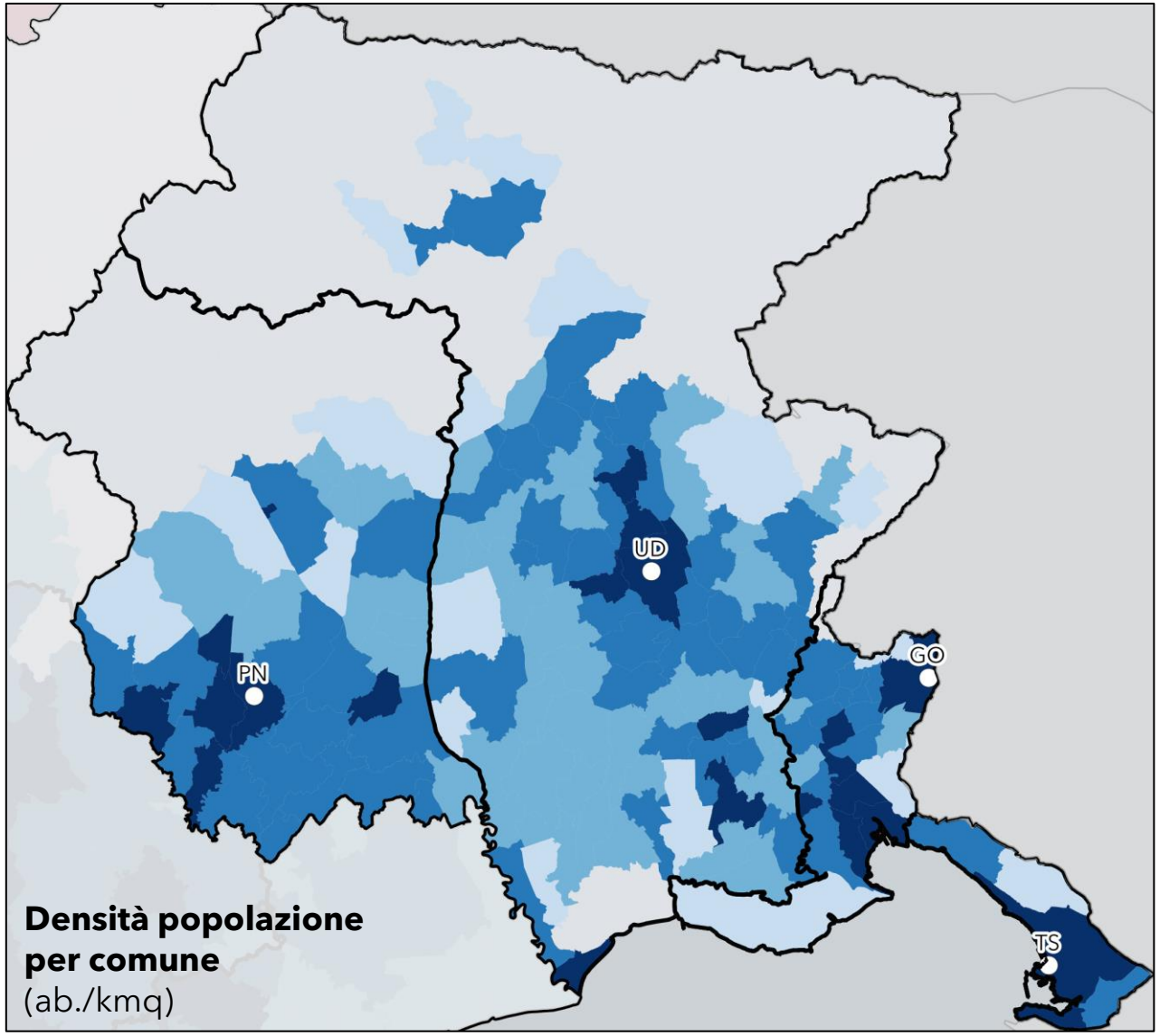
La disamina degli interventi infrastrutturali presenti a livello regionale, oggetto della terza parte, comprende l'**analisi dei documenti programmatici** quali gli allegati al *Documento di Economia e Finanza 2015, 2017 e 2019*, l'Allegato infrastrutture al Programma Nazionale di Riforma (*Italia Veloce 2020*), lo schema di *DPCM di individuazione degli interventi infrastrutturali da sottoporre a commissariamento*, gli ultimi *Contratti di programma tra ANAS e RFI* ed il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (attuale MIMS), il *Piano Commerciale* edizioni febbraio 2021 e quello edizione speciale PNRR di agosto 2021 di RFI, nonché, per ultimi, il *PNRR* e le schede di lettura aggiornate a luglio 2021, ed il DM 330 del 1° settembre 2021 relativo agli interventi in ambito portuale che individuano le infrastrutture prioritarie per il territorio e le risorse a disposizione.

Mappatura del tessuto economico e delle principali filiere produttive

UNIONCAMERE

UNIONTRASPORTI

INQUADRAMENTO DEMOGRAFICO



Densità popolazione per comune
(ab./kmq)

La regione Friuli Venezia Giulia si estende per 7.932 kmq e conta 1,2 milioni di abitanti (10% della macro regione del Nord Est).

Il territorio è suddiviso in 215 comuni distribuiti in 4 province. Il 44% della popolazione si concentra nella provincia di Udine.

Provincia	Popolazione 2020	% pop. FVG	Numero comuni	Densità pop. ab./kmq
GORIZIA	136.809	11%	25	287,8
PORDENONE	309.058	26%	50	135,8
TRIESTE	229.470	19%	6	1.079,8
UDINE	523.416	44%	134	105,3
FVG	1.198.753	100%	215	151,1
NORD EST	11.575.215	-	1.388	185,7

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

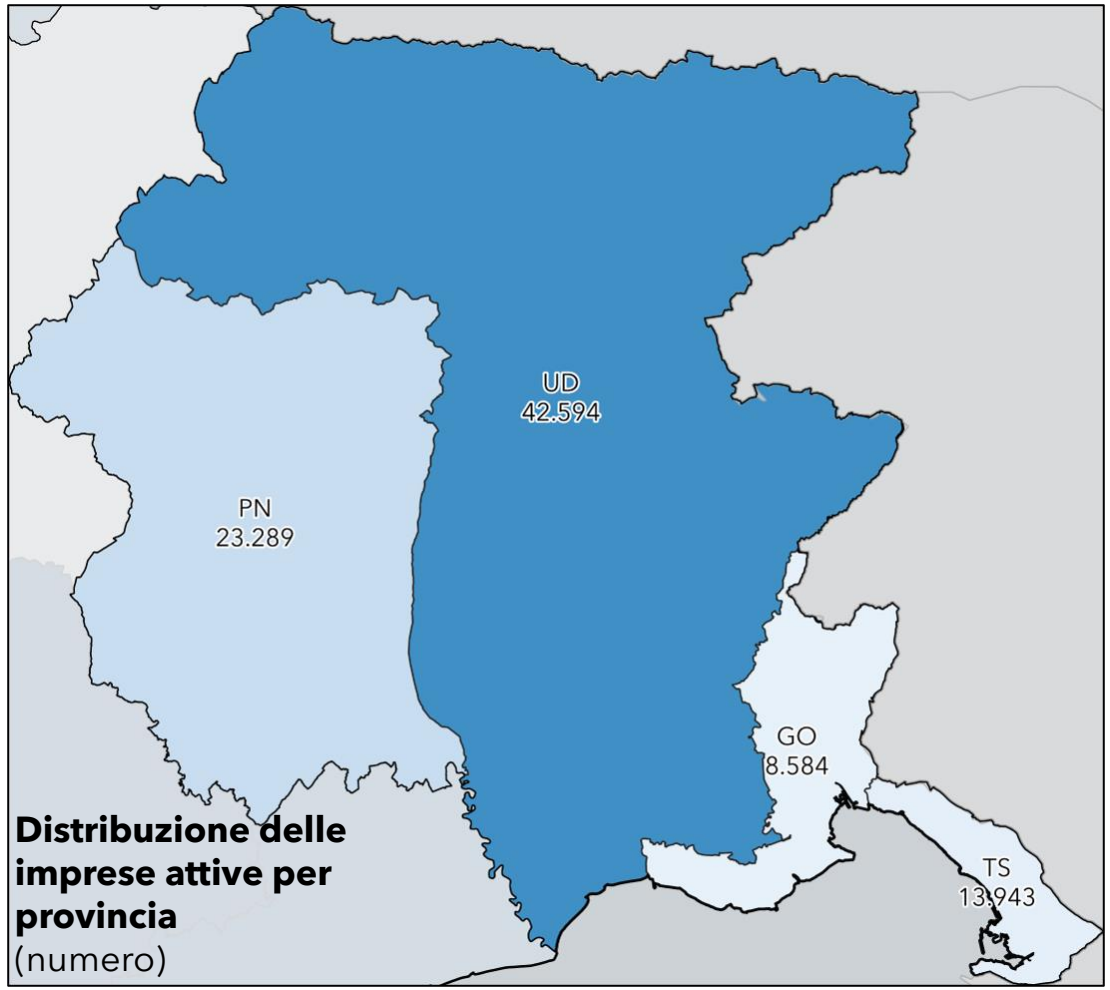
CONTI ECONOMICI

Variabile	Anno	Valore assoluto	Var. % anno precedente
PIL (M€)	2019	38.735	0,85%
Quota su PIL Italia	2019	2,2%	
PIL pro capite (€)	2019	31.923	1,13%
Imprese attive	2020	88.410	-0,66%
Imprese artigiane	2020	27.567	-0,66%
Iscritte	2020	4.360	4,28%
Cessate	2020	4.949	4,86%
Export (M€)	2020	14.268	-7,9%
% export su PIL	-	36,8%	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, Movimprese, 2020

La regione Friuli Venezia Giulia vanta un sistema straordinario di imprese, infrastrutture, filiere produttive e cluster. Un "**sistema dei saperi**" che rende la regione un'area che si distingue, anche a livello europeo, per **l'eccellenza nella ricerca e nell'innovazione** e che ospita **realtà scientifiche e tecnologiche** di fama internazionale. Territorio unico per il suo **patrimonio culturale, naturale e paesaggistico**, il Friuli Venezia Giulia è una destinazione turistica d'eccellenza, grazie alle località balneari e montane e città storiche. L'**agroalimentare** è uno dei segmenti più significativi dell'economia regionale con 476 milioni di euro di valore aggiunto. La **metalmeccanica** è il settore trainante dell' export regionale. Il **Sistema casa** caratterizza tradizionalmente la Regione ed è rappresentato dall'**industria del legno** e dalle imprese operanti nella fabbricazione di mobili. L'**economia del mare** è uno dei segmenti più significativi dell'economia regionale, in termini di incidenza sul valore aggiunto; il primo posto è occupato da Trieste con il 15,4% del v.a. totale del settore. Infine, lo **Smart health,** nel settore della salute intelligente, in cui operano oltre 150 aziende di alta tecnologia come le tecnologie biomedicali, la bioinformatica e lo sviluppo di terapie innovative.

LE IMPRESE ATTIVE



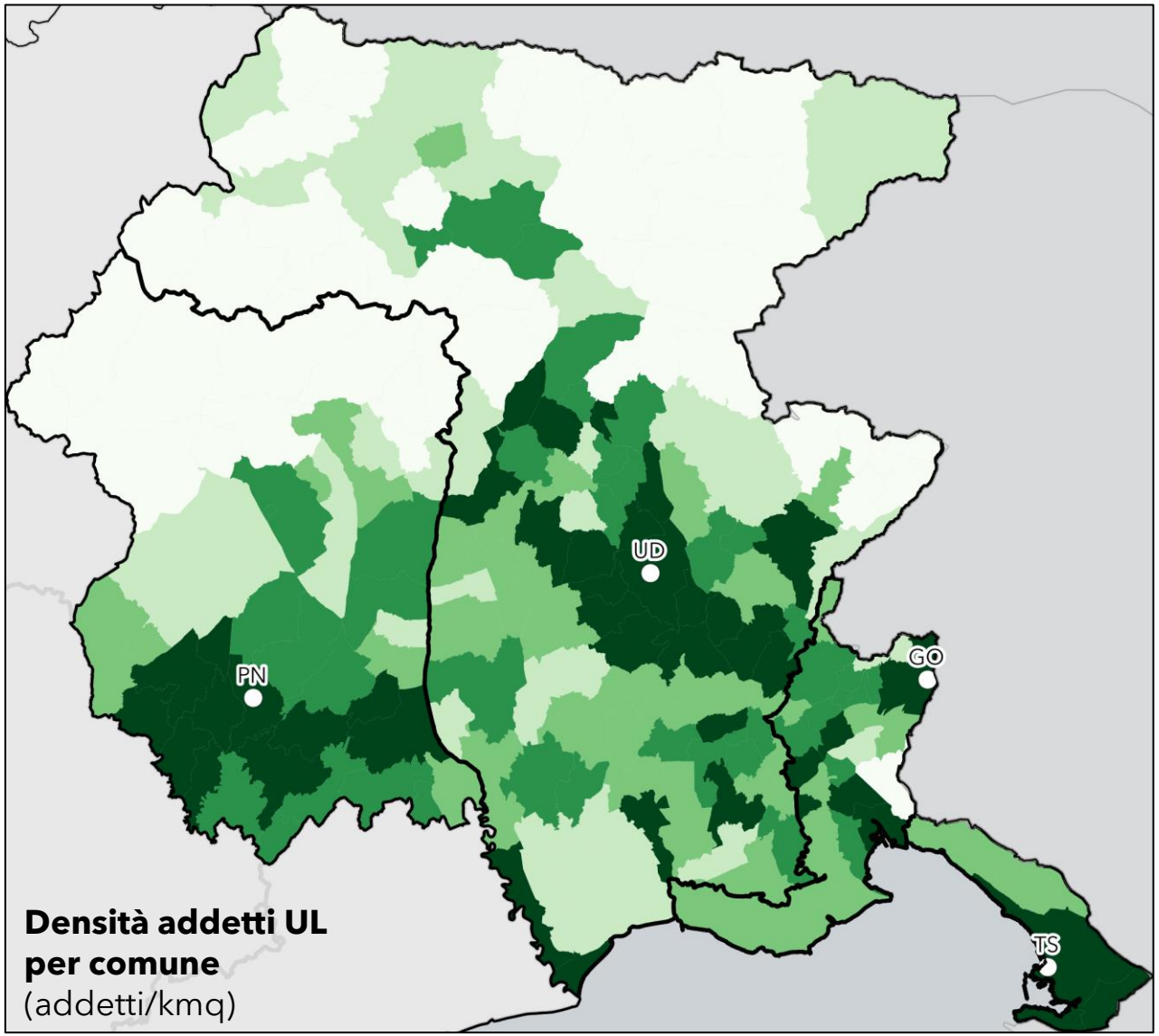
Distribuzione delle imprese attive per provincia
(numero)

In Friuli Venezia Giulia è localizzato l'8,7% delle imprese attive del Nordest. L'incidenza delle imprese artigiane sul totale regionale è di circa il 31%. Il tessuto produttivo è basato in larga parte su imprese di piccole dimensioni.

Provincia	Imprese attive	Imprese artigiane	Imprese/ 100 ab.	Imprese/ kmq
UDINE	42.594	13.518	8,1	8,6
GORIZIA	8.584	2.378	6,3	18,1
TRIESTE	13.943	4.453	6,1	65,6
PORDENONE	23.289	7.218	7,5	10,2
FRIULI VENEZIA GIULIA	88.410	27.567	7,4	11,1
NORDEST	1.015.910	301.932	8,8	16,3

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Movimprese, 2020

ADDETTI E UNITÀ LOCALI



Densità addetti UL per comune
(addetti/kmq)

La regione Friuli Venezia Giulia conta circa 113,2 mila Unità Locali e circa 391,6 mila addetti (9% del Nord Est). Quasi il 50% delle Unità Locali si concentra nella provincia di Udine.

A livello dimensionale, l'86% delle Unità Locali sono micro (0-9 addetti) e l'8% piccole (10-49 addetti).

Provincia	UL IV° 2020	% UL FVG	Addetti UL	Addetti UL/kmq
GORIZIA	11.646	10,3%	41.700	89,3
PORDENONE	28.900	25,5%	106.492	46,8
TRIESTE	18.571	16,4%	67.221	316,3
UDINE	54.079	47,8%	176.230	35,5
FVG	113.196	100%	391.643	49,4
NORD EST	1.270.690	-	4.349.592	69,8

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

IL COMMERCIO ESTERO

Il Friuli Venezia Giulia ha una spiccata vocazione manifatturiera con una forte proiezione verso i mercati esteri. Le **vendite estere** delle imprese regionali a fine 2020 sono state pari a **14,3 miliardi di euro**, 1,2 miliardi in meno rispetto all'anno precedente (-7,9%). Il calo delle esportazioni regionali è in linea con l'andamento registrato nel Nordest (-8,2%). Nel primo semestre, valutato a prezzi correnti, il decremento è stato del 14,1% rispetto al corrispondente periodo del 2019, a seguito della sospensione delle attività produttive. **Al netto dei mezzi di trasporto**, settore che comprende la cantieristica, la diminuzione è stata più marcata (-15,9%). Il calo maggiore si è verificato nel secondo semestre 2020 in cui le esportazioni si sono contratte ulteriormente (-26,7%).

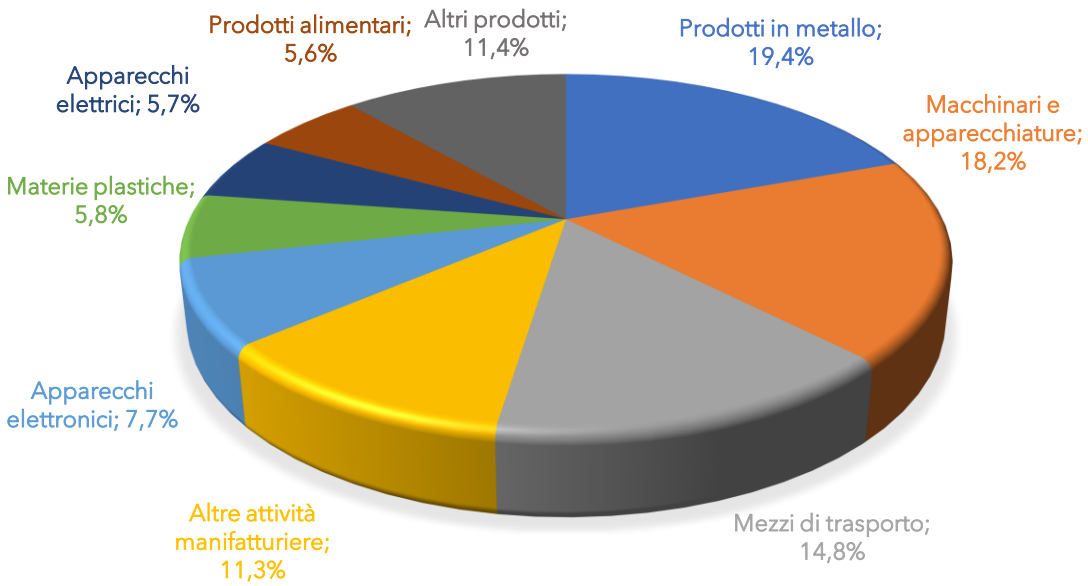
Anno	MONDO			Unione europea 28		
	import	export	totale	Import	Export	totale
2020	6.829	14.268	21.096	4.377	8.142	12.519
2019	7.987	15.495	23.483	4.758	9.349	14.107
var 20/19	-14.5%	-7,9%	-10,2%	-8,0%	-12,9%	-11,3%

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

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

I **porti** del Friuli Venezia Giulia sono il punto d'incontro tra corridoi europei multimodali e il Mediterraneo. Le **merci movimentate nel 2020 dal sistema portuale** del Friuli Venezia Giulia sono state 58,4 milioni di tonnellate, (-13,4% rispetto al 2019). I traffici marittimi valgono 2,1 miliardi di importazioni e 4,4 di esportazioni tra Europa, Turchia, Far East, Stati Uniti e Nord Africa. Nel **2020, Trieste** si è confermata **primo porto italiano per volumi**: 54 milioni di tonnellate, generati per il 70% dai traffici di greggio dell'oleodotto. **Trieste è, inoltre, primo porto italiano per treni movimentati (8.000).**

IL COMMERCIO ESTERO: FOCUS SULL'EXPORT



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, anno 2020

Le principali esportazioni sono i **prodotti in metallo** (19,4%), **macchinari e apparecchiature** (18,2%) e **mezzi di trasporto** che nel 2020 hanno costituito il 14,8% dell'export regionale. I mezzi di trasporto comprendono anche la **cantieristica** e la costruzione di navi da crociera dall'alto valore unitario. In questo comparto, la maggior parte dell'export prodotto dall'Italia proviene dalla **provincia di Gorizia** (1.312,1 milioni).

Modo di trasporto (export)

- 47,1% (7,9% vs Ue)
- 3,3% (6,1% vs Ue)
- 39,3% (3,7% vs Ue)
- 4,3% (2,1% vs Ue)
- Altro: 6,1% (0,2% vs Ue)

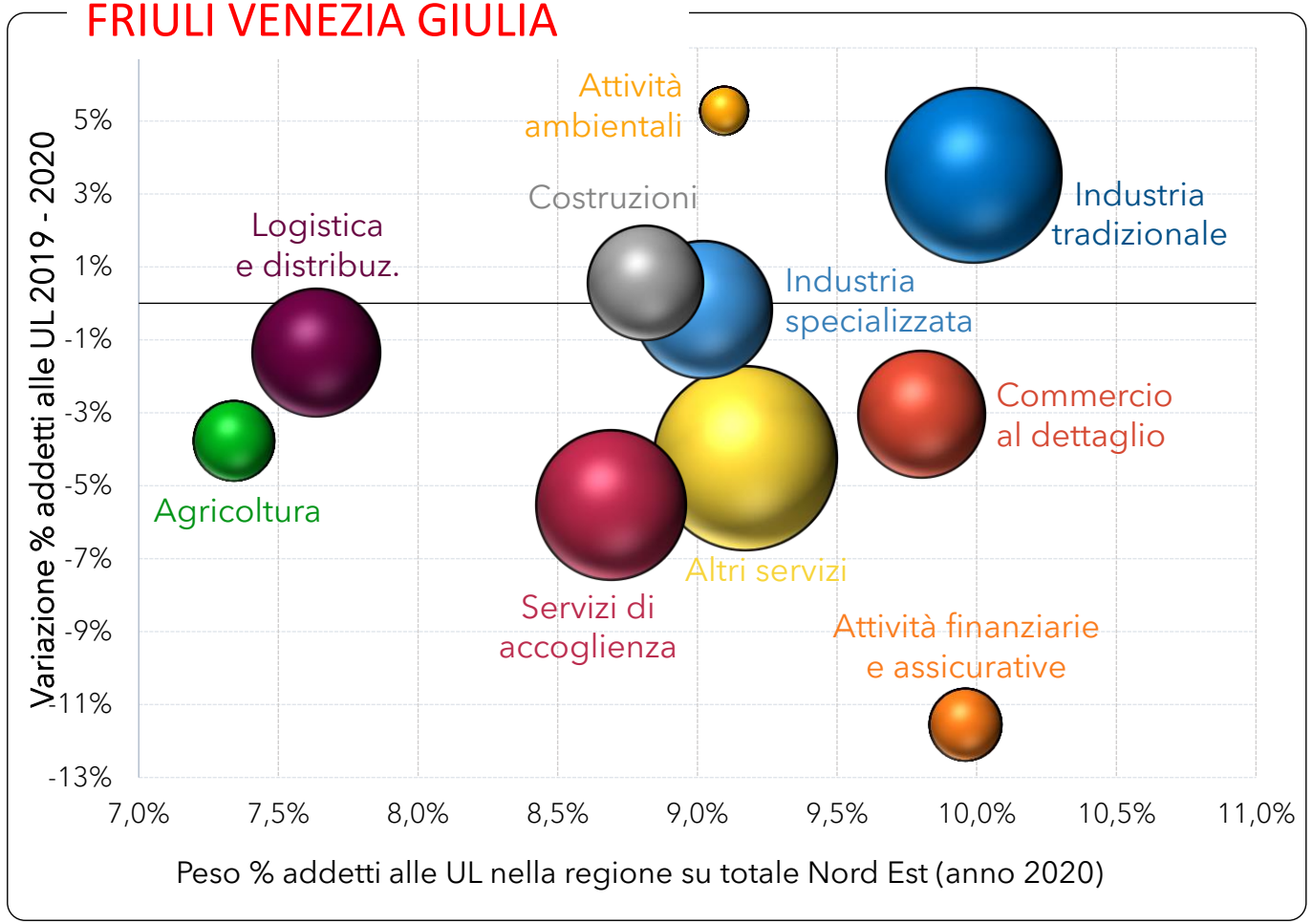
Destinazioni principali (2020)

- USA 2.322 M€
- Germania 1.834 M€
- Francia 1.033 M€
- Austria 687 M€
- UK 644 M€

Il **trasporto su strada** è la prima modalità scelta per le esportazioni verso il resto del mondo, con il 47,1% (7,9% in l'Ue). Segue il **trasporto marittimo** con il 39,3%. Anche il trasporto ferroviario ha una quota significativa con il 3,3% (6,1% in Ue).

I primi 5 mercati esteri di riferimento concentrano il 45,7% delle esportazioni. Al primo posto gli **USA** (16,3%), seguono **Germania** (12,9%), **Francia** (7,2%), **Austria** (4,8%) e **UK** (4,5%).

I SETTORI PRODUTTIVI NEL FRIULI VENEZIA GIULIA RISPETTO AL NORD EST



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

Nel Friuli Venezia Giulia il settore relativo all'**industria tradizionale** (agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.) occupa il **10% degli addetti nelle unità locali dello stesso settore presenti nel Nord Est** ed è il secondo settore in regione per numero di manodopera, dopo gli **altri servizi** (attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi). Seguono le **attività finanziarie e assicurative** (banche e assicurazione) e il **commercio al dettaglio** (vendita di beni al dettaglio escluso veicoli).

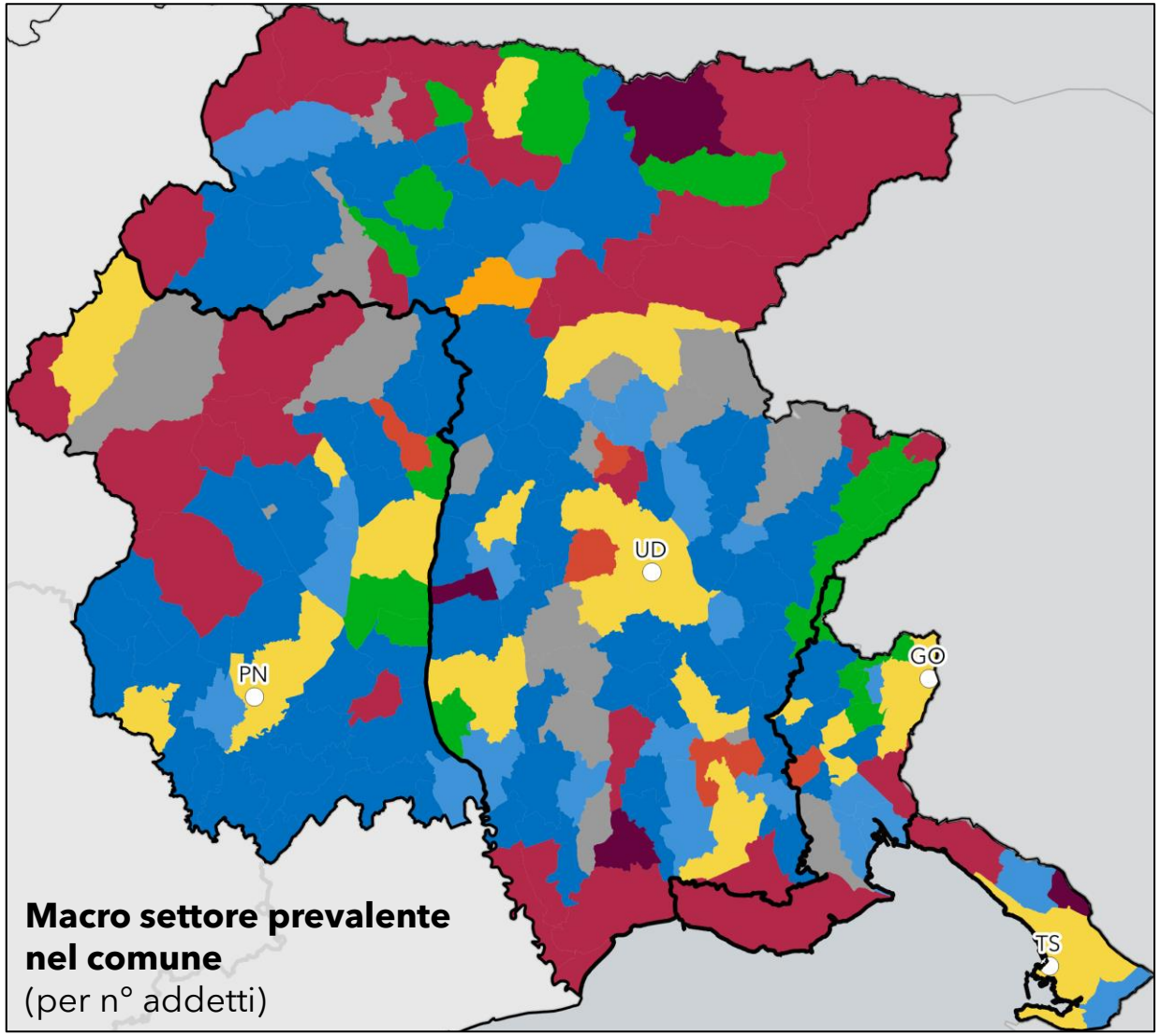
Nel 2020, quasi tutti i settori hanno subito una flessione del numero di addetti, in particolare: le attività finanziarie e assicurative **-11,5%**, i servizi di accoglienza **-5,5%** e gli altri servizi **-4,2%**.

I settori che, invece, sono cresciuti in misura più significativa sono: le attività ambientali **+5,3%** e l'industria tradizionale **+3,5%**.

Il numero di addetti nelle costruzioni e nell'industria specializzata si è mantenuto sostanziamente stabile.

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

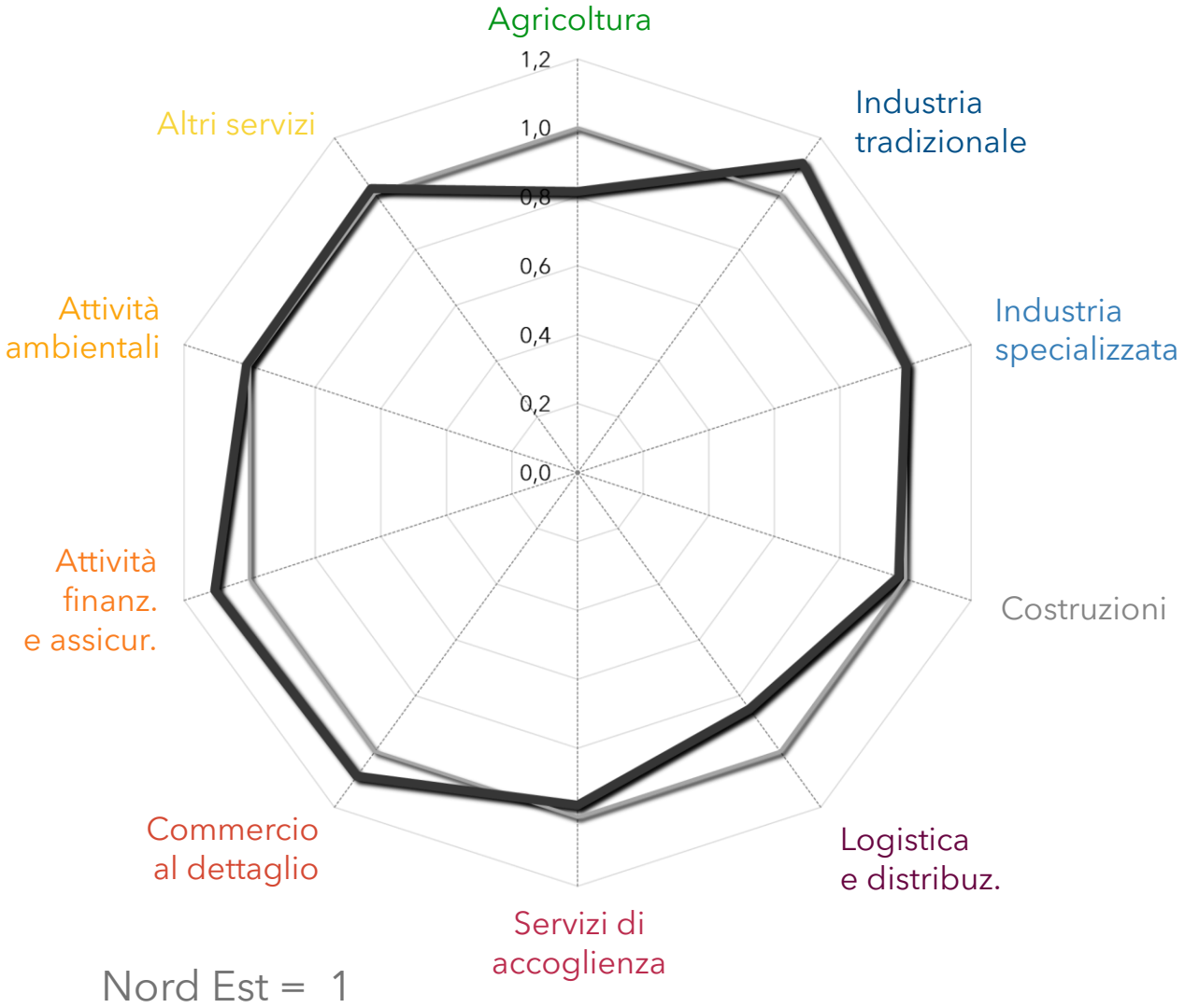
I SETTORI PRODUTTIVI NEL FVG – DISTRIBUZIONE ADDETTI PER PROVINCIA



MACRO SETTORE	PESO %	GO	PN	TS	UD	FVG
AGRICOLTURA Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura	4,0%	11,7%	40,5%	2,6%	45,1%	100%
INDUSTRIA TRADIZIONALE Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.	18,4%	9,4%	35,9%	7,6%	47,1%	100%
INDUSTRIA SPECIALIZZATA Chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.	11,5%	15,1%	35,5%	12,2%	37,2%	100%
COSTRUZIONI Edilizia, servizi di ingegneria	8,0%	10,8%	23,2%	18,3%	47,7%	100%
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE Attività di trasporto e magazzinaggio	9,9%	9,0%	21,1%	25,7%	44,3%	100%
SERVIZI DI ACCOGLIENZA Servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.	13,5%	11,5%	20,8%	20,1%	47,6%	100%
COMMERCIO AL DETTAGLIO Vendita di beni al dettaglio escluso veicoli	9,8%	11,7%	23,9%	19,9%	44,5%	100%
ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE Banche e assicurazione	3,2%	7,7%	19,4%	31,3%	41,6%	100%
ATTIVITÀ AMBIENTALI Attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia	1,5%	12,6%	24,1%	22,5%	40,8%	100%
ALTRI SERVIZI Attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi	20%	9,1%	23,8%	21,0%	46,1%	100%
TOTALE	**100%**	**10,6%**	**27,2%**	**17,2%**	**45,0%**	**100%**

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

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA DEL FRIULI VENEZIA GIULIA



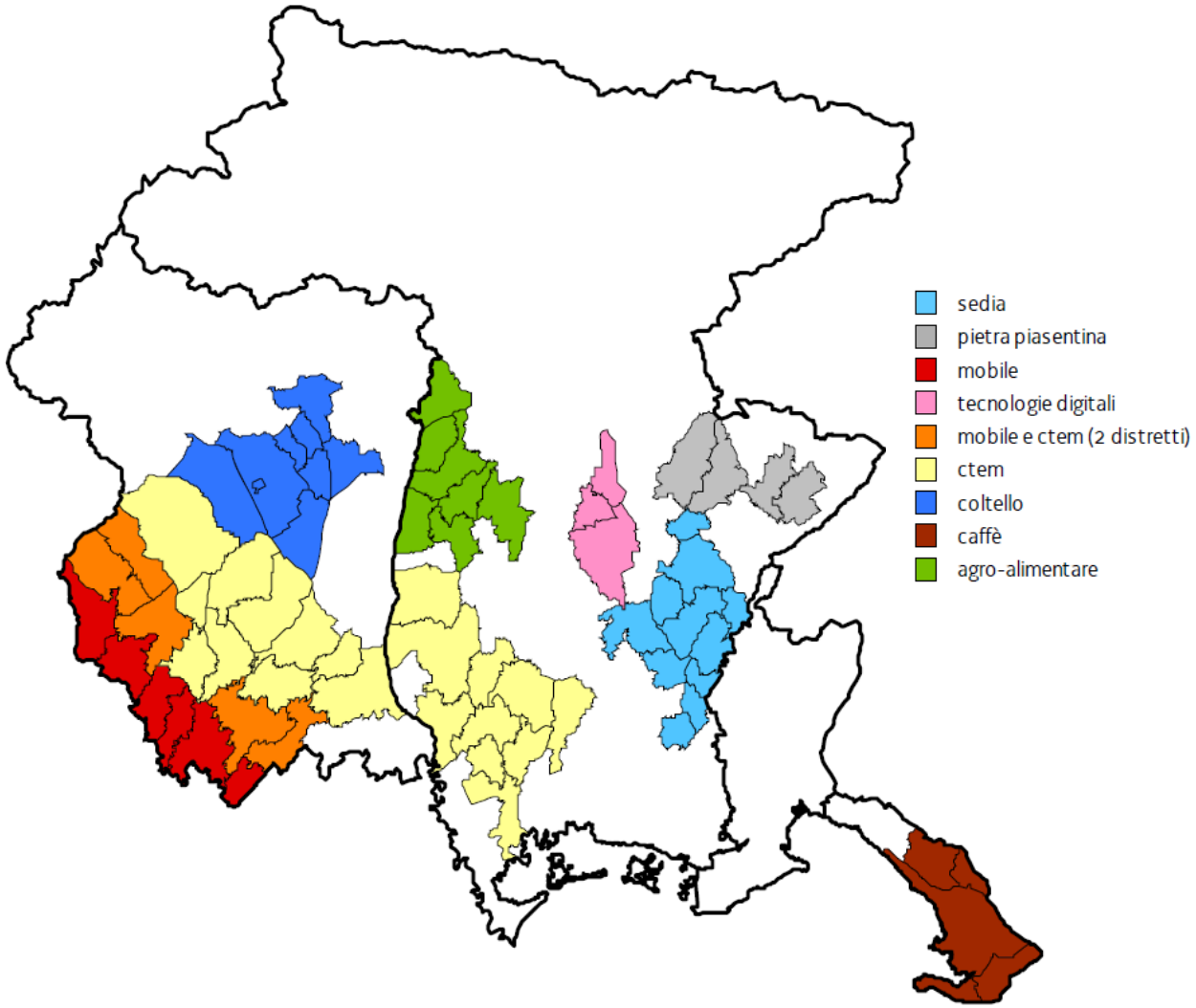
L'**indice di specializzazione** è stato calcolato confrontando le percentuali regionali di addetti nelle singole attività economiche alle percentuali globali nella macroarea del Nord Est. Un valore superiore a 1 segnala la presenza di un'attività specifica e la relativa specializzazione del territorio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

L'analisi evidenzia ulteriormente la predominanza, rispetto alla macroarea di riferimento, dell'**industria tradizionale** (nella regione si contano 7 distretti industriali) e del terziario, in particolare le **attività finanziarie e assicurative** e il **commercio al dettaglio**, mentre risultano meno presenti i settori dell'agricoltura e della logistica e distribuzione.

Osservando il peso delle singole province nel tessuto economico-produttivo regionale (cfr. slide precedente) è evidente il ruolo dominante della provincia di **Udine**, dove si concentra il 45% degli addetti presenti in regione.

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

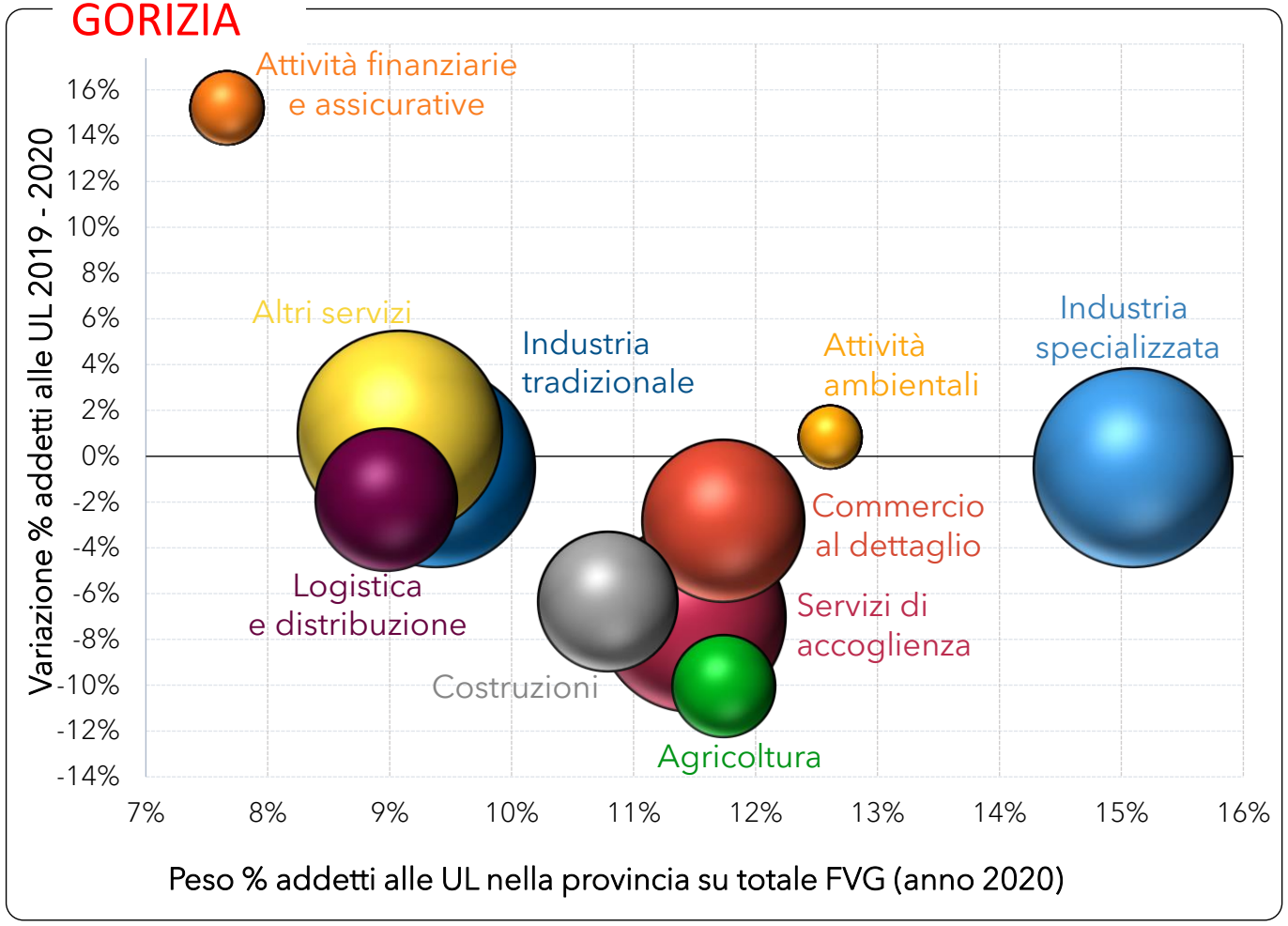
I DISTRETTI INDUSTRIALI NEL FRIULI VENEZIA GIULIA

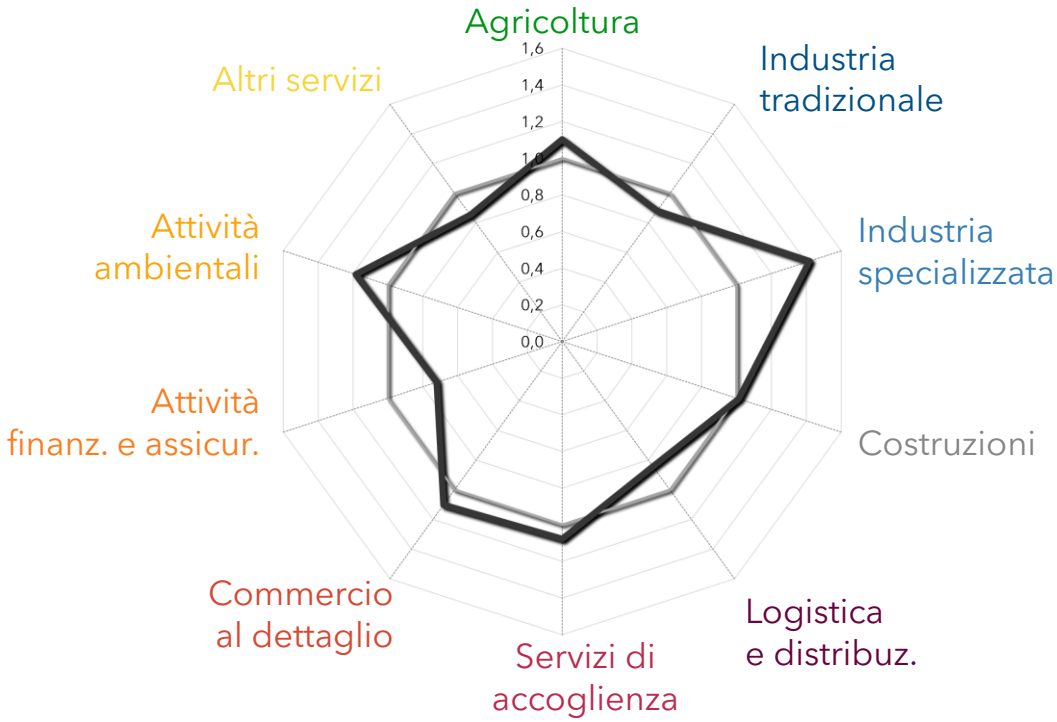


DISTRETTO	PROVINCIA	N.COMUNI
Distretto della Sedia	UD	11
Distretto del Coltello	PN	9
Distretto del Mobile	PN	11
Distretto del Caffè	TS, PN	5
Distretto dell'Agroalimentare di San Daniele	UD	7
DI delle Tecnologie digitali	UD	3
DI della Componentistica e termoelettromeccanica	PN, UD	25
Distretto artigianale della pietra piasentina	UD	4

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Regione Friuli Venezia Giualia

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE





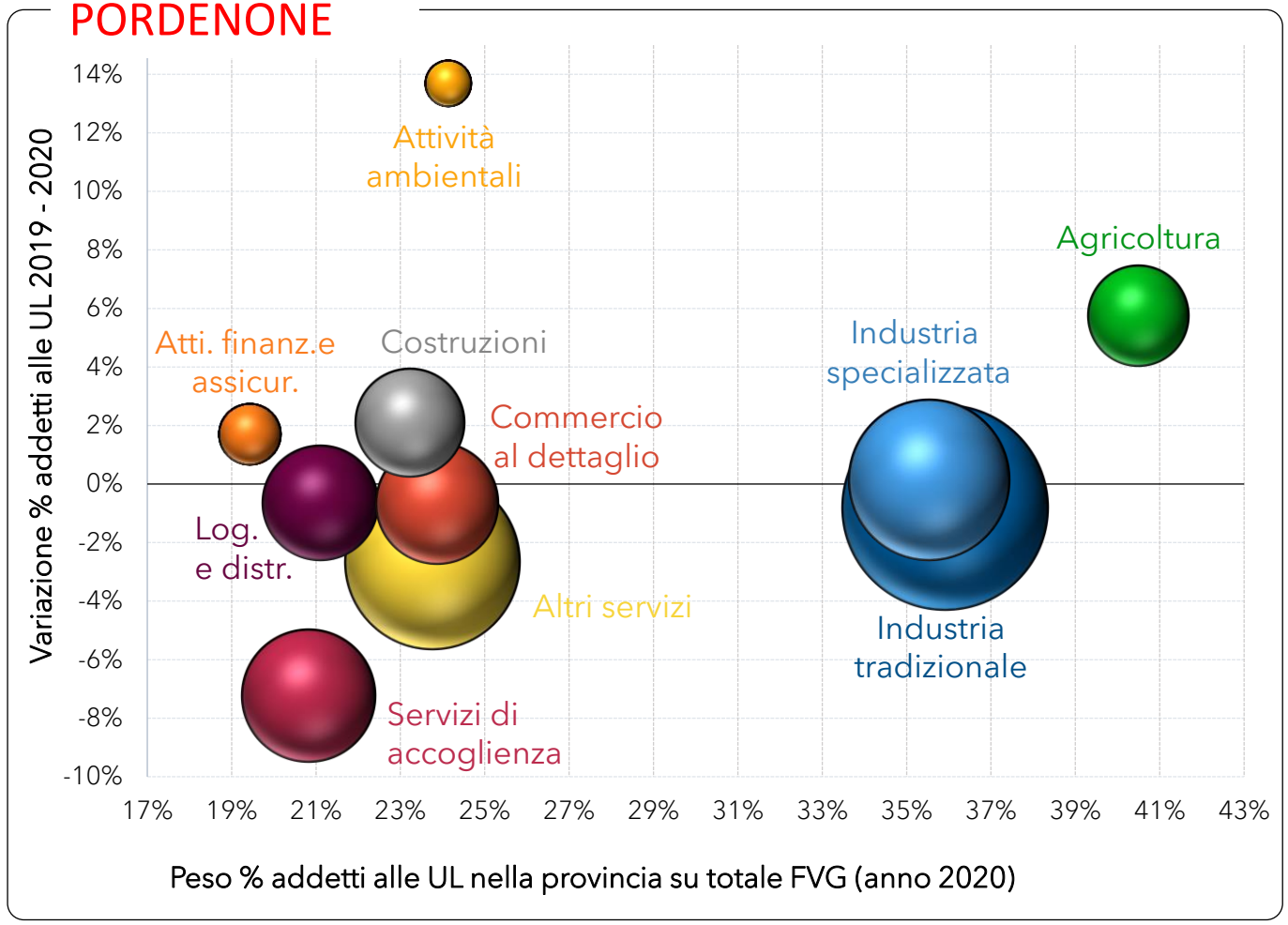
Friuli Venezia Giulia = 1

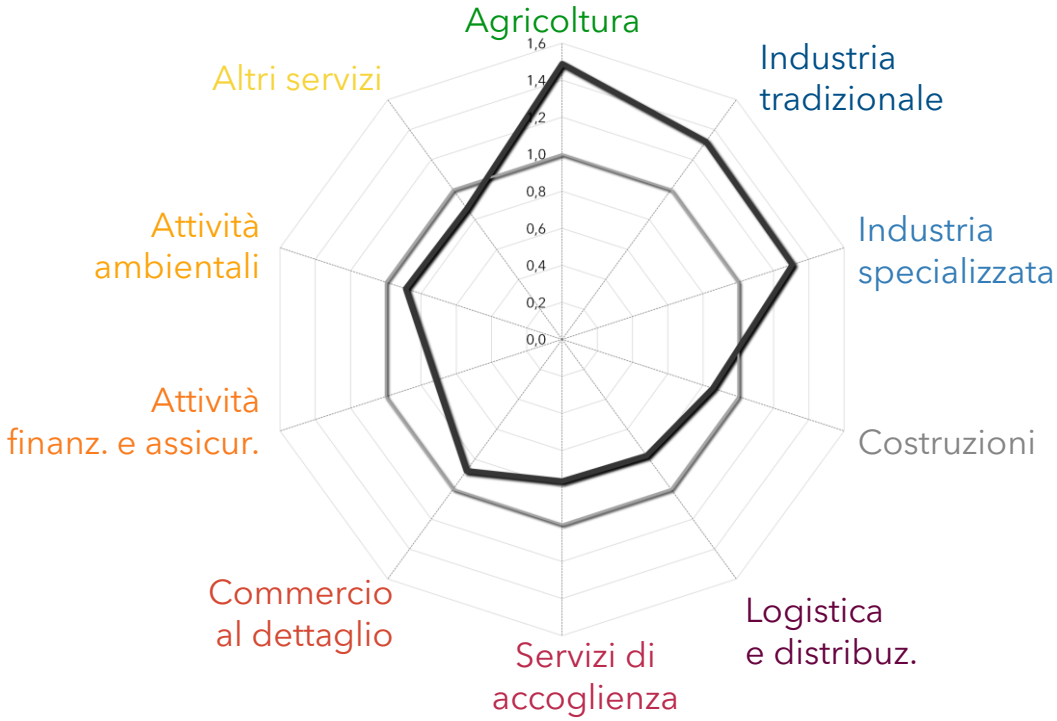
Non sono presenti distretti industriali

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

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

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE





Friuli Venezia Giulia = 1

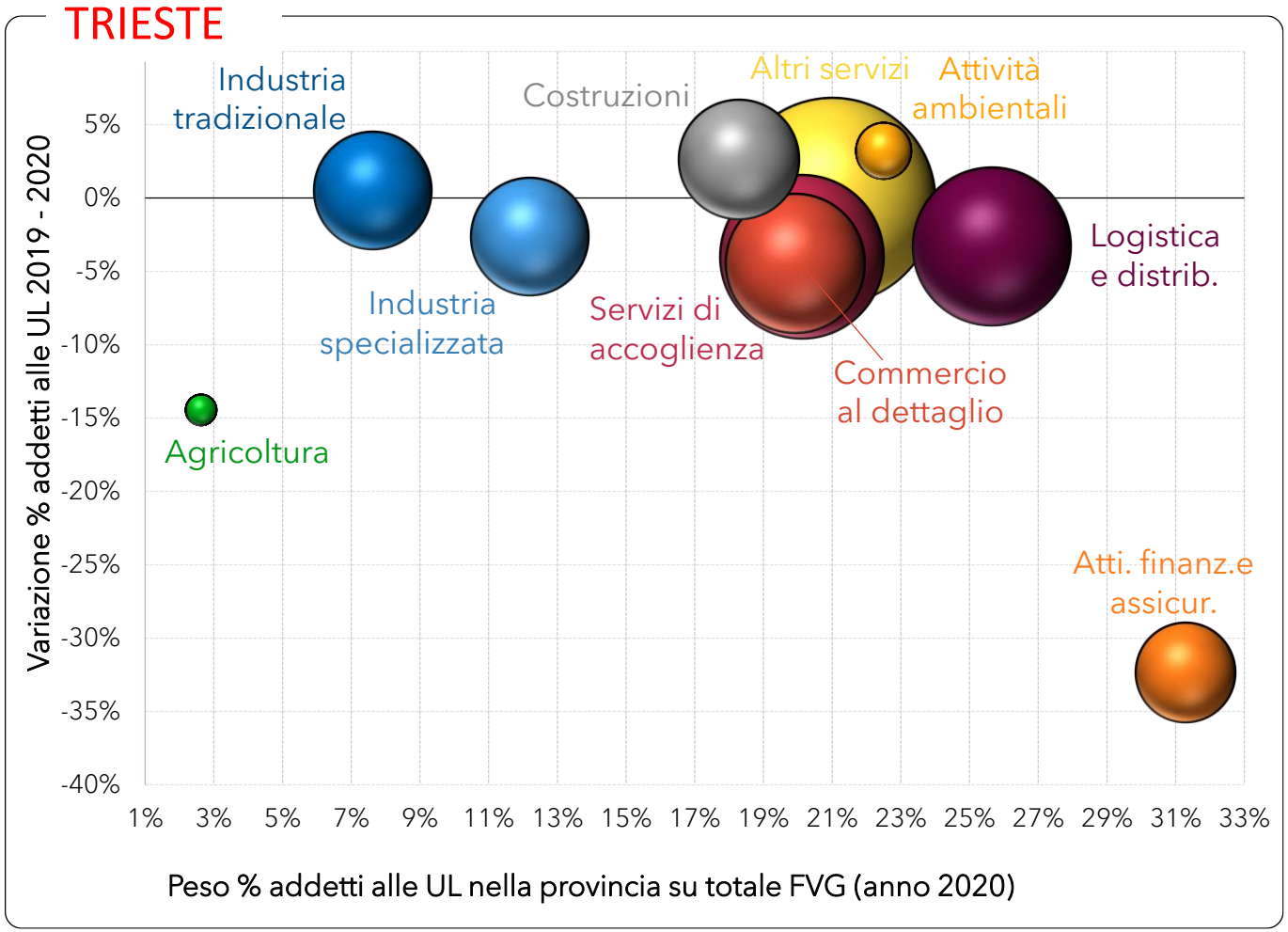
4 distretti industriali

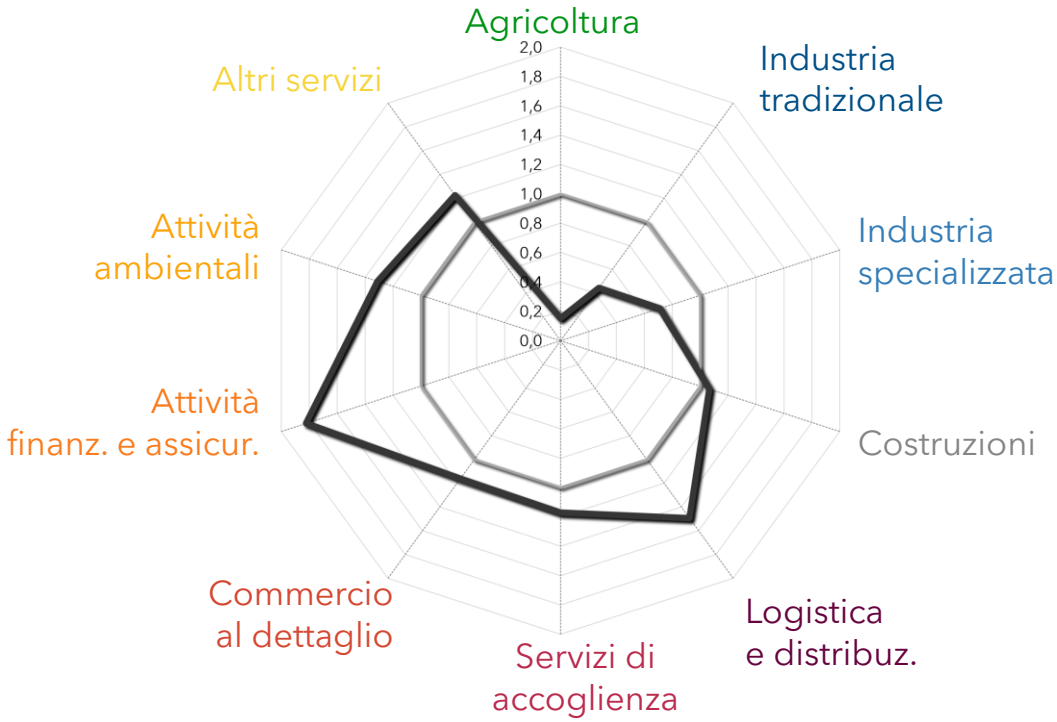
Distretto del Coltello
Distretto del Mobile
Distretto del Caffè
Distretto della Componentistica e termoelettromeccanica

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

mero di addetti alle UL nel settore.

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE





Friuli Venezia Giulia = 1

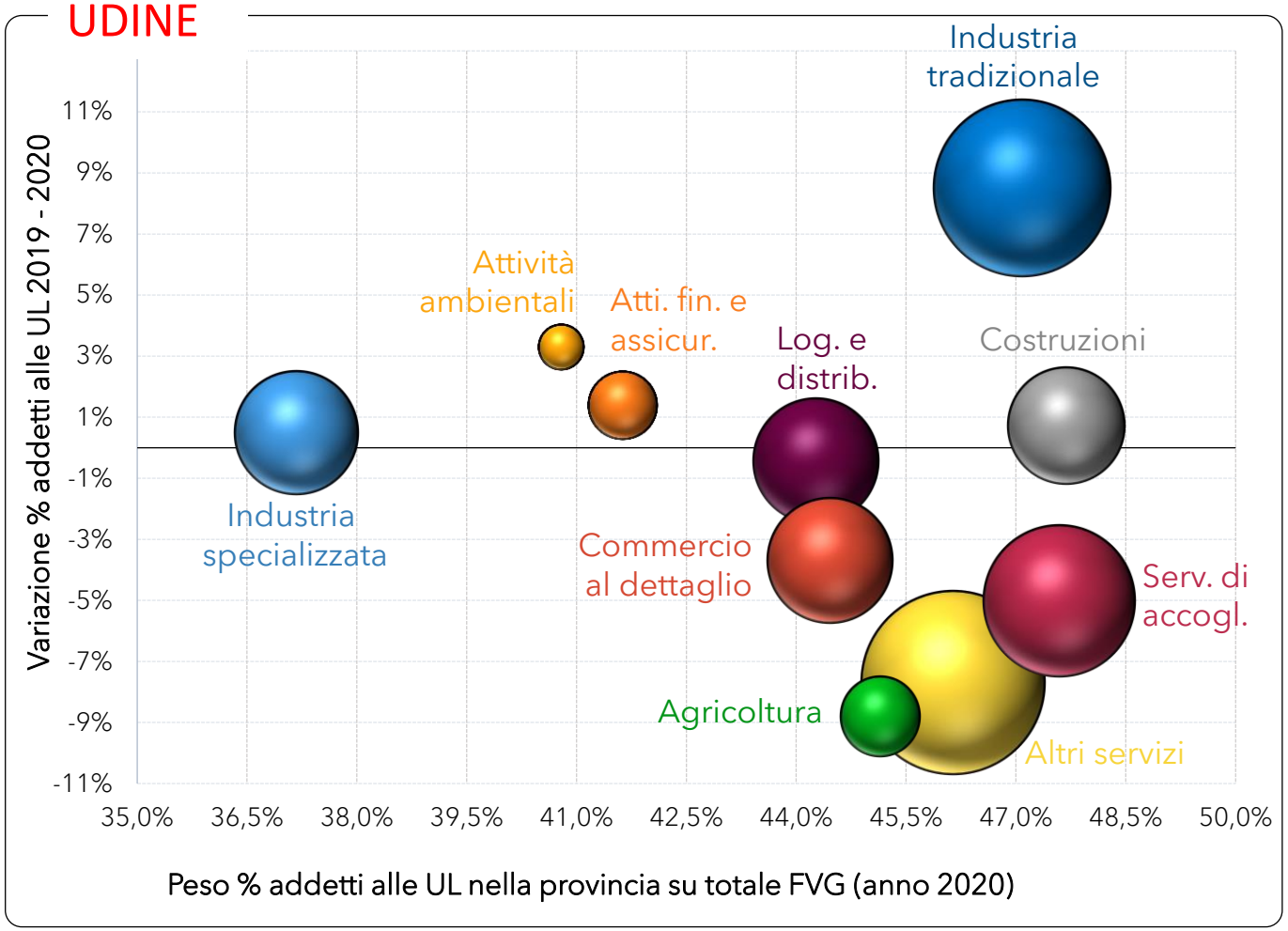
1 distretto industriale

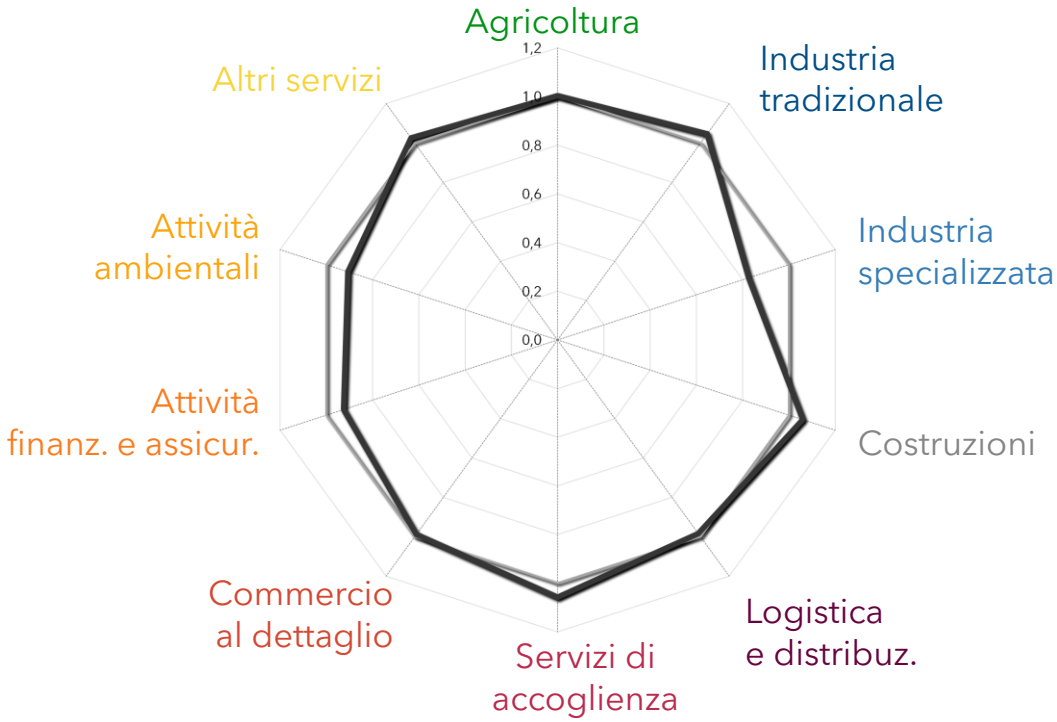
Distretto del Caffè

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

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

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE





Friuli Venezia Giulia = 1

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

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

5 distretti industriali

- Distretto della Sedia
- Distretto Agroalimentare di San Daniele
- Distretto delle Tecnologie digitali
- Distretto della Componentistica e termoelettromeccanica
- Distretto artigianale della pietra piasentina

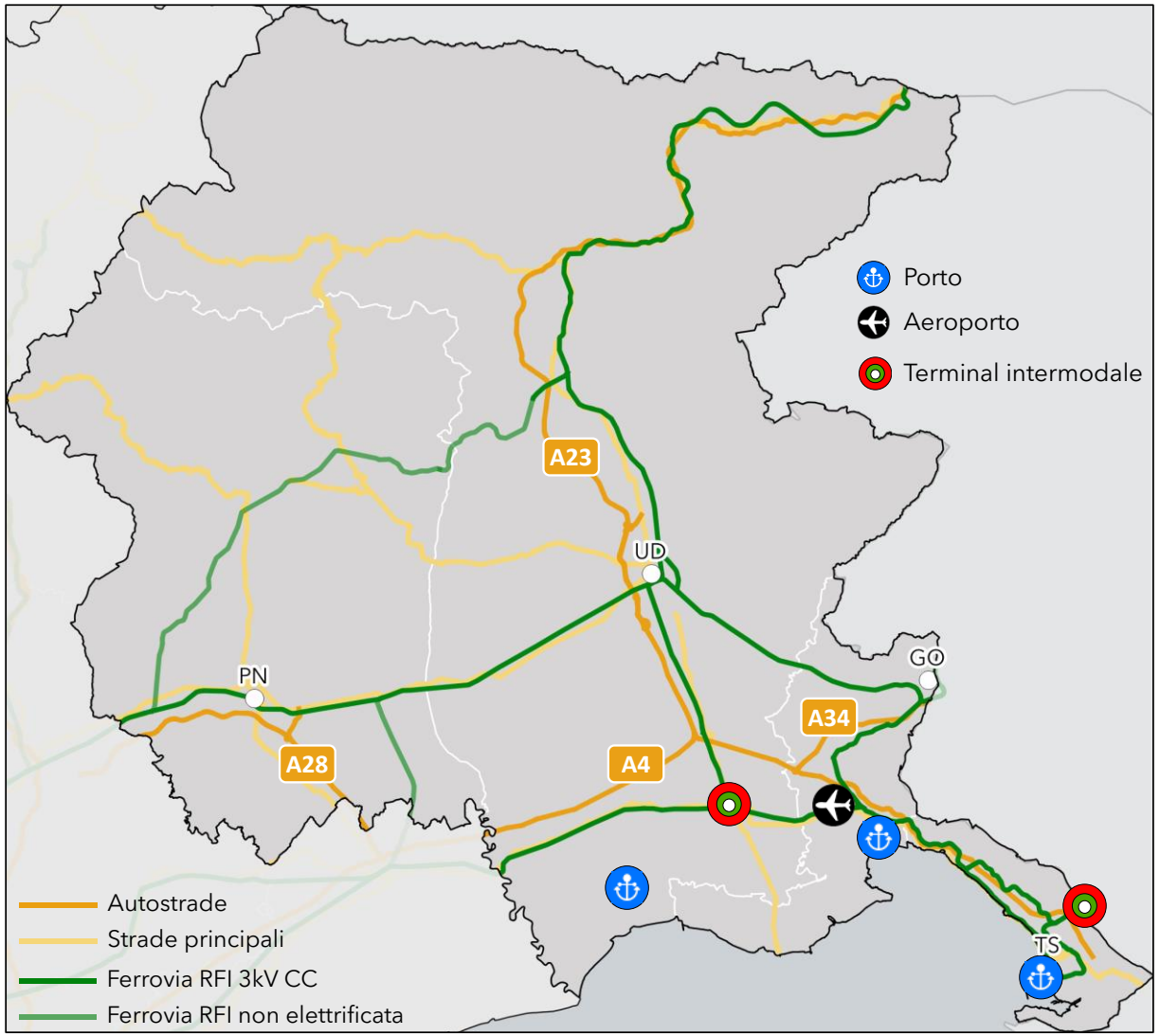
L’attuale sistema infrastrutturale del Friuli Venezia Giulia

UNIONCAMERE UNIONTRASPORTI

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ATTUALE

- **3.600 Km** di **rete stradale** di cui il 7% sono di categoria autostradale e il 6% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas
- **466 Km** di **rete ferroviaria RFI**, di cui l'82% elettrificata (3kV CC) e il 64% a doppio binario
- **3 porti**: **Trieste** (inserito nel Core Network europeo sia come porto marittimo che come porto interno, 1° porto in Italia nel 2019 per numero tonnellate, circa 62 milioni, 5° per numero TEU, circa 790 mila unità), Monfalcone (inserito nel Comprehensive Network sia come porto marittimo che come porto interno), Porto Nogaro (porto interno di interesse regionale, inserito nel Comprehensive Network)
- **1 aeroporto**: **Trieste-Ronchi dei Legionari** (GO), poco più di 783 mila passeggeri nel 2019, inserito nel Comprehensive Network europeo
- **2 terminal intermodali**: **Interporto di Cervignano del Friuli** (UD), nodo del Core Network (all'incrocio tra il Corridoio Baltico-Adriatico e il Corridoio Mediterraneo) e Interporto di Trieste/Fernetti (TS) nei pressi del confine tra Italia e Slovenia.

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



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

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

* L'analisi è stata svolta sul territorio nazionale con scala territoriale provinciale (in quanto considerare come riferimento le Camere di commercio avrebbe comportato considerare anche territori non confinanti). Fanno eccezione le regioni Sardegna e Puglia per le quali è stata considerata la seguente ripartizione «storica»: 4 territori per la Sardegna (Sassari, Nuoro, Oristano, Cagliari); 5 per la Puglia (Foggia, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce). In totale sono quindi stati considerati105 territori sul territorio nazionale.

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

4 SETTORI TEMATICI PER OGNI TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURA

Settori tematici	Variabili descrittive	Punteggio (%)
CONTESTO	Selezione di alcune variabili (standardizzate e pesate) che caratterizzano il **contesto di riferimento** in cui opera una determinata tipologia di infrastruttura (individuazione delle porte di accesso, natura del territorio).	30
DOTAZIONE	Selezione di variabili (standardizzate e pesate) che descrivono il **livello di infrastrutturazione della provincia** in termini fisici (per es. km di strade e ferrovie rapportati alla superficie territoriale) e di servizi (per es. il numero di corsie di un'autostrada, la capacità dei magazzini di un nodo).	30
FUNZIONALITÀ	Selezione di variabili (standardizzate e pesate) che descrivono la **produttività e** l'**efficienza** di una determinata tipologia di infrastruttura **rispetto al territorio** (per es. traffici, incidentalità, connessioni intermodali).	25
STRATEGIA	Selezione di alcune variabili (standardizzate e pesate) per descrivere la **visione strategica** rispetto al processo di evoluzione di una determinata tipologia di infrastruttura e alcuni aspetti organizzativi (politiche di investimento a medio e lungo termine, indici gestionali eco-fin).	15

→ INDICATORE SINTESI INFRASTRUTTURALE

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

INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

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

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

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

[1] *Sono stati considerati 24 porti marittimi, 35 aeroporti e 24 interporti sul territorio nazionale.*

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

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT

CONTESTO	
UD	55,1
TS	54,9
GO	45,6
PN	34,9

NORD EST

Max	
BO	64,7
Min	
BL	17,2

FUNZIONALITÀ	
UD	84,8
PN	75,0
GO	74,4
TS	59,5

NORD EST

Max	
UD	84,8
Min	
TS	59,5

SINTESI	
UD	51,5
TS	50,6
GO	49,9
PN	39,6

NORD EST

Max	
VR	57,2
Min	
BL	33,4

DOTAZIONE	
TS	42,3
GO	26,9
UD	21,7
PN	16,8

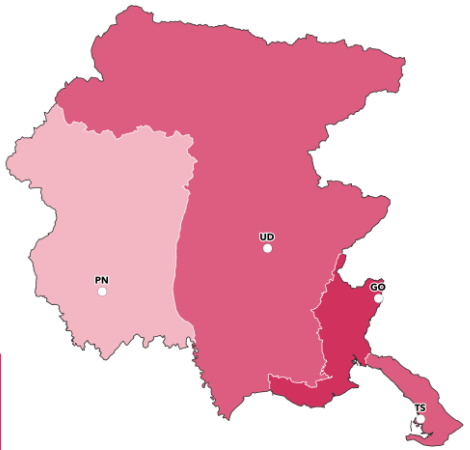
NORD EST

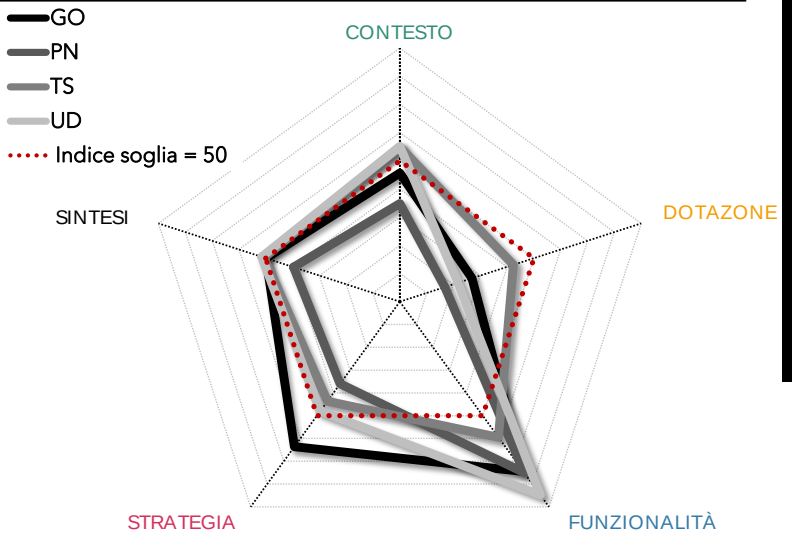
Max	
FC	47,5
Min	
BZ	15,2

STRATEGIA	
GO	63,6
UD	48,0
TS	43,7
PN	36,0

NORD EST

Max	
GO	63,6
Min	
FC	12,0





INFRASTRUTTURE STRADALI

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

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT

CONTESTO	
UD	36,1
TS	27,4
GO	26,6
PN	15,2

NORD EST

Max	
BO	63,2
Min	
BL	2,3

FUNZIONALITÀ	
UD	66,3
GO	62,1
TS	60,9
PN	39,5

NORD EST

Max	
BO	84,6
Min	
BL	20,9

SINTESI	
TS	50,8
GO	50,1
UD	49,1
PN	26,1

NORD EST

Max	
BO	60,8
Min	
BL	12,1

DOTAZIONE	
TS	61,1
GO	56,3
UD	43,1
PN	20,9

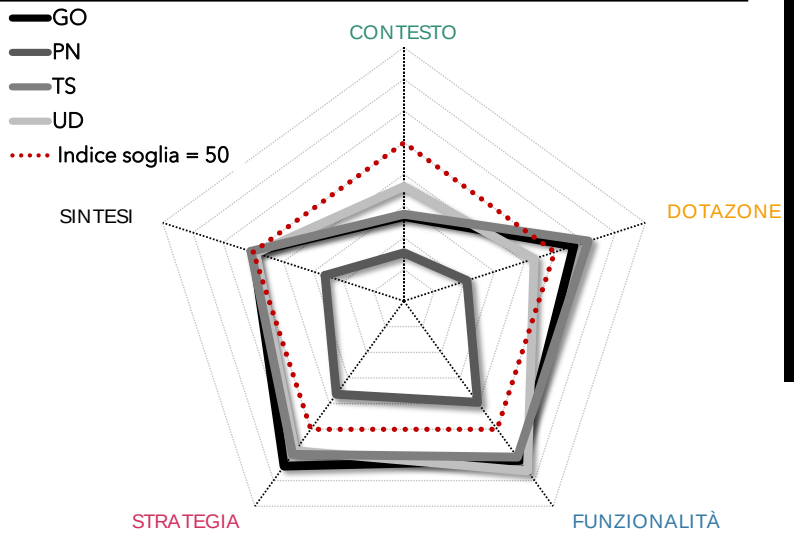
NORD EST

Max	
TS	61,1
Min	
BL	5,0

STRATEGIA	
GO	64,3
TS	59,8
UD	58,4
PN	36,3

NORD EST

Max	
BZ	70,2
Min	
FE	22,7



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

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

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT

CONTESTO	
TS	70,0
GO	65,6
UD	58,3
PN	58,0

NORD EST

Max	
TS	70,0
Min	
BZ*	0,0

* Insieme a TN, PC, PR, RE, MO

FUNZIONALITÀ	
TS	65,0
GO	54,6
UD	46,9
PN	46,9

NORD EST

Max	
TS	65,0
Min	
BZ*	0,0

* Insieme a TN, PC, PR, RE, MO

SINTESI	
TS	62,6
GO	51,4
UD	46,1
PN	45,8

NORD EST

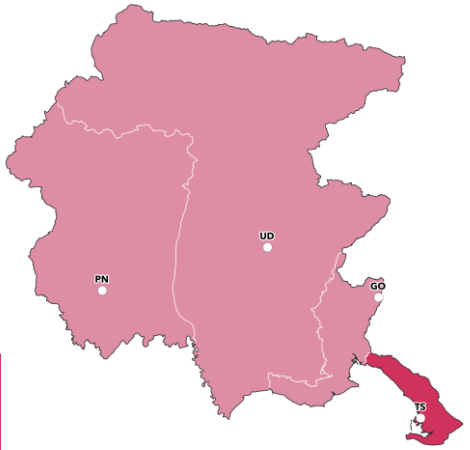
Max	
TS	62,6
Min	
TN	0,0

DOTAZIONE	
TS	54,3
GO	48,0
UD	43,9
PN	43,1

NORD EST

Max	
TS	54,3
Min	
TN	0,0

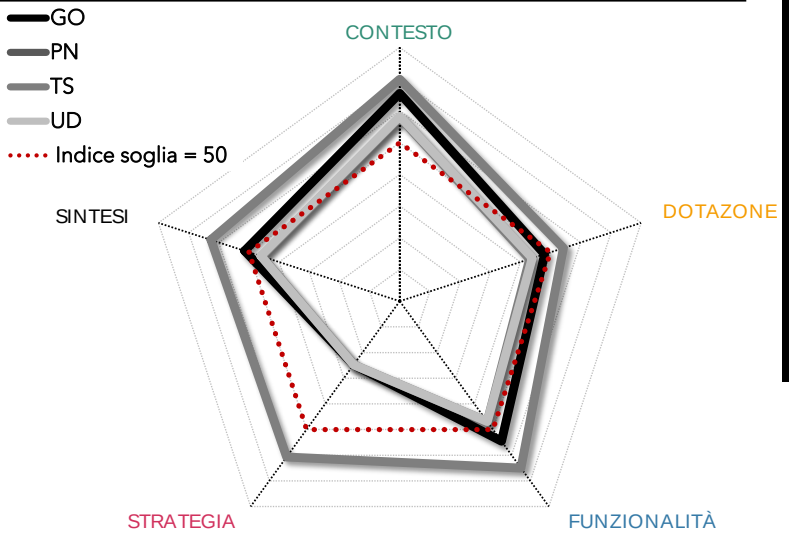
STRATEGIA	
TS	60,7
GO	24,7
UD	24,7
PN	24,7



NORD EST

Max	
RA	62,8
Min	
BZ*	0,0

* Insieme a TN, PC, PR, RE, MO



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

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT

CONTESTO	
PN	76,3
GO	73,2
UD	70,1
TS	57,4

NORD EST

Max	
PC	93,0
Min	
BZ	0,0

FUNZIONALITÀ	
PN	43,5
GO	39,9
UD	39,7
TS	30,0

NORD EST

Max	
PC	61,4
Min	
BZ	0,0

SINTESI	
PN	47,9
GO	47,2
UD	44,8
TS	39,6

NORD EST

Max	
PC	60,9
Min	
BZ	0,6

DOTAZIONE	
GO	38,3
TS	37,5
PN	34,5
UD	33,5

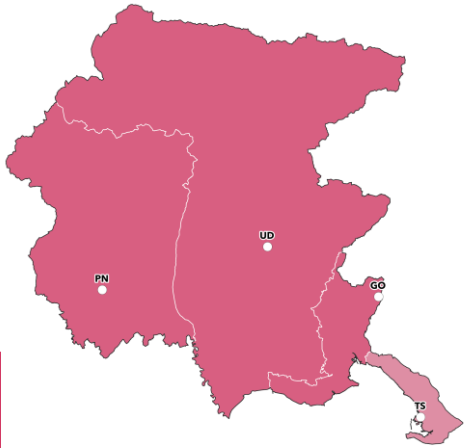
NORD EST

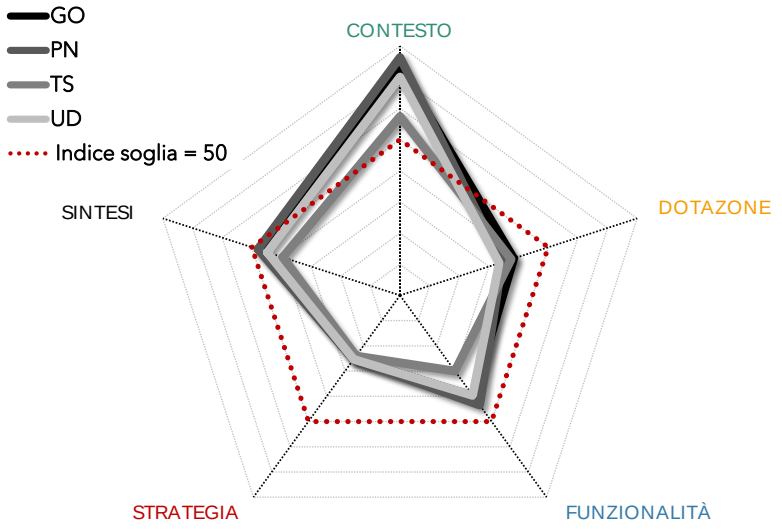
Max	
PC	48,5
Min	
BZ	2,0

STRATEGIA	
PN	25,3
GO	25,3
UD	25,3
TS	24,0

NORD EST

Max	
BO	53,6
Min	
BZ	0,0





INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

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

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT

CONTESTO	
PN	60,0
GO	50,8
UD	50,8
TS	46,1

NORD EST

Max	
PD	79,3
Min	
BZ	26,0

FUNZIONALITÀ	
PN	49,5
TS	36,6
GO	34,3
UD	34,3

NORD EST

Max	
VR	76,7
Min	
UD, GO	34,3

SINTESI	
PN	44,4
TS	40,7
GO	37,0
UD	35,8

NORD EST

Max	
PD	65,7
Min	
BZ	25,0

DOTAZIONE	
TS	46,2
PN	35,4
GO	32,5
UD	28,3

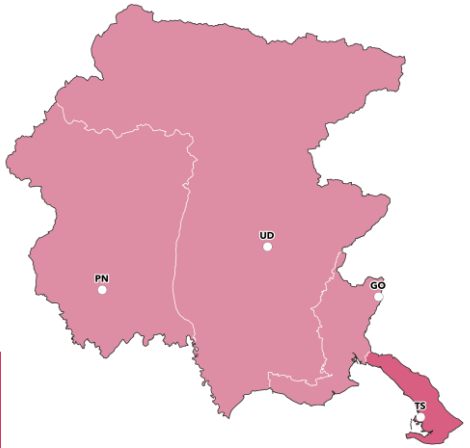
NORD EST

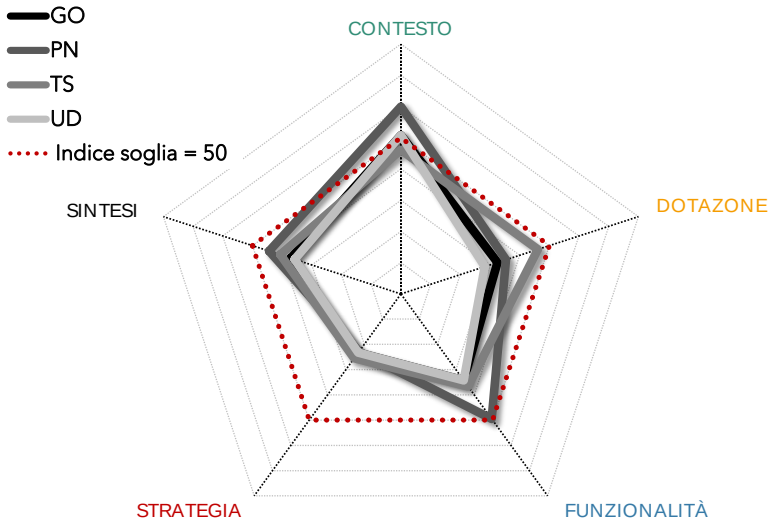
Max	
BO	69,9
Min	
BZ	9,7

STRATEGIA	
TS	25,5
GO	23,2
UD	23,2
PN	22,8

NORD EST

Max	
BZ	37,8
Min	
TV	22,0





INFRASTRUTTURE LOGISTICHE

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

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: SINTESI

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

											INDICE DI SINTESI	
	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE
1°	**UD** (14°)	😐	**TS** (9°)	😐	**TS** (3°)	🙂	**PN** (35°)	😐	**PN** (22°)	☹	**TS** (11°)	😐
2°	**TS** (17°)	😐	**GO** (11°)	😐	**GO** (12°)	😐	**GO** (38°)	😐	**TS** (32°)	☹	**GO** (14°)	😐
3°	**GO** (20°)	😐	**UD** (14°)	😐	**UD** (16°)	😐	**UD** (46°)	☹	**GO** (36°)	☹	**UD** (18°)	😐
4°	**PN** (76°)	☹	**PN** (83°)	☹	**PN** (18°)	😐	**TS** (74°)	☹	**UD** (37°)	☹	**PN** (43°)	☹

La provincia di **Trieste** si posiziona al **1° posto in regione** e all'**11° in Italia**, grazie alla sua performance portuale (3ª in Italia) e ferroviaria (9ª in Italia).

Le **prestazioni infrastrutturali della regione** nel suo complesso risultano **disomogenee sul territorio** evidenziando un potenziale importante che potrebbe essere valorizzato **in tutte le province** attraverso un'azione di coordinamento territoriale che tenga conto di **una visione regionale e di macroarea**.

⚠ La provincia di **Pordenone** risulta quella con il **gap infrastrutturale** più ampio (al 43° posto nella classifica nazionale), soprattutto rispetto alle infrastrutture ferroviarie (83°) e stradali (76°).

☹ ☹ 😐 🙂 😀
≤15 ≤45 ≤60 ≤75 ≤100

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

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: SINTESI

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

Infrastrutture stradali: la prima posizione nella classifica regionale premia la provincia di Udine (14° posto in Italia), seguita dalla provincia di Trieste (17° posto), uniche due province con un indicatore sintetico che supera, anche se di poco, la soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100). In entrambe le province il contesto è favorito dalla presenza di assi stradali appartenenti al Core Network europeo, ma la provincia di Udine spicca anche per una buona funzionallità della rete stradale rispetto al territorio (veicoli circolanti per km di strada, incidentalità, volumi di traffico sugli assi autostradali). Rispetto alla performance nazionale, il territorio regionale è **particolarmente penalizzato in termini di dotazione** (scarsa consistenza della rete stradale e assenza di assi autostradali a 3 o più corsie) **e in termini di strategia** (spesa per interventi strategici e tempi di realizzazione). La provincia di **Pordenone registra la peggiore performance**, al 76° posto nella classifica nazionale (quart'ultima nel Nord Est), soprattutto a causa della scarsa consistenza della rete, in particolare di categoria autostradale.

Infrastrutture ferroviarie: solo le province di Trieste e Gorizia presentano un indicatore sintetico che supera di poco la soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100). Nonostante un contesto poco favorevole che caratterizza tutte e 4 le province (scarsa numerosità di stazioni, nessuna di categoria Platinum, assenza di linee AV, presenza di aree rurali/scarsamente popolate), la provincia di **Trieste** si posiziona al **3° posto nella macroarea** del Nord Est (dopo Verona e Bologna) e al **9° in Italia**. I punti di forza della provincia di Trieste si riscontrano in 3 dei 4 ambiti di analisi: la dotazione (consistenza della rete ferroviaria, interamente elettrificata), la funzionalità (massa assiale, copertura GSM-R, presenza di servizi di mobilità integrata in stazione, come TPL, taxi, metropolitana, posteggio bici, ecc.) e la strategia (nonostante una spesa contenuta in opere ferroviarie in tutta la regione, si tratta quasi interamente di opere strategiche). Rispetto a quest'ultmo ambito, l'età media dei convogli in Friuli Venezia Giulia è inferiore al dato nazionale (10,8 anni vs 15,4 anni), i convogli di età superiore a 15 anni incidono per l'8%.

La **provincia di Pordenone** evidenzia la **peggiore performance** (penultima nel Nord Est, seguita da Belluno, e 83ª in Italia): penalizzata in tutti gli ambiti, in particolare si evidenzia la scarsa consistenza della rete ferroviaria, di cui il 66% non elettrificata e a singolo binario), scarsa copertura GSM-R, nessuna spesa per interventi ferroviari di rilievo.

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

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: SINTESI

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

Infrastrutture portuali: dalla lettura dell'indicatore **questa categoria risulta la più forte** a livello regionale, con un ruolo dominante della provincia di **Trieste**, al 1° posto nella classifica del Nord Est e al 3° in quella nazionale, grazie allo scalo di Trieste (nodo Core del Network europeo e 1° per traffico merci in Italia, seguito da quello di Genova). La provincia di Pordenone risulta ancora quella più penalizzata, nonostante l'effetto gravitazione dei porti di Venezia e Trieste. Nel complesso si evidenziano **alcune carenze dotazionali** (lunghezza degli accosti, superficie dei piazzali, capacità di stoccaggio, unità locali e addetti nei trasporti marittimi) e **una discreta performance strategica del territorio triestino** (spesa per interventi in opere portuali strategiche, finanziamento, efficienza e autonomia finanziaria dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale).

Infrastrutture aeroportuali: tutte le province presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100), evidenziando **una scarsa performance a livello regionale**. Nonostante il contesto sia discretamente favorevole viene sbilanciato da carenze dotazionali (area sedime, area parcheggio aerei, n° piste, n° banchi check-in, ecc.), funzionali (traffici, intermodalità, connettività nel network europeo, ecc.) e strategiche (spesa per interventi in opere aeroportuali). In questo caso la provincia di **Pordenone** occupa il **1° posto in regione** (l'11° nel Nord Est e il 35° in Italia) grazie all'effetto gravitazione di 3 aeroporti raggiungibili in poco meno di un'ora dal capoluogo provinciale (Treviso Sant'Angelo, Trieste Ronchi dei Legionari, Venezia Tessera). La provincia più penalizzata risulta quella di Trieste, ultima a livello regionale, terzultima nel Nord Est (seguita da Trento e Bolzano) e 74ª in Italia, infatti solo l'aeroporto Ronchi dei Legionari è raggiungibile dal capoluogo triestino in meno di 90 minuti.

Infrastrutture logistiche: tutte le province presentano un indicatore sintetico inferiore alla soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100), evidenziando **una scarsa performance a livello regionale**. Si evidenziano soprattutto carenze in termini dotazionali (disponibilità di superfici, area logistica e intermodale, capacità magazzini, numero binari), funzionali (coppie treni/anno, specializzazione manifatturiera dell'area di influenza, n° operatori, posizionamento nel ranking europeo) e strategici (spesa per interventi di rillievo). Tuttavia la provincia di Pordenone si posiziona al 1° posto in regione (13° nel Nord Est, 22° in Italia), grazie all'effetto gravitazione di 5 interporti (Portogruaro, Cervignano, Venezia, Padova e Trieste).

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

Il Friuli Venezia Giulia e i corridoi europei della rete Ten-t

UNIONCAMERE | UNIONTRASPORTI

IL CORE NETWORK DELLA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO (TEN-T)

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

Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario. Il **Core Network** (Rete Centrale) è costituito da **9 Corridoi (di cui 4 attraversano l'Italia)**, da completare **entro il 2030**, che comprendono: i nodi urbani a maggiore densità abitativa, i nodi intermodali di maggiore rilevanza e le relative connessioni. Oggi la priorità a livello europeo è quella di **assicurare la continuità dei Corridoi**, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti.

Per l'Italia, questo si traduce in un importante **piano di potenziamento prestazionale e tecnologico** che prevede l'adeguamento agli standard europei (modulo, sagoma, peso assiale, lungh. treni), l'interoperabilità attraverso l'implementazione del sistema ERTMS, la realizzazione di grandi opere di connessione all'Europa, l'efficientamento dei collegamenti ferroviari e stradali e il completamento dei collegamenti di «ultimo miglio» a porti e aeroporti della rete Core.

Gli Stati membri hanno concordato gli **obiettivi specifici (target) da raggiungere entro il 2030 per ciascun Corridoio**, per consentire la misurazione e il monitoraggio dello stato di conformità delle infrastrutture.

2 Corridoi del *Core Network* in FRIULI VENEZIA GIULIA

BALTICO-ADRIATICO | **MEDITERRANEO**

IL CORE NETWORK IN ITALIA E IN FRIULI VENEZIA GIULIA

CORRIDOIO BALTICO-ADRIATICO

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

Il **Corridoio Baltico-Adriatico** attraversa 27 regioni, anche incluse nelle strategie dell'UE per la Regione del Mar Baltico (EUSBSR), la Regione del Danubio (EUSDR), la Regione Alpina (EUSALP) e la Regione Adriatica e Ionica (EUSAIR). Collega il Baltico con il Mare Adriatico attraverso aree industrializzate tra la Polonia meridionale (Alta Slesia), Vienna e Bratislava, la regione alpina orientale e l'Italia settentrionale.

I numeri del Corridoio	TOTALE	ITALIA	FVG
Km rete ferroviaria	4.200	680	240
Km rete stradale	3.600	480	195
N° porti	10	3	1
N° aeroporti	13	2	-
N° terminal intermodali	24	3	1

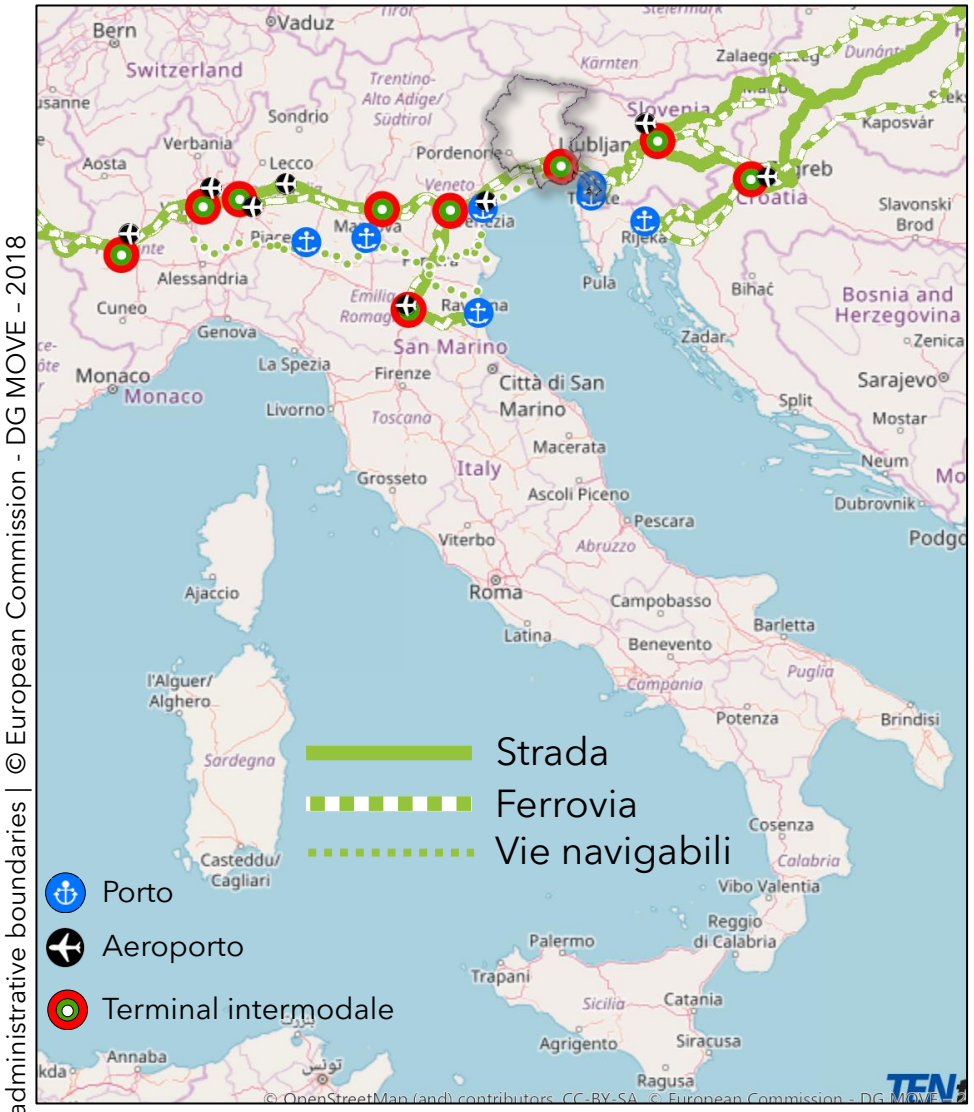
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

Comprende importanti progetti ferroviari come: il **tunnel di base del Semmering e la ferrovia di Koralm in Austria** e **sezioni transfrontaliere**.

FRIULI VENEZIA GIULIA: nel **settore ferroviario**, si prevede il miglioramento del tratto a doppio binario già esistente tra **Udine-Cervignano e Trieste**; nel **sistema portuale dell'Alto Adriatico** (costituito da Trieste, Venezia, Ravenna e Koper), è prevista l'interconnessione funzionale e lo sviluppo di piattaforme multimodali comuni.

IL CORE NETWORK IN ITALIA E IN FRIULI VENEZIA GIULIA

CORRIDOIO MEDITERRANEO



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

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

I numeri del Corridoio	TOTALE	ITALIA	FVG
Km rete ferroviaria	9.000	1.360	140
Km rete stradale	5.700	840	95
Km vie navigabili	1.285	695	45
N° porti interni	9	5	1
N° porti marittimi	12	3	1
N° aeroporti	17	6	-
N° terminal intermodali	19	7	1

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

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

FRIULI VENEZIA GIULIA: tra i **progetti ferroviari chiave** si evidenzia la **linea AV/AC Venezia-Trieste-Lubiana** (sezione transfrontaliera Trieste-Divača); per la **navigazione interna**, gli interventi riguardano la **Milano – Cremona – Mantova - Porto Levante/Venezia - Ravenna/Trieste** e l'ulteriore sviluppo di **piattaforme multimodali tra i porti**.

PRINCIPALI GAP INFRASTRUTTURALI DEL CORE NETWORK RISPETTO AI TARGET 2030

- Alcune sezioni ferroviarie (in particolare Venezia-Trieste e confine Trieste-Divača), non sono conformi in termini di **velocità di linea** (almeno 100 km/h)
- Limitazione della **lunghezza dei treni** (inferiore a 740 m) sulla rete ferroviaria e di accesso ai terminal intermodali, incidendo così sulla produttività e la competitività del trasporto combinato
- Non conformità del **sistema di segnalamento ERTMS** (assente sulle tratte del Corridoio Baltico-Adriatico)
- Necessità di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e stradali di **connessione tra porto e hinterland** e della rete ferroviaria all'interno e all'esterno dell'area portuale di **Trieste** (potenziamento del sistema ferroviario per operare treni più lunghi e lavori ferroviari all'interno e all'esterno dell'area portuale)

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

FOCUS SULLE PRINCIPALI OPERE FERROVIARIE LUNGO I CORRIDOI TEN-T

PRG Villa Opicina e Upgrading Bivio Aurisina-V. Opicina
Tipologia intervento: ↗ (T)
Attivazione: **2024**

Porto di Trieste (fase 1 e completamento)
Tipologia intervento: ↗ (T)
Attivazione: **2021 / oltre 2024**

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

Bologna-Venezia-Trieste/Udine

Linea Venezia-Trieste
Tipologia intervento: ↗ (M/PA)
Attivazione: **Oltre 2024**

Linea Tarvisio - Trieste Campo Marzio: FASE 1 e 2
Tipologia intervento: ↗ (M)
Attivazione: **2021 / 2023**

Linea Venezia - Trieste Campo Marzio
Tipologia intervento: ↗ (PA) (M)
Attivazione: **oltre 2024**

Nodo di Udine (fase 1 e completamento)
Tipologia intervento: ↗ (T)
Attivazione: **oltre 2024**

Tipologia intervento

Velocità

Prestazioni (Sagoma/Modulo/Peso Assiale/Terminali)

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

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015
Italia Veloce 2020
Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Le infrastrutture strategiche programmate per il territorio

UNIONCAMERE | UNIONTRASPORTI

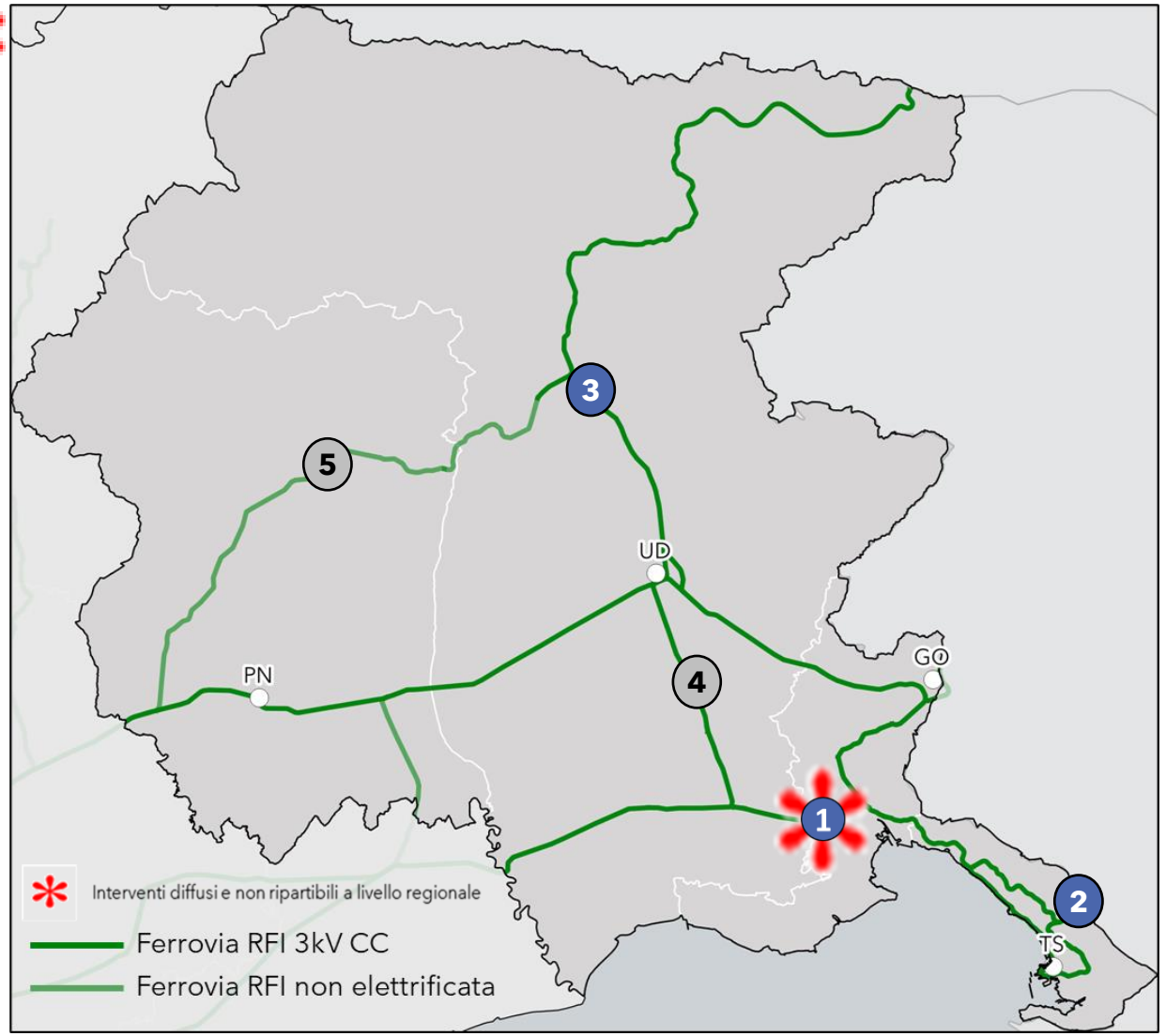
GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

Potenziamento Venezia-Trieste, upgrading infrastrutturale e tecnologico Trieste-Divaca, raddoppio Udine-Cervignano
2.213 € (costo complessivo dell'intervento):

1. POTENZIAMENTO VENEZIA-TRIESTE (VELOCIZZAZIONE LINEA STORICA E VARIANTI, OPERE CIVILI, SOPPRESSIONE PL E ADEGUAMENTO A MODULO 750M, VARIANTE LATISANA, VARIANTE RONCHI DEI LEGIONARI - BIVIO AURISINA)

- Costo intervento: 1.800 M €
- Finanziati: 13%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**

Nodo di Udine - 1^ e 2^ fase
Costo intervento: 203 M €
Finanziati: 26%
Fase: progettazione preliminare
Fine lavori prevista: **n.d.**



Potenziamento Venezia-Trieste, upgrading infrastrutturale e tecnologico Trieste-Divaca, raddoppio Udine-Cervignano
2.213 € (costo complessivo dell'intervento):

- NUOVA LINEA TRIESTE-DIVACA FASE 0 - (UPGRADE LINEA STORICA - TRATTA BIVIO AURISINA-CONFINE DI STATO)

- Costo intervento: 63 M €
- Finanziati: 14%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **n.d.**

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015
Italia Veloce 2020
Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
PNRR*

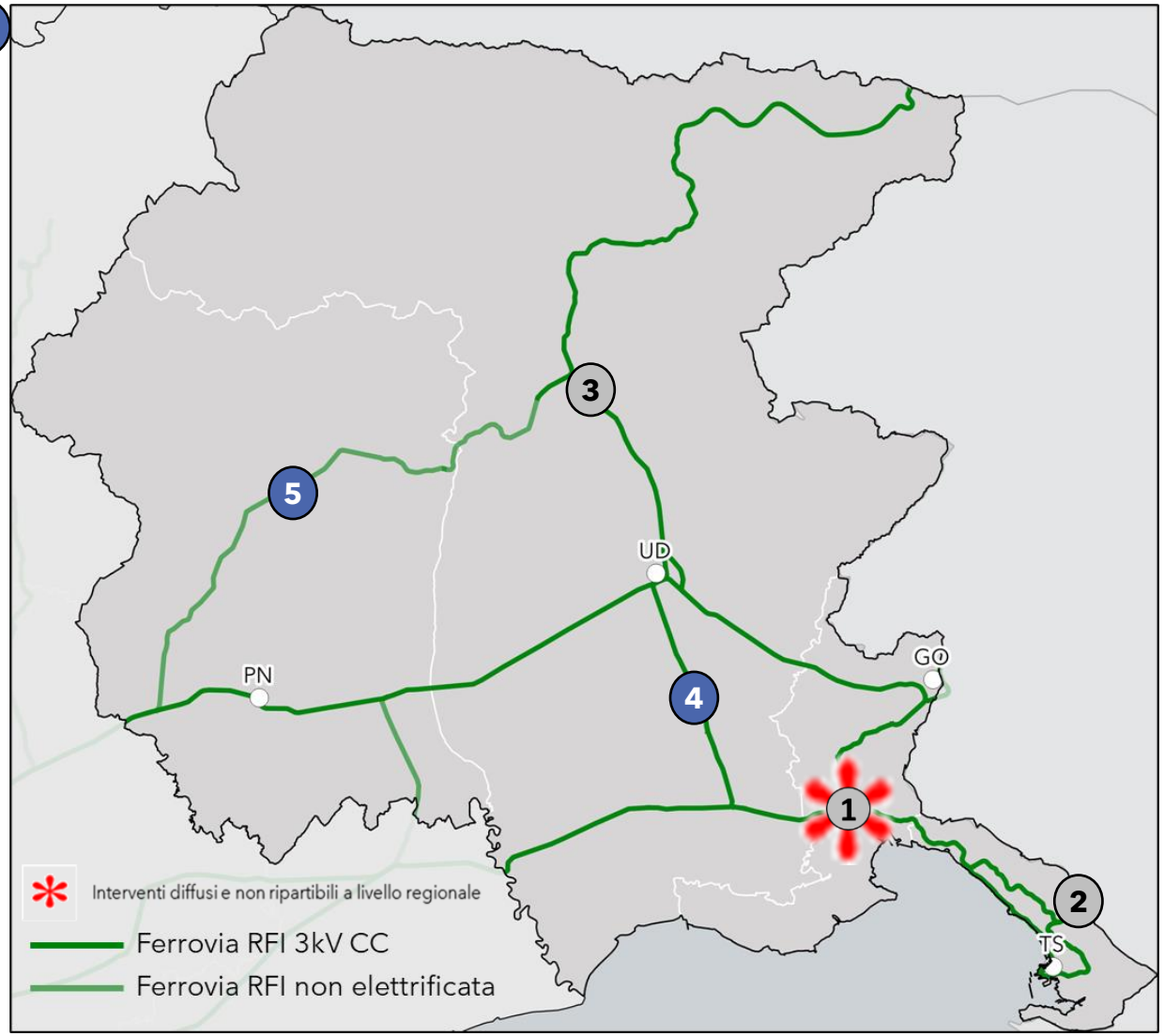
* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

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

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

Potenziamento Venezia-Trieste, upgrading infrastrutturale e tecnologico Trieste-Divaca, raddoppio Udine-Cervignano 2.213 € (costo complessivo dell'intervento):

- COLLEGAMENTI FERROVIARI PIATTAFORMA LOGISTICA DI TRIESTE - ADEGUAMENTO AV LINEA UDINE-PALMANOVA (RACCORDI) - RADDOPPIO UDINE-PALMANOVA-CERVIGNANO (STRASSOLDO)
- Costo intervento: 350 M €
- Finanziati: 1%
- Fase: studio di fattibilità
- Fine lavori prevista: **n.d.**



Linea Sacile-Gemona
Costo intervento: 15 M €
Finanziati: 100%
Fase: n.d.
Fine lavori prevista: **2023**

Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015
Italia Veloce 2020
Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

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

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

Strada Statale 13 Pontebbana
Costo intervento: 160 M €
Finanziati: 89%
Fase: n.d.
Fine lavori prevista: **n.d.**

Potenziamento dell'autostrada A4 - Terza corsia tra San Donà di Piave -Svincolo di Alvisopoli - 2° lotto 656 M € (costo complessivo dell'intervento):
1°, 2° e 3° SUB-LOTTO FUNZIONALE
- Costo intervento: 613 M € (costo complessivo dell'intervento)
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso / progettazione definitiva
- Fine lavori prevista: **2022 / n.d.**

Potenziamento dell'autostrada A4 - Terza corsia tra San Donà di Piave -Svincolo di Alvisopoli - 2° lotto 656 M € (costo complessivo dell'intervento):
2° SUB-LOTTO FUNZIONALE CAVALCAVIA
- Costo intervento: 43 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: progettazione esecutiva
- Fine lavori prevista: **n.d.**

Potenziamento dell'autostrada A4 - Terza corsia tratto Gonars -Villesse - 4° lotto
Costo intervento: 205 M €
Finanziati: 100%
Fase: lavori in corso / Opere con esecutore individuato
Fine lavori prevista: **2021 / n.d.**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche
- Prioritarie DEF 2015
- Italia Veloce 2020
- Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
- PNRR*

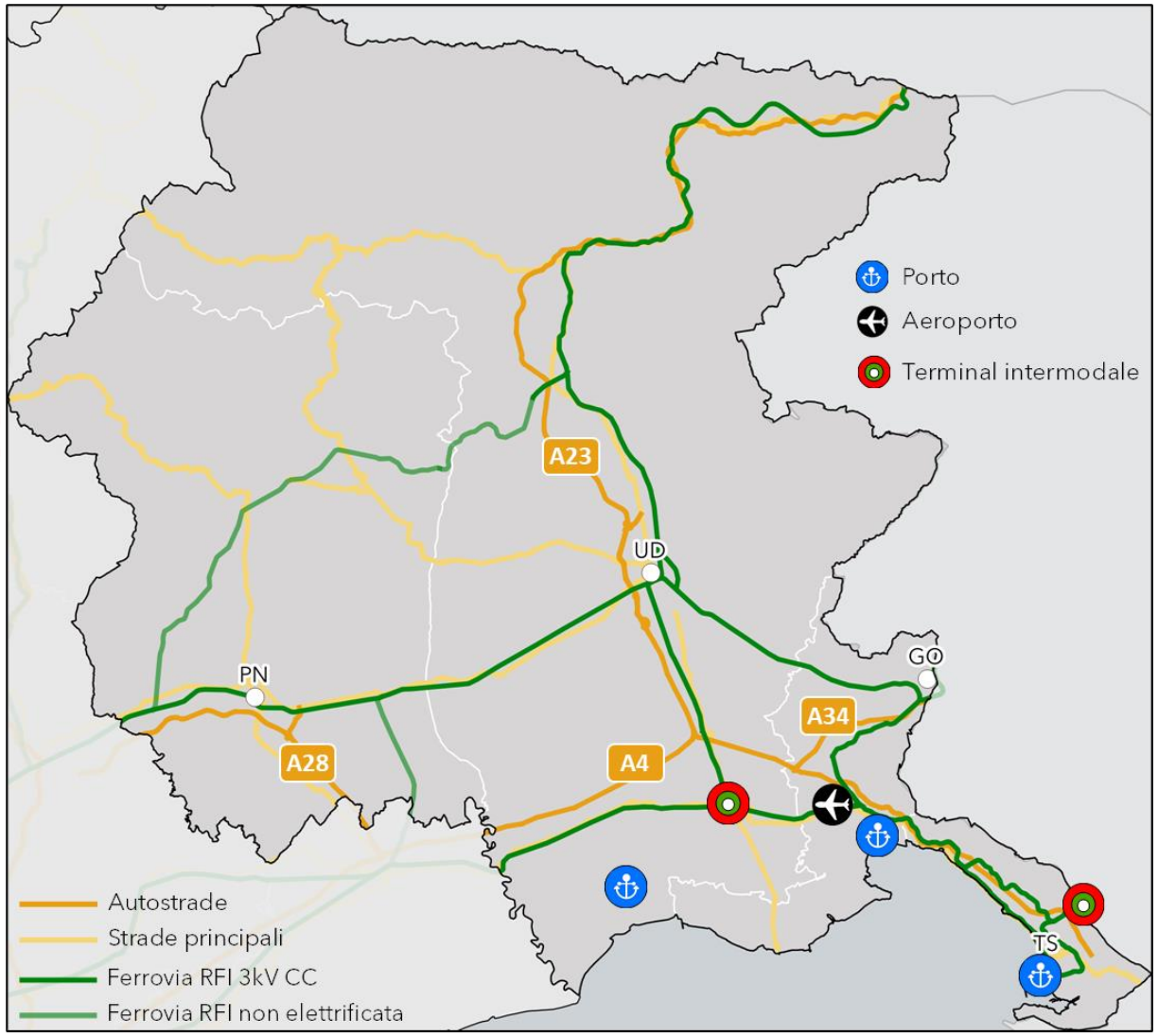
* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

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

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI NODI

Porto di Trieste
INTERVENTI DI AMPLIAMENTO DELLA RADICE DEL MOLO VI DEL PUNTO FRANCO NUOVO DEL PORTO DI TRIESTE - PROG. APT N. 1801
Costo intervento: 12 M €
Finanziati: 100%
Fase: progettazione preliminare
Attivazione: **n.d.**

Collegamenti agli aeroporti di alcuni dei principali nodi urbani tramite metropolitana o rete RFI
399 M € (costo complessivo dell'intervento):
- NUOVA FERMATA DI RONCHI AEROPORTO
- Costo intervento: 3 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **n.d.**



Porto di Trieste
AMPLIAMENTO BANCHINA MOLO VII
Costo intervento: 188 M €
Finanziati: 100%
Fase: lavori in corso
Attivazione: **n.d.**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche
- Prioritarie DEF 2015
- Italia Veloce 2020
- Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
- PNRR*

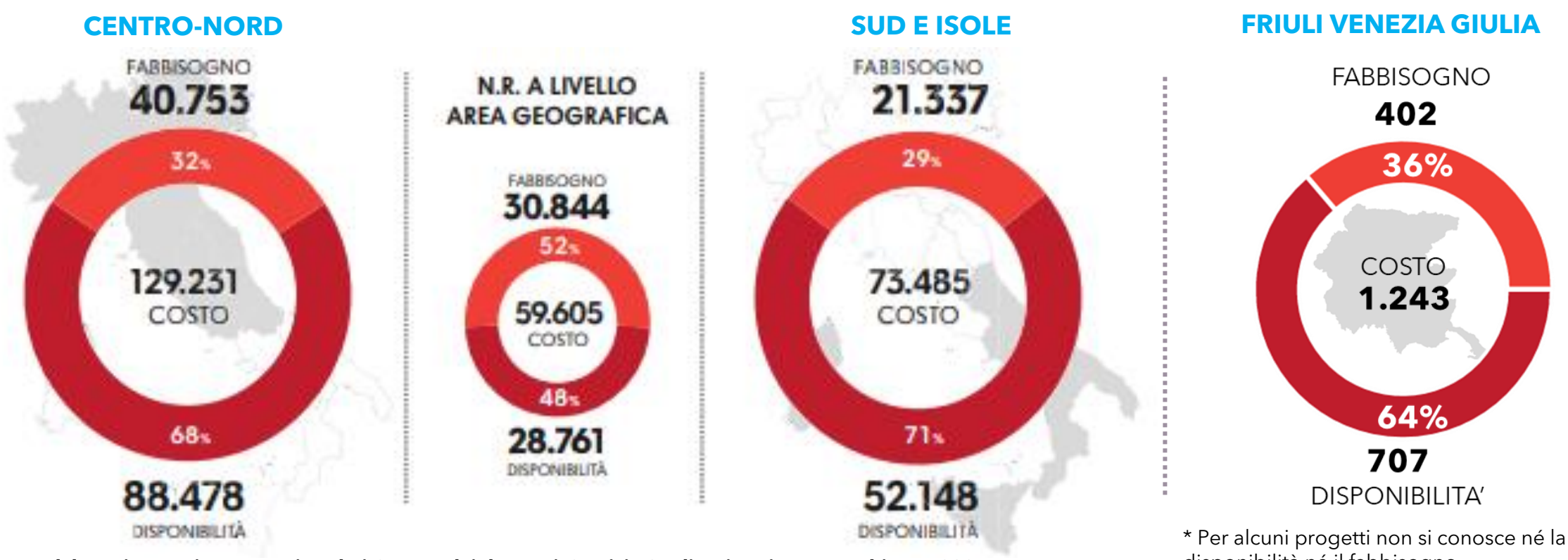
* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

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

COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER MACRO AREA GEOGRAFICA

(importi in milione di euro)

Le disponibilità finanziarie per le infrastrutture del Centro-Nord ammontano a 88,478 miliardi di euro (il 52% delle disponibilità nazionali) con un fabbisogno residuo di 40,752 miliardi, includendo nel calcolo eventuali fondi residui. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 68% del costo.
In **Friuli Venezia Giulia** sono previsti investimenti per 1.243 milioni di euro pari al 1% del Centro-Nord.

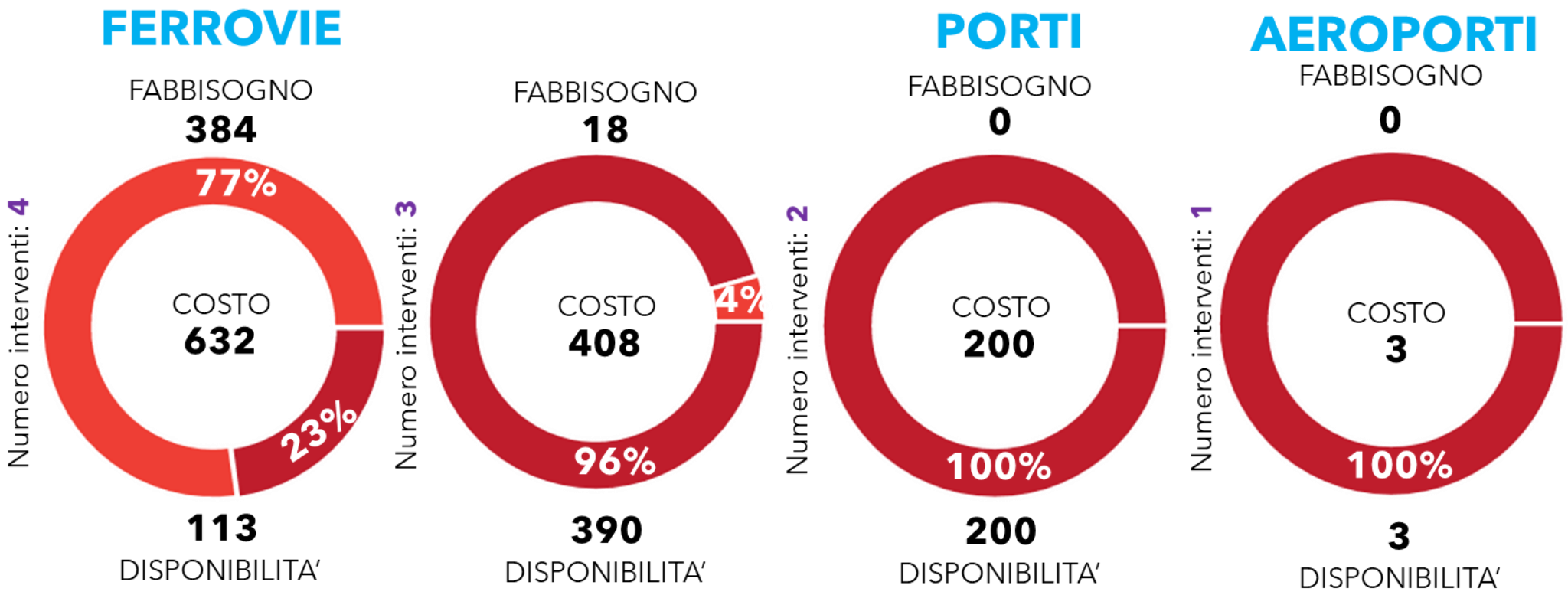


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi – Dipartimento Ambiente, 2021

* Per alcuni progetti non si conosce né la disponibilità né il fabbisogno

COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER SISTEMA INFRASTRUTTURALE IN FRIULI VENEZIA GIULIA

(importi in milione di euro)



° Gli importi del Costo non sono pari alla sommatoria tra Fabbisogno e Disponibilità in quanto non sono reperibili i valori per tutti gli interventi

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

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

PORTI VERDI (GREEN PORTS): INTERVENTI IN MATERIA DI ENERGIA RINNOVABILE ED EFFICIENZA ENERGETICA NEI PORTI

Il **Progetto Green Ports**, vuole rendere le attività portuali sostenibili e compatibili con i contesti urbani portuali attraverso il finanziamento di interventi di efficientamento e riduzione dei consumi energetici delle strutture e delle attività portuali. Altro principio cardine del progetto è la promozione della sostenibilità ambientale delle aree portuali, attraverso interventi di miglioramento dell'efficienza energetica e di promozione dell'uso di energie rinnovabili nei porti. L'obiettivo finale è ridurre del 20% le emissioni di CO_2 per anno nelle aree portuali interessate.

Tipologia di intervento	Porto	Intervento	Finanziamento € mln
Aumento selettivo della capacità portuale	Trieste	Opere preparatorie all'insediamento di attività logistiche ed industriali in zona Noghere, in vista dell'integrazione con il costruendo terminal portuale Noghere	60,00
		Banchinamento parziale del terminal Noghere (fase I secondo il PRP 2016), comprensivo di dragaggio del canale di servizio e di collegamento alla viabilità	45,00
		Componenti di intervento nel progetto di ammodernamento infrastrutturale e funzionale del terminal contenitori del molo VII del porto di Trieste	100,50
Ultimo / Penultimo miglio ferroviario / stradale		Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto franco nuovo	180,00
Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)		Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo Bersaglieri	8,00
		Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo VII	8,00
		Lavori di elettrificazione delle banchine del Molo V e di Riva Traiana	4,00
		Lavori di elettrificazione delle banchine Scalo legnami, Piattaforma logistica	4,00
	Monfalcone	Lavori di elettrificazione delle banchine del porto	7,00
	Porto Nogaro	Lavori di elettrificazione delle banchine del porto	7,40
TOTALE			423,90

Risorse PNRR sull'intero investimento Totale (mln) **270 €**

\+

Risorse Fondo Complementare * Totale (mln) **2.860 €**

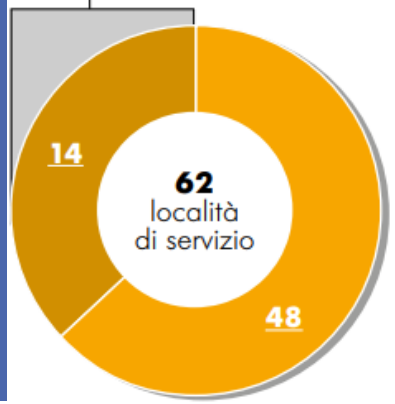
*di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), (così come ripartite tra i punti 7), 8), 9), 10) e 11) del D.L 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101 nei limiti delle annualità che saranno assegnate in bilancio.

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

IL PIANO STAZIONI IN FRIULI VENEZIA GIULIA

In **Friuli Venezia Giulia** sono presenti complessivamente **62** località per servizio viaggiatori. RFI, con il piano di attuazione dei progetti Easy Station e Smart Station, entro il 2026, prevede di trasformare e adeguare **14 stazioni medio/grandi** presenti sul territorio per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori grazie a uno standard architettonico unico (brand) e funzionale. Nell'ambito degli interventi previsti dal progetto Easy Station, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla normativa europea (STI PMR), coerentemente con la programmazione e con i finanziamenti disponibili.

14 easy station



Network RFI - altre Stazioni

Network RFI - Stazioni oggetto di intervento

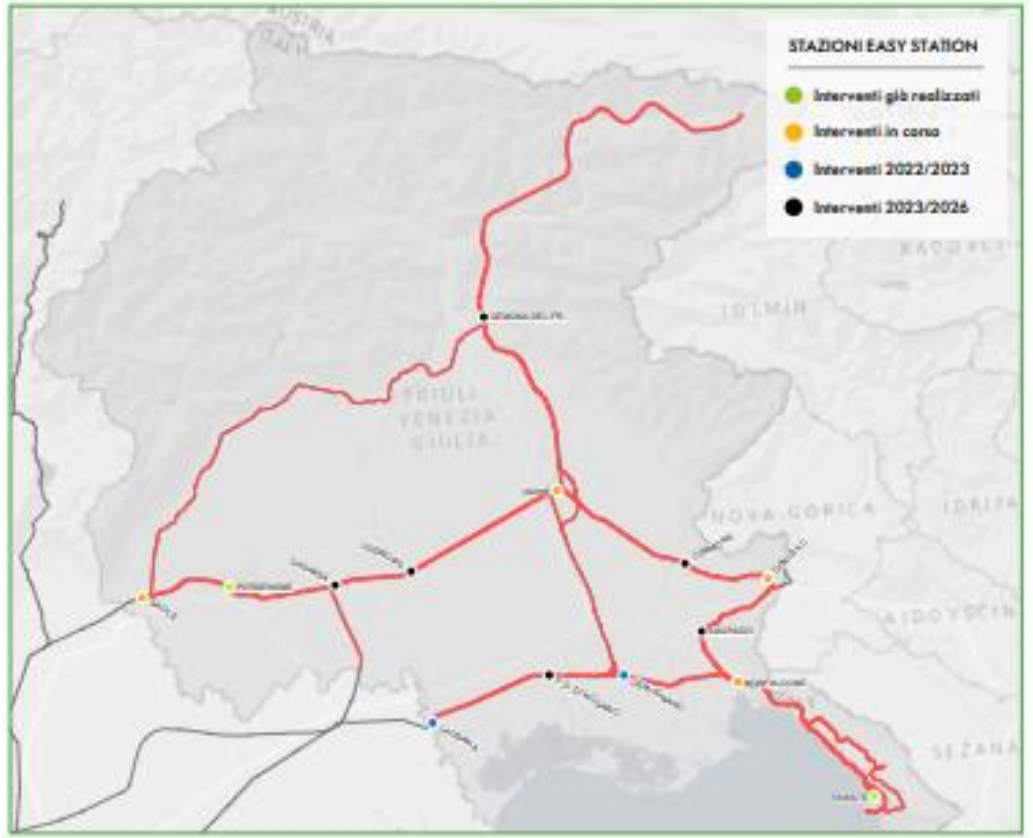
Gli interventi del piano 2022 - 2023

- Cervignano - Aquileia - Grado
- Latisana - Lignano - Bibione

Le stazioni rinnovate	I cantieri in corso
Pordenone	Monfalcone
Trieste Centrale	Gorizia
	Sacile
	Udine

Le azioni principali

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

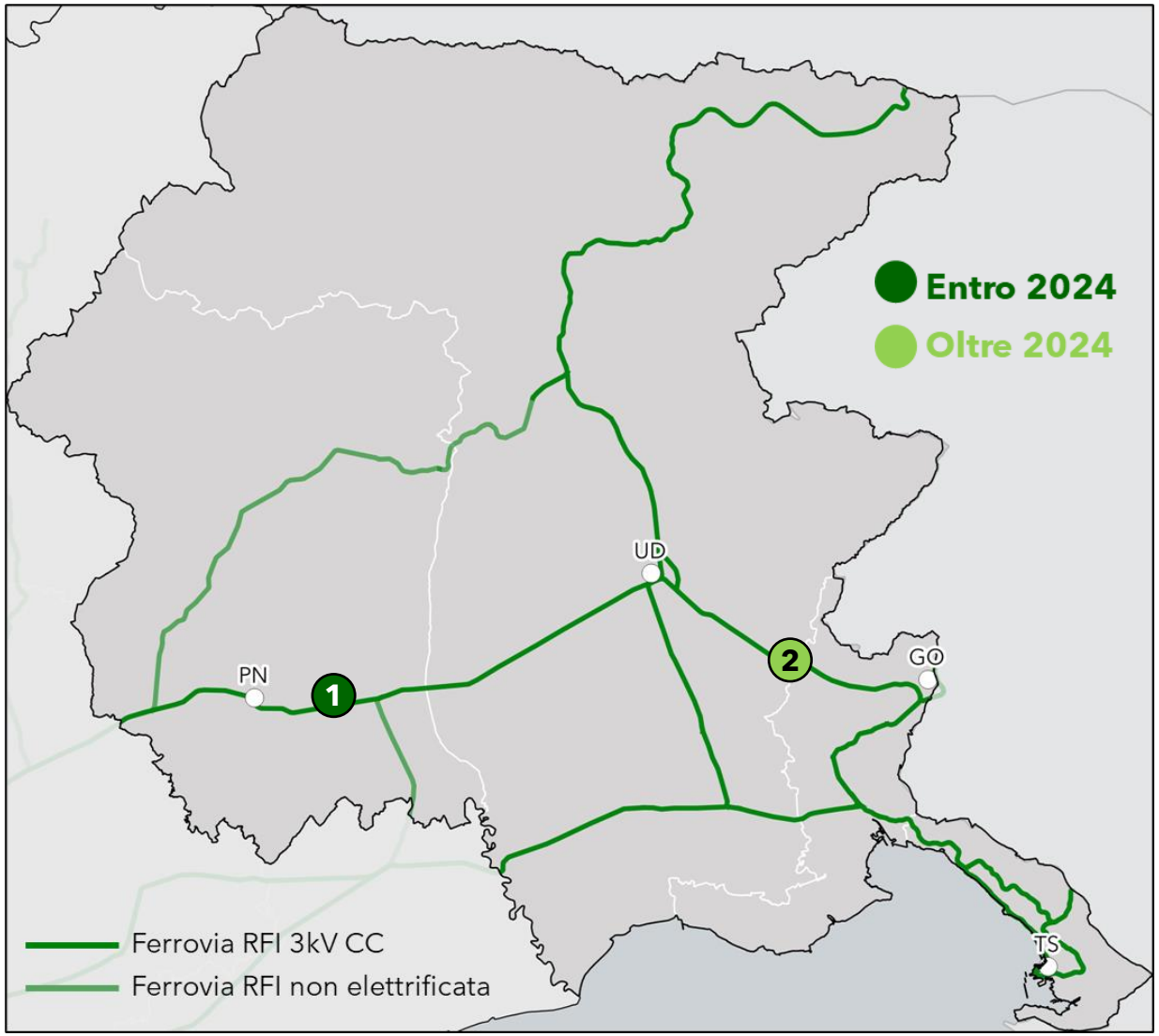


Fonte: Piano Commerciale RFI – Edizione febbraio 2021

PRINCIPALI INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA TERRITORIALE

1 Elettrificazione linea Casarsa - Portogruaro

Costo intervento: 758 M € (costo complessivo dell'intervento Upgrading infrastrutturale e tecnologico bacini nord est):
Finanziati: 21%
Fase: esecuzione lavori
Attivazione: **2023**



2 Upgrade tecnologico Udine - Gorizia - Monfalcone

Costo intervento: 410 M € (costo complessivo dell'intervento Upgrading infrastrutturale e tecnologico e completamento adeguamento prestazionale direttrice Venezia-Trieste/Udine (corridoio TEN-T Baltico-Adriatico):
Finanziati: 70%
Fase: n.d.
Attivazione: **oltre 2024**

Tipologia intervento

Capacità
Accessibilità
Regolarità

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015
Italia Veloce 2020
Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

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

PRINCIPALI INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA TERRITORIALE

1

R.A. 14

REALIZZAZIONE DEL NUOVO COLLEGAMENTO CON IL VALICO CONFINARIO CON LA SLOVENIA IN LOCALITÀ FERNETTI E MESSA IN SICUREZZA DELLA VIABILITÀ A SERVIZIO DELL'AUTOPORTO

Costo intervento: 3 M €
Finanziati: 2%
Stato avanzamento: progettazione esecutiva

2

SS 202 TRIESTINA

LAVORI DI COSTRUZIONE DI UN NUOVO SVINCOLO PER IL NUOVO POLO OSPEDALIERO BURLO-CATTINARA

Costo intervento: 6 M €
Finanziati: 100%
Stato avanzamento: lavori in corso

3

SS 52 CARNICA

LAVORI DI COSTRUZIONE DELLA VARIANTE TRA I KM. 41+600 E 44+400 IN LOCALITÀ PASSO DELLA MORTE – "GALLERIA SAN LORENZO"

Costo intervento: 20 M €
Finanziati: 100%
Stato avanzamento: Progettazione definitiva

Investimenti ANAS in Friuli Venezia Giulia previsti nel Contratto di Programma 2016 - 2020

Totale (mln)

146,9 €

Friuli Venezia Giulia / Nord est (%)

5%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati CdP ANAS 2016-2020

Il presente report è stato realizzato da

UNIONTRASPORTI

per conto di

UNIONCAMERE