

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della **Liguria**

Le opere
indifferibili per il
sistema economico
ligure



PROGRAMMA INFRASTRUTTURE
LIBRO BIANCO
Priorità del sistema economico



2023



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2021-2022



UNIONTRASPORTI



Camera di Commercio
Genova



CAMERA DI COMMERCIO
RIVIERE DI LIGURIA
IMPERIA LA SPEZIA SAVONA

Infrastrutture in Liguria, le tredici priorità

Monitorare la situazione e stimolare il miglioramento. Nell'interesse delle imprese e dell'economia ligure nel suo complesso che riguardano un'accessibilità più efficiente e sostenibile. Questo l'obiettivo della seconda edizione del report che le nostre Camere di Commercio, col supporto tecnico di Uniontrasporti, realizzano e presentano ponendosi come momento di raccordo tra imprese e decisori.

Un focus su punti critici e punti forti di infrastrutture e flussi di merci e persone che caratterizzano la Liguria, per conformazione regione complicata da percorrere ma, per posizione, da sempre strategica a livello nazionale ed internazionale.

Imprese, turisti, pendolari: l'intensità del traffico, considerando lo sbocco verso i porti e le località di mare ed entroterra, è in crescita costante e i territori chiedono adeguamenti infrastrutturali su viabilità e logistica. Così come, per non arretrare, necessitano di infrastrutture digitali - pensiamo alla Banda ultralarga indispensabile a imprese, pubbliche amministrazioni e cittadini - ed energetiche.

Questa analisi, frutto del puntuale ascolto di imprese e mondo associativo, porta quindi un contributo al confronto, indicando fabbisogni e relativo livello di priorità, affinché il territorio possa tenere il passo in un contesto infrastrutturale, fisico e digitale, sempre più competitivo.

Luigi Attanasio, *presidente Camera di Commercio di Genova*

Enrico Lupi, *presidente Camera di Commercio Riviere di Liguria - Imperia La Spezia Savona*

indice



Premessa

4



Il contesto territoriale ligure nello scenario geoeconomico internazionale

7



Le performance territoriali

20



I fabbisogni infrastrutturali e logistici delle imprese liguri

28



Le priorità infrastrutturali della Liguria

40



Evoluzione della strategia italiana per la BUL

59



Conclusioni

72

Premessa





La **nuova edizione del Libro Bianco della Liguria** è la prosecuzione del percorso di monitoraggio e di interlocuzione avviato nel 2021 dalle Camere di commercio di Genova e Riviera di Liguria - con il supporto tecnico di Uniontrasporti - con il **Programma Infrastrutture** (Fondo di Perequazione 2019-2020), allo scopo di raccogliere e venire incontro alle esigenze infrastrutturali e logistiche delle imprese che rappresentano.

In quella specifica fase il focus principale delle attività era l'**ascolto del mondo imprenditoriale e associativo**, attraverso l'organizzazione di tavoli territoriali e l'elaborazione di analisi di scenario che hanno portato alla individuazione delle **priorità infrastrutturali** per le imprese della Liguria. Si tratta di interventi - in corso o in programmazione - che sono indispensabili per portare la regione fuori da quella condizione di sostanziale isolamento in cui si trova a causa della obsolescenza delle reti attuali e dei ritardi in molti degli investimenti programmati e che costituisce una spinta verso il basso alla competitività delle imprese e alla crescita sociale.

La **seconda annualità del Programma Infrastrutture** (Fondo di Perequazione 2021-2022) intende capitalizzare quanto ottenuto in precedenza anche rafforzando il dialogo con Regione Liguria per trovare una convergenza sulle misure e sugli obiettivi sui cui concentrare le risorse e gli sforzi in sede ministeriale e governativa.

Infatti, i risultati del presente documento si integrano con gli **obiettivi del PRIIMT 2030** approvato dal Consiglio regionale della Liguria ad agosto 2023: potenziare le condizioni di accessibilità del territorio e di riassetto del sistema delle infrastrutture, con particolare riguardo alle situazioni di criticità; realizzare una rete integrata ed efficiente di infrastrutture e servizi per la mobilità sostenibile di persone e di merci; efficientare i costi esterni del sistema dei servizi del trasporto pubblico regionale e locale, anche mediante il riequilibrio e l'integrazione delle modalità di trasporto.



Al sistema camerale ligure va riconosciuto il primato di aver dato avvio al progetto del Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Liguria all'indomani della ricostruzione del viadotto dell'A10 crollato nel 2018, dell'approvazione del Decreto Genova e delle successive misure per contrastare gli effetti della pandemia causata dal Covid-19. L'approccio e la tipologia di analisi sono stati poi ripresi dagli altri sistemi camerali regionali fino a giungere alla redazione di 20 libri bianchi regionali che hanno consentito di avere una visione unitaria e integrata dei fabbisogni infrastrutturali delle imprese italiane e un **Libro bianco sulle priorità infrastrutturali del Paese** elaborato nell'ambito dell'attività centralizzata di Unioncamere, che ha sintetizzato le cento opere indifferibili per le imprese italiane.

Come nella precedente edizione questo Libro bianco è uno **strumento dinamico e in continuo aggiornamento**. L'elemento di novità è costituito da una nuova versione degli **indicatori di performance territoriali (KPI) infrastrutture e logistica**, elaborati da Uniontrasporti nell'attività centralizzata del Programma, che sintetizzano la capacità delle province della Liguria di utilizzare le infrastrutture disponibili. Inoltre, sono stato elaborati il **KPI Digitale** e il **KPI Energia**, che tengono conto di due settori che oggi si pongono in maniera trasversale in tutte le strategie di rilancio economico e sociale, a partire dal PNRR. Infine, il **KPI Green&Smart** che misura la propensione dei territori verso la transizione green e digitale

L'aggiornamento del Libro bianco riguarda:

- ✓ Il contesto territoriale ligure nello scenario geoeconomico internazionale
- ✓ I fabbisogni infrastrutturali e logistici delle imprese liguri
- ✓ Il monitoraggio delle priorità infrastrutturali
- ✓ Le novità nella strategia nazionale per la Banda Ultra Larga

Il contesto territoriale ligure nello scenario gloeconomico internazionale





LO SCENARIO ECONOMICO GLOBALE

Il 2022 che doveva segnare l'inizio di un reale percorso di ripresa dalla pandemia si è aperto con la guerra tra Russia e Ucraina che ha reso difficili le relazioni internazionali, soprattutto tra UE e Stati Uniti, da un lato e Russia e Cina dall'altro. Questa contrapposizione ha condizionato pesantemente gli scambi commerciali mondiali e la crescita dei paesi. I prezzi delle materie energetiche hanno subito aumenti inimmaginabili, accentuando l'impennata che si era registrata nel 2021 all'indomani della riduzione delle misure restrittive messe in atto per contrastare gli effetti della pandemia.

Il blocco alle esportazioni di grano e fertilizzanti dall'Ucraina hanno messo a rischio molte economie deboli e contribuito ad aumentare le cause di tensione internazionale. Sul versante opposto le sanzioni imposte alla Russia, soprattutto nell'esportazione di gas e materie energetiche hanno determinato un **cambiamento nella geografia degli approvvigionamenti** spostando il baricentro verso i paesi produttori di materie prime energetiche del Nord Africa e dell'Asia.

L'effetto più evidente per famiglie e imprese è stato un diffuso **aumento dell'inflazione** che ha determinato un aumento dei prezzi di quasi tutti i beni e servizi e l'applicazione di misure di irrigidimento delle politiche monetarie di tutte le principali economie avanzate.

Nell'ambito del Dispositivo per la ripresa e la resilienza, il principale strumento del programma Next Generation EU (NGEU), a fine 2022 erano stati erogati oltre 150 miliardi di euro sotto forma di sovvenzioni o prestiti ai paesi dell'Unione. Gli Stati membri possono integrare i propri piani nazionali di ripresa e resilienza per tenere conto del nuovo strumento per ridurre la dipendenza energetica dalla Russia e accelerare la transizione verde (REPowerEU).



I **livelli di inflazione elevata** sono proseguiti per gran parte del 2023 determinando una contrazione dell'economia a causa dell'elevato costo della vita, della debolezza della domanda e delle politiche monetarie restrittive. La tendenza in discesa iniziata nella seconda metà dell'anno è conseguenza soprattutto della graduale riduzione dei prezzi delle materie energetiche.

Gli eventi meteorologici estremi, quali ondate di calore, incendi, siccità e inondazioni - che hanno interessato non solo l'Europa con frequenza e ampiezza crescenti tra il 2022 e il 2023 - hanno evidenziato che i **cambiamenti climatici** sono una minaccia altrettanto pericolosa con conseguenze in molti ambiti della vita e della società.

L'**economia italiana**, dopo essere cresciuta rapidamente e sopra le attese nei due trimestri centrali del 2022, in autunno è stata frenata dalla contrazione nella manifattura, conseguenza anche del rallentamento dell'economia tedesca; nel complesso dell'anno il PIL è comunque stato fortemente attivato dal settore terziario e la dinamica dei prezzi ha fatto crescere il valore nominale di quasi 7 punti percentuali rispetto all'anno precedente (1.946 mld) mentre il PIL reale è cresciuto di quasi quattro punti percentuali, più delle maggiori economie del mondo, attestandosi a 1.767 miliardi di euro.

La dinamica dei prezzi in Italia è stata spinta soprattutto dai rincari degli energetici, che stanno cominciando a rientrare; la componente di fondo mostra però ancora spinte al rialzo, in parte riconducibili alla domanda di servizi turistici.



L'ECONOMIA DELLA LIGURIA

Nel 2022, l'**economia della Liguria** ha continuato a crescere nonostante le incertezze dello scenario internazionale e l'instabilità dei prezzi in particolare delle materie prime. Il **prodotto interno lordo nominale** ha segnato una crescita dell'8,8% dovuta in buona parte al rialzo dei prezzi a fronte di un rallentamento di alcuni settori come la produzione industriale, mentre il settore dell'edilizia ha continuato a crescere grazie anche alla spinta delle agevolazioni fiscali per le ristrutturazioni edilizie. L'effetto inflattivo si vede mettendo a confronto le diverse metodologie di calcolo del PIL. Infatti, il PIL calcolato rispetto ai prezzi dell'anno precedente cresce ma di 2 punti percentuali in meno (rispetto al valore nominale) attestandosi sul 6,8%. L'**aumento dell'inflazione in Liguria ha raggiunto il 13,6%** rispetto al 11,6% della media italiana e al 11,4% del Nord-Ovest.

Secondo le analisi fatte dalla Banca d'Italia, l'indicatore trimestrale (ITER) nell'anno è cresciuto del 3,7% seguendo un andamento in linea con quello nazionale. A trainare l'economia è stato il settore terziario e in particolare il turismo, che ha visto un aumento delle presenze soprattutto di stranieri e di crocieristi. Nel complesso le presenze hanno raggiunto livelli superiori a quelli del periodo pre-pandemia. Anche il traffico delle merci ha registrato una crescita anche se con gli effetti del rallentamento dei traffici internazionali e delle difficoltà di reperimento delle materie prime per l'industria. La congiuntura favorevole ha avuto riflessi anche sul mercato del lavoro che ha visto un aumento degli occupati.

Le prime stime sui risultati del 2023, evidenziano un'**economia in espansione** ma con meno slancio rispetto all'anno precedente. A beneficiare del clima favorevole è soprattutto il settore delle costruzioni ancora sostenuto dalle agevolazioni per le ristrutturazioni edilizie e soprattutto dagli ingenti investimenti del PNRR per le opere infrastrutturali. Nel terziario prosegue il contributo positivo del turismo, con il segmento crociere in primo piano.



L'ECONOMIA DELLA LIGURIA

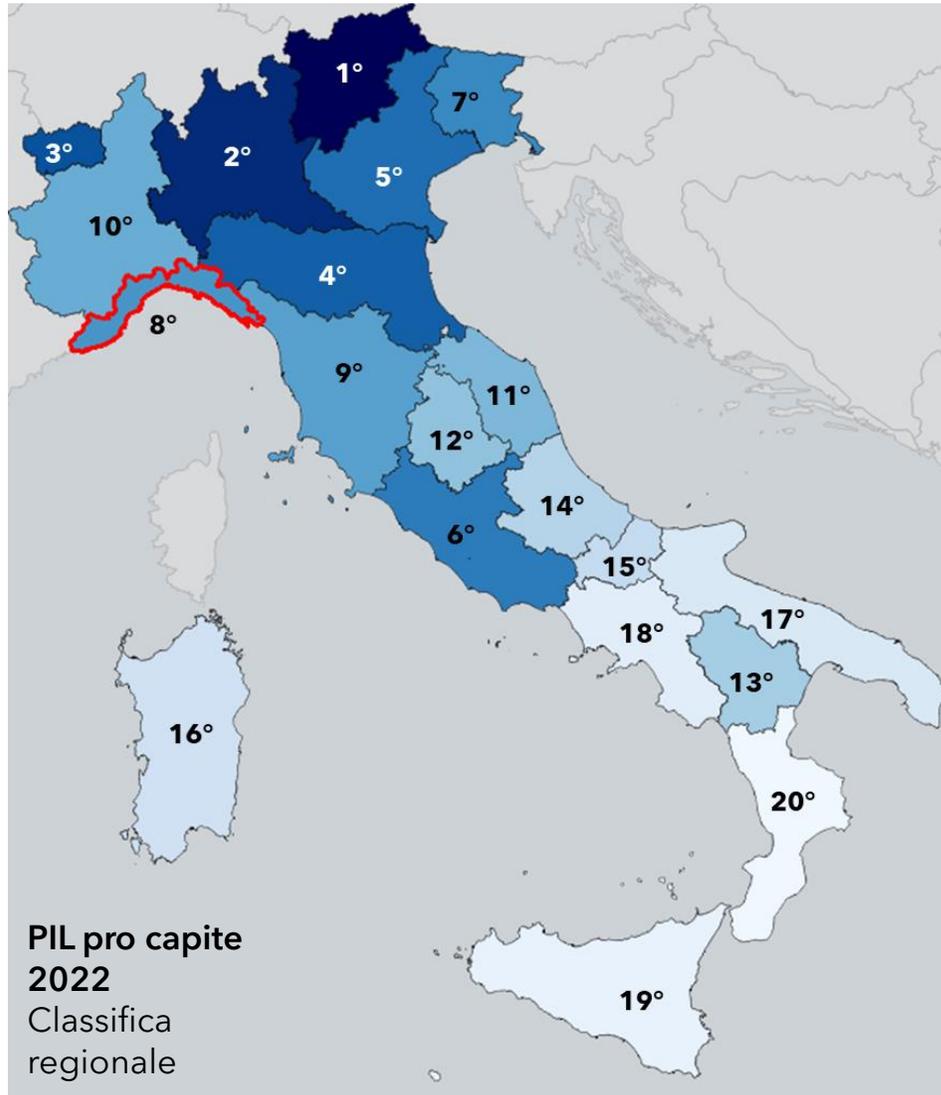
Un ruolo rilevante nello sviluppo economico della Liguria è rivestito dalla **Blue Economy**. Tra il 2021 e il 2023 il peso delle imprese attive nell'economia del mare in Liguria è cresciuto passando dal 9,7% circa al 10,5%, mantenendo la regione saldamente al primo posto in Italia. **La Spezia** è la prima provincia per incidenza delle imprese dell'economia del mare sul totale provinciale, Savona la sesta mentre Genova e Imperia sono al nono e decimo posto rispettivamente.

In termini economici l'**effetto moltiplicatore** della Blue Economy sul valore aggiunto in Italia è in media 1,7, questo significa che per ogni euro di valore aggiunto prodotto nel comparto se ne attivano 1,7 nel resto dell'economia. Il Nord-Ovest è la regione dove il moltiplicatore è più alto, di poco superiore a 1,9 ed è attribuibile unicamente alla Liguria poiché è l'unica regione nella quale siano presenti zone costiere.

L'economia del mare è uno dei settori protagonisti nella transizione ecologica per la salvaguardia degli ecosistemi marini e la mitigazione degli impatti del cambiamento climatico. Dal punto di vista delle imprese questo significa aprirsi all'innovazione tecnologica, l'adozione di nuovi processi produttivi più aderenti ai principi dell'economia circolare e una logistica sempre più sostenibile che utilizzi modalità di trasporto meno inquinanti e un'organizzazione più compatibile con l'ambiente. Si tratta, quindi, di uno di quei comparti dove l'innovazione tecnologica troverà nei prossimi anni un terreno favorevole di impiego innescando dinamiche commerciali su tutta l'economia della regione. Trasversalmente richiederà anche un rete di infrastrutture per la mobilità, digitali e energetiche in grado di sostenere tutti i processi coinvolti.



IL PRODOTTO INTERNO LORDO



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat

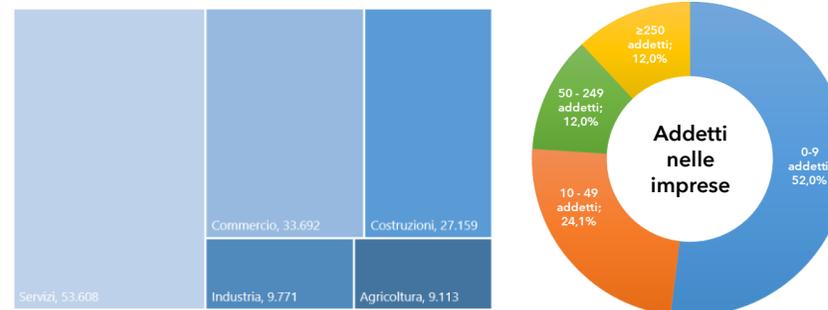
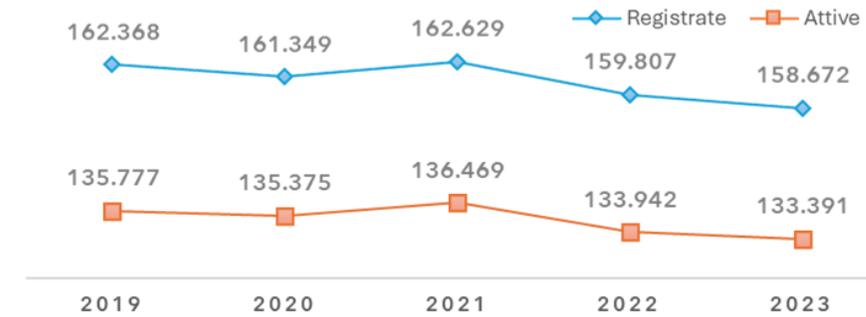
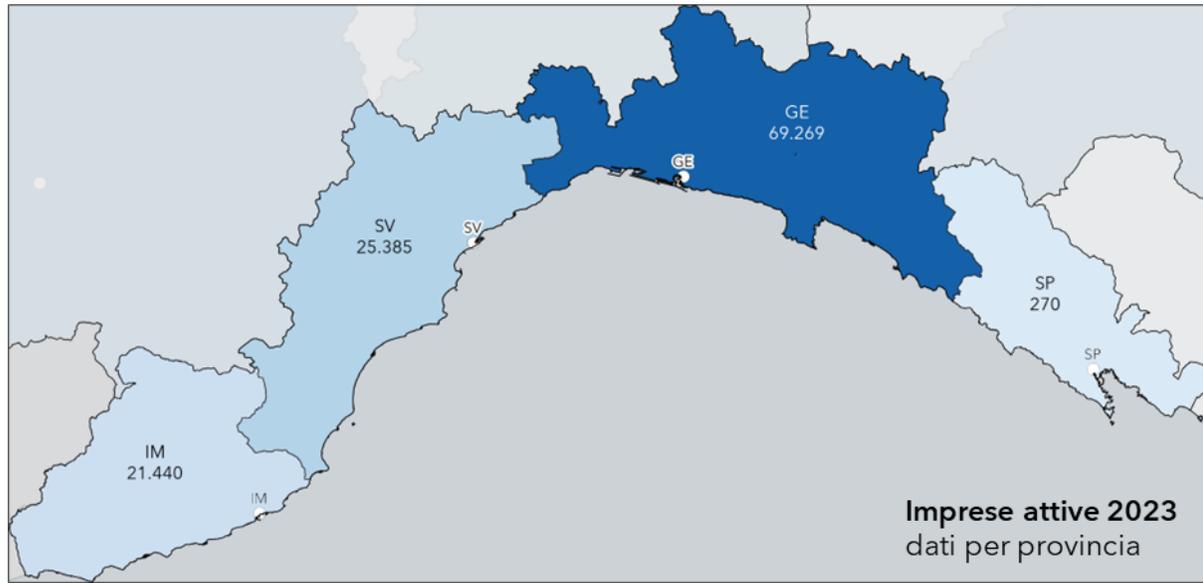
- Il **PIL pro capite ligure** nel 2022 è stato di poco meno 36 mila euro, terzo per valore tra le regioni del Nord-Ovest e ottavo in Italia.
- La Liguria è la **decima regione italiana per valore del PIL**
- In termini di **Valore aggiunto** il primato spetta ai servizi che rappresentano il 74% del Valore aggiunto totale
- Un peso rilevante è ricoperto dai **servizi immobiliari e assicurativi** che generano il 40% del v.a. dell'aggregato servizi e circa il 30% del totale
- I servizi di trasporto e magazzinaggio pesano poco meno del 10% nel settore servizi e circa l'8% rispetto al totale.

REGIONE	PIL pro capite 2022 [€]	Δ PIL pro capite Italia [€]	PIL nominale 2022 [Mio €]	% PIL Italia
TRENTINO ALTO ADIGE	1° 49.330	16.346	11° 53.049	2,7%
LOMBARDIA	2° 44.408	11.425	1° 442.298	22,7%
VALLE D'AOSTA	3° 43.689	10.706	20° 5.383	0,3%
EMILIA-ROMAGNA	4° 40.033	7.049	4° 177.404	9,1%
VENETO	5° 37.238	4.255	3° 180.553	9,3%
LAZIO	6° 37.181	4.197	2° 212.589	10,9%
FRIULI-VENEZIA GIULIA	7° 36.033	3.050	13° 43.038	2,2%
LIGURIA	8° 35.756	2.773	10° 53.935	2,8%
TOSCANA	9° 35.075	2.091	6° 128.465	6,6%
PIEMONTE	10° 34.387	1.403	5° 146.278	7,5%
MARCHE	11° 30.751	-2.233	12° 45.687	2,3%
UMBRIA	12° 28.203	-4.781	17° 24.187	1,2%
BASILICATA	13° 27.751	-5.232	18° 14.969	0,8%
ABRUZZO	14° 27.023	-5.960	16° 34.436	1,8%
MOLISE	15° 24.497	-8.487	19° 7.138	0,4%
SARDEGNA	16° 23.733	-9.251	14° 37.564	1,9%
PUGLIA	17° 21.589	-11.394	9° 84.528	4,3%
CAMPANIA	18° 21.241	-11.743	7° 119.311	6,1%
SICILIA	19° 20.088	-12.896	8° 96.897	5,0%
CALABRIA	20° 19.418	-13.565	15° 35.943	1,8%
NORD-OVEST	1° 40.889	7.905	1° 647.893	33,3%
NORD-EST	2° 39.312	6.328	2° 454.045	23,3%
CENTRO	3° 35.051	2.068	4° 410.927	21,1%
SUD E ISOLE	4° 21.653	-11.330	3° 430.786	22,1%
ITALIA	32.984	--	1.946.479	-





IL TESSUTO IMPRENDITORIALE



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati InfoCamere/Stockview

Nel 2023 la **crescita delle imprese liguri ha subito una leggera battuta d'arresto**, con una variazione di -0,02% rispetto allo stock del 2022. La Liguria è l'unica regione del Nord-Ovest a riportare un risultato negativo. Il saldo tra iscrizioni e cessazioni è -32. Ad aver retto meno sono state soprattutto le imprese meno strutturate e quindi con meno risorse per affrontare la difficile congiuntura che si è innestata dalla pandemia in poi. Infatti, se il saldo delle società di capitali è di circa 1000 imprese, nel 2023 le società di persone registrano un saldo di -702 e le ditte individuali di -307. La migliore situazione si registra nella provincia di La Spezia con un tasso di crescita complessivo dell'0,82% grazie soprattutto alle imprese di capitale, mentre all'estremo opposto la situazione peggiore è quella di Savona con -0,32% .

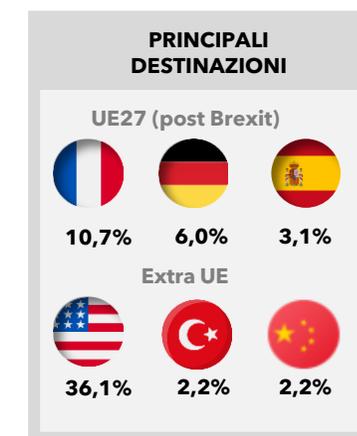
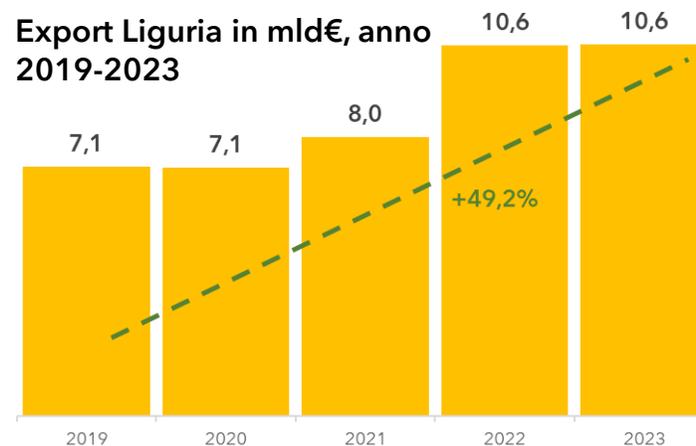
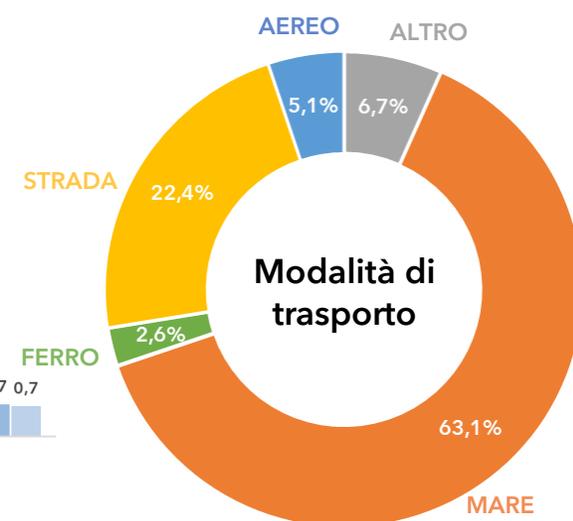
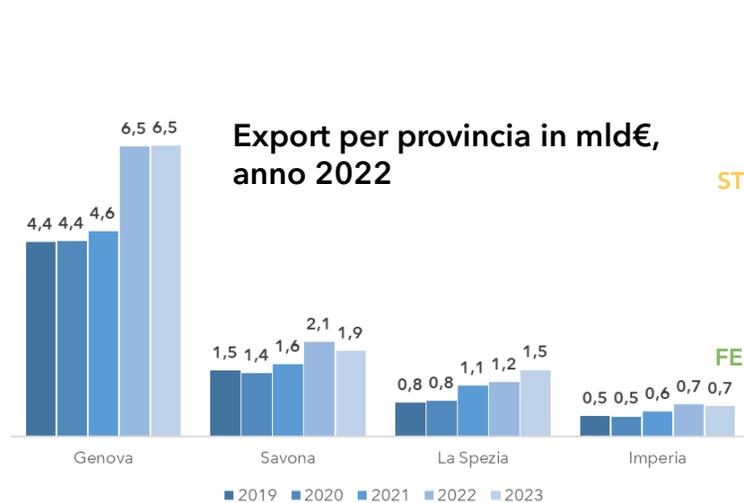
Gli addetti nelle micro-imprese rappresentano più della più della metà del totale ligure (52%), quelli nelle PMI sono il 36% mentre il rimanente 12% è riconducibile alle grandi imprese.

Il settore più rilevante è quello dei servizi con poco meno di 54 mila imprese di cui le imprese attive nei servizi di alloggio e ristorazione rappresentano circa un quarto. Seguono il commercio con circa 33 mila imprese e le costruzioni con 27 mila.

COMMERCIO ESTERO E VALORE DELL'EXPORT



L'export contribuisce al **PIL regionale per circa il 20%**. Nel 2023 sembra essersi fermata la crescita in valore registrata nel biennio 2021- 2022. **Il calo maggiore si registra nei confronti dei Paesi extra Ue** con 16,8 miliardi di euro scambiati (-10,1%). Nell'Ue27 pure si registra una riduzione, ma più contenuta, del -4,6%. Questo risultato è l'effetto della riduzione del valore delle importazioni (-13,9%). In termini di quantità si registra -2,6% delle tonnellate scambiate complessivamente nel Mondo, mentre nell'Ue27 il risultato è positivo con +5,3% delle tonnellate scambiate rispetto al 2022. A incidere sulle dinamiche del commercio estero ci sono diversi fattori: da un lato le minori esportazioni in termini quantitativi a causa della riduzione della domanda in alcuni Paesi, dall'altro l'abbassamento dei prezzi a seguito della frenata alla corsa verso l'alto dell'inflazione, che ha portato a una riduzione del costo medio della singola tonnellata di circa 100 euro. Ad esempio a parità di quantitativi importati (circa 14,2 milioni di tonnellate) il valore di tali scambi si è ridotto tra i 2022 e il 2023 per effetto dell'abbassamento dei prezzi.



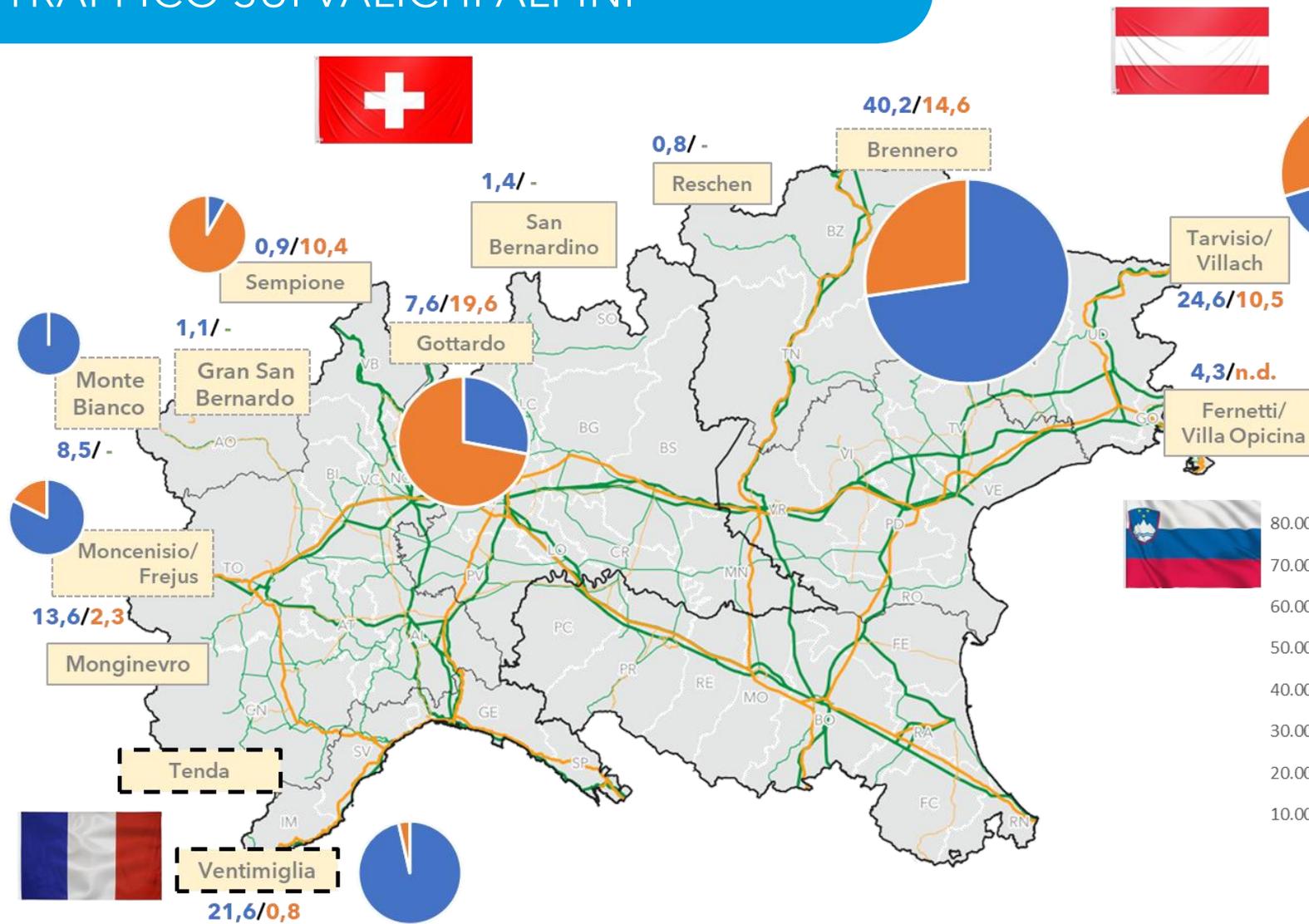
Incidenza export su PIL, anno 2022

Regione	Incidenza (%)
Nord - Ovest	36,0%
Nord-Est	44,1%
Centro	28,1%
Sud e Isole	15,4%
Italia	31,6%

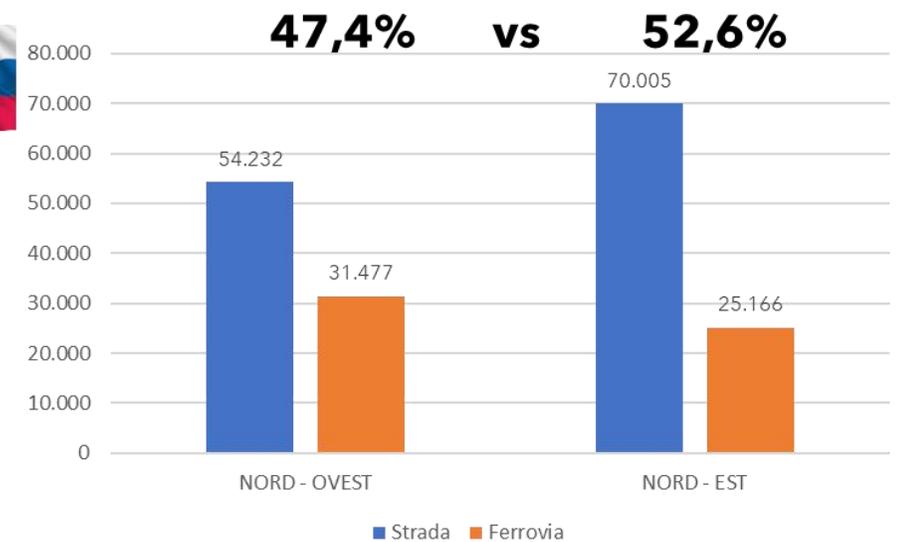
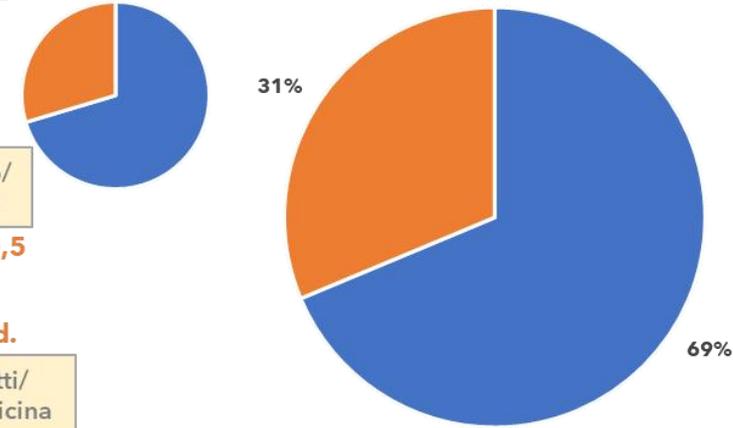
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, 2023 (dati provvisori)



IL TRAFFICO SUI VALICHI ALPINI



OLTRE 180 MILIONI DI TONNELLATE DI MERCE



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Rapport Annual 2022» relativo ai traffici alpini realizzato da Commissione UE e Ufficio Federale Svizzero dei Trasporti.



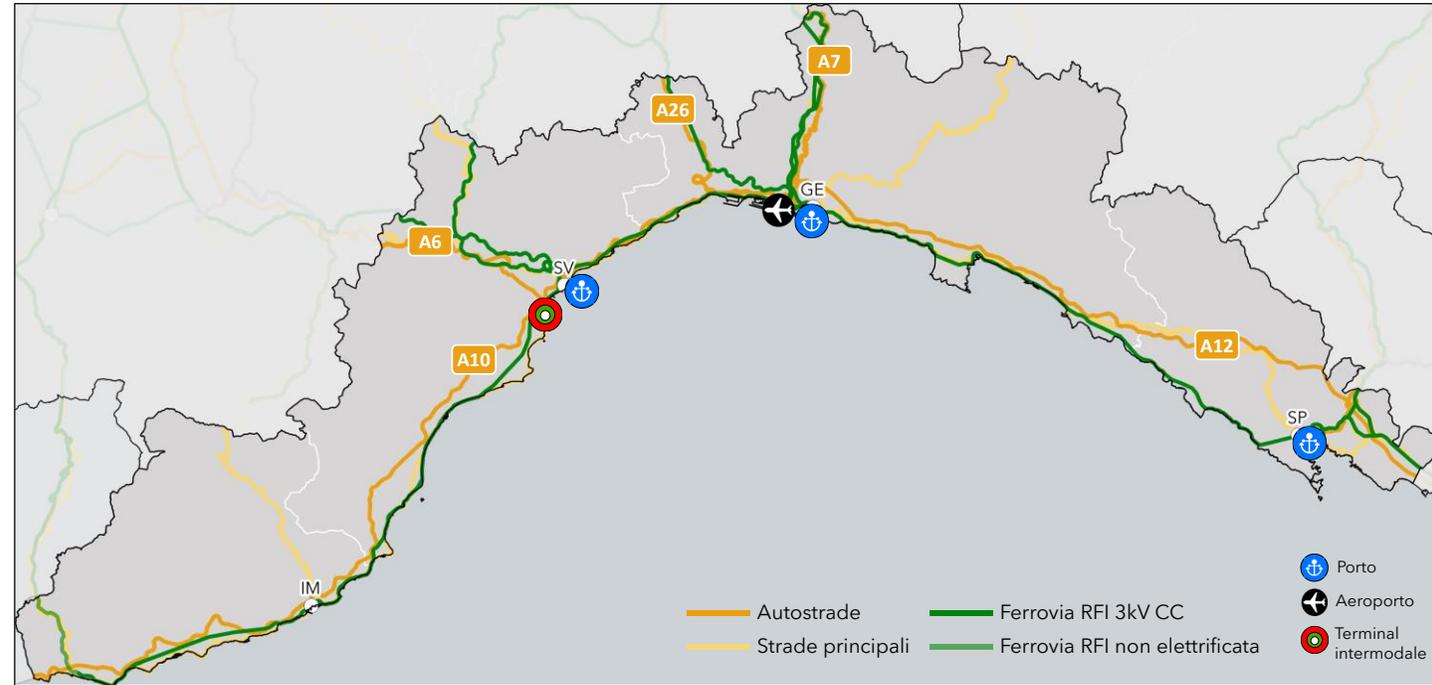
IL SISTEMA DEI TRASPORTI LIGURE

L'ossatura infrastrutturale ligure è formata da:

- **3.954 km di rete stradale**, di cui il 10% composto da autostrade e il 17% da strade di rilevanza nazionale in gestione Anas;
- **488 km di linee ferroviarie in esercizio**, gestite da RFI, di cui 306 km classificati come linee fondamentali il 97% elettrificata (a 3kV CC) e il 68% a doppio binario.

In quanto regione di transito, la rete stradale ligure è interessata da un intenso traffico veicolare originato dalle attività portuali e dalla mobilità di confine verso la Francia.

Nel 2022 le tratte autostradali **A7 tra Serravalle e Genova** e **A10 tra Savona e Genova** sono state le più trafficate del Nord-Ovest con oltre 110mila veicoli medi giornalieri, di cui un quinto formato da mezzi pesanti. Nello stesso anno sull'intera rete autostradale si sono verificati 7.863 incidenti di cui 55 mortali. La provincia con il maggior numero di incidenti è stata Genova con 4.850.





IL SISTEMA DEI TRASPORTI LIGURE

Tra le infrastrutture di nodo, le principali sono:

- l'**aeroporto di Genova** inserito nel Core Network europeo. Nel 2023 lo scalo ha movimentato poco meno di 1,2 milioni di passeggeri, in crescita del 4,6% rispetto all'anno precedente, grazie soprattutto ai passeggeri internazionali provenienti dall'area extra Ue (+7,8%).
- i **porti di Genova** (2° in Italia nel 2022 per numero di TEU, oltre 2,5 milioni; 2° per numero tonnellate complessive, oltre 49,8 milioni; oltre 3,2 milioni di passeggeri), e **Savona-Vado** (15,5 milioni di tonnellate movimentate nel 2022 e 223 mila TEU) gestiti dalla AdSP del Mar Ligure Occidentale; il porto di **La Spezia** (3° in Italia nel 2022 con circa 1,2 milioni di TEU) gestito dalla AdSP del Mar Ligure Orientale insieme al porto toscano di Marina di Carrara. Nel 2023 il traffico commerciale in tutti e tre i porti ha subito una frenata a causa del rallentamento dei traffici globali mondiali e della riduzione dei consumi.



- Il **terminal intermodale: Interporto di Vado I.O. (VIO)**, situato alle spalle del porto di Vado Ligure, attualmente controllato dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale e da Autostrada dei Fiori, inserito nel Core Network europeo (Corridoio Reno-Alpi);
- Il **terminal di Santo Stefano di Magra**, nel retroporto spezzino, di potenziale interesse per il corridoio Scandinavo - Mediterraneo.



LA RETE TEN-T IN ITALIA

La costituzione e lo sviluppo di una Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T) rappresenta uno degli elementi unificanti dell'Unione Europea, poiché è in grado di contribuire concretamente allo sviluppo del mercato interno, collegando tra loro le Regioni europee e l'Europa con il Resto del Mondo.

Già a seguito dei negoziati sulla Brexit, il Consiglio e il Parlamento europeo hanno convenuto di anticipare la revisione degli orientamenti TEN-T al 2021 (anziché al 2023). La principale novità consiste nell'**introduzione di un livello di rete intermedio** (che si aggiunge al Core e al Comprehensive, da adeguare rispettivamente entro il 2030 e il 2050) denominato «**Extended Core**», con orizzonte temporale il 2040, che comprende alcune sezioni prioritarie della rete Comprehensive e include i tracciati dei Corridoi Ferroviari Merci, allineandoli ai nuovi Corridoi Europei di Trasporto.

Gli impatti sui mercati globali dell'attuale **nuovo panorama geopolitico** hanno poi ulteriormente evidenziato l'esigenza di emendare la proposta nel mese di luglio 2022, la cui adozione sarà definita entro il 2024: standardizzazione dello scartamento ferroviario per migliorare l'interoperabilità sia all'interno del territorio dell'Ue che all'esterno; rimodulazione dei tracciati; introduzione di un nuovo corridoio «Balcani Occidentali-Est Mediterraneo», nonché la conversione delle Autostrade del Mare in un concetto di Spazio Marittimo Europeo con vincoli meno stringenti sui porti. Pertanto, **i Corridoi Europei che interessano il nostro Paese diventano cinque.**





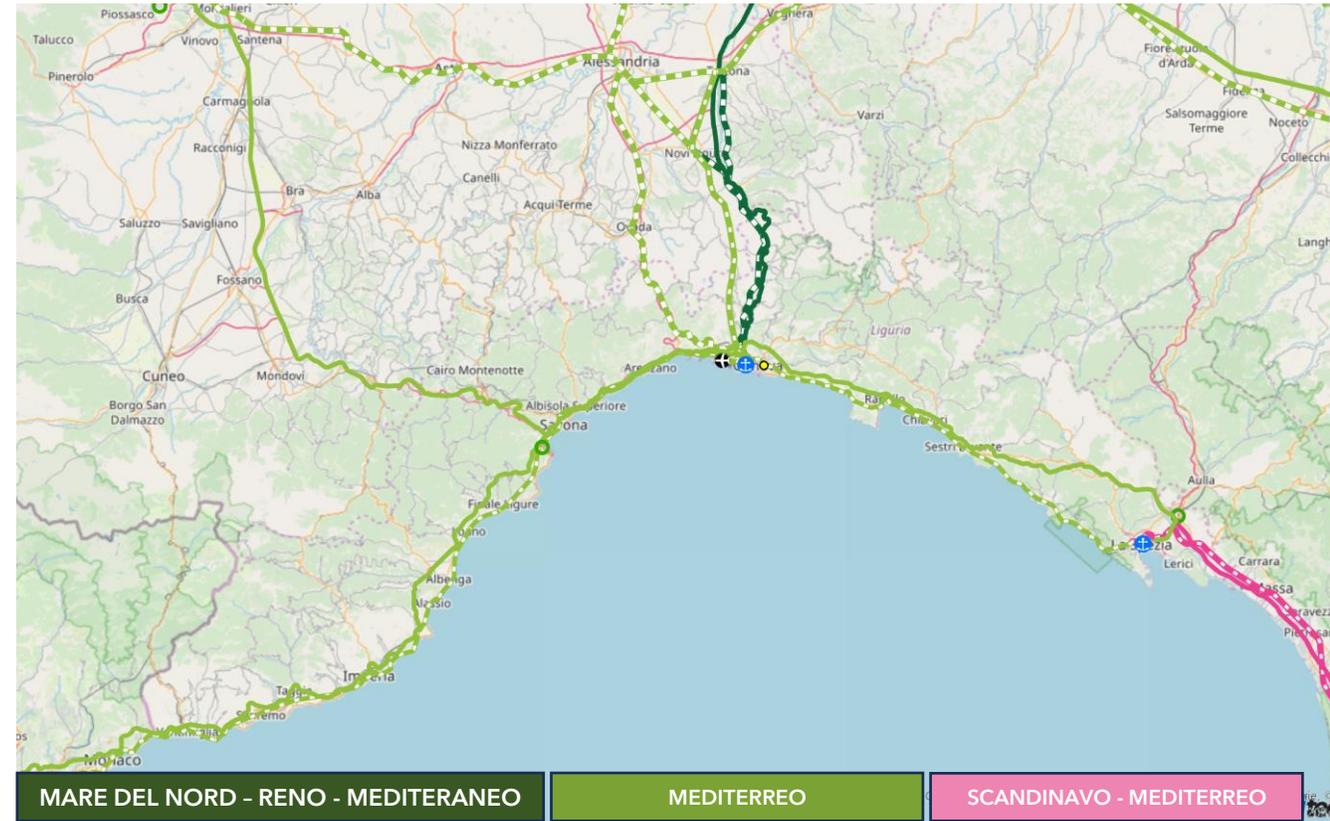
LA RETE TEN-T IN LIGURIA

Dei corridoi europei che attraversano l'Italia, tre interessano la Liguria, in direzione nord-sud e, trasversalmente, est-ovest:

- ❑ Corridoio Mare del Nord - Reno - Mediterraneo
- ❑ Corridoio Scandinavo - Mediterraneo
- ❑ Corridoio Mediterraneo

La revisione interessa in Liguria:

- l'inserimento nella rete globale della tratta transfrontaliera ferroviaria Fossano - Cuneo - Ventimiglia
- l'inserimento del terminal intermodale La Spezia - Santo Stefano di Magra nella rete centrale
- il porto di Genova diventa uno dei capisaldi del nuovo corridoio Mare del Nord - Reno - Mediterraneo, nato dall'accorpamento tra i corridoi Reno Alpi e Mare del Nord - Mediterraneo



Le performance territoriali





PREMESSA

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 per **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, ferroviario, portuale, aeroportuale, logistico)
- **2 categorie trasversali** (energia, digitale)

A completamento delle analisi, è 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 (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 qualitativi, legati alla loro **fruibilità ed efficienza in relazione al contesto socio-economico e orografico** in cui ricadono. Questi fattori hanno ripercussioni più o meno importanti 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**.



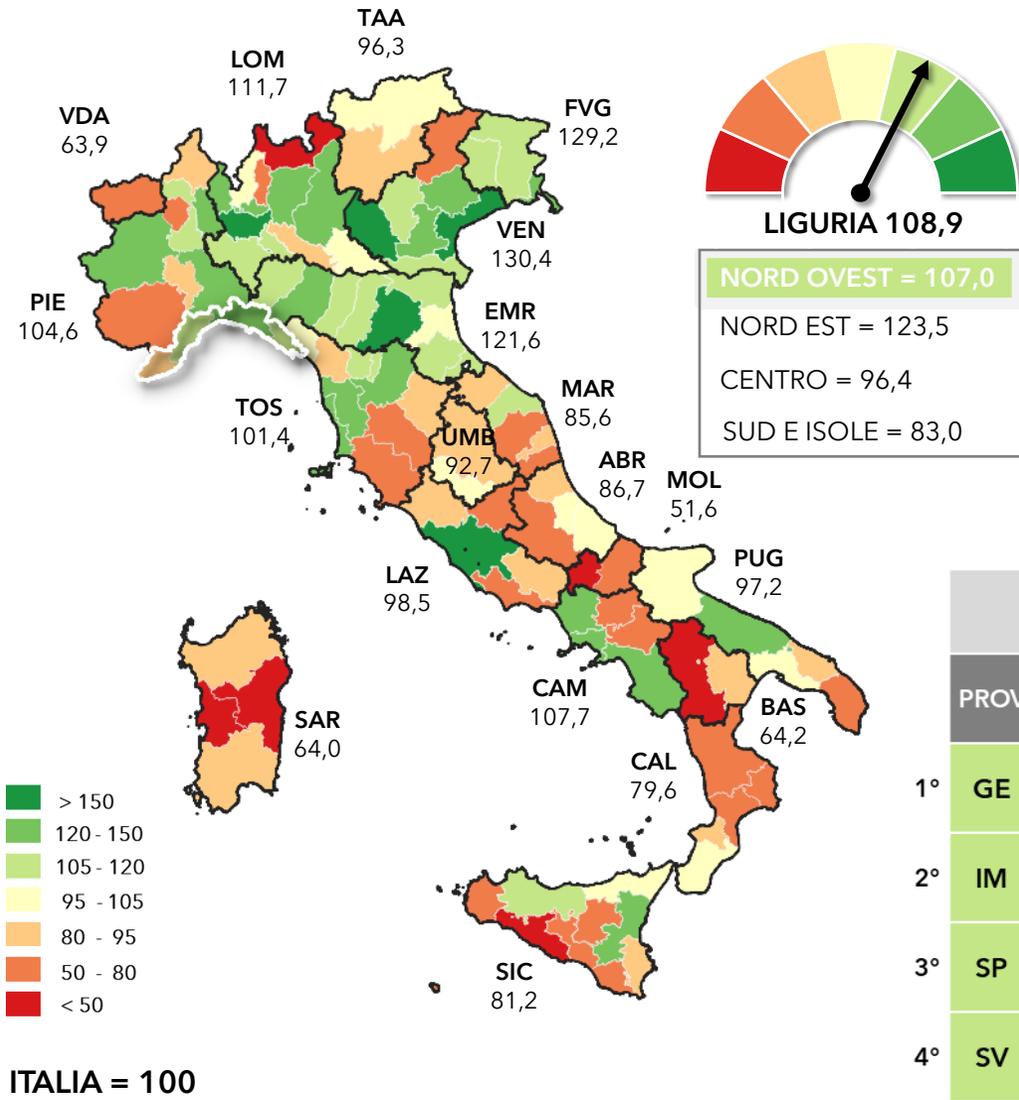
Per una corretta interpretazione dei **KPI riferiti alle infrastrutture di trasporto e logistica**, è bene precisare che:

- 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 rispetto alle province limitrofe, secondo due criteri:
 - 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).

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



KPI TERRITORIALI - Infrastrutture



Il **KPI INFRASTRUTTURE** misura l'effetto positivo che le infrastrutture di trasporto e logistica esercitano sul territorio, in quanto contribuiscono alla creazione del valore aggiunto delle imprese e alla crescita sociale ed economica complessiva. La Liguria è inserita in un contesto territoriale con un'elevata concentrazione di infrastrutture di respiro internazionale (ad es. l'aeroporto di Malpensa, l'interporto di Novara) a cui contribuisce con i suoi porti. Grazie a questo, tutte le regioni della ripartizione raggiungono un valore dell'indicatore superiore alla media nazionale ad eccezione della Valle d'Aosta. L'indicatore complessivo (108,9) posiziona la **Liguria al 5° posto tra le regioni italiane**, dietro Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia ed Emilia-Romagna.

	🛣️			🚊			🚢			✈️			🚛			SINTESI		
	PROV	KPI	# Italia	PROV	KPI	# Italia												
1°	GE	116,9	22°	GE	134,2	11°	GE	365,8	2°	GE	112,8	34°	SV	124,5	35°	GE	129,9	15°
2°	IM	111,4	34°	SP	113,0	34°	SP	320,2	5°	SP	56,5	74°	SP	77,1	57°	SP	110,9	40°
3°	SP	110,0	38°	IM	101,6	55°	SV	290,9	7°	SV	47,5	87°	GE	72,2	59°	SV	109,6	42°
4°	SV	107,0	42°	SV	99,0	58°	IM	93,7	41°	IM	22,3	100°	IM	50,1	75°	IM	85,1	73°



KPI TERRITORIALI - Infrastrutture

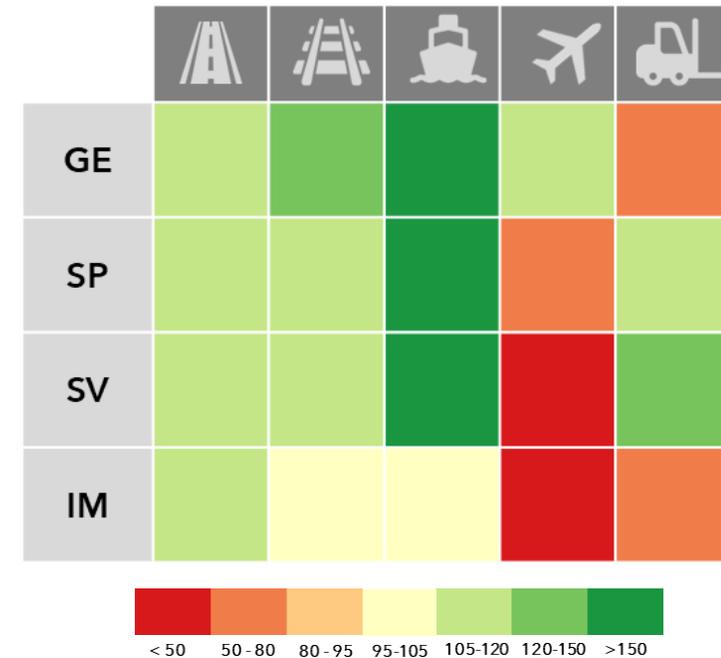
Le province di Genova, La Spezia e Savona hanno il loro **punto di forza nei porti commerciali** che permettono al territorio grandi performance sia in termini di contesto (vicinanza ai caselli autostradali) che di dotazione, di funzionalità (volumi di traffico merci, numero di passeggeri) e, infine, di strategia (investimenti dal PNRR come il Cold Ironing). Per la sua posizione più defilata la provincia di Imperia non riesce a beneficiare appieno di questa rete, se non del porto di Savona.

Tutte le province hanno un discreto livello di accessibilità stradale superiore alla media nazionale, grazie soprattutto alla dotazione (estensione della rete), tuttavia, questo effetto positivo è mitigato da un lato dall'orografia, dall'altro da un elevato tasso di motorizzazione e una bassa percentuale di autostrade rispetto al totale delle strade.

Rispetto alle regioni confinanti la Liguria non ha ancora una **rete ferroviaria AC/AV**. Genova, in quanto nodo regionale, ha una dotazione ferroviaria migliore e anche volumi di traffico più elevati delle altre province, ma la presenza di aree montane e forti pendenze incide sulla funzionalità della rete. In termini di investimenti, tutti i progetti in corso sono compresi tra le opere strategiche del Governo.

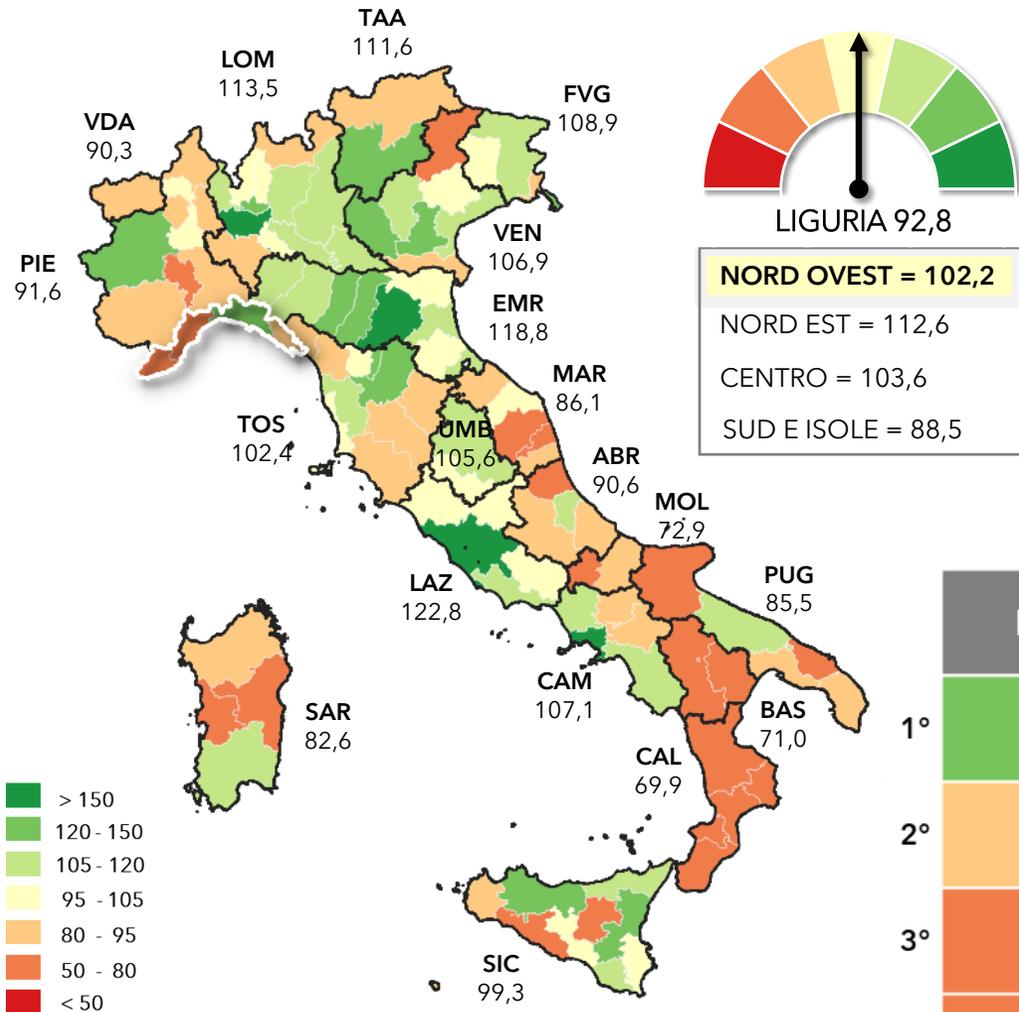
Il **trasporto aereo** contribuisce alle performance territoriali solo della provincia di Genova, tuttavia sia per la dotazione che per funzionalità risulta sottodimensionato rispetto alle potenzialità del territorio.

Le province di La Spezia e Savona hanno una discreta **dotazione di nodi logistici**, che garantisce una certa funzionalità, soprattutto in ottica di maggiore sostenibilità del trasporto merci di origine portuale. Genova e Imperia non riescono a essere competitive in questo segmento dell'economia. Genova, in particolare, soffre la mancanza di adeguate infrastrutture retroportuali.





KPI TERRITORIALI - Digitale



Il **KPI DIGITALE** misura la propensione dei territori verso la diffusione e l'utilizzo delle tecnologie digitali, anche in termini di infrastrutture e di offerta di servizi per famiglie e imprese.

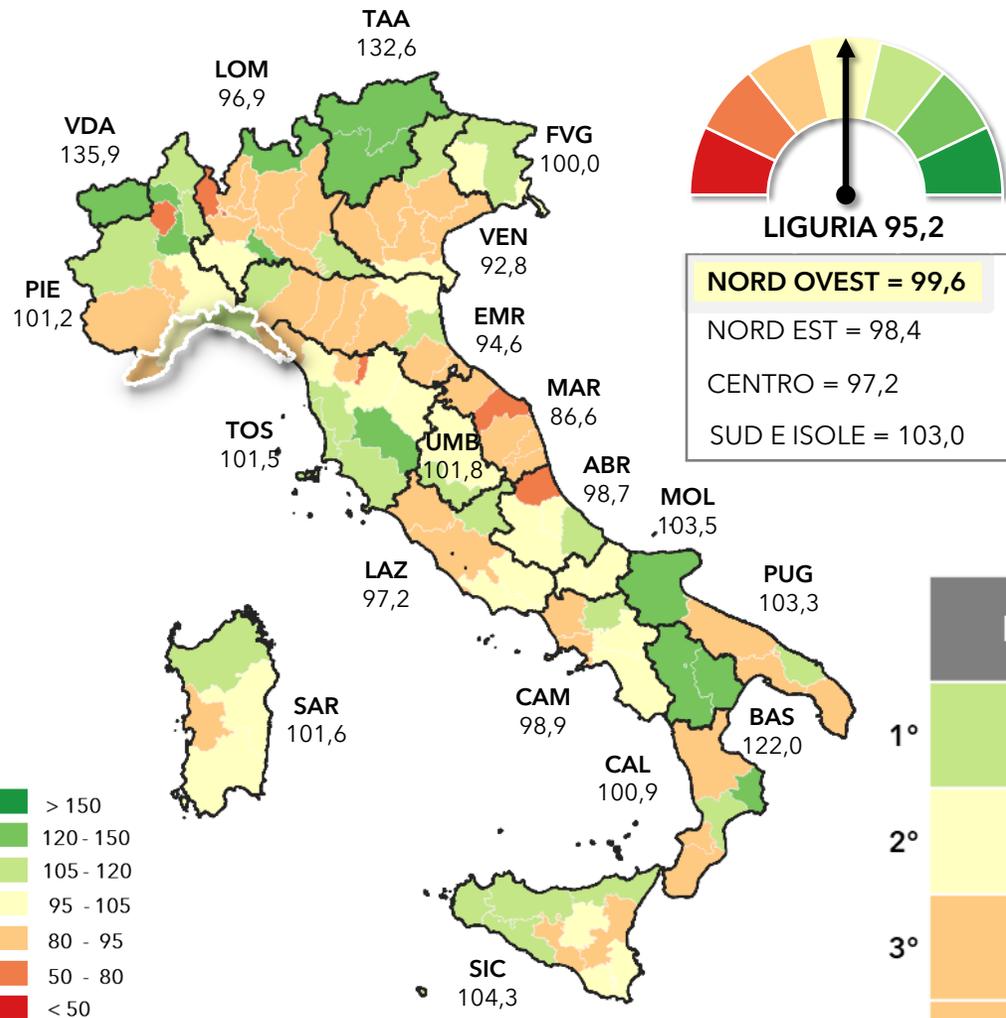
Con un indicatore pari 92,8 la Liguria è la seconda regione del Nord-Ovest, dopo la Lombardia, per performance nel digitale. Tuttavia, si posiziona 11° nel confronto nazionale. **Genova è la prima provincia della regione** e si posiziona al 7° posto nella classifica nazionale. A favore di questo risultato sono la maturità digitale del comune capoluogo, ossia il possesso di competenze digitali nelle imprese e nella Pubblica Amministrazione, la diffusione della banda larga e la velocità di internet.

L'anzianità della popolazione e la bassa copertura nelle aree rurali sono fattori che possono rallentare la diffusione di servizi digitali innovativi. Tuttavia, il **livello di istruzione nel digitale** è superiore alla media nazionale in tutte le province e si tratta di un dato favorevole in ottica previsionale, a condizione che si dia seguito a tutti gli investimenti previsti nella strategia nazionale e regionale, in particolare quelli che prevedono l'utilizzo di fondi PNRR.

	PROV	KPI DIGITALE	# Italia
1°	GE	138,1	7°
2°	SP	88,3	71°
3°	IM	72,4	91°
4°	SV	72,2	92°



KPI TERRITORIALI - Energia



Il KPI Energia è una misura di quanto i territori utilizzano efficientemente l'energia disponibile in relazione soprattutto alle fonti energetiche rinnovabili.

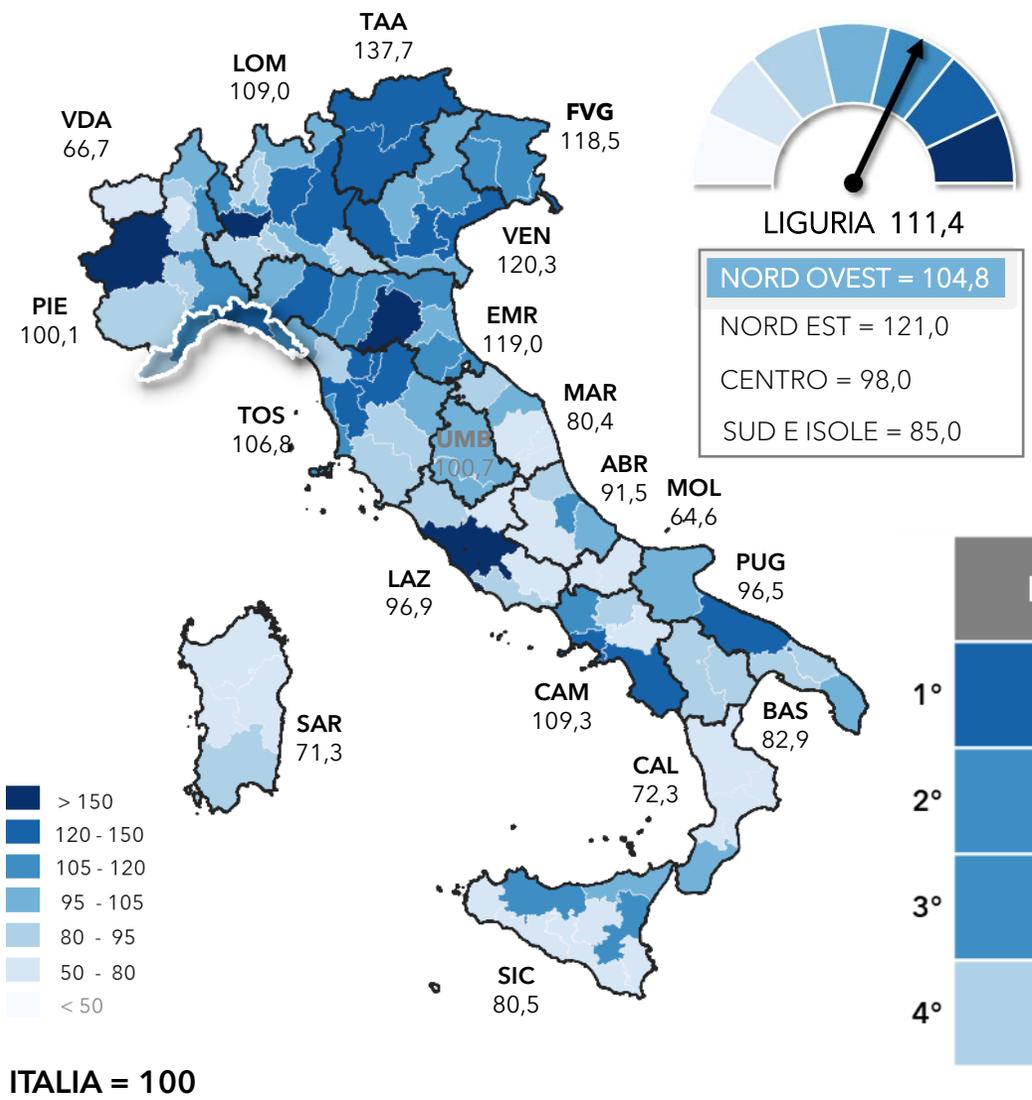
La Liguria ha un'alta superficie boschiva (65%) che costituisce un enorme polmone fissatore di CO₂ ma anche un vasto potenziale energetico rinnovabile e sostenibile. Dal punto di vista ambientale riveste una grande importanza il consumo energetico delle attività portuali. Nel 2020 solo il 7,9% dell'energia consumata era coperta da fonti rinnovabili, rispetto all'obiettivo del 14,1% fissato dalla programmazione regionale. Mentre nel 2022 la Liguria risulta penultima tra le regioni per potenza installata per il fotovoltaico (146 MW).

	PROV	KPI ENERGIA	# Italia
1°	GE	105,3	33°
2°	SV	96,1	56°
3°	IM	93,5	64°
4°	SP	85,9	86°

Il contesto, e in particolare la disponibilità di fonti rinnovabili potenzialmente utilizzabili, è un fattore positivo che accomuna tutte le province della Liguria. Così come la dotazione è, invece, una variabile che incide in modo negativo sul livello dell'indicatore. Nel dettaglio Genova e Imperia hanno una migliore performance in termini di investimenti, mentre Savona ha un miglior rapporto tra produzione di energia e imprese attive.



KPI TERRITORIALI - Classifica GREEN&SMART



La **classifica Green&Smart** è la sintesi delle variabili riconducibili alla sfera della **sostenibilità ambientale e della digitalizzazione** utilizzate per il calcolo degli indicatori illustrati in precedenza. Lo scopo è dare una misura di quanto le province siano orientate verso la transizione green e digitale.

Nella classifica Green&Smart la **Liguria si posiziona al 5° posto** tra le regioni ed è la prima del Nord-Ovest. A precederla ci sono le regioni del Nord-Est. **Tre province su quattro si posizionano al di sopra della media nazionale**; Genova con 147,6 è 5° tra le province italiane.

	PROV	KPI G&S	# Italia
1°	GE	147,6	5°
2°	SP	110,3	34°
3°	SV	105,6	40°
4°	IM	82,1	77°

Contribuiscono a questo risultato la dotazione tecnologica dei porti e i processi di dematerializzazione delle procedure doganali, la dotazione ferroviaria e le basse emissioni di CO₂ derivanti dal settore energetico.

Aspetti su cui bisogna lavorare, riguardano, invece, la dotazione logistica, la copertura digitale che ha livelli discreti solo nella provincia di Genova e l'adeguamento tecnologico delle strade e dell'aeroporto.

Fabbisogni infrastrutturali delle imprese liguri





L'**indagine nazionale sui fabbisogni infrastrutturali e logistici delle imprese** è stata condotta su un **campione di 12.000 imprese** localizzate su tutto il territorio nazionale, di cui **367 in Liguria**. L'indagine si inserisce tra gli studi previsti nell'attività centralizzata del **Programma Infrastrutture del Fondo di Perequazione 2021 - 2022** e ha lo scopo di indagare la percezione e i fabbisogni delle imprese in tema di infrastrutture di trasporto e la propensione verso gli investimenti nel digitale e nella sostenibilità.

Nel 2021 nell'ambito della prima annualità del Programma era stata avviata **una prima edizione dell'indagine** sui fabbisogni delle **imprese della manifattura e del trasporto e logistica**. I risultati sono stati presentati durante i tavoli di confronto territoriale con associazioni e imprese delle varie regioni. Dai tavoli è emersa l'esigenza di allargare il campo di indagine includendo altri settori rilevanti per le economie locali e che hanno maggiormente risentito degli effetti del covid e dell'instabilità economica internazionale. Per questo motivo la nuova indagine include complessivamente sei settori:

- ✓ Manifattura
- ✓ Trasporto e logistica
- ✓ Agricoltura
- ✓ Costruzioni
- ✓ Commercio
- ✓ Turismo



PREMESSA

I **temi affrontati nel questionario** sono:

1. Caratteristiche dell'impresa;
2. Qualità e accessibilità delle infrastrutture di trasporto e digitali;
3. Priorità infrastrutturali;
4. Utilizzo delle misure del PNRR;
5. Digitalizzazione e innovazione;
6. Sostenibilità.

Il campione selezionato è statisticamente rappresentativo delle imprese italiane, stratificate per regione di residenza, classe dimensionale e settore, in grado di garantire la **significatività regionale nel contesto nazionale**.

Il capitolo è un focus sui principali risultati della partecipazione delle imprese localizzate in Liguria.



STRUTTURA DELL'INDAGINE NAZIONALE

TEMI DELL'INDAGINE



Caratteristiche delle imprese



Qualità e accessibilità delle infrastrutture



Priorità infrastrutturali



Utilizzo delle misure del PNRR

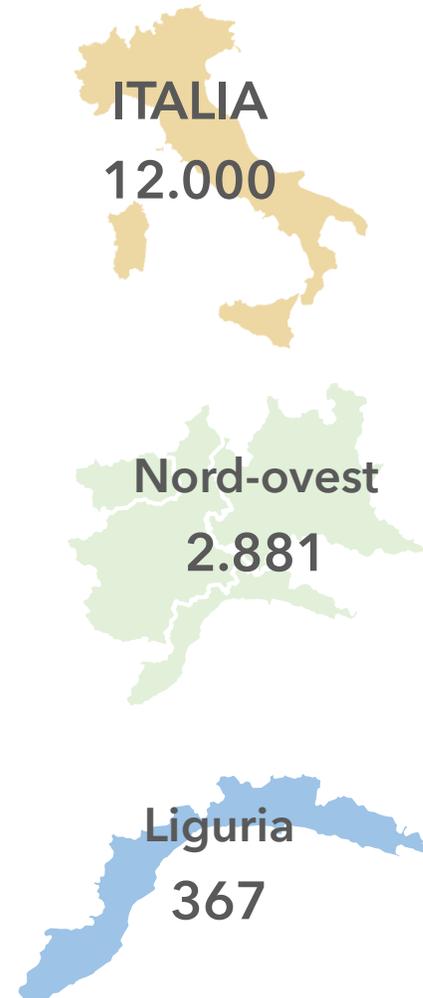


Digitalizzazione e innovazione



Sostenibilità

CAMPIONE IMPRESE

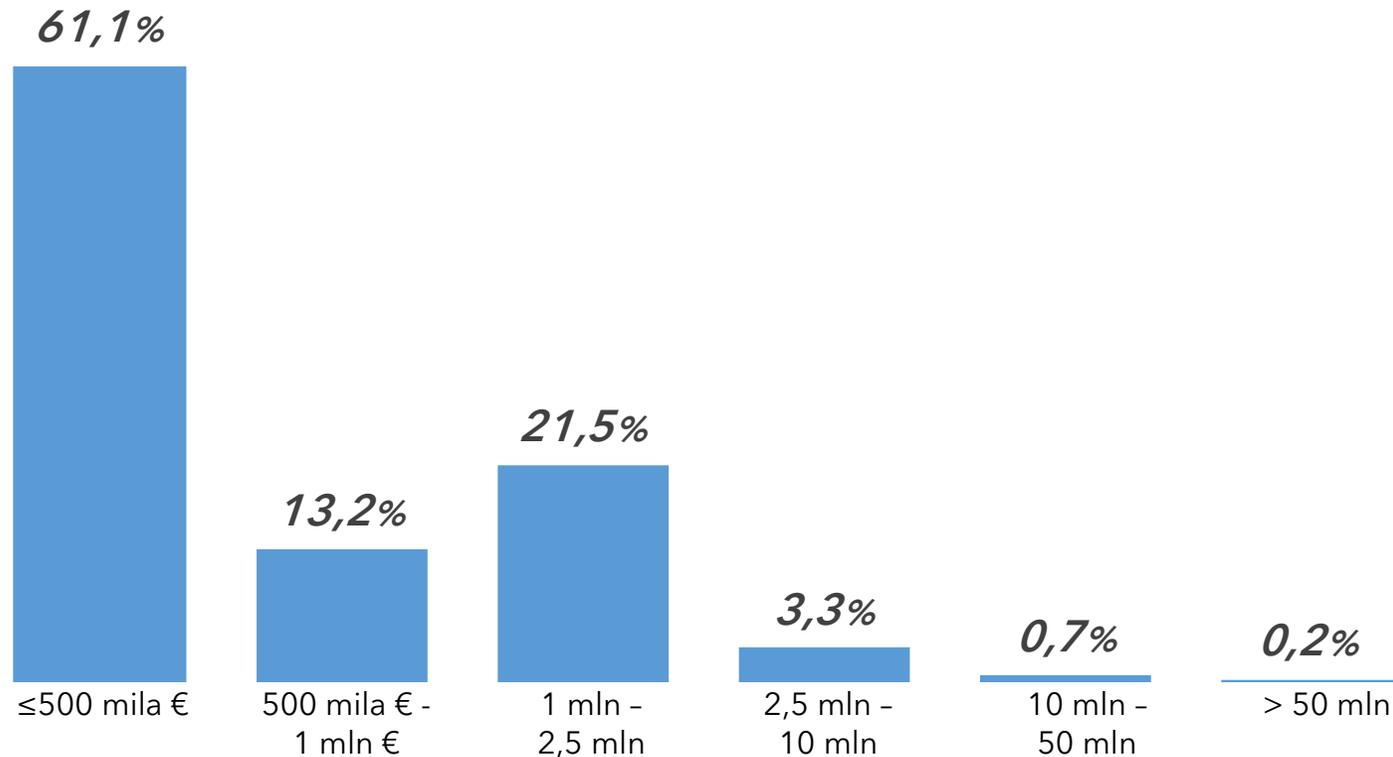


SETTORI

Manifattura	
Trasporto e Logistica	
Agricoltura	
Costruzioni	
Commercio	
Turismo	



A quanto ammontava il **FATTURATO** della sua impresa nel 2022?



Base campione: 367 imprese. I dati sono riportati all'universo.

Il **95%** del campione è composto da **micro imprese fino a 9 addetti**. L'incidenza è più elevata nel settore dell'agricoltura.

Il fatturato è prodotto prevalentemente da vendite sui **mercati nazionali**. Il **30,2%** dichiara anche una quota dovuta all'**EXPORT**.

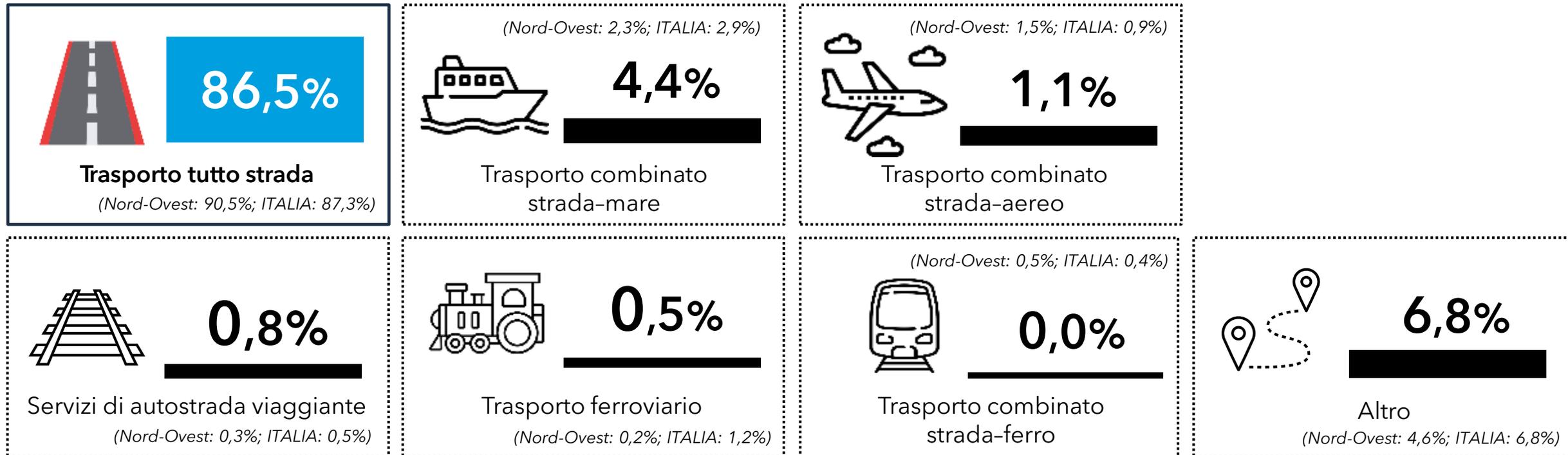
La Liguria è una regione con un forte tasso di apertura all'estero. Il **55%** del campione ha rapporti con **CLIENTI/FORNITORI ESTERI**. Circa il doppio della media nazionale

Per l'**85%** delle imprese turistiche il primo paese di provenienza dei clienti è l'**ITALIA**. Seguono la **FRANCIA**, la **GERMANIA** e l'**AUSTRIA**.



Quali sono le **MODALITÀ DI TRASPORTO** che utilizza maggiormente?

L'**86,5%** delle imprese della Liguria utilizza il **trasporto tutto strada** per l'approvvigionamento e la distribuzione dei prodotti. Il trasporto **combinato strada - mare**, con il 4,4%, ha un'incidenza, tra le scelte delle imprese, superiore alla media sia del Nord-Ovest (2,3%) che italiana (2,9%). Terzo è il trasporto **combinato strada - aereo** con l'1,1%. Le altre modalità hanno tutte percentuali residuali inferiori all'1%.

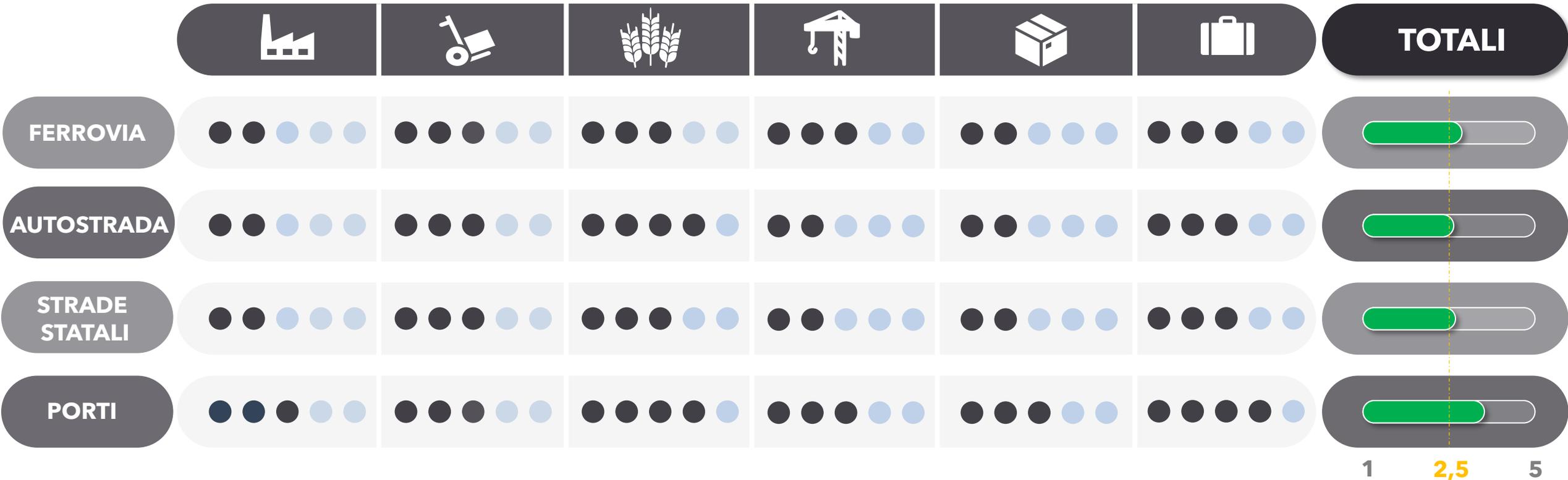


Base campione: 300 imprese. Non sono comprese le imprese del Turismo I dati sono riportati all'universo.



FOCUS LIGURIA

Come valuta la **QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE** del suo territorio di riferimento?

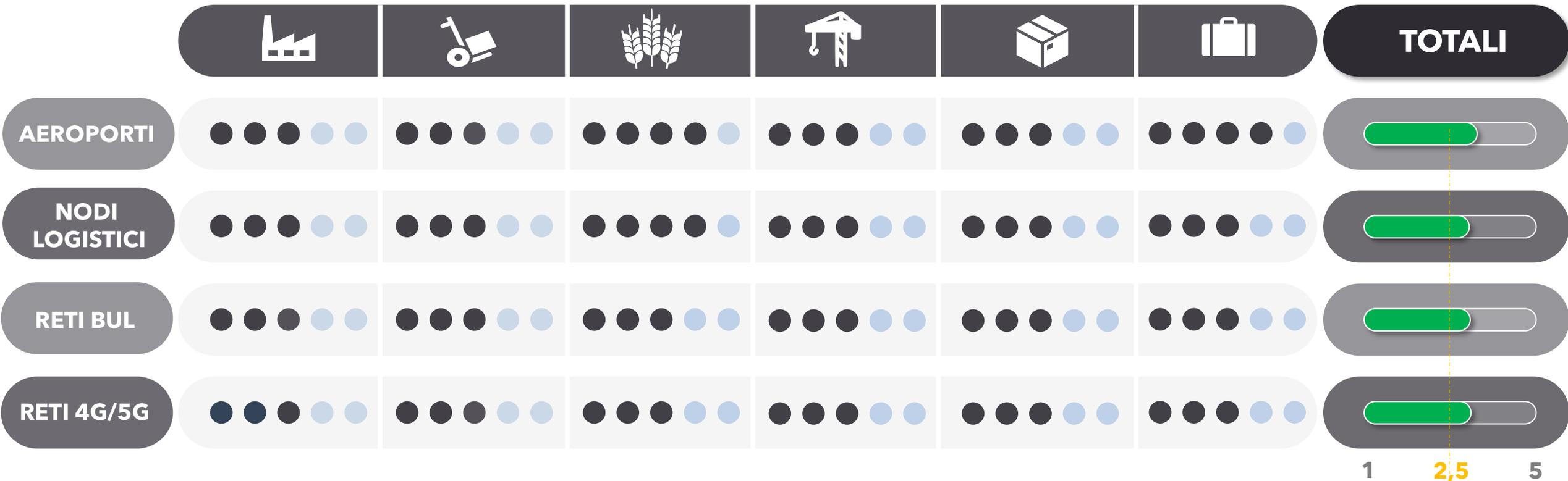


Base campione. 367 imprese. La valutazione della qualità è in un intervallo pari a: 1 = scadente, 2 = mediocre, 3 = sufficiente, 4 = buona, 5 = ottima



FOCUS LIGURIA

Come valuta la **QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE** del suo territorio di riferimento?



La valutazione complessiva delle infrastrutture di trasporto e digitale della Liguria supera di poco la sufficienza. I porti e l'aeroporto raccolgono una valutazione più alta soprattutto da parte delle imprese del turismo. La rete stradale ottiene il giudizio migliore tra le imprese dell'agricoltura. Tra le infrastrutture digitali, le reti per il 4G/5G riportano in generale una valutazione migliore della BUL.

Base campione. 367 imprese. La valutazione della qualità è in un intervallo pari a: 1 = scadente, 2 = mediocre, 3 = sufficiente, 4 = buona, 5 = ottima



Come valuta la **QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE** del suo territorio di riferimento?

Il **Net Score Sentiment (NSS)** è un indicatore che può essere utilizzato per valutare la percezione della qualità delle infrastrutture di trasporto e digitali da parte dell'utenza. Il suo valore viene calcolato come differenza tra le valutazioni positive e le valutazioni negative divise per il totale. Nel caso dell'indagine sui fabbisogni delle imprese il NSS deriva dalla differenza tra i giudizi buona/ottima e scadente/mediocre.

Elaborazione Uniontrasporti

	 Scadente/Mediocre			 Buona/ottima			NET SCORE SENTIMENT		
	ITALIA	NORD - OVEST	LIGURIA	ITALIA	NORD-OVEST	LIGURIA	ITALIA	NORD-OVEST	LIGURIA
Ferrovia	36,8%	28,5%	35,9%	32,6%	36,4%	36,9%	-4,2	7,9	1,0
Autostrada	25,4%	21,1%	47,6%	45,4%	50,9%	22,8%	20,0	29,7	-24,7 
Strade statali	33,1%	28,7%	43,6%	34,7%	41,0%	27,6%	1,6	12,3	-16,0
Porti	28,4%	23,5%	14,1%	37,6%	41,8%	58,5%	9,2	18,2	44,3 
Aeroporto	23,6%	14,2%	27,9%	54,2%	60,2%	44,2%	30,6	46,0	16,3
Nodi logistici	17,0%	16,1%	19,1%	39,9%	46,6%	29,4%	22,9	30,6	10,3
Reti BUL fisse	20,7%	24,0%	28,1%	49,3%	46,8%	39,9%	28,6	22,8	11,7
Reti 4G/5G	18,7%	20,8%	26,7%	56,9%	52,7%	41,4%	38,2	32,0	14,8



Tra le priorità infrastrutturali della sua regione quali sono le **PIÙ URGENTI?**

Alle imprese intervistate è stato sottoposto l'elenco degli interventi indicati come **priorità 1** nell'edizione precedente Libro bianco ed è stato chiesto loro di dare un **ordine di urgenza** a ciascuna opera. In questo modo è stato possibile fare una sorta di ordine che può essere un punto da cui partire per impostare l'azione strategica del sistema camerale. L'analisi delle risposte riportata di seguito mette a confronto i risultati complessivi dell'intero campione ligure e quelli riferibili a un campione ristretto di imprese con oltre 50 addetti.

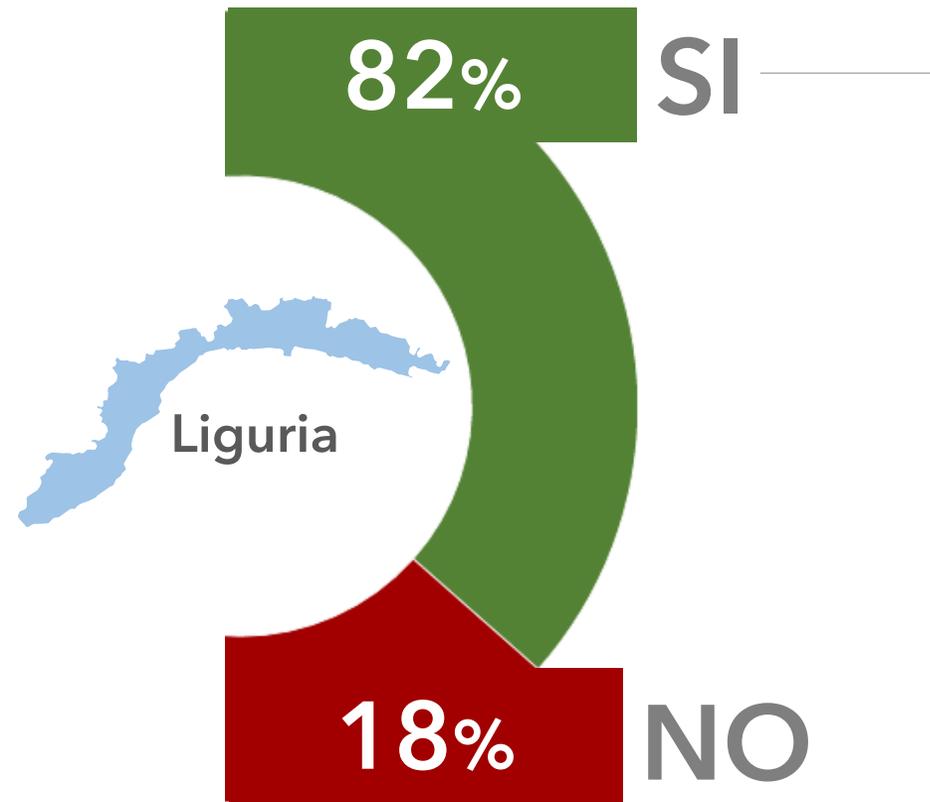
TOTALE IMPRESE		%	MEDIO-GRANDI IMPRESE (>50 addetti)		%
	Completamento della linea ferroviaria Pontremolese	61,6%		Completamento del raddoppio Genova - Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure	73,8%
	Potenziamento delle linee merci Savona-Torino e Savona - Alessandria	61,3%		Nuova diga foranea del porto di Genova	71,1%
	Nuova diga foranea del porto di Genova	61,3%		Potenziamento delle linee merci Savona-Torino e Savona - Alessandria	65,7%
	Completamento del raddoppio Genova - Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure	58,2%		Completamento della linea ferroviaria Pontremolese	51,6%
	Gronda di Genova	57,8%		Realizzazione della bretella Carcare-Predosa	50,2%
	Realizzazione della bretella Carcare-Predosa	56,7%		Gronda di Genova	26,0%

Base campione. 367 imprese. Le imprese con più di 50 addetti sono 66



FOCUS LIGURIA

Conosce il **PNRR**?



70,3% Non nel dettaglio

11,7% Lo conosco bene

24,0% ha partecipato ad almeno un bando

76,0% non ha mai partecipato a un bando



Base campione: 367 imprese. I dati sono riportati all'universo.



Qual investimenti ha realizzato nel **DIGITALE E NELLA SOSTENIBILITÀ**?

DIGITALE

REALIZZATI IN LIGURIA negli ultimi 3 anni 

	Italia	Nord-Ovest	LIGURIA
1° Software gestionali	24,9%	27,0%	29,8%
2° Big Data e Analytics	8,4%	9,7%	23,7%
3° Connettività in fibra ottica	13,3%	12,0%	15,0%

Il **46,8%** delle imprese liguri non ha fatto investimenti nel **digitale** negli ultimi tre anni, principalmente perché la sua attività non richiede elevati livelli di digitalizzazione. Tra gli investimenti in programma nei prossimi tre anni ci sono le **tecnologie per il marketing digitale** e per i servizi ai turisti. Il 69% non ha in programma investimenti. Il 30% delle imprese si aspetta di beneficiare di una **diversificazione dell'attività** e il 29,8% di **minore burocrazia**.

SOSTENIBILITÀ

REALIZZATI IN LIGURIA negli ultimi 3 anni 

	Italia	Nord-Ovest	LIGURIA
1° Mezzi a basso impatto ambientale	20,6%	21,5%	25,0%
2° Materiali più sostenibili	12,2%	18,0%	14,2%
3° Impianti per energie rinnovabili	22,2%	10,4%	12,6%

Il **48%** delle imprese della Liguria non ha investito nella **sostenibilità ambientale** negli ultimi 3 anni principalmente perché la sua attività non richiede questo tipo di interventi (38%) e in seconda battuta perché non se ne vedono i vantaggi (34,6%). Il 22,1% delle imprese che investirà lo farà nelle energie rinnovabili, il 18,6% in materiali sostenibili e il 17,7% in mezzi a basso impatto ambientale. Si tratta di uno scenario in continuazione con quanto osservato nei tre anni precedenti. Il **46,8% non farà investimenti**.

Base campione: 367 imprese. I dati sono riportati all'universo.

Le priorità infrastrutturali della Liguria





Durante i lavori preparatori del precedente **Libro bianco delle priorità infrastrutturali della Liguria**, grazie al contributo degli stakeholder che hanno partecipato ai tavoli di confronto provinciali, sono stati individuati i macro obiettivi regionali all'interno dei quali si inseriscono le 6 priorità intervento per adeguare il sistema infrastrutturale esistente e realizzare nuovi interventi necessari a creare le condizioni per cui ogni territorio può accedere alle principali dorsali di traffico nazionale e internazionale. In sintesi:

 **1 vision regionale:** Far uscire la Liguria dalla condizione di isolamento rispetto al resto dell'Italia e alle regioni europee

 **3 Macro - obiettivi**

- **Migliorare le connessioni autostradali e della viabilità secondaria** (creare infrastrutture passanti per scaricare la viabilità principale)
- **Potenziare le connessioni ferroviarie a servizio delle merci e dei passeggeri** (ridurre le interferenze tra i due tipi di traffico ed eliminare i colli di bottiglia)
- **Ampliamento degli spazi portuali** (creare spazi adeguati ai volumi crescenti di domanda)

 **6 opere prioritarie**



LE PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI

L'aggiornamento del Libro bianco tiene conto: degli esiti dell'indagine nazionale dei fabbisogni delle imprese 2023 dalla quale è stato possibile dare una sorta di graduazione delle priorità; delle indicazioni che arrivano dal territorio attraverso il costante confronto con le Camere di commercio; dell'evoluzione dello stato di avanzamento delle opere programmate in regione.

Nel periodo intercorso tra le due edizioni si sono verificate delle criticità su lavori in corso che richiedono un'intensificazione dell'attività di monitoraggio, in particolare del Terzo Valico.

Il progetto Terzo Valico - Nodo di Genova unifica in un unico progetto il *Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole*, la **Linea AV/AC Milano-Genova: Terzo Valico dei Giovi** e *Potenziamento Genova - Campasso*. A dicembre 2023 i lavori di scavo delle gallerie del Nodo di Genova risultano completati al 98%, mentre i lavori di potenziamento del Campasso sono a poco più del 4% di avanzamento.

Per quanto riguarda la linea del Terzo Valico, invece, tra giugno 2022 e ottobre 2023 condizioni geologiche sfavorevoli hanno bloccato le frese meccaniche in azione nella canna pari in direzione Genova nel cantiere di Radimero, nei pressi di Arquata Scrivia. Nello stesso periodo la società che aveva in appalto i lavori ha manifestato l'intenzione di rescindere il contratto per dedicarsi allo sviluppo di nuove opere. Queste circostanze, che hanno provocato un rallentamento dei lavori, mettono in serio rischio il rispetto del cronoprogramma. Inoltre, **l'interlocuzione con il territorio** ha evidenziato l'opportunità di ampliare il monitoraggio anche ai progetti **Collegamento Val Fontanabuona - Autostrada A12** e **Tunnel Subportuale**, che hanno terminato i rispettivi iter di approvazione, con i lavori in partenza nella prima metà del 2024 e alle problematiche di **sosta dei mezzi pesanti** intorno al porto di Genova.



LE PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI

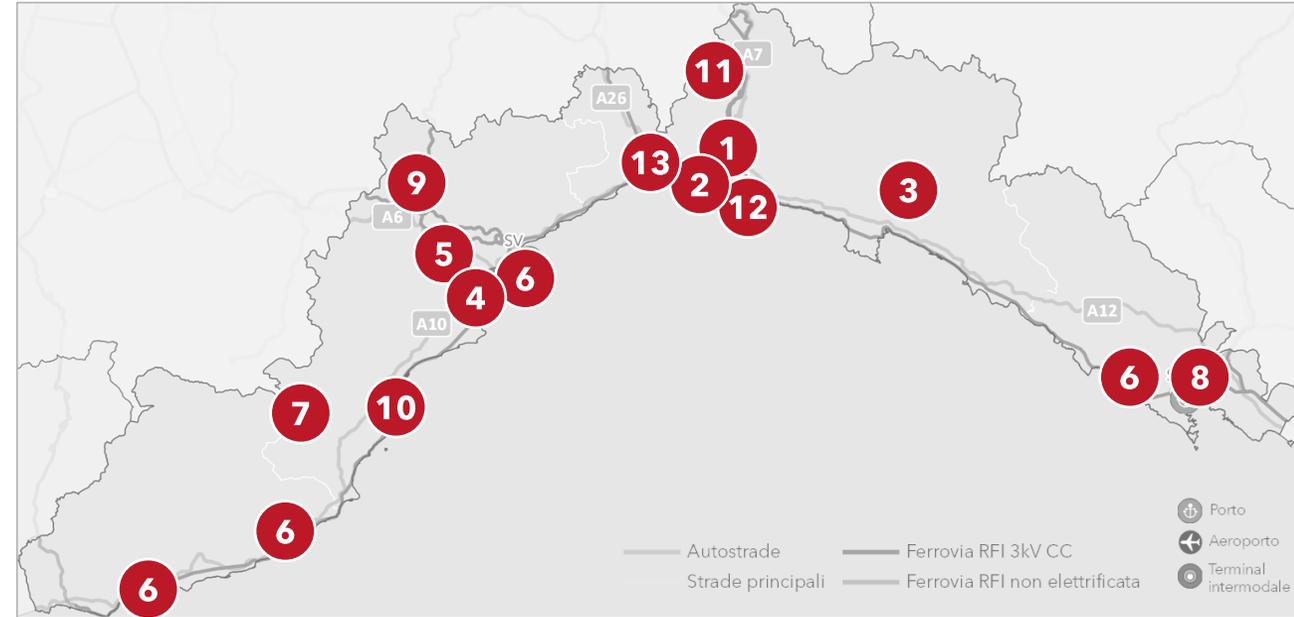
Per quanto riguarda le altre province, è opportuno alzare il livello di attenzione su alcuni progetti che interessano la rete stradale e che sono funzionali a garantire una maggiore accessibilità delle aree costiere alla rete nazionale a lunga percorrenza e ad alleggerire, in particolare, l'autostrada A6 che è la principale via di collegamento con il Piemonte. Quindi, sono classificate come priorità 1: gli interventi sulle varianti alla **Aurelia bis**, sia dal lato spezzino che savonese e imperiese; il nuovo tracciato Savona - Altare - Autostrada A6; la realizzazione del **traforo di valico Armo - Cantarana** sulla SS28.



INTERVENTI CON PRIORITÀ 1

1. Migliorare le connessioni autostradali e della viabilità secondaria

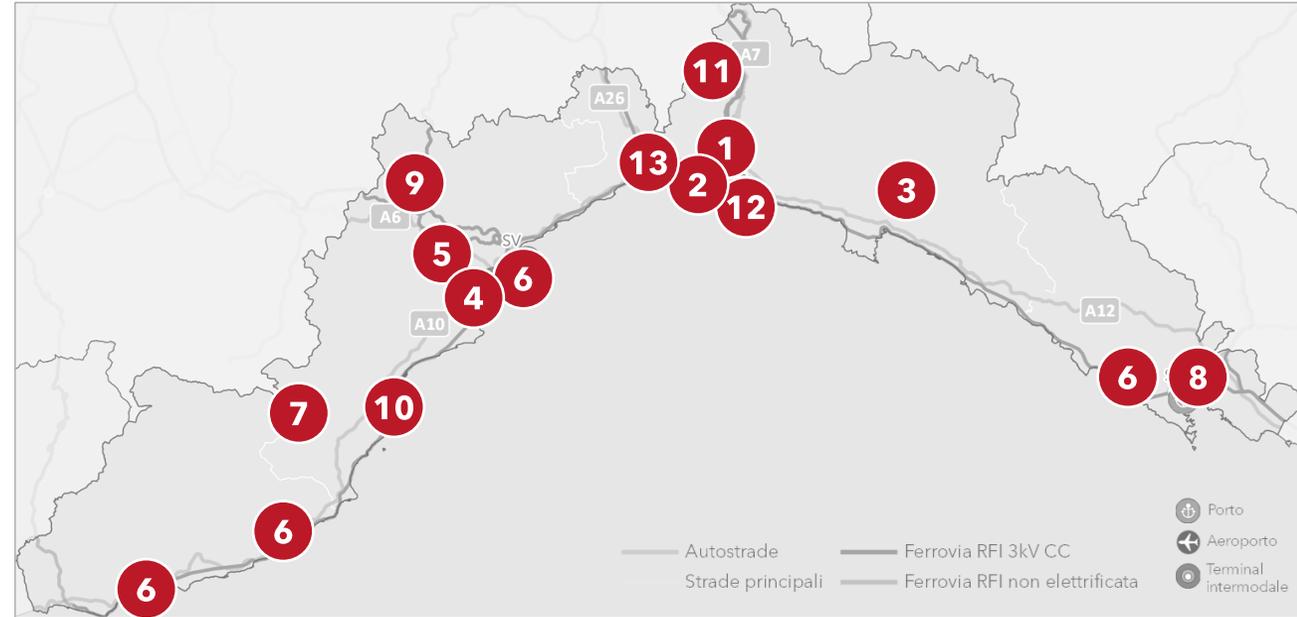
MO		Interventi prioritari	N° rif. mappa
		Gronda di Genova	1
		Tunnel Subportuale	2
		Nuovo collegamento stradale costa - entroterra - Tunnel Val Fontanabuona	3
		Realizzazione della bretella Carcare-Predosa	4
		Autostrada dei Fiori: Nuovo tracciato Savona - Altare - Autostrada A6	5
		Interventi SS1 - Variante Aurelia bis	6
		SS28 Variante di Pieve di Teco-Ormea con traforo di Valico Armo-Cantarana	7





INTERVENTI CON PRIORITÀ 1

MO		Interventi prioritari	N° rif. mappa
2. Potenziare le connessioni ferroviarie a servizio delle merci e dei passeggeri		Completamento della linea ferroviaria Pontremolese	8
		Potenziamento delle linee merci Savona-Torino e Savona - Alessandria	9
		Completamento del raddoppio Genova - Ventimiglia: tratta Andora - Finale Ligure	10
		Terzo Valico dei Giovi	11
3. Ampliamento degli spazi portuali		Nuova Diga foranea del porto di Genova	12
		Autoparco: aree di sosta attrezzate per l'autotrasporto	13





SCHEDA DI DETTAGLIO

1

A

Opera
GRONDA DI GENOVA



Costo	4.755,20	M€
Copertura	100	%
Fine lavori	Oltre 2030	
Criticità	Politico/operativo	
Doc. programmazione	Italia Veloce 2020	
Note	-	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE
DEFINITIVA

Macro obiettivo 1
MIGLIORARE LE CONNESSIONI STRADALI
E VIABILITÀ SECONDARIA

Descrizione

Il progetto della Gronda autostradale di Genova nasce con l'obiettivo di dotare la città di un'infrastruttura in grado di alleggerire il traffico lungo l'autostrada A10 tra il casello di Genova Ovest (porto di Genova) e l'abitato di Voltri. Il tracciato si sviluppa per 65 km complessivi, di cui l'81% in galleria, si allaccia agli svincoli che delimitano l'area cittadina e alla direttrice che porta alla A26 a Voltri. L'intervento sarà finanziato interamente con un aumento dei pedaggi che sarà attivato in concomitanza con la cantierizzazione. È prevista anche una riqualificazione del tratto interessato della A10 che sarà poi percorribile senza pagamento di pedaggio. L'opera è stata dichiarata di pubblica utilità e il progetto esecutivo è stato consegnato al ministero competente nel 2018 ed è già in possesso di tutte le autorizzazioni urbanistiche e ambientali. La Gronda è inserita tra le opere invariati del PRIIMT nello scenario oltre 2030.

Benefici

Tra i benefici che la Gronda porterà alla viabilità di Genova c'è quello della separazione del traffico pesante e di attraversamento da quello cittadino, alleggerendo il tratto della A10. Il risparmio in termini di tempo è stato stimato in circa 3,5 milioni di ore all'anno. La riduzione del traffici sulla A10 permette anche di garantire maggiori standard di sicurezza e minore incidentalità.

Azioni

Nell'ambito degli interventi sulla rete autostradale, dopo l'avvio dei primi tre lotti di lavori propeedeutici alla costruzione della Gronda di Genova, è in atto un lavoro di aggiornamento del progetto esecutivo che prevede un adeguamento tecnologico della strada originaria sul modello delle smart road. Rispetto ai 4,7 miliardi di investimento in capo ad ASPI l'ulteriore costo potrebbe essere coperto con fondi ministeriali. La consegna del progetto esecutivo aggiornato è attesa per metà 2024. La durata dei lavori è prevista di 10 anni



SCHEDA DI DETTAGLIO

2



Opera
TUNNEL SUBPORTUALE



Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE
DEFINITIVA

Macro obiettivo 1
MIGLIORARE LE CONNESSIONI STRADALI E
VIABILITÀ SECONDARIA

Descrizione

Il progetto del tunnel Subportuale consiste in una strada di 4,2 km complessivi di cui 3,4 km di tratto sotterraneo. Si prevede la costruzione di due gallerie principali separate, ciascuna ospitante una strada urbana di scorrimento con carreggiata a due corsie di marcia e una di emergenza con altezza minima di 4,80 m e ampiezza di piattaforma pari a 11,25 m. La velocità di progetto all'interno del tunnel sarà di 70 km/h. Il tunnel si collega alla viabilità di Lungomare Canepa e, da questa, attraverso la strada a scorrimento veloce Guido Rossa, al casello autostradale di Genova Aeroporto (A10). Il collegamento con il casello di Genova Ovest (A7) è, invece, garantito attraverso l'allacciamento alla viabilità del nuovo nodo di San Benigno.

Benefici

Il progetto si inserisce nell'ambito della viabilità urbana come alternativa all'attuale sopraelevata, con l'obiettivo è rendere più efficiente il collegamento viario veloce di penetrazione e attraversamento del centro città dal nodo di San Benigno alla Foce, in particolare per deviare i mezzi pesanti che attraversano la città per raggiungere l'area delle riparazioni navali. Inoltre con la realizzazione del parcheggio in prossimità dell'uscita, presso Calata Gadda e con il vicino parcheggio della Marina si riuscirebbe ad ampliare la rete degli spazi di sosta. Una volta entrato in esercizio il Tunnel, potrà contribuire alla riqualificazione del waterfront cittadino, diminuendo i tempi di percorrenza assicurando vantaggi ambientali all'intera cittadinanza.

Azioni

A giugno 2023 è stato ufficializzato l'avvio dei lavori e a dicembre si è conclusa positivamente la conferenza di servizi presieduta da Regione, cui ha partecipato una quarantina di enti e soggetti coinvolti nel progetto tra cui l'Autorità Portuale di Sistema del Mar Ligure Occidentale, il Comune di Genova, la Città Metropolitana e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'investimento previsto è di circa 900 milioni di euro a carico di ASPI e la durata dei lavori è stimata in 80 mesi, con inizio marzo 2024. Si ritiene opportuna un'azione di monitoraggio.

Costo	c. 900	M€
Copertura	100	%
Fine lavori	c. 2030	
Criticità	-	
Doc. programmazione	Accordo di Ristoro del 14.10.2021 tra ASPI, Regione Liguria, Comune di Genova, AdSP Mar Ligure Occidentale, MIMS	
Note		





3



Opera
NUOVO COLLEGAMENTO STRADALE
COSTA - ENTROTERRA - TUNNEL VAL
FONTANABUONA



Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE
DEFINITIVA

Macro obiettivo 1
MIGLIORARE LE CONNESSIONI STRADALI
E VIABILITÀ SECONDARIA

Descrizione

Il progetto prevede la realizzazione di uno svincolo completo che si innesta sull'Autostrada A12 nel tratto compreso tra le gallerie esistenti con rampe di immissione/uscita sia in direzione Genova sia in direzione Livorno. Il collegamento vero e proprio tra la costa ligure e la Val Fontanabuona sarà una rampa di circa 5,6 km, di cui 4,6 km in sotterraneo attraverso la realizzazione di due gallerie. Nel tratto terminale, in prossimità dell'innesto sulla strada provinciale SP22, è prevista la realizzazione della barriera di esazione. Il progetto prevede inoltre l'intervento di adeguamento della SP22 tra il punto di intersezione con la rampa principale e la SP225 in corrispondenza dell'abitato di Moconesi. In corrispondenza delle due intersezioni è prevista la realizzazione di due rotatorie e la realizzazione di un nuovo ponte per l'attraversamento del Torrente Lavagna.

Benefici

L'intervento nasce dall'esigenza di creare un collegamento diretto tra la Val Fontanabuona e la costa ligure, finalizzato a ridurre tempi e costi di percorrenza della popolazione pendolare gravitante sulla costa, migliorare l'accessibilità ai servizi alla persona e favorire lo sviluppo economico di tutta l'area. Secondo le stime fatte da ASPI il risparmio di tempo di viaggio tra la costa e la valle sarà di circa 1.275.735 ore/anno.

Azioni

Il tunnel della Val Fontanabuona rientra nell'Accordo di ristoro sottoscritto il 14.10.2021 tra Regione Liguria, Comune di Genova, AdSP Mar Ligure Occidentale, ASPI e MIMS, nel quale ASPI si è impegnata a realizzare interventi per 930 milioni di euro sul territorio: 700 milioni di euro per il tunnel Subportuale di Genova e 230 milioni di euro per il collegamento dell'autostrada A12 con la Val Fontanabuona. L'iter regionale per l'avvio dei lavori si è concluso a febbraio 2024. L'inizio dei lavori è previsto entro la prima metà del 2024.

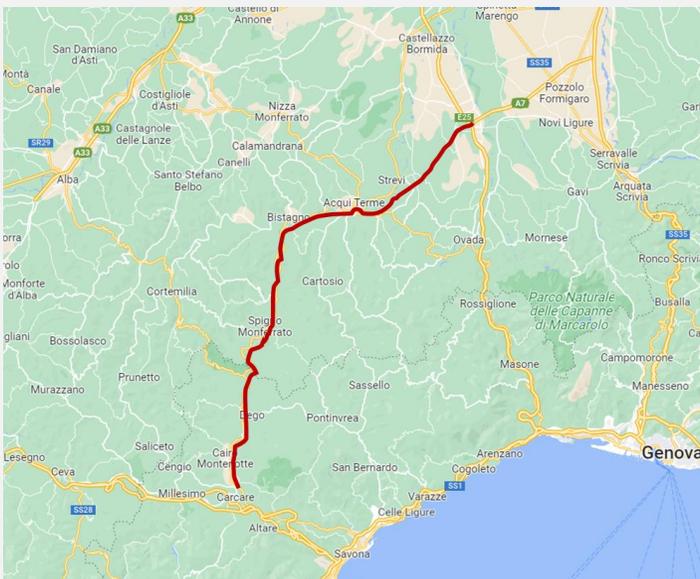
Costo	230,00	M€
Copertura	100	%
Fine lavori	c. 2030	
Criticità	-	
Doc. programmazione	Accordo di Ristoro del 14.10.2021 tra ASPI, Regione Liguria, Comune di Genova, AdSP Mar Ligure Occidentale, MIMS	
Note	-	



4



Opera REALIZZAZIONE DELLA BRETELLA CARCARE - PREDOSA



Costo	5.579	M€
Copertura	0	
Fine lavori	Oltre 2030	
Criticità	n.d.	
Doc. programmazione	PRIIMT Liguria	
Note	-	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
STUDIO DI FATTIBILITÀ

Macro obiettivo 1
MIGLIORARE LE CONNESSIONI STRADALI
E VIABILITÀ SECONDARIA

Descrizione

Il percorso della bretella autostradale sarà realizzato in galleria per 45 chilometri (69% del totale), per cinque chilometri su viadotto (13%) e per 14 chilometri su rilevato (18%). Nel PRIIMT della Liguria è inserito l'intervento finalizzato al potenziamento della rete autostradale «nuova tratta autostradale Borghetto S. Spirito-Carcare-Predosa» con tempi di completamento oltre il 2030. Nel Silos, l'intervento è accorpato nel progetto unitario tratta autostradale Albenga-Garessio-Ceva-Millesimo e Carcare-Predosa.

Benefici

La realizzazione della tratta autostradale Carcare-Predosa fornirà una viabilità alternativa per collegare in modo efficiente il Ponente con il resto del Nord-Ovest e con la Francia, alleggerendo la rete autostradale attuale in particolare la A10 e il nodo di Genova dal traffico turistico e dei mezzi commerciali. L'opera è aversata da alcune comunità locali, che lamentano l'alto impatto ambientale, economico e sociale della bretella che attraverserà un territorio di valore agricolo-forestale e turistico.

Azioni

L'inserimento del progetto nel Piano Territoriale Regionale contribuirà ad abbreviare l'iter di realizzazione. Si ritiene opportuna un'azione di monitoraggio.



SCHEDA DI DETTAGLIO

5



Opera
AUTOSTRADA DEI FIORI: NUOVO TRACCIATO SAVONA - ALTARE - AUTOSTRADA A6

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA

Macro obiettivo 1
MIGLIORARE LE CONNESSIONI STRADALI E VIABILITÀ SECONDARIA

Descrizione

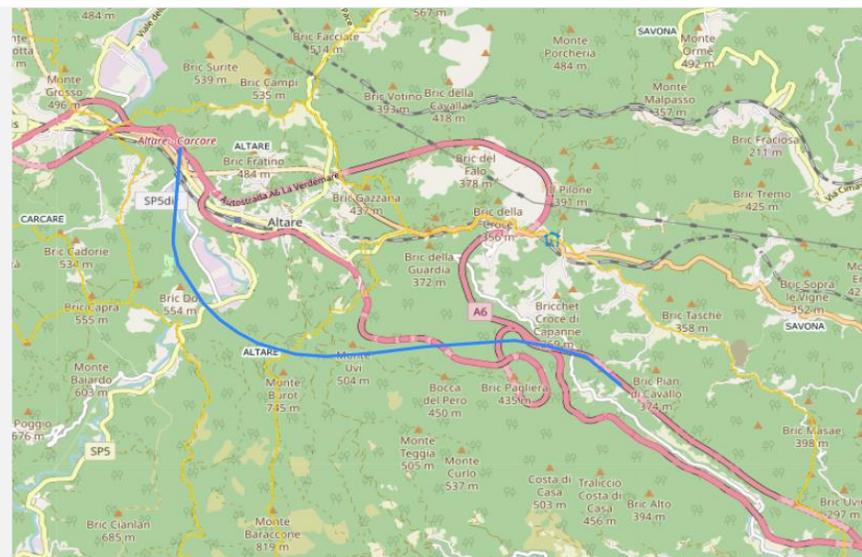
Il progetto consiste nella costruzione di un tracciato ex novo di circa 7 km (6,8 km in direzione sud e 7,2 km in direzione nord) in variante dell'attuale tratto della A6 tra il casello di Altare e l'innesto con l'autostrada nei pressi dell'imbocco della galleria Vaneusa. La tratta autostradale esistente si presenta piuttosto tortuosa e conta complessivamente 40 viadotti e 15 gallerie non più rispondenti ai moderni requisiti e con limiti alla circolazione dei mezzi pesanti. Con il nuovo tracciato sarà possibile una riduzione della tortuosità, delle pendenze e un allargamento delle curve. Sono previsti 6 viadotti e 4 gallerie. Il costo a preventivo è di 760 milioni di cui 420 necessari allo scavo e attrezzaggio delle gallerie.

Benefici

Il nuovo tracciato dovrebbe rendere più scorrevole, veloce e sicuro il tratto appenninico dell'autostrada fra Altare e Savona

Azioni

Il progetto di fattibilità, proposto dal concessionario Autostrada dei Fiori, è al vaglio del Ministero, sostenuto da una valutazione costi/benefici positiva. L'obiettivo è concludere l'opera entro fine 2028. Il progetto è inserito tra e varianti di piano del PPRIIMT della Liguria



Costo	760	M€
Copertura	0	
Fine lavori	2028	
Criticità	Finanziaria, tecnica	
Doc. programmazione	PRIIMT Liguria	
Note	-	



SCHEDA DI DETTAGLIO

6



Opera
INTERVENTI SS1- VARIANTE
ALL'AURELIA BIS



Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE
PRELIMINARE/LAVORI
IN CORSO

Macro obiettivo 1
MIGLIORARE LE CONNESSIONI STRADALI
E VIABILITÀ SECONDARIA

Descrizione

Si tratta di un progetto complesso che riguarda un insieme di interventi volti a migliorare l'accessibilità alla SS1 Aurelia e alla Aurelia bis. Data la complessità, il progetto è stato commissariato con il DPCM 05.08.21 e inserito tra le opere finanziate con fondi PNRR. Gli interventi commissariati riguardano:

- Variante hub portuale di Savona: completamento tratto torrente Letimbro - Albisola Superiore; Tratto Savona torrente Letimbro - Savona casello autostradale. Il costo residuo dell'intervento è pari a 392,165 milioni di euro, la fine di lavori è stimata entro il 2026;
- Variante hub portuale di La Spezia: riguarda il 3° lotto della Viabilità di accesso all'Hub portuale di La Spezia - interconnessione tra i caselli della A12 e il porto di La Spezia, per circa 4 km complessivi. Il costo residuo dell'intervento è di 215,75 milioni di euro e la fine dei lavori è stimata entro il 2026,
- Variante dell'abitato di Imperia che consente l'interconnessione con la SS28. Il costo stimato è di circa 919 milioni di euro e il progetto è allo stadio di studio di fattibilità;
- Variante di Sanremo che si sviluppa dallo svincolo Sanremo Centro (in connessione con l'attuale Aurelia bis) fino alla costa, dove si collega alla SS1 Aurelia esistente in corrispondenza della Cava Cangiotti. Il progetto è nella fase di studio di fattibilità. Le risorse preventivate ammontano a 150 milioni di euro.

Benefici

Gli interventi in oggetto hanno lo scopo di aumentare i livelli di accessibilità delle località costiere, migliorando i collegamenti con la rete viaria nazionale a lunga percorrenza.

Azioni

Si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio.

Costo 1.078,85 M€

Copertura 65%

Fine lavori 2026/n.d.

Risorse PNRR -

Criticità Finanziaria

Doc. programmazione -

Note Opera commissariata (DPCM 05.08.2021)



SCHEDA DI DETTAGLIO

7



Opera
SS28 VARIANTE DI PIEVE DI TECO-ORMEA CON TRAFORO DI VALICO ARMO-CANTARANA



Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE PRELIMINARE

Macro obiettivo 1
MIGLIORARE LE CONNESSIONI STRADALI E VIABILITÀ SECONDARIA

Descrizione

L'adeguamento della SS 28 prevede più interventi di cui due deliberati dal CIPE. In particolare, la variante tra Pieve di Teco (IM) e Ormea (CN), con traforo di valico Armo-Cantarana, permette un percorso alternativo all'autostrada Savona - Torino e all'autostrada dei Fiori. Si tratta di una strada extraurbana secondaria di categoria C1 con 2 corsie di m 3,75 e banchine di m 1,50 che ha uno sviluppo complessivo di circa 9,296 km con quattro gallerie per un totale di m 6.362, tre viadotti e tre svincoli.

La maggior parte della sua estensione è nel territorio della Regione Liguria, mentre nella Regione Piemonte è compresa la sola porzione di tracciato tra lo sbocco del traforo Armo-Cantarana e l'innesto finale sulla sede esistente della SS 28.

Benefici

L'infrastruttura in oggetto è di importanza strategica perché assicura, insieme alla variante all'abitato di Imperia della SS1 Aurelia bis, un collegamento diretto tra il basso Piemonte e le sue industrie e il porto d'Imperia. Il traforo permetterebbe di ridurre il dislivello del tracciato esistente da 662 m a 370 m con una riduzione dei tempi di percorrenza di circa 20 minuti, senza attraversare centri abitati.

Azioni

Il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE nel 2004. Fino al 2018 nel SILOS Infrastrutture risulta disponibile il progetto definitivo con un costo di 322 milioni di euro. Nelle edizioni successive del CdP Anas, il progetto viene inserito tra le opere per le quali è previsto il finanziamento della progettazione, ma non nella programmazione.

IL PRIIMT Liguria ha inserito il progetto tra le varianti di Piano con un orizzonte temporale oltre il 2030 con un costo di 340,2M€. A dicembre del 2023 il traforo dell'Armo-Cantarana è stato inserito dalle Regioni Piemonte e Liguria tra le priorità della programmazione presentate ad ANAS.

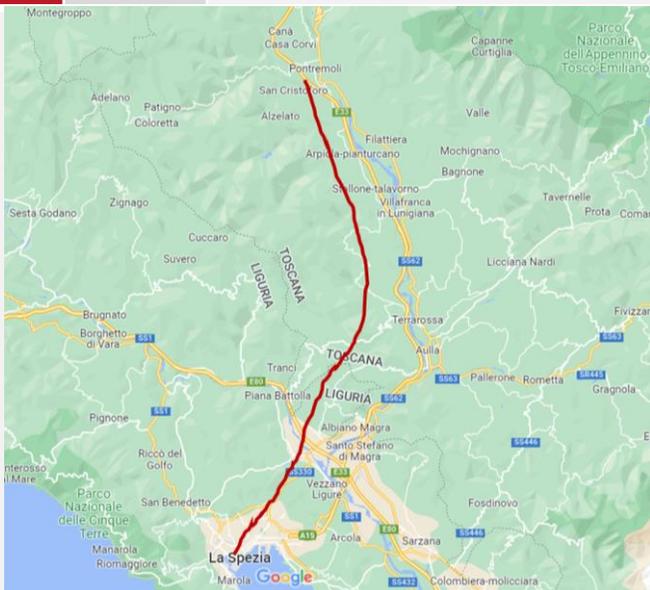
Costo	340,2	M€
Copertura	0	
Fine lavori	Oltre 2030	
Criticità	Finanziaria	
Doc. programmazione	PRIIMT Liguria	
Note	-	



8



Opera
COMPLETAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA PONTREMOLESE



Rilevanza NAZIONALE

Stato PROGETTAZIONE PRELIMINARE

Macro obiettivo 2 POTENZIARE LE CONNESSIONI FERROVIARIE PER MERCI E PASSEGGERI

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. L'intervento non riguarda il territorio della Liguria dal momento che le tratte regionali e alcune in Toscana ed Emilia-Romagna sono già state realizzate. Il progetto di completamento della linea prevede due fasi funzionali: 1^a fase - adeguamento piano del ferro e realizzazione nuovo apparato stazione di Parma per la fluidificazione dei traffici e raddoppio tratte Parma-Vicofertile-Osteriazza; 2^a fase - tratta Berceto-Chiesaccia, di completamento del raddoppio dell'intero itinerario.

Benefici

Il completamento del raddoppio della linea velocizzerà i collegamenti tra i porti di La Spezia e della Toscana con la pianura padana per il trasferimento delle merci. Verranno garantiti collegamenti più rapidi anche per i passeggeri, con ricadute positive sul turismo. A questi benefici si aggiungerebbero anche i vantaggi ambientali derivanti dallo spostamento di flussi di persone e merci dalla strada alla ferrovia

Azioni

L'intervento "Completamento raddoppio Pontremolese" è stato inserito nell'elenco 1 delle opere ex art. 4, DL 32/2019, tra le "Infrastrutture ferroviarie", con un costo stimato di 2.304 milioni. RFI ha avviato uno studio di massima per la rivalutazione dell'intero CVI dei lotti funzionali e per la valutazione trasportistica e ambientale. Nel monitoraggio di agosto 2023 il costo attualizzato risulta di circa 4.137 milioni con un incremento del 79%.

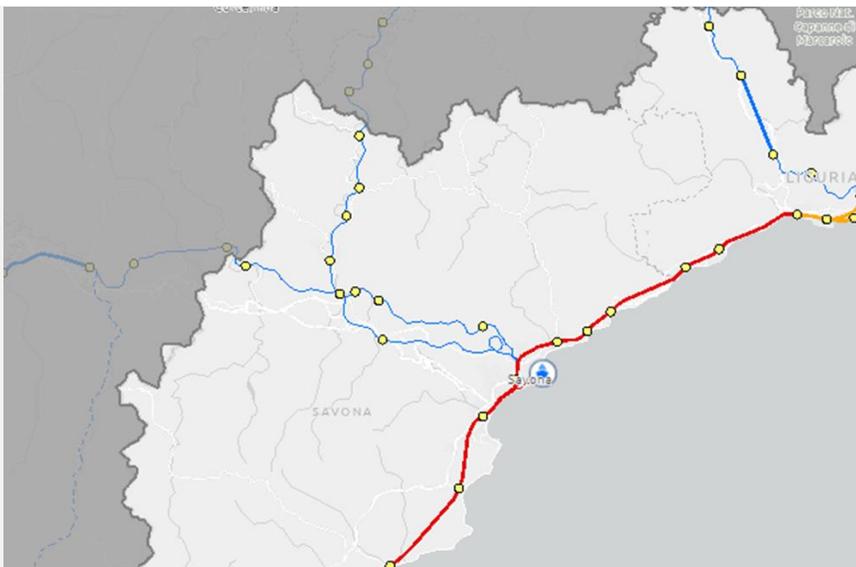
Costo	4.136,69	M€
Copertura	9	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Tecniche	
Doc. programmazione	-	
Note	Opera commissariata (DPCM 16.04.2021)	



9



Opera
POTENZIAMENTO DELLE LINEE MERCI
SAVONA- TORINO E SAVONA -
ALESSANDRIA



Costo	120	M€
Copertura	n.d	%
Fine lavori	Oltre 2030	
Criticità	-	
Doc. programmazione	PRIIMT Liguria	
Note		

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
IN PROGETTAZIONE

Macro obiettivo 2
POTENZIARE LE CONNESSIONI
FERROVIARIE PER MERCI E PASSEGGERI

Descrizione

Il potenziamento delle linee ferroviarie che collegano Savona con il basso Piemonte è un intervento necessario se si vuole incrementare la quota di merci che dai porti di Savona e Vado si sposta su ferrovia. La tratta di valico attuale Savona-San Giuseppe di Cairo (via Altare) è stata costruita oltre un secolo fa e non è stata mai completata con il secondo binario previsto dal progetto. Si innesta sulla linea per Fossano - Torino è una linea fondamentale per i collegamenti tra il porto di Savona e le aree retroportuali in particolare del cuneese. Da San Giuseppe di Cairo parte anche la diramazione per Alessandria.

A maggio 2022 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra le regioni Piemonte e Liguria, RFI e AdSP del Mar Ligure Occidentale per riqualificare la linea e adeguarla al servizio merci. I primi interventi interessano la sezione piemontese tra Trofarello e Fossano.

Il PRIIMT della Liguria riporta il potenziamento ferroviario San Giuseppe di Cairo tra gli interventi per completare e potenziare i raccordi portuali con un costo di 120 milioni di euro e un orizzonte temporale oltre il 2030.

Benefici

L'incremento della capacità di trasporto merci della linea ferroviaria Torino - Fossano - Savona e il raddoppio del binario tra Savona e San Giuseppe di Cairo sono un tassello importante nello scenario di sviluppo dei traffici portuali e di potenziamento delle infrastrutture europee. Il lavori avranno l'effetto di incrementare la capacità della linea aumentando il peso massimo consentito al fine assorbire l'aumento del traffico portuale previsto nei prossimi anni.

Azioni

L'intervento è stato valutato tra i più urgenti dalle imprese della Liguria non solo per agevolare le connessioni tra il porto di Savona e le aree retroportuali ma anche per fornire un'alternativa sostenibile al traffico portuale che attualmente si immette su strada.





SCHEDA DI DETTAGLIO

10

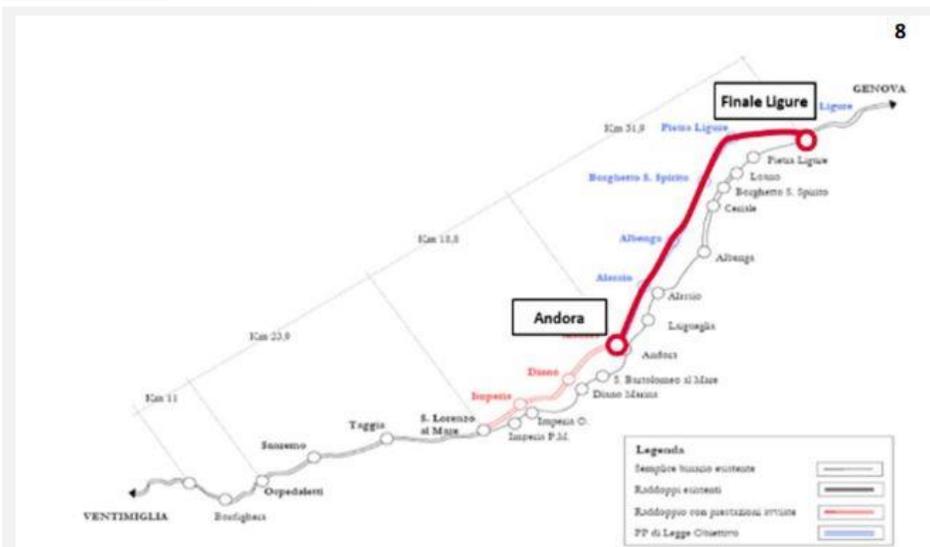


Opera
COMPLETAMENTO DEL RADDOPPIO
GENOVA - VENTIMIGLIA: TRATTA
ANDORA - FINALE LIGURE

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
PROGETTAZIONE
DEFINITIVA

Macro obiettivo 2
POTENZIARE LE CONNESSIONI
FERROVIARIE PER MERCI E PASSEGGERI



Costo	2.150	M€
Copertura	2	%
Fine lavori	Oltre 2025	
Criticità	Progettuale	
Doc. programmazione	Italia Veloce	
Note	Opera commissariata (DPCM 16.04.2021)	

Descrizione

Il progetto prevede la realizzazione del raddoppio della tratta Andora - Finale dell'estesa di km 31,4, di cui 25 km in galleria, completamente in variante rispetto al tracciato attualmente in esercizio. Nel progetto è compresa anche la realizzazione della nuova stazione di Albenga e delle fermate di Alassio (in galleria), Borghetto - Ceriale - Loano e Pietra Ligure, a completamento dei tratti già raddoppiati in passato. È previsto anche un incremento di velocità a 200 km/h. Per garantire tempi rapidi di attuazione l'intervento è stata recepito nel PNRR e sottoposto a commissariamento a inizio 2021.

Nel PRIIMT della Liguria è inserito un intervento per l'upgrading tecnologico della linea Genova - Ventimiglia e adeguamento delle sagome delle gallerie ferroviarie, per un importo di 199 milioni di euro.

Benefici

Il completamento del raddoppio avrà effetti positivi sul traffico di pendolari, studenti e lavoratori, e sui flussi turistici soprattutto nei periodi di picco estivo. Il progetto prevede l'adeguamento prestazionale (sagoma e peso assiale) e l'incremento dei livelli di sicurezza. Una volta in esercizio sarà possibile spostare su ferrovia parte del traffico che attualmente utilizza l'infrastruttura stradale.

Azioni

Il Regolamento UE 2021/1153 che prevede l'allineamento dei corridoi della rete centrale e delle relative sezioni individuate in via preliminare inserisce la tratta nel Corridoio Mediterraneo della rete TEN-T.

L'intervento al momento è privo di copertura finanziaria ed è necessario consolidare la progettazione. In considerazione dell'importanza della linea per i collegamenti regionali e di transito verso al Francia e il Nord Italia, si ritiene opportuna un'azione di monitoraggio.

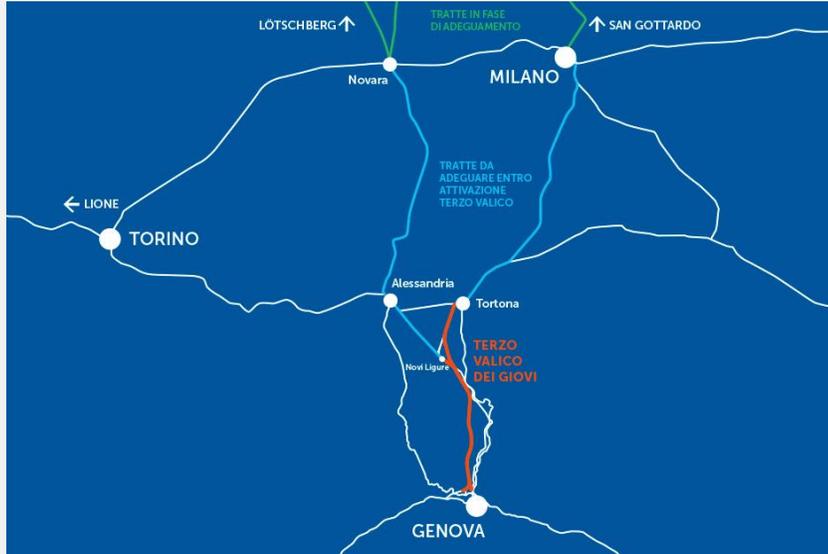


SCHEDA DI DETTAGLIO

11



Opera
TERZO VALICO DEI GIOVI



Costo	6.476,00	M€
Copertura	95	%
Fine lavori	2025	
Risorse PNRR	3.970,14	M€ (intero progetto Nodo di Genova - Terzo Valico)
Criticità	Tecniche/Progettuali	
Doc. programmazione	PNRR	
Note	Opera commissariata (DPCM 16.04.2021)	

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo 2
POTENZIARE LE CONNESSIONI FERROVIARIE PER MERCI E PASSEGGERI

Descrizione

L'intervento per la realizzazione del terzo valico dei Giovi è inserito nel più ampio progetto unico che riunisce tre progetti, linea «AV/AC Milano-Genova Terzo Valico dei Giovi», «Potenziamento infrastrutturale Voltri-Brignole», «Potenziamento Genova-Campasso», per conseguire il celere riavvio dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e assicurare il collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova. Il costo dell'intero progetto è di 8.443 milioni di euro di cui 6.573 milioni di euro relativi al Progetto del Terzo Valico, 1.270 milioni di euro per il Progetto del Nodo di Genova e 401 milioni di euro per il Potenziamento di Genova Campasso.

La nuova linea ha uno sviluppo complessivo di 53 km di cui 36 in galleria ed è collegata alla linea esistente attraverso interconnessioni lunghe complessivamente 12 km. La linea parte dal nodo di Genova e attraversa le province di Genova e Alessandria sviluppandosi lungo la direttrice Genova - Milano, fino a Tortona, e lungo la direttrice Alessandria - Torino, fino a Novi Ligure. Quindi si innesta sulle linee esistenti di collegamento con Milano e Torino. Il progetto è suddiviso in 6 lotti costruttivi. A gennaio 2024 sono stati inaugurati i primi 8,5 km della nuova linea tra Tortona e Novi Ligure.

Benefici

La nuova linea permetterà ai treni di viaggiare a una velocità massima di 250 km/h. Il collegamento offrirà alle merci provenienti dal porto di Genova un percorso preferenziale separato dalle linee dei collegamenti ferroviari locali per raggiungere i mercati del Centro-Nord Europa e il porto di Rotterdam.

Azioni

A fine agosto le operazioni di scavo risultavano completate per circa l'85%, valore (medio dello stato di avanzamento dei sei lotti costruttivi). Sono emerse, tuttavia, alcune difficoltà legate alle sfavorevoli condizioni geologiche in alcuni tratti, che potrebbero far slittare la data di consegna, a oggi prevista per il 2025. Sono invece sostanzialmente terminati gli scavi delle gallerie per il potenziamento del nodo ferroviario di Genova, opera complementare al Terzo valico.



SCHEDA DI DETTAGLIO

12

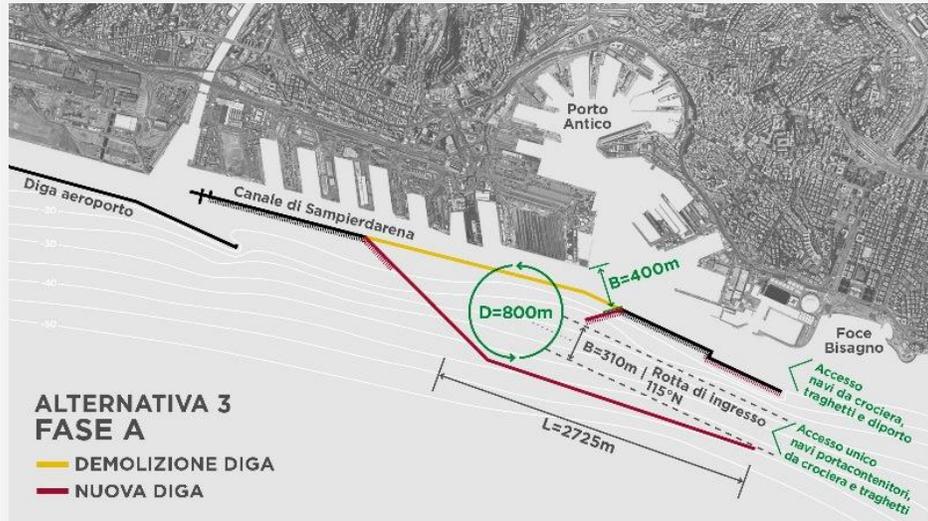


Opera
NUOVA DIGA FORANEA DI GENOVA

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo 3
AMPLIARE GLI SPAZI PORTUALI



Descrizione

La nuova Diga foranea è progettata per consentire al Porto di Genova di ospitare in sicurezza navi più grandi, senza limitare gli accessi e le manovre verso gli accosti, e adeguandosi alle esigenze delle maggiori compagnie di navigazione. Il progetto prevede la realizzazione di una nuova imboccatura di circa 300 metri, un lungo canale di accesso di circa 2,8 km per realizzare un cerchio di evoluzione teorico di circa 800 m. Un volta completata l'opera il porto potrà accogliere navi portacontainer fino a 22 mila TEU.

La fase A riguarda l'evento più a levante e comporta la demolizione dell'esistente, la realizzazione di circa 4 km di opera. Ha un costo di 950 milioni di cui 250 milioni a carico dell'Autorità Portuale e 700 milioni a valere sui fondi PNRR. La Fase B comporta una realizzazione di circa 2,2 km di diga.

Nei mesi di gennaio e febbraio 2021 si è tenuto il dibattito pubblico che ha permesso di scegliere la soluzione progettuale più idonea.

Benefici

La Diga Foranea ha la funzione di creare una nuova configurazione degli accessi portuali che garantisca i transiti e le manovre delle navi di ultima generazione in totale sicurezza, una migliore protezione dei bacini interni dalle mareggiate e da possibili cambiamenti climatici, e una più razionale separazione fra traffico commerciale e passeggeri, riparazioni navali e area nautica da diporto.

Azioni

A novembre 2023 si è conclusa la conferenza dei servizi che autorizza la realizzazione delle opere propedeutiche alla costruzione dell'impianto di prefabbricazione dei cassoni per la nuova diga foranea di Genova. L'intervento è il terzo per ordine di importanza per le imprese liguri che hanno partecipato all'indagine sui fabbisogni infrastrutturali di Unioncamere.

Costo	1.300	M€
Copertura	73	%
Fine lavori	2026	
Risorse PNRR	700	M€
Criticità	Tecnica	
Doc. programmazione	PNRR	
Note	Opera commissariata (DPCM 16.04.2021)	



SCHEDA DI DETTAGLIO

13



Opera
AUTOPARCO: AREE DI SOSTA
ATTREZZATE PER L'AUTOTRASPORTO



Costo	-
Copertura	-
Fine lavori	-
Criticità	-
Doc. programmazione	-
Note	-

Rilevanza
REGIONALE

Stato
STUDIO

Macro obiettivo 3
AMPLIARE GLI SPAZI PORTUALI

Descrizione

L'esigenza di avere aree di sosta sicure e attrezzate per i camion diretti al porto di Genova ha origine più che ventennale, come effetto dell'aumento dei traffici portuali. Attualmente sono circa 5.000 mezzi pesanti che ogni giorno attraversano i varchi portuali. A questo flusso di mezzi pesanti sono legate diverse criticità che riguardano soprattutto il sottodimensionamento delle aree di sosta per i tir in attesa di accedere al terminal. Nel 2022 l'Autorità portuale ha realizzato un ampliamento dell'autoparco di Sestri Ponente su una superficie di 6.000 m². Le associazioni di autotrasporto liguri hanno stimato in circa 800 stalli il fabbisogno da colmare. Negli anni sono state fatte ipotesi di localizzazione di autoparco spesso abbandonate per insostenibilità finanziaria. Gli operatori hanno più volte manifestato l'interesse per l'area ex ILVA di Cornigliano che consentirebbe la sosta di circa 1.000 veicoli giornalieri. L'avvio previsto di nuovi cantieri per interventi che interessano il bacino portuale e per la realizzazione della Gronda mette a serio rischio oltre 400 degli stalli esistenti.

Benefici

La disponibilità di aree di sosta per i tir incide sulla congestione e sulla sicurezza delle strade nell'area circostante il porto di Genova, caratterizzata da una forte commistione tra traffico privato e commerciale. Inoltre, permette di fornire servizi agli autisti migliorandone le condizioni di lavoro.

Azioni

Nel 2012 la Camera di commercio di Genova ha presentato uno studio sulla prefattibilità di un autoparco a Genova. Lo studio aveva individuato l'area di Cornigliano come adatta alla realizzazione di un autoparco grazie all'ottima accessibilità alla rete autostradale e all'area portuale. La configurazione dell'autoparco era stata delineata sul modello delle aree di sosta attrezzate con servizi per gli autisti e per i mezzi attive all'estero. In collaborazione con le categorie dell'autotrasporto e dell'AdSP e delle istituzioni competenti si potrebbe creare un tavolo di lavoro finalizzato all'adeguamento del progetto e all'attualizzazione dei costi, che tenga conto dell'innovazione tecnologica e degli orientamenti comunitari in tema di sicurezza stradale e transizione green.



Evoluzione della strategia italiana per la BUL





PREMESSA

Le reti a Banda Ultralarga (BUL) sono un'infrastruttura indispensabile per imprese, pubblica amministrazione e cittadini. Le prestazioni in termini di velocità 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.

Tuttavia, la realizzazione di tali reti comporta tempi lunghi e ingenti investimenti che per un operatore privato sono sostenibili solo nelle cosiddette «**aree di mercato**».

Al fine di evitare unadiscriminazione 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** con l'obiettivo di garantire una connettività ad almeno **1 Gigabit a tutte le famiglie e una copertura 5G nelle zone abitate** (in linea con gli attuali obiettivi al 2030 della Commissione europea).

Attualmente sono in corso gli interventi avviati a seguito delle seguenti strategie:

- **2015 - Piano Aree Bianche**
- **2021 - Strategia italiana per la BUL «Verso la Gigabit Society»**
- **2023 - Strategia italiana per la BUL 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 di garantire entro il 2030 a tutte le famiglie dell'UE una **connettività ad almeno 1 Gigabit** e che tutte le zone abitate siano coperte dalle **reti 5G** (Agenda Digitale Europea 2020-2030).



A fine 2021, il 68% delle unità immobiliari (UI) della regione Liguria risulta essere servito con un copertura per le reti fisse a una velocità di almeno 30Mbit/s. In particolare, il 52% delle UI è servito ad almeno 100Mbit/s, mentre il 32% ad almeno 1Gbit/s.

Al 2026 si prevede la seguente ripartizione delle coperture delle unità immobiliari:

- ✓ 62,7% servito da operatori privati con reti ad una velocità di almeno 1Gbit/s;
- ✓ 21,5% interessato dall'intervento di infrastrutturazione pubblico nell'ambito del Piano BUL Aree Bianche;
- ✓ 15,7% interessato dal piano Italia a 1 Giga, attuato da Infratel Italia nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

La **mappatura delle reti mobili al 2021** rilevala seguente copertura:

- ✓ 65,5% del territorio coperto da reti mobili a una velocità di download di almeno 30Mbit/s;
- ✓ 32,2% coperto da reti mobili ad una velocità di download tra 2 e 30Mbit/s;
- ✓ restante 2,3% del territorio privo di copertura.

Al 2026 si prevede la seguente ripartizione:

- ✓ 80,8% del territorio coperto da reti mobili ad una velocità di download di almeno 30Mbit/s;
- ✓ 17,6% del territorio coperto da reti mobili ad una velocità di download tra 2 e 30Mbit/s;
- ✓ 1,6% del territorio privo di copertura



Il piano di cablaggio delle aree bianche è stato attivato dalla Strategia 2015 che prevedeva, tra le altre azioni, la realizzazione e gestione di un'infrastruttura, che rimane di proprietà pubblica, nelle cosiddette «aree bianche» da parte di un concessionario selezionato attraverso bando di gara. L'obiettivo della strategia è **portare Internet veloce** (almeno 30 Mbit/s in download) a circa 9,6 Mln di unità immobiliari (circa 14,3 Mln di abitanti) nelle aree cosiddette a «**fallimento di mercato**» in **7.632 comuni** e una connettività **over 100 Mbit/s alle sedi della PA e alle aree industriali ricadenti in tali aree**. L'aggiudicazione è avvenuta per 1,6 miliardi di euro, rispetto ad una base d'asta di 2,8 miliardi, al concessionario **Open Fiber**.

I lavori previsti, che comprendono la realizzazione di infrastrutture per abilitare servizi over 100 Mbit/s (FTTH) per l'83% delle unità immobiliari e over 30 Mbit/s (FWA) per il rimanente 17%, avrebbero dovuto concludersi nel 2020 ma **sono ancora in corso**.

A seguito di una serie di difficoltà, alcune delle quali operative (per es. la dilatazione dei tempi per l'ottenimento dei permessi e la mancanza di manodopera), si prevede la **chiusura dei lavori entro il 2024**, anche se non è da escludere un ulteriore slittamento al 2025.

In **Liguria** i comuni oggetto di intervento sia in FTTH che FWA sono 235. Lo stato di avanzamento al 31 dicembre 2023 è in media del 60% corrispondente a 142 comuni con 87.443 unità immobiliari in commercializzazione.

Provincia	N° comuni con UI in commercializzazione	N. UI in commercializzazione
Genova	42 (/67)	27.508
Imperia	44 (/67)	21.263
La Spezia	14 (/32)	10.987
Savona	42 (/69)	27.685
LIGURIA	142 (/235)	87.443

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infratel - 31/12/2023



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 **7 piani/interventi**, di cui 2 già in corso dalla precedente Strategia del 2015 (Piano aree bianche e Piano voucher) e 5 nuovi piani, 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».

I 5 piani (risorse PNRR) di interesse per la Liguria:

- Piano Italia 1 Giga
- Piano Italia 5G densificazione
- Piano Italia 5G backhauling
- Piano Scuola connessa
- Piano Sanità connessa.

Infratel ha predisposto, indetto e aggiudicato i bandi per tutti e cinque i nuovi piani permettendo 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.

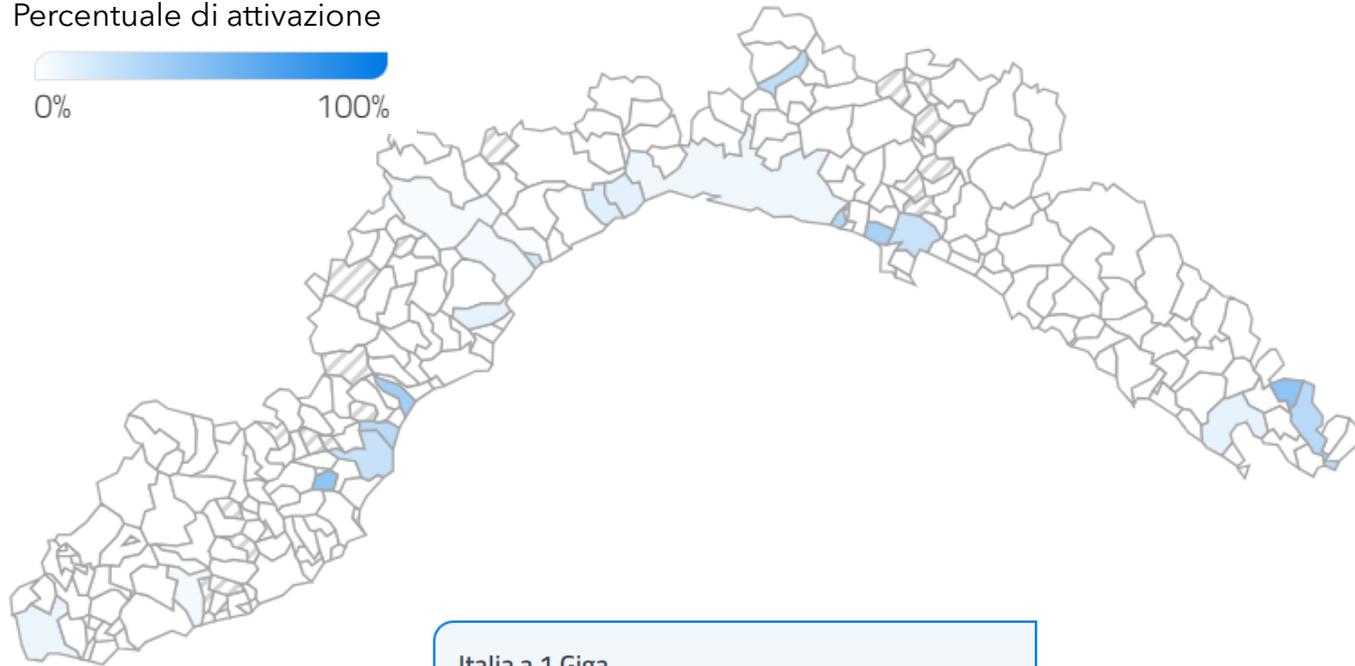
Nelle pagine seguenti viene illustrato lo stato di attuazione dei nuovi piani con il dettaglio della Liguria.



PIANO ITALIA 1GB (PNRR)

Obiettivo	Civici totali	Aggiudicatario per la Liguria
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	TIM s.p.a.

Percentuale di attivazione



Italia a 1 Giga

- 9.178 totale civici connessi
- 28.679 totale civici in lavorazione

Provincia	Numero civici	Numero comuni
Genova	55.963	61
Imperia	39.257	61
La Spezia	21.930	32
Savona	41.977	61
LIGURIA	159.127	215

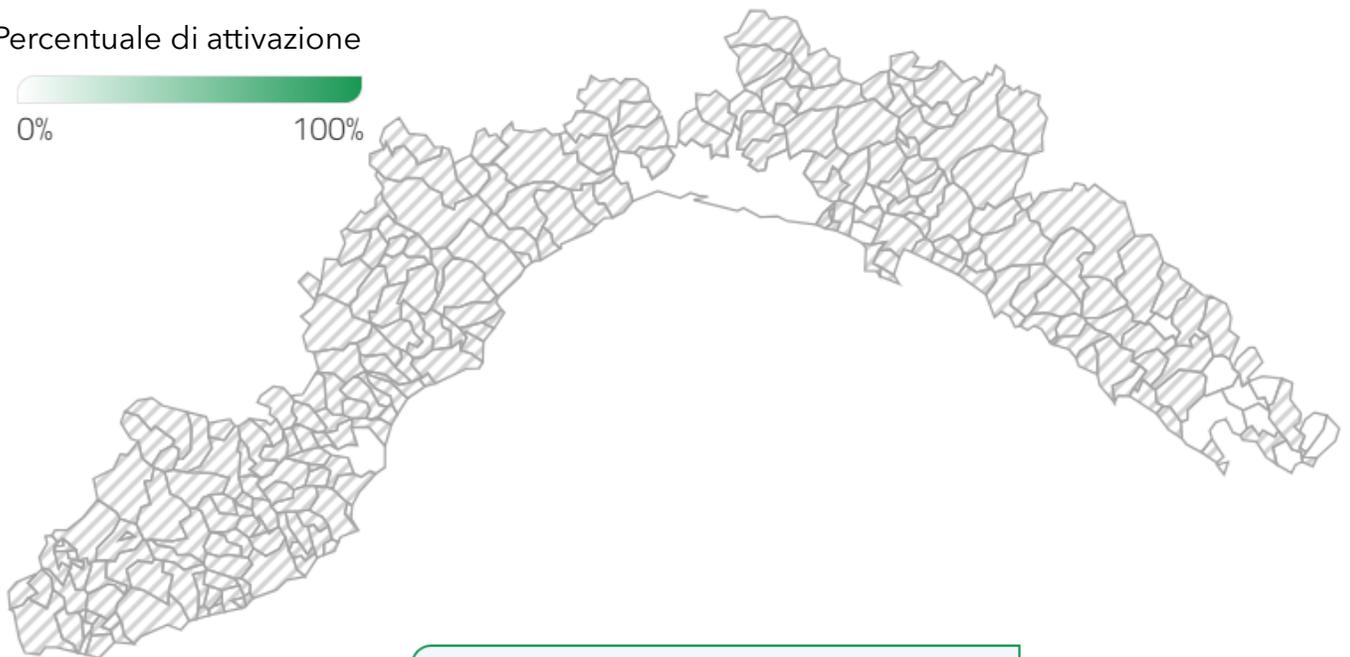
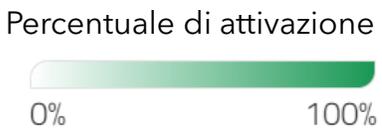
Dati 31 gennaio 2024

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



ITALIA 5G Densificazione (PNRR)

Obiettivo	Aree da coprire totali	Aggiudicatario per la Liguria
Nuovi siti radio (150Mbps/30Mbps) - Densificazione	1.385	INWIT in RTI con TIM e Vodafone



Italia 5G - Densificazione

- 0 totale siti attivati
- 2 totale siti in lavorazione

Provincia	Nuovi siti (lavoraz. e realizzati)	Numero comuni
Genova	1	7
Imperia	0	0
La Spezia	1	13
Savona	0	1
LIGURIA	2	21

Dati 31 gennaio 2024

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

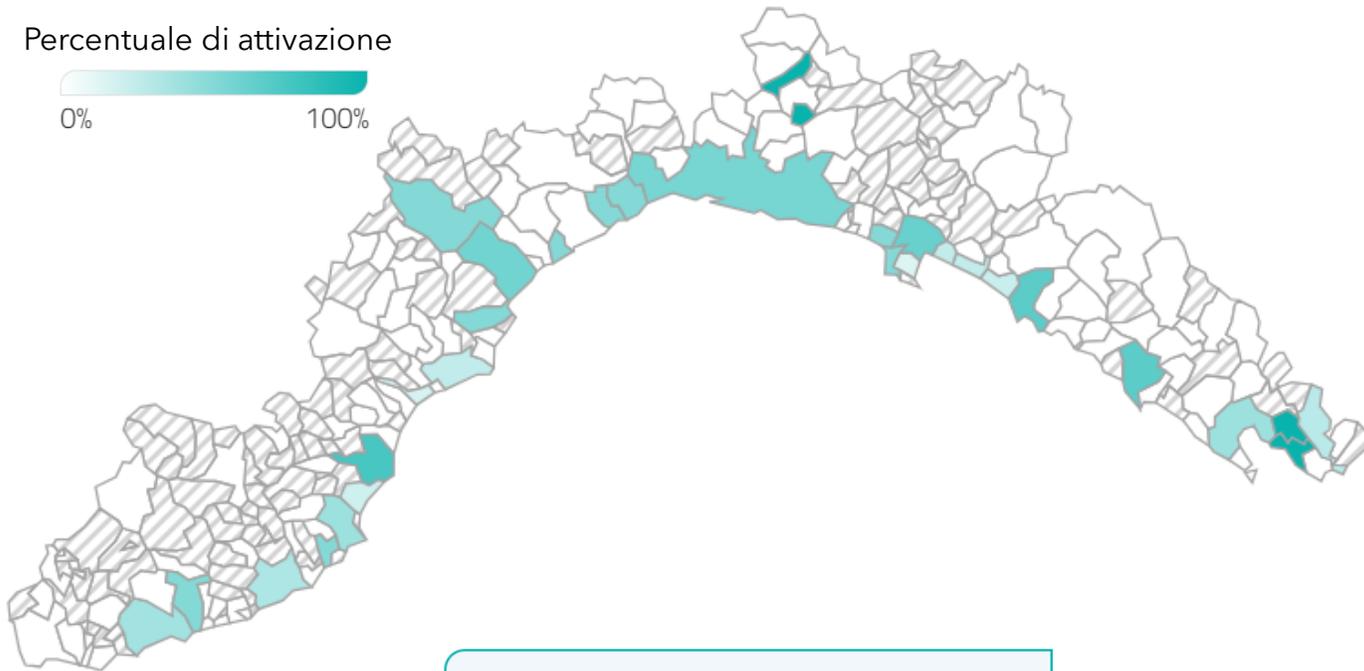


ITALIA 5G Backhauling (PNRR)

Obiettivo	Siti radio totali	Aggiudicatario per la Liguria
Rilegamento in fibra ottica di siti radiomobili esistenti	11.098	TIM s.p.a.

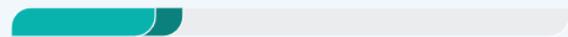
Provincia	Numero siti	Numero comuni
Genova	188	44
Imperia	105	26
La Spezia	48	23
Savona	100	38
LIGURIA	441	131

Percentuale di attivazione



Italia 5G - Backhauling

- 114 totale siti realizzati
- 22 totale siti in lavorazione



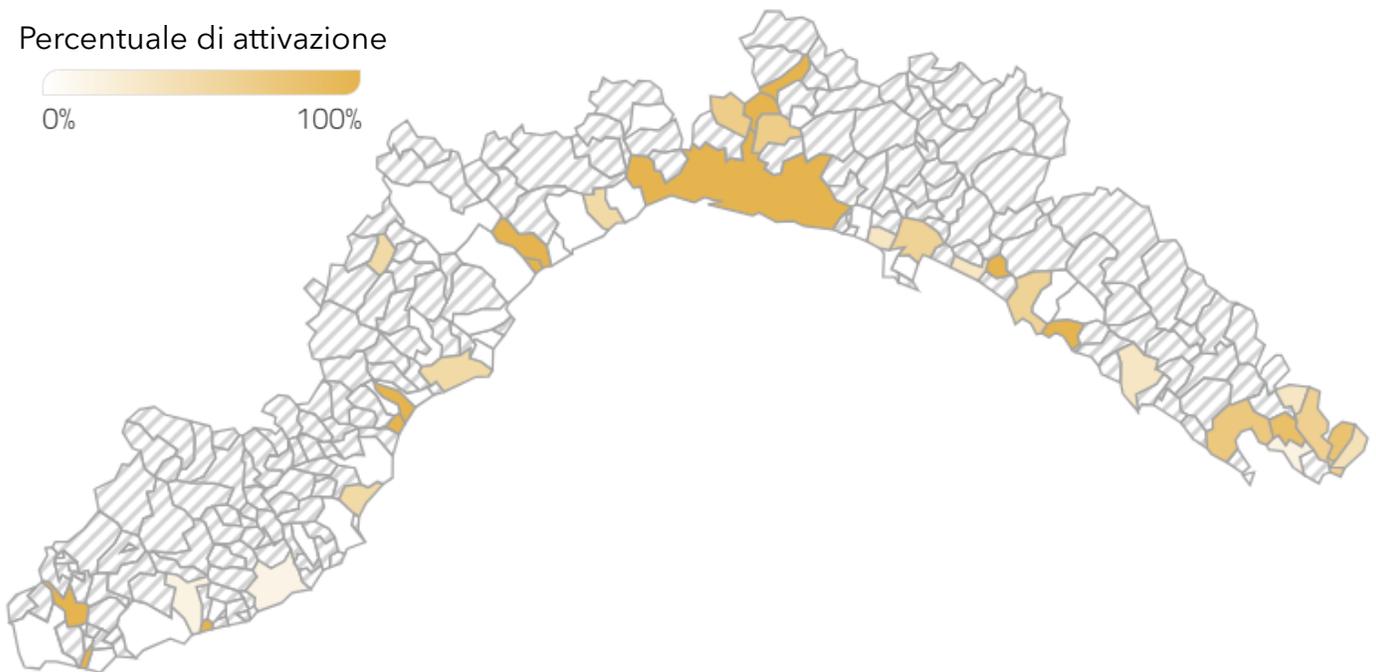
Dati 31 gennaio 2024

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



SCUOLE CONNESSE (PNRR)

Obiettivo	Sedi scolastiche totali	Aggiudicatario per la Liguria
Collegamento in fibra ottica di sedi scolastiche con servizi di manutenzione e gestione per almeno 6 anni	9.915	TIM s.p.a.



Provincia	Sedi scolastiche	Numero comuni
Genova	48	21
Imperia	37	11
La Spezia	48	8
Savona	57	20
LIGURIA	190	60

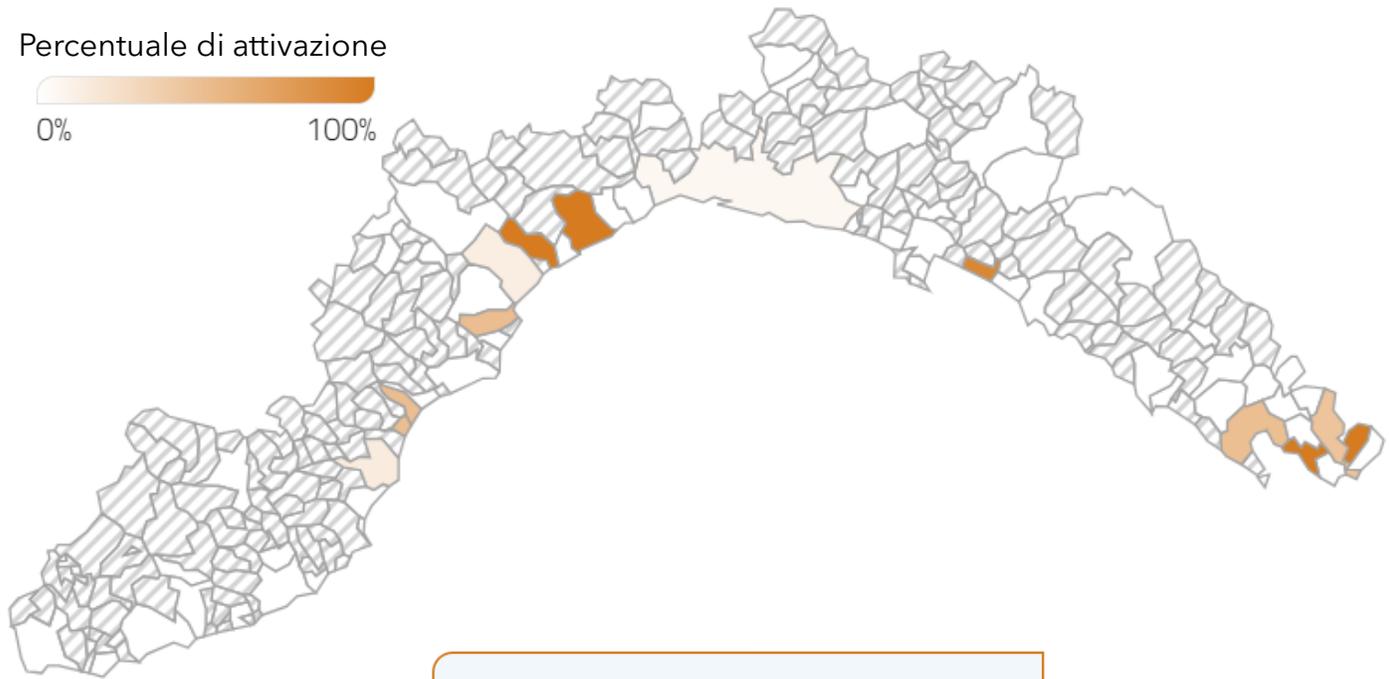
Dati 31 gennaio 2024

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



SANITÀ CONNESSA (PNRR)

Obiettivo	Strutture totali	Aggiudicatario per la Liguria
ConneSSIONE ad almeno 1 Giga di strutture del servizio sanitario pubblico e servizi di gestione e manutenzione	12.279	Vodafone s.p.a.



Sanità connessa

- 64 totale strutture sanitarie attivate
- 191 totale strutture sanitarie in lavorazione

Provincia	Strutture sanitarie	Numero comuni
Genova	162	18
Imperia	129	10
La Spezia	97	17
Savona	95	18
LIGURIA	483	63

Dati 31 gennaio 2024

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



Per i piani precedentemente descritti - 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), 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

- Interventi **trasversali**, che intendono favorire l'intero sistema Telco
- Interventi per lo **sviluppo della connettività fissa**, che mirano a favorire lo sviluppo e l'adozione delle infrastrutture e della connettività fissa
- 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
- 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 (2,4 miliardi di euro) già potenzialmente disponibili da varie fonti di finanziamento (quali, per esempio, PNRR, Piano Nazionale Complementare, 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.

È prevista la presentazione di uno stato di avanzamento dei vari interventi/misure ogni 60 giorni.



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

STRATEGIA 2023-2026
Aree di intervento e relativi cluster

2.821,5 mln €



Conclusioni





FINALITÀ DEL PROGRAMMA INFRASTRUTTURE

L'obiettivo del Programma Infrastrutture di Unioncamere è **consolidare il raccordo tra istituzioni e sistema imprenditoriale attraverso l'azione delle Camere di commercio**, quali enti facilitatori di un dialogo costruttivo proiettato alla individuazione di strategie condivise di breve, medio, lungo periodo.

In un contesto globale caratterizzato da forte instabilità e fragilità, lo stato di salute delle imprese è ancora più importante per lo sviluppo del territorio e un sistema infrastrutturale efficiente, tecnologicamente avanzato e sicuro è la condizione essenziale per assicurare la crescita del territorio e il benessere delle imprese e dei cittadini. Si impone, per questo, una visione strategica dei principali nodi infrastrutturali, orientata all'accessibilità delle infrastrutture perché rendano veloce e funzionale la mobilità delle merci e dei passeggeri. Questo presupposto è ancora più importante per la **Liguria, regione di transito**, che si posiziona nello scenario logistico europeo quale caposaldo del corridoio Reno - Alpi, che unisce i porti di Genova e Rotterdam, attraversando alcune delle regioni più ricche d'Europa e, trasversalmente come nodo fondamentale del corridoio Mediterraneo che unisce la penisola iberica con i paesi dell'Est Europa.

Per questo motivo i risultati delle attività svolte nell'ambito del Programma possono integrarsi con gli obiettivi del PRIIMT 2030 di Regione Liguria.

Per facilitare le necessarie sinergie e azioni, a dicembre 2023 le Camere di commercio di Genova e Riviera di Liguria hanno siglato un **Protocollo d'intesa** con Regione Liguria per *la collaborazione reciproca sulla resilienza del sistema infrastrutturale ligure, il monitoraggio e l'aggiornamento del «Libro bianco delle priorità infrastrutturali della Liguria»*.



La seconda edizione del **Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Liguria** è un ulteriore passo sul percorso di ascolto e confronto intrapreso a partire dal 2021 con lo scopo di rappresentare agli enti responsabili della programmazione degli investimenti i fabbisogni infrastrutturali dei territori, non in contrapposizione ma in un clima di collaborazione e condivisione, propedeutico a una corretta definizione delle misure di intervento e di calibrazione delle risorse.

Il punto di partenza è un'analisi dello scenario economico internazionale che ha visto l'inasprirsi delle relazioni internazionali a causa dell'invasione dell'Ucraina e pesanti conseguenze sugli scambi commerciali mondiali. L'aumento dei costi delle materie energetiche e la scarsità di alcune materie prime ha comportato l'aumento dei prezzi di molti beni e servizi e la crescita del tasso di inflazione - come non si vedeva da molti anni - nelle economie più industrializzate. In questo contesto l'economia della Liguria ha continuato a crescere anche se con un rallentamento di alcuni settori come la produzione industriale. Altri, invece, come il turismo e legati in particolare al settore della Blue Economy, hanno continuato il trend positivo iniziato dopo la fine della pandemia, contribuendo a mantenere positivo il risultato economico complessivo. L'impatto sulle imprese, tuttavia, si è fatto sentire e a fine 2023 la Liguria è stata l'unica regione del Nord-Ovest a registrare un - sia pure impercettibile - risultato negativo nello stock di imprese (-0,02%) rispetto all'anno precedente.

Anche le esportazioni hanno registrato un risultato positivo, soprattutto nell'area extra-Ue dove la variazione rispetto all'anno precedente è stata del +56,2%. Cambia anche la geografia degli scambi commerciali. La Germania, finora primo paese importatore dei prodotti liguri, scivola al terzo posto dietro Stati Uniti, che diventano il primo cliente, e Francia.



Gli indicatori di performance territoriale (KPI) sviluppati nel Programma Infrastrutture evidenziano che, pur in presenza di una dotazione infrastrutturale di livello e articolata il territorio non riesce a beneficiare completamente di tale ricchezza. I porti sono il punto di forza del sistema territoriale ligure e contribuiscono alla creazione del valore aggiunto provinciale. I porti di Genova, Savona e La Spezia sono tra i primi in Italia sia per quantitativi di merci movimentati che per passeggeri, in particolare turisti, alimentando un indotto molto ampio. Il punto debole del complesso sistema che sottostà alla mobilità di merci e passeggeri in Liguria restano le strade, che pur garantendo un discreto livello di accessibilità risentono della particolare orografia montuosa della regione, dell'alto tasso di motorizzazione e della costante presenza di cantieri per gli interventi di manutenzione di una rete ormai inadeguata ai livelli di domanda.

Questi risultati sono avvalorati dai **risultati dell'indagine nazionale sui fabbisogni infrastrutturali e logistici delle imprese**, che in Liguria ha coinvolto 367 imprese di diversi settori. Oltre l'80% delle aziende utilizza come modalità prevalente il trasporto su strada e la valutazione complessiva supera di poco la sufficienza.

Anche in tema di infrastrutture digitali ed energetiche resta molto lavoro da fare. A parte Genova, che presenta una dotazione e una funzionalità migliore, le altre province risentono di bassi livelli di infrastrutturazione che riducono le opportunità di essere competitivi sul mercato. Un aspetto emerso dall'indagine è il **basso livello di maturità digitale** delle imprese liguri, infatti, il 47% degli intervistati non ha fatto investimenti nel digitale e il 60% non intende farne nell'immediato futuro. Chi invece ha investito lo ha fatto prevalentemente in strumenti gestionali, per semplificare la propria attività lavorativa.



Discorso analogo in riferimento alla **sostenibilità ambientale**, rispetto alla quale circa la metà degli intervistati non ha fatto investimenti e non ne farà a breve. Mezzi a basso impatto ambientale e materiali sostenibili sono invece gli investimenti più diffusi. Questo stato delle cose si accompagna anche a una bassa percentuale di partecipazione (24%) ai bandi del PNRR.

La questione dell'**uso più efficace delle infrastrutture** si pone non solo in termini di intervento diretti di tipo hard sulle infrastrutture stesse ma anche di tipo soft che riguardano la sfera della formazione di figure professionali richieste dalla logistica, come autisti, conducenti, gestori di magazzini, logistics administrator e manager della supply chain, che aumentano la qualità dei servizi offerti e danno possibilità di occupazione e di produrre reddito.

Rimane forte l'attenzione sulle **priorità infrastrutturali**. Nella precedente edizione erano state individuate sei interventi infrastrutturali la cui realizzazione è critica per la crescita del sistema economico regionale. Si tratta di interventi stradali e ferroviari che hanno soprattutto lo scopo di aumentare l'accessibilità di ultimo miglio dei porti e di creare le condizioni per alleggerire le infrastrutture esistenti. I dati dell'ultimo monitoraggio evidenziano che non molto è cambiato, se non per la Diga foranea del porto di Genova, i cui lavori sono partiti e proseguono in accordo con il cronoprogramma. Alle priorità individuate si aggiungono in questa edizione: il Terzo Valico del quale difficoltà geologiche e di governance alzano il livello di rischio che l'opera non venga completata nei tempi previsti dal cronoprogramma; il Tunnel Subportuale di Genova e il Tunnel della Val Fontanabuona, di cui si prevede l'inizio dei lavori nel 2024; gli interventi sulla variante Aurelia bis; e due progetti molto attesi come il traforo di valico Armo - Cantarana e la variante di valico Altare - Savona.

L'analisi si conclude con un focus sullo stato di attuazione dei piani previsti nella strategia italiana per la BUL.

LE 13 PRIORITÀ DEL SISTEMA ECONOMICO



	Priorità	Tipologia	Costo [Mln €]	Stato	Fine lavori	Copertura finanziaria	Risorse PNRR	Commissario	Criticità		
									P	T	F
	Potenziamento delle linee merci Savona - Torino - Alessandria		120	P	Oltre 2030	-	-	-	●	●	●
	Tunnel Subportuale		900	P/L	2030	100%	-	-	●	●	●
	Nuovo collegamento stradale costa - entroterra - Tunnel Val Fontanabuona		230	P/L	2030	100%	-	-	●	●	●
	Gronda di Genova		4.775	P	Oltre 2030	-	-	-	●	●	●
	Realizzazione della bretella Carcare - Predosa		5.579	p	Oltre 2030	-	-	-	●	●	●
	Interventi SS1 - Variante Aurelia bis		1.079	P/L	2026	65%	-	X	●	●	●
	Nuovo tracciato Savona - Altare - Autostrada A6		760	S	2028	-	-	-	●	●	●
	SS28 Variante di Pieve di Teco-Ormea con traforo di Valico Armo-Cantarana		340	p	Oltre 2030	-	-	-	●	●	●



Infrastrutture indispensabili per alleggerire le reti autostradali attuali.

LE 13 PRIORITÀ DEL SISTEMA ECONOMICO



Priorità	Tipologia	Costo [Mln €]	Stato	Fine lavori	Copertura finanziaria	Risorse PNRR	Commissario	Criticità		
								P	T	F
Completamento della linea ferroviaria pontremolese		4.137	P	Oltre 2026	9%	-	X	●	●	●
Terzo Valico dei Givi		6.476	L	2025	95%	50%*	X	●	●	●
Completamento del raddoppio Genova - Ventimiglia: tratta Andora - Finale ligure		2.150	P	Oltre 2025	2%	-	X	●	●	●
Nuova Diga Foranea di Genova		1.300	L	2026	73%	54%	X	●	●	●
Autoparco: aree di sosta attrezzate per l'autotrasporto		-	S	-	-	-	-	●	●	●

Opere necessarie a garantire l'accessibilità dei porti e a velocizzare la mobilità di merci e passeggeri

Potenziamento dei traffici portuali e possibilità di attuare un efficace shift modale

* La quota di finanziamento PNRR è a valere su tutto il progetto Nodo di Genova- Terzo Valico che ha un costo totale di 7.869,530 M€ di cui 6.476,00 milioni per il solo Terzo Valico



Storicamente le Camere di commercio hanno **contribuito con ingenti investimenti alla realizzazione di importanti infrastrutture** utili alla crescita del Paese: fiere, mercati agroalimentari, porti e aeroporti ne sono un esempio. Dopo la legge di riforma delle Camere di commercio del 2016 (Dlgs 219/2016) che ha introdotto importanti novità in merito alle funzioni delle camere di commercio, all'organizzazione dell'intero sistema camerale e alla sua governance complessiva, si pone la questione del **ruolo del sistema camerale nell'infrastrutturazione** del Paese e del contributo che può dare alla individuazione di strategie e di piani di investimenti efficaci, anche in termini di qualità, innovazione, sostenibilità e ambiente, finalizzati a potenziare la capacità di attrazione di un territorio.

L'azione delle Camere di commercio deve, perciò, orientarsi maggiormente verso **una funzione di stimolo e di raccordo che può attuarsi su diversi livelli**, attraverso la promozione di studi, di momenti di confronto e mettendo a disposizione delle imprese le competenze in know-how per accrescere la loro competitività. Ad esempio, le CCIAA potrebbero supportare le imprese nella partecipazione ai bandi del PNRR creando infopoint dedicati, convenzioni con professionisti per la redazione delle domande di partecipazione.

La **sinergia rafforzata con la Regione Liguria** rimarca ulteriormente lo scopo dell'iniziativa del sistema camerale, ossia stimolare riflessioni e proporre azioni che, nelle strategie infrastrutturali, di breve, medio e lungo periodo, tengano conto dei reali fabbisogni del mondo imprenditoriale.

Il processo di trasformazione infrastrutturale e logistica, che punti su una visione organica d'insieme come fattore strategico per la crescita delle imprese, non può prescindere dalla **coesione dei territori e da una visione che vada oltre i confini regionali** e metta allo stesso tavolo stakeholder economici e istituzionali di territori limitrofi, con le Camere di commercio in grado di fare da **facilitatore** rispetto alla soluzione di problematiche interregionali.



È fondamentale, infine, accompagnare queste attività con **un piano di comunicazione efficace**, che possa fornire un chiaro orientamento alle imprese su quali strumenti hanno a disposizione e come utilizzarli per migliorare la propria competitività e sulle motivazioni che portano a certe scelte di pianificazione infrastrutturale, per evitare, in questo modo, conflitti il cui unico effetto è spesso ulteriore ritardo nella realizzazione degli investimenti con impatti a cascata su tutto il sistema economico e sociale.

Report realizzato dalle CCIAA di Genova
e Riviere di Liguria Imperia La Spezia Savona
con il supporto tecnico scientifico di



UNIONTRASPORTI