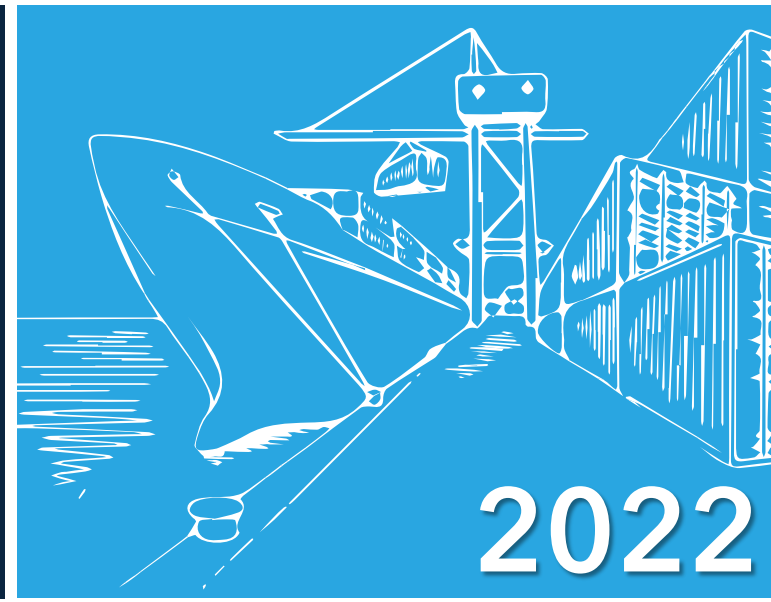
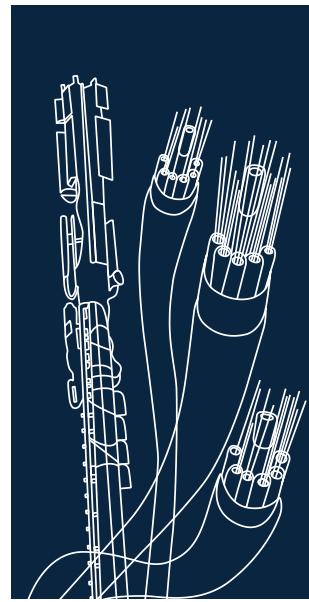
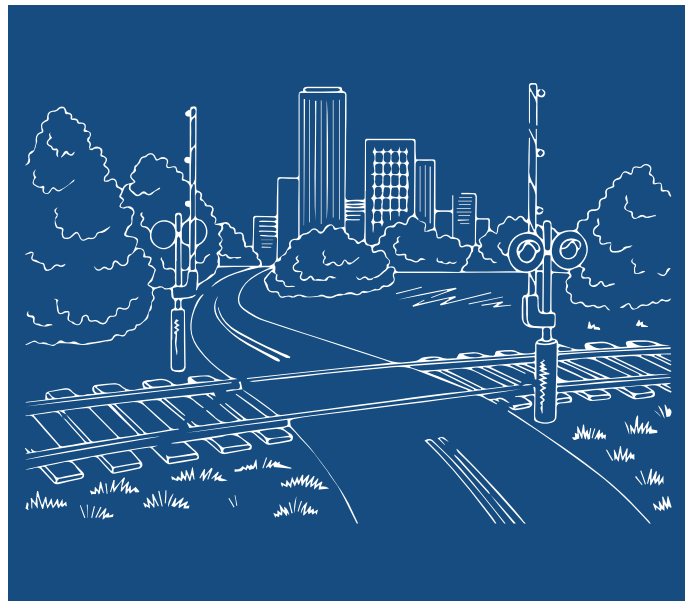




Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali dell'Umbria

Le opere indifferibili per il
sistema economico umbro



UNIONTRASPORTI



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2019-2020



CAMERA DI COMMERCIO
DELL'UMBRIA



- | **Premessa.....3**
- | **Obiettivi.....4**
- | **Il contesto regionale attuale.....5**
- | **Le priorità infrastrutturali dell’Umbria.....14**
- | **Temi complementari.....33**
- | **Infrastrutturazione a Banda Ultra Larga e 5G.....36**
- | **Conclusioni.....44**



Il presente documento, promosso dalla CCIAA dell'Umbria e redatto da Uniontrasporti, ha lo scopo di sintetizzare le **opere infrastrutturali indicate dal mondo associativo e imprenditoriale umbro** su cui occorre intervenire con urgenza per aiutare l'intero sistema economico regionale a superare la crisi innescata dalla pandemia e a recuperare in competitività, soprattutto rispetto ai mercati internazionali. E' ormai diventato improrogabile dotare il territorio umbro di un sistema infrastrutturale - materiale e immateriale - moderno, interconnesso e compatibile con l'ambiente, e recuperare il gap di performance rispetto agli altri Paesi europei.

Il **contesto di lavoro è piuttosto ampio**. In seno al Fondo di Perequazione dedicato alle Infrastrutture promosso da Unioncamere italiana, il sistema camerale umbro - già molto sensibile a queste tematiche, come dimostrano le importanti partecipazioni nell'Aeroporto San Francesco e nella Quadrilatero Marche Umbria - ha inteso rafforzare il proprio ruolo strategico nello sviluppo infrastrutturale del territorio regionale, mediante una serie di azioni che vanno da momenti di confronto e concertazione all'individuazione delle opere strategiche per le proprie imprese, dallo sviluppo di iniziative progettuali specifiche rispondenti alle esigenze del mondo imprenditoriale umbro alla sensibilizzazione delle PMI sui temi della BUL, del 5G e del digitale a favore di una crescita della cultura digitale.

Il punto di partenza è la consapevolezza che **un sistema infrastrutturale competitivo e sicuro**, assieme ad una mobilità dei passeggeri e delle merci efficiente e fluida, sia un **elemento prioritario per lo sviluppo economico dei territori e per la competitività delle imprese**. Le dinamiche dei mercati - sia globali che locali - impongono una visione strategica sui principali sistemi infrastrutturali, orientata a sfruttare la vantaggiosa posizione geografica del nostro Paese, potenziandone la dotazione e l'accessibilità delle infrastrutture, al fine di rendere veloce e funzionale il transito delle merci, delle persone e delle informazioni.

Il Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali dell'Umbria vuole essere uno **strumento di proposta** per far giungere agli enti di governo centrali e locali le richieste del sistema produttivo regionale circa le opere indifferibili e necessarie per tornare a competere sui mercati nazionali e internazionali, grazie ad una rete infrastrutturale completa ed estesa, ad una logistica efficiente e ad una connettività digitale performante, in grado di cogliere le opportunità dei cambiamenti del contesto socio-economico globale.

Lo stato di inadeguatezza del sistema dei trasporti dell'Umbria, solo parzialmente attenuato nel corso degli anni, amplifica e aggrava gli effetti della crisi economica globale aumentando la distanza con le aree del Paese e l'Europa. I punti di eccellenza regionale rischiano pertanto di essere penalizzati se non si interviene con la massima urgenza sul piano infrastrutturale attraverso un percorso di medio-lungo termine che possa far uscire la regione dall'isolamento. Le difficoltà oggettive di spostarsi in tempi ragionevoli sul territorio e dal territorio verso destinazioni nazionali e internazionali, la carenza di intermodalità per il trasporto delle merci, mortificano le potenzialità di una regione che può vantare innumerevoli risorse, soprattutto turistiche.

In quest'ottica, la stessa banda ultralarga rappresenta una condizione essenziale per operare in un'economia moderna basata sulla connettività e anche per abilitare la semplificazione della Pubblica amministrazione, rendendo più utile ed efficace il suo contributo al Paese, e più fluido e snello il dialogo con le imprese.

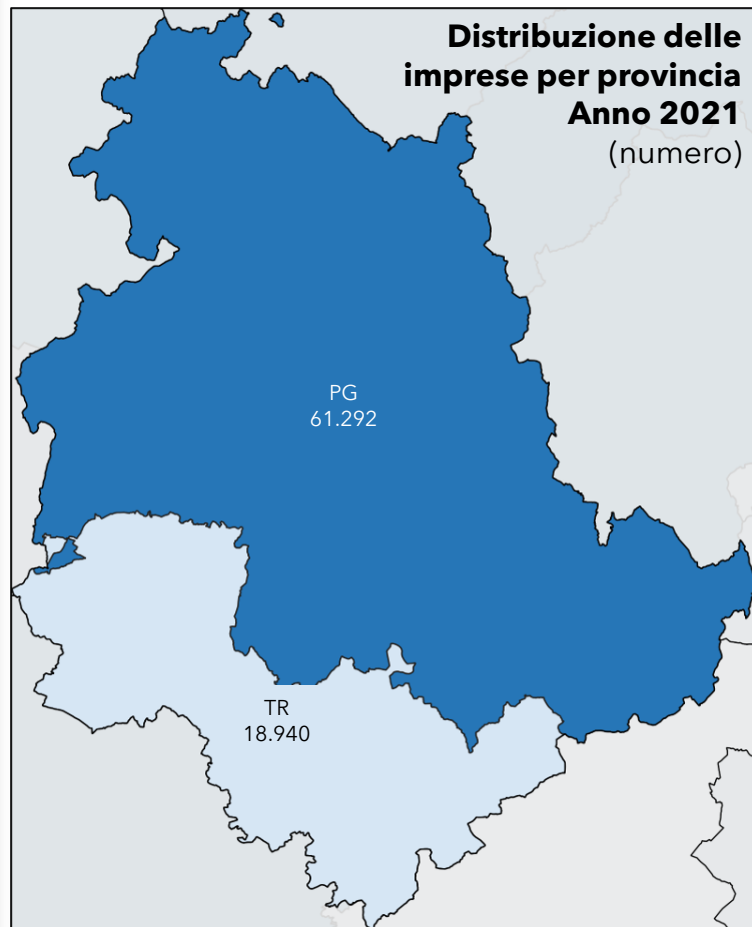
In tale contesto, il sistema camerale umbro intende svolgere un ruolo di raccordo tra il sistema economico che rappresenta e gli interlocutori preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al controllo della infrastrutturazione del territorio. A partire dal punto di vista delle imprese, mediante una **vision regionale - green e sintetica** - si giunge a definire un elenco delle opere irrinunciabili di chi produce e di chi muove la merce, quale valido contributo per migliorare la strategia sulle infrastrutture e aumentare il livello di servizio fornito a residenti, turisti e merci.



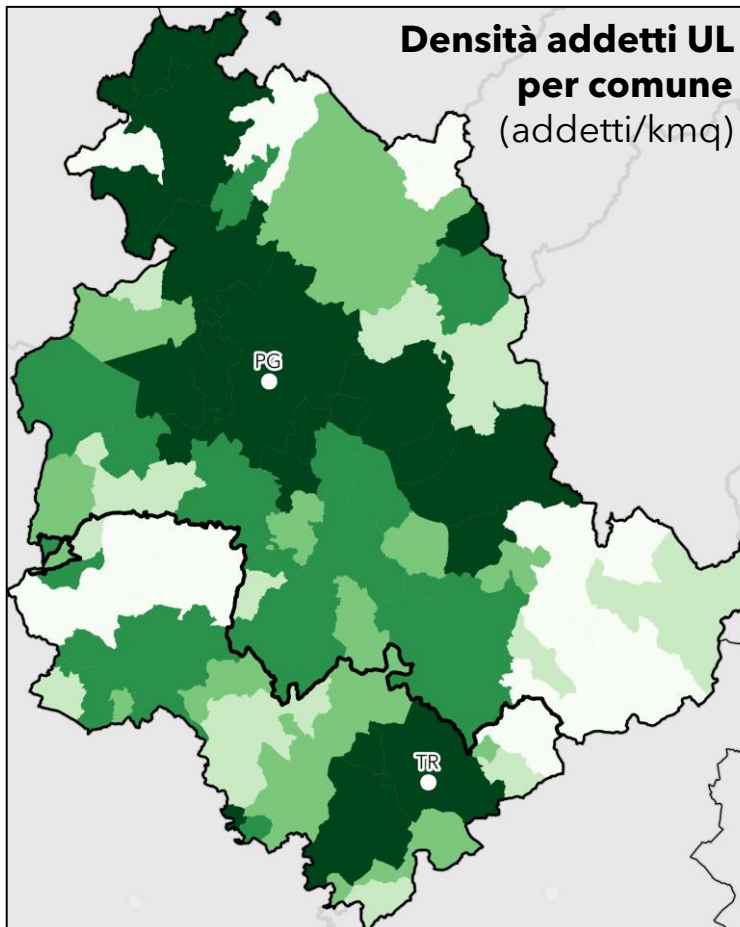
Il contesto regionale attuale

- **Quadro economico**
- **Commercio estero**
- **Specializzazioni economiche**
- **Il sistema infrastrutturale**
- **L'Umbria nel contesto dei corridoi europei**

Il quadro economico



80.232 imprese attive
(7,6% Centro)



263.595 addetti alle unità locali
(6,8% Centro)

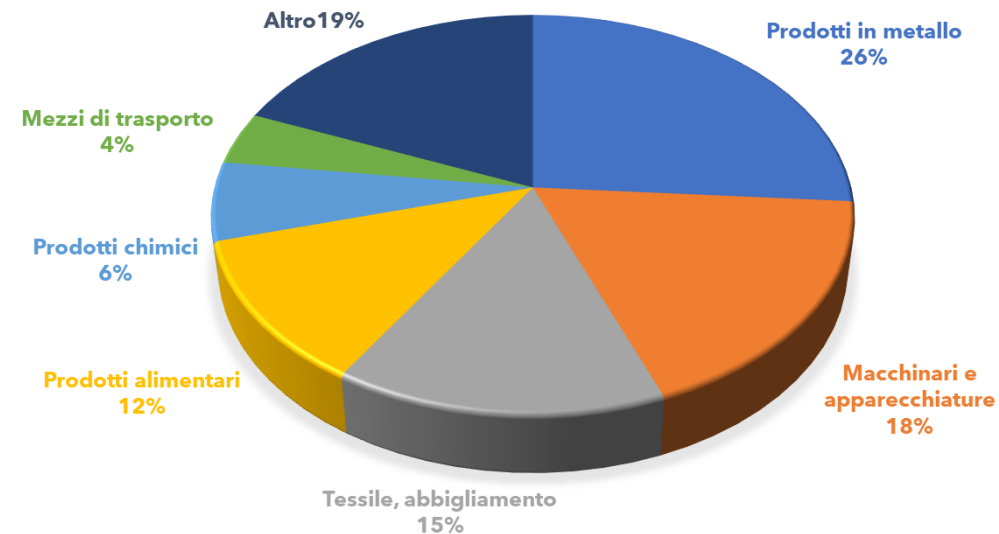
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat e Infocamere, 2021

- L'Umbria è la **17^a regione in Italia per ricchezza prodotta**.
- Nel 2020 il **PIL dell'Umbria** è stato pari a 21,3 miliardi di euro, l'**1,3% del PIL nazionale e l'5,9% del PIL del Centro**, - **7,1% rispetto al 2019** (PIL Italia -7,9%, PIL Centro -7,9%)
- Il **PIL pro capite nel 2020** (24.591 euro vs 30.372 media Centro) **si è ridotto del -6,6% rispetto al 2019**
- Il numero di **imprese attive** nel 2021 è cresciuto del **+0,4% rispetto al 2020** (+0,2% PG, +1,0% TR). Il **25% delle imprese attive sono artigiane**
- Il sistema imprenditoriale umbro è costituito per il **95,3% da micro imprese** (fino a 9 addetti) e per il **4,2% da piccole imprese** (10-49 addetti). Lo 0,4% sono medie imprese e il restante 0,1% grandi imprese
- Il **77% delle imprese attive** si concentra **nella provincia di Perugia**, il **23% in quella di Terni**

Il commercio estero

- Le esportazioni contribuiscono per circa il 18% alla formazione del PIL regionale
- Nel 2021 il commercio estero dell'Umbria ha totalizzato 8,2 miliardi di euro (0,8% del totale nazionale e 4,8% dell'Italia Centrale) con un saldo positivo di circa 1,2 miliardi
- La provincia di Perugia forma il 65% dell'export regionale, Terni il 35%
- Nel 2021 le esportazioni umbre hanno registrato **una crescita del +23% rispetto al 2020 e una crescita del 9% rispetto al 2019.**
- Il 63% delle esportazioni sono dirette verso l'UE27 (post Brexit)
- La modalità di trasporto maggiormente utilizzata nelle esportazioni è il trasporto su strada (55%), seguita dal trasporto marittimo (28%). Al terzo posto si posiziona la modalità aerea (11%) ed infine il trasporto ferroviario (5%). Verso i Paesi Ue, il trasporto stradale sale al 86%.
- A livello mondiale i primi 5 Paesi destinatari delle esportazioni umbre sono: Germania (19,8%), Stati Uniti (9,8%), Francia (9%), Spagna (5,1%) e Romania (4,8%).
- La voce più consistente delle esportazioni umbre è costituita dai prodotti in metallo (26%), seguita da macchinari e apparecchiature (18%) e il settore del tessile e dell'abbigliamento (15%).

Focus sull'export



Modo di trasporto

	55% (86% vs Ue)
	28% (4% vs Ue)
	11% (0,1% vs Ue)
	5% (4% vs Ue)

Destinazioni principali

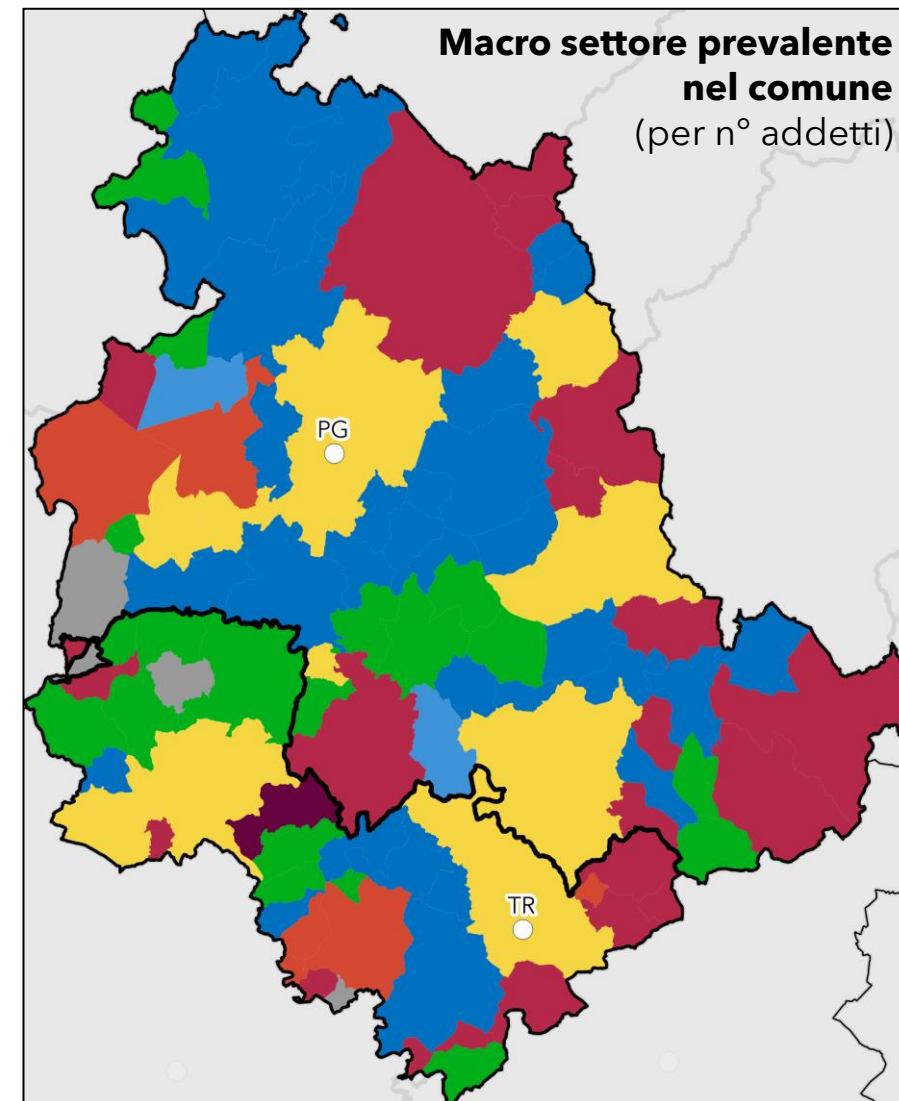
	Germania 927 mln € (19,8%)
	USA 460 mln € (9,8%)
	Francia 421 mln € (9%)
	Spagna 241 mln € (5,1%)
	Romania 226 mln € (4,8%)

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, 2021

Le specializzazioni economiche

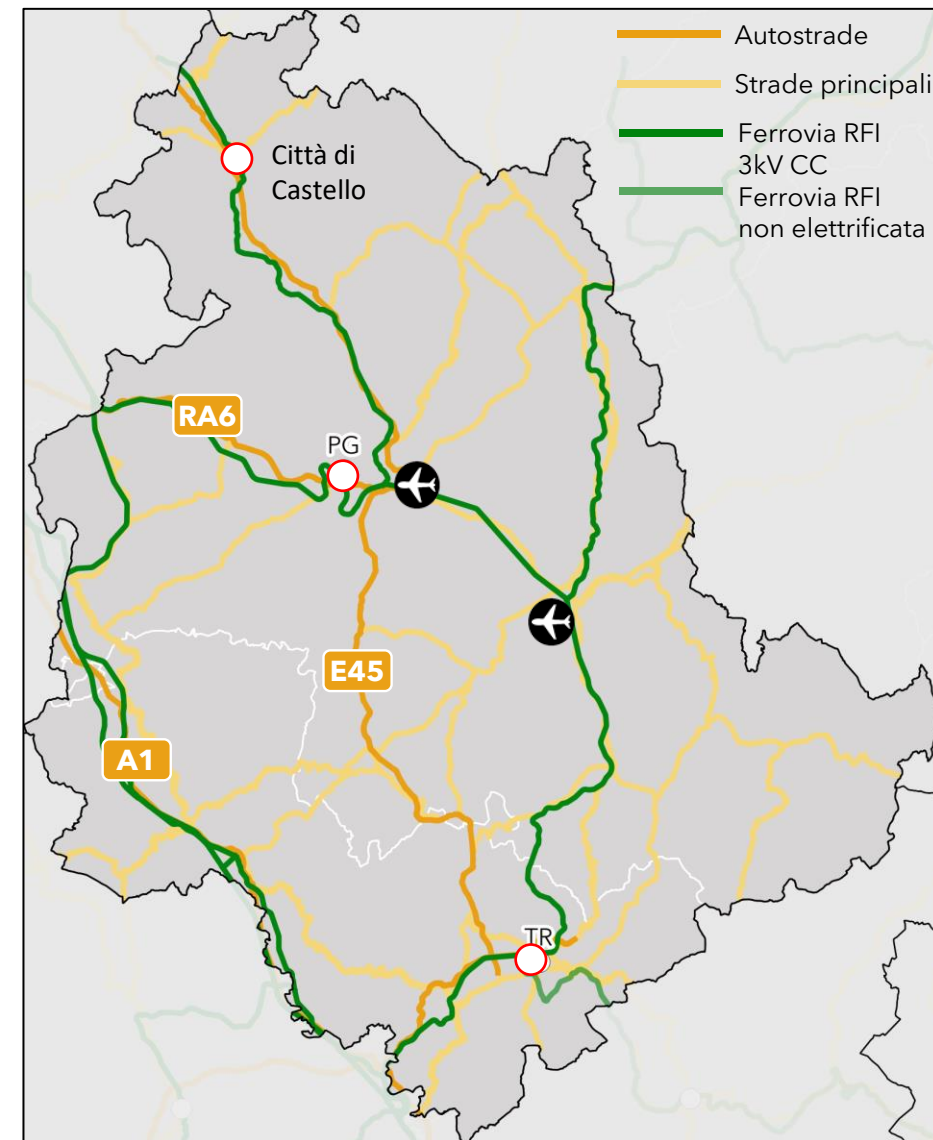
MACRO SETTORE	PESO %	PG	TR	UMBRIA
AGRICOLTURA Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura	5,9%	80,8%	19,2%	100%
INDUSTRIA TRADIZIONALE Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.	17,3%	79,1%	20,9%	100%
INDUSTRIA SPECIALIZZATA Chimica, elettronica, macchine,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

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, 2021



Il sistema infrastrutturale: dotazione fisica

- **4.260 Km** di **rete stradale** di cui il 2% di categoria autostradale e il 19% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas.
- **376 Km** di **rete ferroviaria RFI**, di cui il 94% elettrificata (3kV CC) e il 52% a doppio binario. La tratta Città di Castello - Perugia Sant'Anna, affidata a RFI ma di proprietà regionale, è l'unica tratta attiva della Ferrovia Centrale Umbra (FCU), che unisce Terni a Sansepolcro (AR), mentre nella tratta Perugia-Terni è attivo un servizio autobus.
- **2 aeroporti: Perugia** (aeroporto Internazionale dell'Umbria - Perugia «San Francesco d'Assisi»), in località Sant'Egidio, a 12 km di distanza dai centri di Perugia e Assisi, 144.939 passeggeri nel 2021; **Foligno** (funzione integrativa allo scalo di Perugia, protezione civile, turismo aereo/scuola di volo attraverso l'aeroclub, supporto logistico alle imprese aeronautiche).



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat e Infocamere, 2021

Le performance infrastrutturali delle province: sintesi

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

										INDICE DI SINTESI	
PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE
TR (27°)		TR (28°)		TR (93°)		TR (85°)		PG (67°)		TR (63°)	
PG (61°)		PG (54°)		PG (99°)		PG (96°)		TR (74°)		PG (78°)	

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



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



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

Il sistema infrastrutturale: indicatore di performance

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



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



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

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

Il sistema infrastrutturale: indicatore di performance

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



Infrastrutture portuali: per quanto si voglia estendere l'effetto gravitazione di un'infrastruttura puntuale, nel caso dei porti le province di Perugia e Terni, non avendo sbocchi sul mare ed essendo distanti da porti marittimi, risultano essere in ogni caso più penalizzate. I porti più vicini sono quello di Civitavecchia (per la provincia di Terni) e quello di Ancona (per la provincia di Perugia) che però distano oltre i 90 minuti dai due capoluoghi di provincia e pertanto, ai fini dell'indicatore, non esercitano la propria influenza sul territorio umbro.



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



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

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

Posizionamento nella rete centrale transeuropea

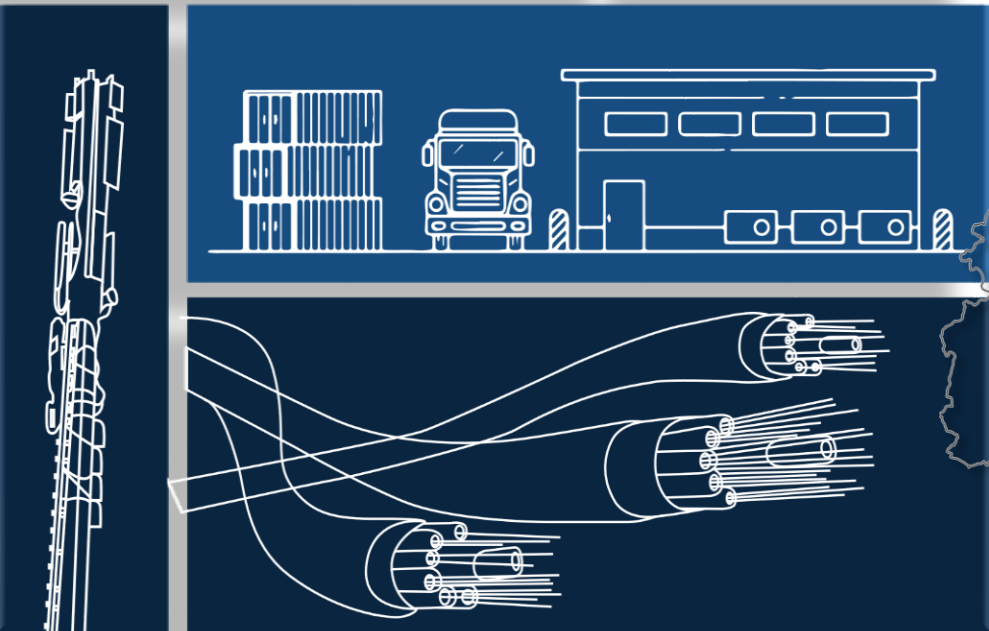
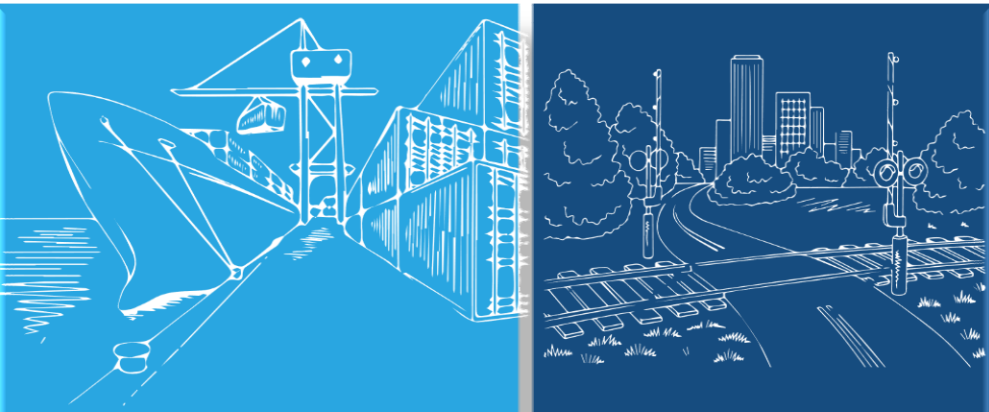


CORRIDOIO SCANDINAVO-MEDITERRANEO:

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



NODI: sulla base della proposta di revisione del Regolamento UE sulla reti di trasporto transeuropee TEN-T (14 dicembre 2021), l'**aeroporto di Perugia** risulta inserito nel Comprehensive Network europeo.



Le priorità infrastrutturali dell'Umbria

- **Quadro degli interventi programmati a livello nazionale**
- **Approccio metodologico**
- **I macro obiettivi**
- **La selezione delle priorità**
- **Le schede di dettaglio delle opere di Priorità 1**

- Attraverso l'**attività di concertazione con il territorio**, è stata delineata una lista di opere prioritarie per il sistema imprenditoriale che parte dal **quadro degli interventi programmati a livello nazionale** di interesse per la regione Umbria, per poi entrare nel merito degli esiti dei tavoli di concertazione attraverso un **focus sulle esigenze emerse a livello territoriale**
- Il **Libro Bianco dell'Umbria** tiene conto di una «**vision regionale**», da cui nasce l'esigenza di contemplare **un numero limitato di opere** per singolo territorio su cui il sistema camerale possa fare leva nei tavoli istituzionali attraverso un'**analisi per macro obiettivi di valenza regionale**
- L'attività di **selezione delle priorità infrastrutturali** è avvenuta tenendo in considerazione alcuni criteri oggettivi minimi di priorità a cui si sommano necessariamente altri criteri più qualitativi dettati dal sentiment del territorio
- Tra i **criteri oggettivi minimi di priorità** considerati si annoverano: scopo e rilevanza territoriale dell'opera (locale, provinciale, regionale, nazionale, internazionale); orizzonte temporale di azione (breve, medio, lungo periodo); stato progettuale (nuova proposta, progettazione, lavori in corso); eventuali criticità (tecniche, finanziarie, politiche); esigenze di trasporto cui assolverebbe l'opera ed eventuali risvolti di un mancato avanzamento o completamento
- Sono stati individuati **2 gradi di priorità**
 - **Priorità 1** di rilevanza nazionale/regionale e possibilità di azione nel breve/medio periodo
 - **Priorità 2** di rilevanza provinciale/locale e possibilità di azione del medio/lungo periodoconcentrando poi l'analisi di dettaglio solo sulle opere con grado di **Priorità 1**, di maggiore rilevanza a livello regionale, per le quali sono state sviluppate delle **schede di dettaglio**.

Il quadro degli interventi programmati a livello nazionale rappresenta una fotografia delle **opere di interesse per il territorio umbro che beneficiano di investimenti pubblici coordinati a livello nazionale** e che in quanto tali sono ritenute indispensabili e strategiche per lo sviluppo e la competitività del territorio a prescindere.

Tra le principali fonti consultate per la realizzazione del quadro di sintesi (di seguito riportato sotto forma di tabella) si evidenziano:

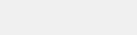
- **Sistema SILOS** (sistema informativo delle opere strategiche e prioritarie che nel corso degli anni sono state inserite nei documenti di programmazione, a partire dalla Legge Obiettivo del 2001) curato dall'ufficio studi della Camera dei Deputati e aggiornato annualmente (l'ultimo aggiornamento risale al 31/05/2022)
- **Allegato al Documento di Economia e Finanza 2022 «Dieci anni per trasformare l'Italia»**
- **Contratti di Programma** tra gestori della rete, ferroviaria e stradale, e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (CdP RFI 2017-2021 parte investimenti agg. 2020-2021 e CdP Anas 2016-2020)
- **PNRR** - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (approvato il 13 luglio 2021)
- **DPCM Opere Commissariate** (complessivamente, nell'anno 2021*, sono stati adottati 49 decreti del Presidente del Consiglio dei ministri che individuano 102 opere e nominano 39 Commissari straordinari. È in corso di valutazione la proposta di commissariamento da parte del MIMS di ulteriori 15 opere che conclude la fase dei commissariamenti prevista dal decreto legge cosiddetto «Sblocca cantieri»).

** In due fasi concluse formalmente ad aprile e ad agosto 2021*

Oltre a riportare alcune informazioni descrittive dell'intervento (stato progettuale, costo, risorse finanziarie disponibili e anno di fine lavori previsto), nella colonna «nota», della tabella di sintesi, **vengono messi in evidenza 3 aspetti:**

- le opere da «**MONITORARE**», benché il focus del presente documento sia sulle nuove opere, dando per certe quelle già programmate a livello nazionale, è anche vero che alcune di esse necessitano di maggiore attenzione, di una «spinta» ulteriore da parte del territorio (come emerso dalla concertazione con il territorio), perché presentano elementi di criticità (di tipo politico/finanziario/tecnico) e quindi di incertezza sui tempi di realizzazione;
- le opere nel paniere di risorse del «**PNRR**», quindi le opere attenzionate nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, comprese anche le opere del **PNC (Piano Nazionale Complementare)**;
- le opere con «**COMMISSARIO**», contenute nel relativo DPCM precedentemente menzionato, alle quali **nel 2021** è stato assegnato un commissario per accelerarne l'iter progettuale e/o realizzativo.

Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

TIPOLOGIA	INTERVENTO	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	RISORSE (%)	DATA FINE LAVORI	NOTA
	Trasversale ferroviaria Orte-Falconara : • Potenziamento infrastrutturale Orte-Falconara	Lavori in corso	369	100%	2024	
	Trasversale ferroviaria Orte-Falconara : • Raddoppio tratta Spoleto-Campello	Lavori in corso	137	100%	2024	
	Trasversale ferroviaria Orte-Falconara : • Tratta Foligno-Fabriano	Prog. preliminare	1.919	n.d.	n.d.	
	Trasversale ferroviaria Orte-Falconara : • Tratta Terni-Spoleto	Prog. definitiva	572	4%	n.d.	
	Trasversale ferroviaria Orte-Falconara : • Tratta PM 228-Albacina	Prog. preliminare	50	100%	2026	
	Trasversale ferroviaria Orte-Falconara : • Tecnologie per la velocizzazione sulle tratte prioritarie	Studio di fattibilità	36	100%	2026	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

TIPOLOGIA	INTERVENTO	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	RISORSE (%)	DATA FINE LAVORI	NOTA
	Potenziamento Foligno-Perugia-Terontola 1° stralcio: Consolidamento sede tratta Foligno-Assisi e velocizzazione tratta Perugia Ponte San Giovanni-Foligno	Lavori in corso	105	55%	n.d.	-
	Ferrovia Centrale Umbra (FCU): interventi infrastrutturali e tecnologici sull'intera rete	Prog. preliminare	163	100%	n.d.	-
	Collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona: - Opere prioritarie 2^ fase: elettrificazione Terni-Rieti-L'Aquila - Completamento collegamento Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona	Studio di fattibilità	442	14%	n.d.	●
	Quadrilatero Marche-Umbria	Progettazione / Lavori in corso	2.420	99%	n.d.	●

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

TIPOLOGIA	INTERVENTO	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	RISORSE (%)	DATA FINE LAVORI	NOTA
	Itinerario E78 - Trasversale Toscana - Umbria - Marche Tratto 4 nodo di Arezzo (San Zeno)-Selci Lama (E45) - 7° lotto (PG364)	Prog. definitiva	435	1%	n.d.	 
	Itinerario E78 - Trasversale Toscana - Umbria - Marche Tratto 5 Selci Lama (E45)-S. Stefano di Gaifa - lotto 1 (PG365)	Prog. definitiva	100	7%	n.d.	 
	Itinerario E78 - Trasversale Toscana - Umbria - Marche Tratto 5 Selci Lama (E45)-S. Stefano di Gaifa - Adeguamento a 2 corsie della Galleria della Guinza (lotto 2) e del tratto Guinza-Mercatello Ovest (lotto 3) (AN58)	Prog. esecutiva	90	96%	n.d.	 

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

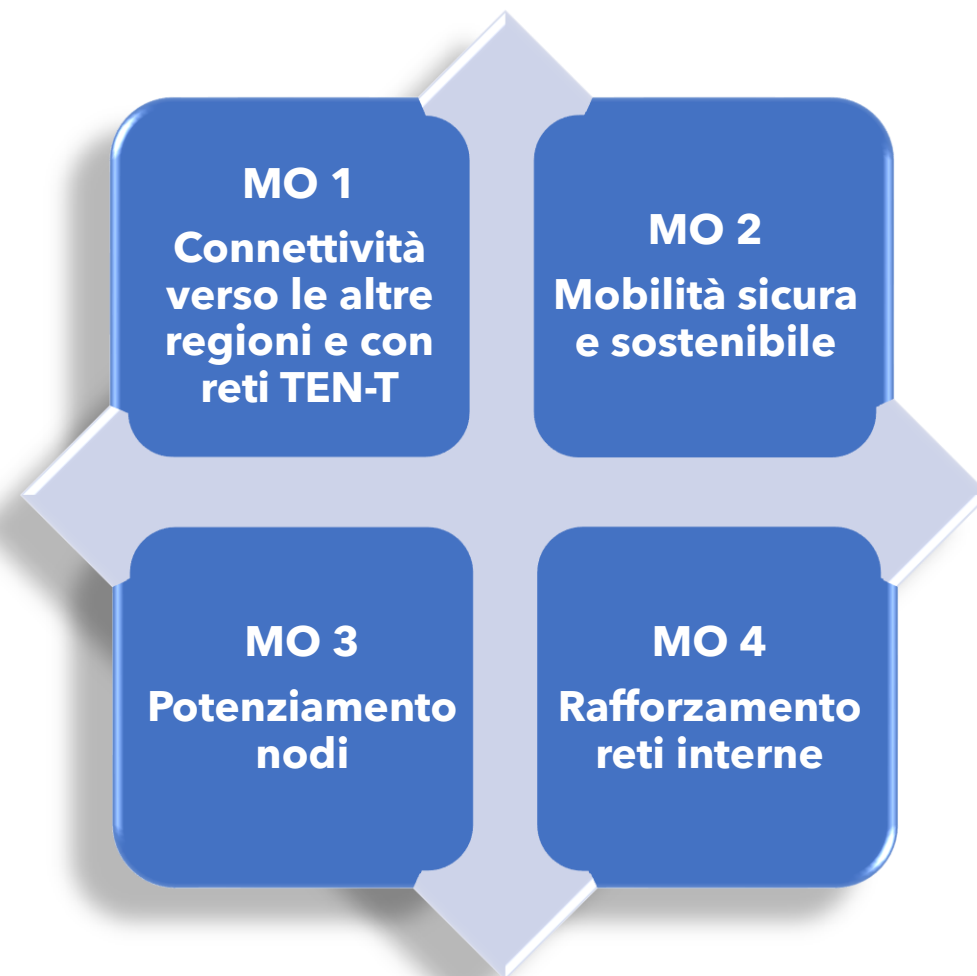
Il quadro dei principali interventi programmati a livello nazionale

TIPOLOGIA	INTERVENTO	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	RISORSE (%)	DATA FINE LAVORI	NOTA
	Strada Statale 685 delle Tre Valli Umbre • Tratto Eggi (Spoleto) - Acquasparta	Prog. definitiva/ prog. preliminare	83	100%	n.d.	-
	Itinerario Civitavecchia-Orte-Ravenna-Venezia • Riqualifica E45/SS 3 bis Orte-Ravenna	Lavori in corso	1.153	100%	n.d.	-
	Nodo stradale di Perugia	Prog. preliminare	461	2%	n.d.	-
	Variante Sud Ovest della Città di Terni	Prog. preliminare	50	100%	n.d.	●
	Piastra logistica umbra	Prog. preliminare	74	100%	n.d.	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

I macro obiettivi (MO)

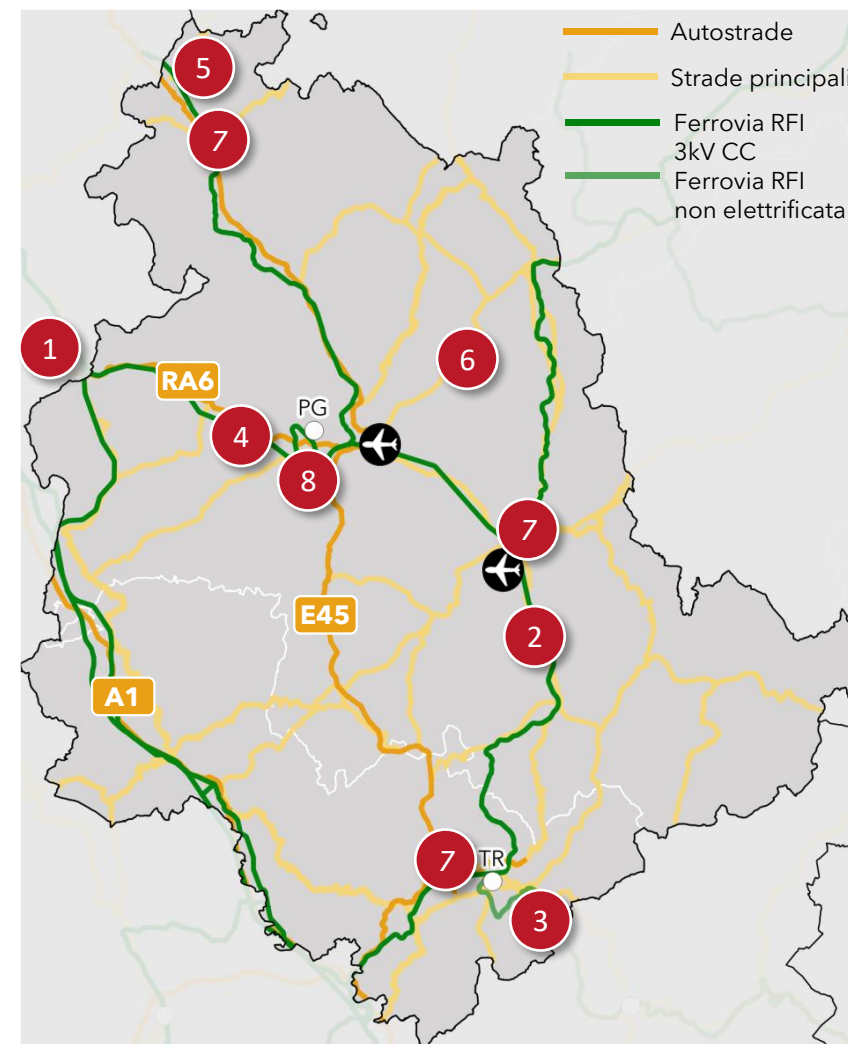
- **MO1 - Migliorare la connettività con le altre regioni e con le reti TEN-T.** È di fondamentale importanza per lo sviluppo del territorio umbro rafforzare i collegamenti con le regioni limitrofe e l'inserimento all'interno delle reti europee.
- **MO2 - Sviluppare una mobilità sicura e sostenibile.** È necessario potenziare gli assi ferroviari, modernizzare e mettere a norma gli assi viari e garantire opzioni di trasporto sostenibili.
- **MO3 - Potenziamento nodi (aeroporti, poli industriali).** La crescita dell'Umbria passa anche dal rafforzamento dei nodi e dal potenziamento delle relative connessioni alle reti.
- **MO4 - Rafforzamento reti interne.** Le attività di monitoraggio e manutenzione delle infrastrutture devono essere effettuate con tempestività e precisione.



La selezione delle priorità - Livello 1

Sono state individuate **8 opere di Priorità 1 in Umbria** che rispondono ai 4 macro obiettivi precedentemente evidenziati e che rappresentano **le opere più attese e strategiche per il rilancio dei territori umbri**:

MO	Tipologia	Intervento	N° rif. mappa
1, 2		Stazione AV Medio Etruria	1
1, 2		Potenziamento e sviluppo direttrice Orte-Falconara	2
1, 2		Potenziamento e velocizzazione linea Terni-Rieti	3
1, 2		Potenziamento e velocizzazione linea Foligno-Perugia-Terontola	4
1		Superstrada «Due Mari» - E78 Grosseto-Fano	5
1, 4		Completamento Quadrilatero Umbria-Marche	6
3		Realizzazione Piastra Logistica Umbra	7
1, 3		Nodo stradale di Perugia	8

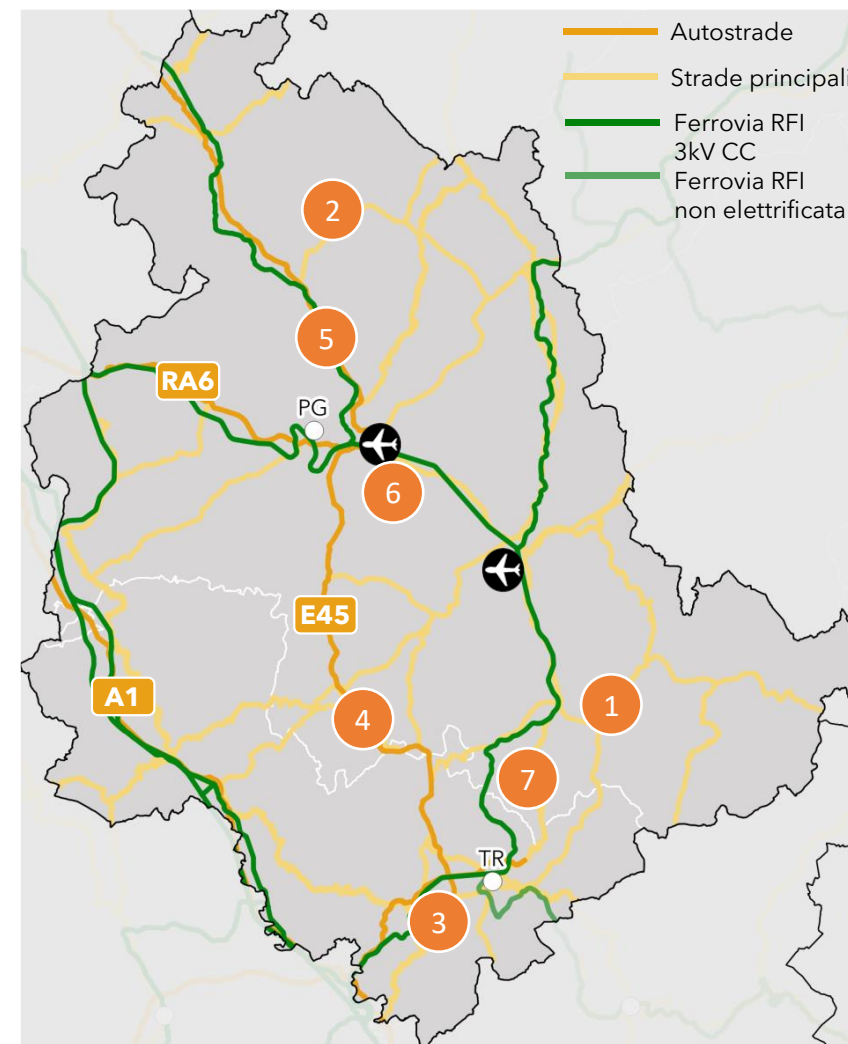


Fonte: elaborazione Uniontrasporti

La selezione delle priorità - Livello 2

Sono state individuate **7 opere di Priorità 2 in Umbria** che rispondono ai 4 macro obiettivi precedentemente evidenziati e che rappresentano **le opere più attese e strategiche per il rilancio dei territori umbri**:

MO	Tipologia	Intervento	N° rif. mappa
1, 4		Potenziamento SS 685 delle Tre Valli Umbre : raddoppio tratto Eggi-Acquasparta	1
2		Miglioramento SS 219 di Gubbio e Pian d'Assino	2
1, 2		Direttrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti : collegamento Terni-PG11	3
4		Risanamento E45 / SS 3bis «Tiberina»	4
1, 2		Ferrovia Centrale Umbra (FCU) : interventi infrastrutturali e tecnologici	5
3		Potenziamento Aeroporto di Perugia	6
1, 2		Riqualificazione Terni-Spoleto (SS 3 Flaminia)	7



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

N° 1



OPERA STAZIONE ALTA VELOCITÀ MEDIO ETRURIA



Costo	n.d.	M€
Copertura	n.d.	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	-	
Doc. programmazione	-	
Note	-	

Rilevanza NAZIONALE

Stato NUOVA PROPOSTA

Macro obiettivi

- **Connettività verso le altre regioni e con reti TEN-T**
- **Sviluppare una mobilità sicura e sostenibile**

Descrizione

La costruzione della stazione di Medio Etruria rappresenta una grande opportunità per le regioni Umbria e Toscana. L'introduzione di una stazione sulla linea dell'alta velocità costituisce infatti un **potenziamento importante dell'offerta di trasporto** nell'area. La localizzazione della stazione è ancora in fase di definizione e dovrebbe sorgere nel triangolo formato da Perugia, Arezzo e Siena.

Benefici

- Miglioramento dell'accessibilità della regione;
- Potenziamento offerta di trasporto per i cittadini, infatti la stazione Medio Etruria è in grado di servire un bacino di utenza molto ampio tra Umbria e Toscana, che comprende la zona di Perugia, l'Aretino, la Valdichiana e l'area del lago Trasimeno;
- Sostenibilità ambientale.

Azioni

- La CCIAA dell'Umbria sta completando una prima valutazione della futura stazione Medio Etruria per comprendere meglio le opportunità per il territorio umbro.
- Occorre una puntuale e trasparente comunicazione verso il territorio, al fine di favorire l'accettazione dell'intervento;
- È opportuno prevedere uno studio di fattibilità e una cost-benefit analysis che includano proposte realistiche relative al livello di servizio utile al bacino territoriale. Il progetto deve trovare ampia condivisione da parte di tutto il territorio potenzialmente servito dalla stazione AV a partire dalla collocazione della stessa

N° 2



OPERA POTENZIAMENTO E SVILUPPO DIRETTRICE ORTE-FALCONARA



Costo*	3.759	M€
Copertura*	30	%
Fine lavori	oltre 2026	
Criticità	-	
Doc. programmazione	CdP RFI 2017-2021	
Note	-	

Rilevanza NAZIONALE

Stato
PROG. PRELIMINARE /
LAVORI IN CORSO

Macro obiettivi

- Connettività verso le altre regioni e con reti TEN-T
- Sviluppare una mobilità sicura e sostenibile

Descrizione

Il potenziamento della ferrovia Orte-Falconara fa parte di quelle opere considerate strategiche dal Governo italiano, per cui è stata adottata una procedura ad hoc nella realizzazione con iter autorizzativi più snelli rispetto al passato, grazie agli impegni sui tempi presi con il PNRR. La tratta costituisce un **asse portante del sistema ferroviario Lazio-Umbria-Marche**, collegato al Corridoio Scandinavia-Mediterraneo della rete centrale europea. I lavori prevedono:

- Raddoppio della sede ferroviaria, in parte in affiancamento e in parte su nuovo tracciato;
- Eliminazione dei passaggi a livello esistenti;
- Realizzazione delle viabilità connesse con le opere di attraversamento della linea;
- Adeguamento delle stazioni e delle fermate;
- Ristrutturazione e potenziamento tecnologico attraverso la realizzazione di linee di Trazione Elettrica (TE), di impianti per il Segnalamento e la Sicurezza della circolazione in rete (IS) e per le Telecomunicazioni Ferroviarie (TLC).

Benefici

- Aumento della capacità di trasporto;
- Riduzione dei tempi di percorrenza;
- Eliminazione delle interferenze con la viabilità stradale.

Azioni

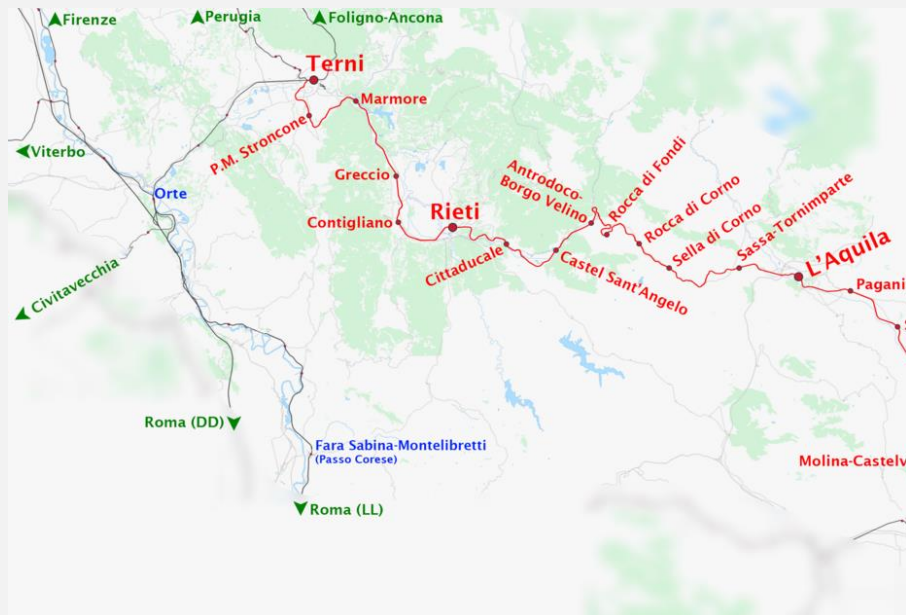
- Monitorare iter realizzativo degli interventi già previsti per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere;
- Monitorare che gli interventi siano svolti minimizzando i disagi per l'utenza in generale.

* Valori che si riferiscono all'insieme di interventi previsti in Umbria e Marche

N° 3



OPERA VELOCIZZAZIONE TERNI-RIETI



Costo*	442	M€
Copertura*	14	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	-	
Doc. programmazione	CdP RFI 2017-2021	
Note	-	

Rilevanza NAZIONALE

Stato STUDIO DI FATTIBILITÀ

Macro obiettivi

- **Connettività verso le altre regioni e con reti TEN-T**
- **Sviluppare una mobilità sicura e sostenibile**

Descrizione

La tratta Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona attraversa le Regioni Umbria, Lazio e Abruzzo e si sviluppa per circa 163 km. A causa dell'orografia dei luoghi attraversati, la linea si presenta tortuosa, con livellette caratterizzate da elevati valori di ascesa e ridotti raggi di curvatura. Ciò determina delle limitazioni relativamente alla velocità massima di percorrenza della linea. Il tratto Terni-Rieti, esteso 41 km, è interessato da **interventi di velocizzazione** per una lunghezza di 34 km e ha una velocità obiettivo di 100 km/h nel tratto Marmore a Rieti, rispetto agli attuali 75 km/h. Nelle località intermedie è prevista la velocizzazione degli itinerari da 30 km/h a 60 km/h, con movimenti contemporanei e la realizzazione di nuovi marciapiedi H55 e sottopassi. Sono inoltre previste modifiche ai Piani Regolatori Generali degli impianti di Rieti, Stroncone, Contigiano, Greccio e Marmore con conseguenti interventi di adeguamento degli esistenti ACEI (Apparati Centrali Elettrici a Itinerari), e ricodifica del CTC (Controllo Centralizzato del Traffico).

Benefici

- Migliorare la regolarità della circolazione sulla tratta;
- Ridurre i tempi per gli incroci;
- Garantire una migliore accessibilità dell'utenza ai treni anche per le persone a ridotta mobilità.

Azioni

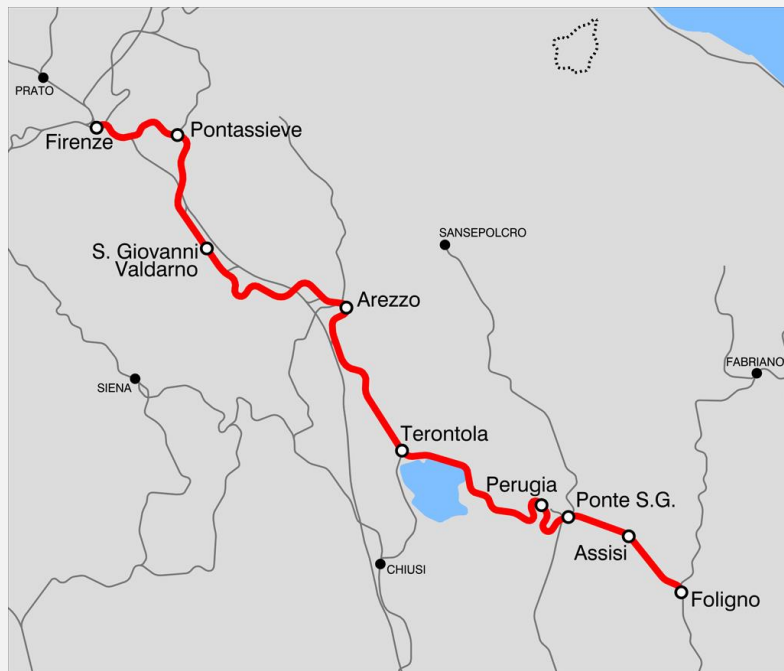
- Avvio di una puntuale e trasparente comunicazione verso il territorio, al fine di favorire l'accettazione dell'intervento;
- Monitorare l'iter realizzativo per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche per il completamento dell'intervento.

* Valori che si riferiscono all'insieme di interventi previsti in Abruzzo, Umbria e Lazio

N° 4



OPERA POTENZIAMENTO FOLIGNO- PERUGIA-TERONTOLA



Costo	105	M€
Copertura	55	%
Fine lavori	oltre 2026	
Criticità	-	
Doc. programmazione	CdP RFI 2017-2021	
Note	-	

Rilevanza REGIONALE

Stato LAVORI IN CORSO

Macro obiettivi

- Connettività verso le altre regioni e con reti TEN-T
- Sviluppare una mobilità sicura e sostenibile

Descrizione

La linea Foligno-Perugia-Terontola è una linea ferroviaria italiana, a scartamento ordinario ed elettrificata, che raccorda la linea Firenze-Roma a Terontola-Cortona con la linea Roma-Ancona a Foligno, passando per Perugia e Assisi.

Il progetto si pone l'obiettivo di **migliorare i collegamenti tra il capoluogo umbro e le regioni del versante tirrenico** e prevede la realizzazione dei nuovi Piani Regolatori Generali degli impianti di Ellera e Assisi. Inoltre sono previsti:

- Realizzazione della nuova fermata di Perugia Aeroporto;
- Eliminazione di alcuni passaggi a livello;
- Adeguamento marciapiedi a standard H55;
- Realizzazione di nuovi sottopassi;
- Velocizzazione degli itinerari nelle stazioni di Ellera, Spello, Bastia Umbra e Assisi.

Benefici

- Migliore accessibilità;
- Riduzione dei tempi di percorrenza;
- Aumento livello di servizio.

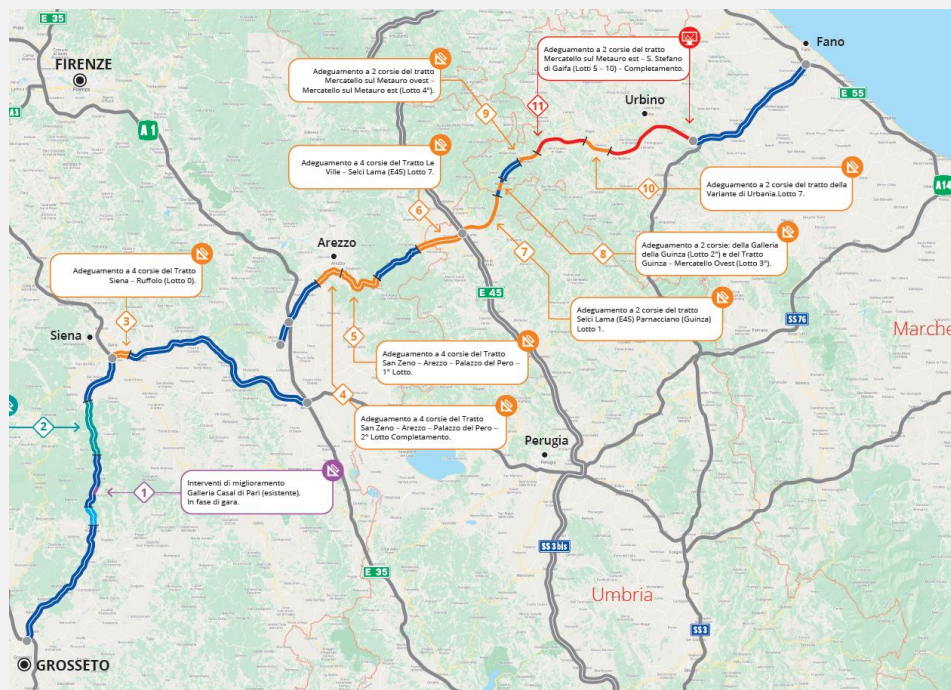
Azioni

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

N° 5



OPERA SUPERSTRADA «DUE MARI» - E78 GROSSETO-FANO



Costo	625	M€
Copertura	16	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	-	
Doc. programmazione	Anas SpA e Allegato Infrastrutture DEF 2022 e 2014	
Note	-	

**Rilevanza
NAZIONALE**

**Stato
PROG. DEFINITIVA /
PROG. ESECUTIVA**

Macro obiettivi
• **Connettività verso le altre regioni e con reti TEN-T**

Descrizione

La E78 è una **direttrice strategica che collega la costa tirrenica a quella adriatica**, con un tracciato che ha origine sulla Via Aurelia all'altezza di Grosseto e si conclude sull'autostrada A14 Adriatica, in corrispondenza del casello di Fano, nelle Marche.

Ad oggi, molti tratti del percorso della E78 presentano caratteristiche di viabilità ordinaria. I lavori in oggetto hanno come obiettivo la realizzazione di un corridoio stradale, con caratteristiche di superstrada lungo l'intera estensione, definito Superstrada dei Due Mari.

Benefici

- Creazione superstrada lungo l'intera estensione della E78 e la creazione di un collegamento veloce verso sia la costa tirrenica sia la costa adriatica;
- Miglioramento accessibilità;
- Riduzione tempi di percorrenza.

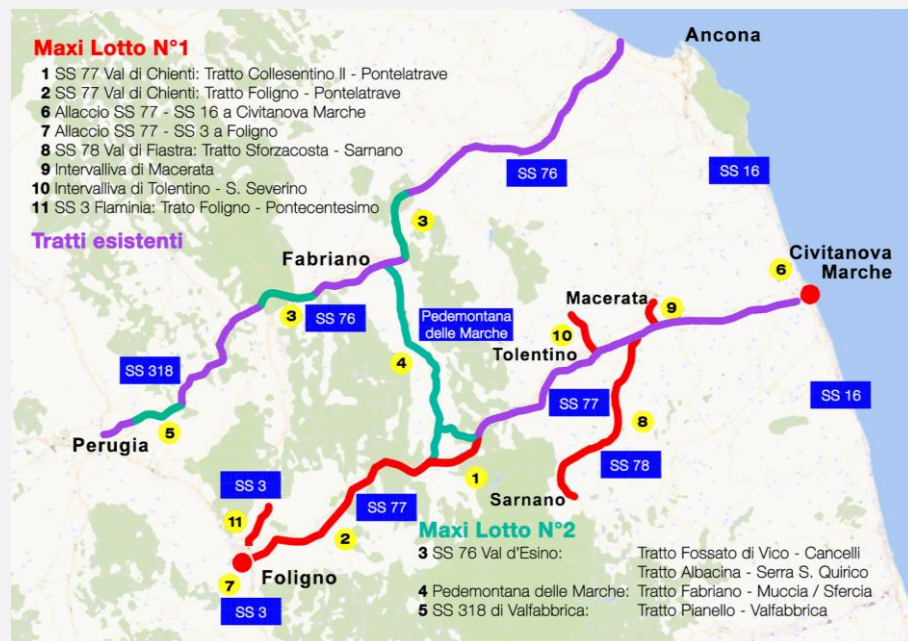
Azioni

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

N° 6



OPERA QUADRILATERO UMBRIA-MARCHE: COMPLETAMENTO RADDOPPIO PERUGIA-ANCONA (SS 318)



Costo*	2.420	M€
Copertura*	99	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	-	
Doc. programmazione	Allegato Infrastrutture al DEF 2022, Quadrilatero Marche Umbria Spa - Bilancio 2021	
Note	-	

Rilevanza
INTERREGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE /
LAVORI IN CORSO

Macro obiettivi

- Connettività verso le altre regioni e con reti TEN-T
- Rafforzamento reti interne

Descrizione

Il progetto infrastrutturale del Quadrilatero Umbria-Marche prevede la realizzazione di un sistema di infrastrutture viarie i cui assi rappresentano idealmente i quattro lati di un quadrilatero.

Più precisamente, l'intervento consiste nel **completamento e adeguamento delle due arterie principali Foligno-Civitanova Marche (SS77) e Perugia-Ancona (SS76 e SS318)**, nella realizzazione della Pedemontana delle Marche (tratto Fabriano-Muccia/Sfercia) e di altri allacci e collegamenti intervallivi.

Benefici

- Raccordo tra i centri abitati e con i poli industriali esistenti;
- Miglioramento accessibilità delle aree interne delle regioni interessate;
- Riduzione tempi di percorrenza.

Azioni

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

* Valori che si riferiscono all'insieme di interventi previsti in Umbria e Marche

N° 7


OPERA
PIASTRA LOGISTICA UMBRA


Costo	74	M€
Copertura	100	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	-	
Doc. programmazione	-	
Note	-	

Rilevanza
INTERREGIONALE
Stato
PROG. PRELIMINARE
Macro obiettivi
 • **Potenziamento nodi**

Descrizione

L'intervento relativo alla piastra logistica umbra è composto da tre parti, ciascuna delle quali prevede diverse opere di connessione alle reti sia su gomma sia su ferro:

- La **piattaforma logistica di Terni-Narni** prevede un collegamento alla rete stradale nazionale, tramite la strada provinciale Marattana e lo svincolo di Terni sulla strada di grande comunicazione (SGC) E45, e un collegamento alla rete ferroviaria sulla linea Orte-Falconara;
- La **piattaforma di Foligno** prevede: un collegamento alla rete stradale nazionale, tramite la SS75 Umbra; un primo collegamento ferroviario sulla linea Orte-Falconara, in modo da consentire il collegamento al bacino romano a sud e al porto di Ancona a nord, ed un secondo sulla linea Foligno-Terontola che permetta il collegamento con la Toscana;
- La **piattaforma di Città di Castello-S. Giustino** (i cui lavori sono conclusi), situata a Nord di Città di Castello, tra le zone industriali della stessa Città di Castello e di S. Giustino, a ridosso del confine comunale, interessa un'area in cui è prevista la interconnessione tra l'autostrada E45 e l'autostrada E78.

Benefici

- Sviluppo del territorio e potenziamento dei servizi alle imprese;
- Attrazione di nuovi investimenti;
- Creazione di un'infrastruttura efficiente.

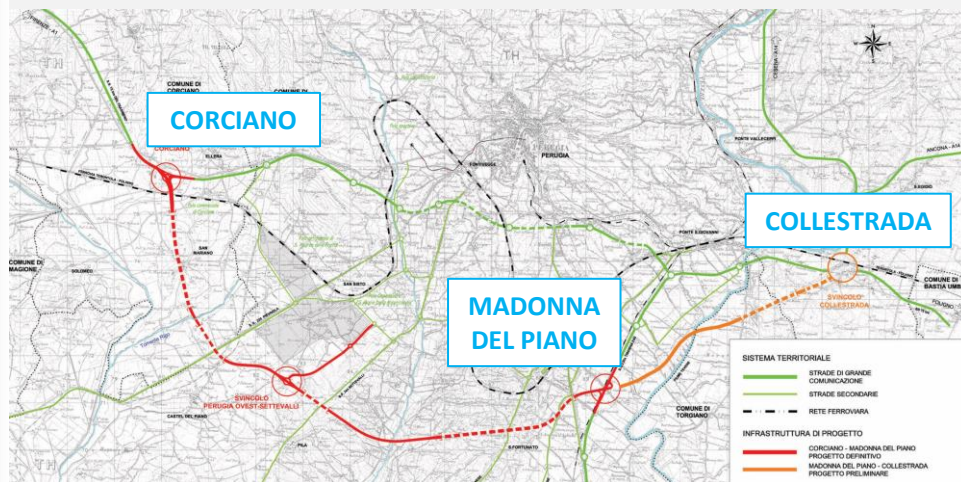
Azioni

- Monitorare iter realizzativo degli interventi già previsti per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere.

N° 8



OPERA NODO STRADALE DI PERUGIA



Costo	461	M€
Copertura	2	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	-	
Doc. programmazione	Allegato Infrastrutture al DEF 2022	
Note	-	

Rilevanza REGIONALE

Stato PROG. PRELIMINARE

Macro obiettivi

- Connettività verso le altre regioni e con reti TEN-T
- Potenziamento nodi

Descrizione

L'intervento si configura come un semianello di circonvallazione di circa 23 km sul lato sud-ovest dell'area perugina, e raccorda 4 arterie stradali: la E45 Orte-Ravenna, il raccordo autostradale Perugia-Bettolle, la Perugia-Ancona e la Perugia-Foligno-Flaminia.

Si compone di due parti:

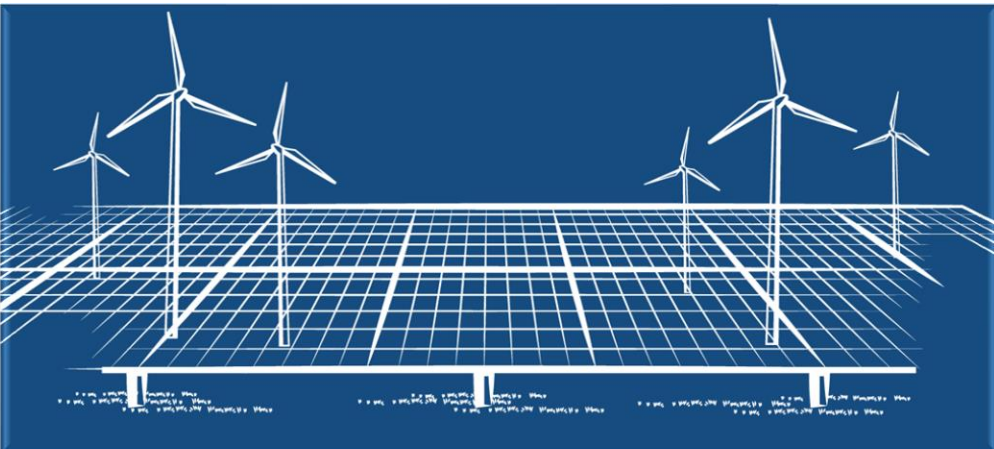
- 1. Madonna del Piano-Corciano: strada extraurbana principale (cat. B).** Il progetto prevede la realizzazione di tre svincoli e delle seguenti opere: strada urbana di scorrimento di cat. B che collega lo svincolo di Perugia ovest-Settevalli con il Polo Unico Ospedaliero "Silvestrini" e l'area industriale/commerciale; strada extraurbana secondaria di cat. C1 per il collegamento della S.S. 220 "Pievaia" allo svincolo di Perugia ovest-Settevalli;
- 2. Madonna del Piano-Collestrada: strada extraurbana (cat. A).** Il progetto prevede la realizzazione di due svincoli, all'inizio e alla fine della variante, due viadotti e una galleria naturale, nonché la realizzazione di un collegamento tra la località Ferriera e la zona industriale di Ponte San Giovanni con nuovo ponte sul fiume Tevere.

Benefici

- Miglioramento viabilità e incremento del livello di servizio;
- Maggiore sicurezza per gli utenti.

Azioni

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



Tematiche complementari

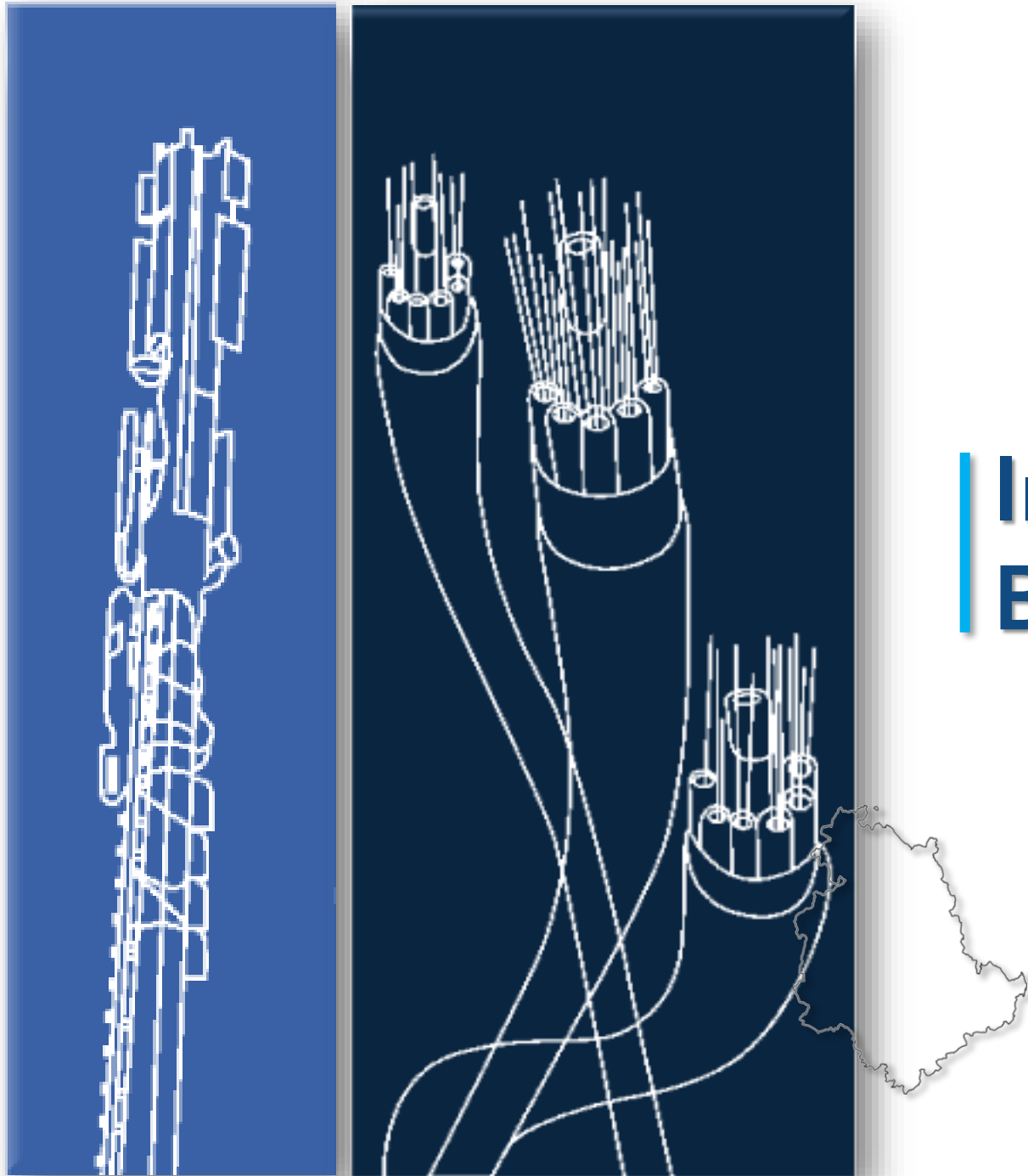


Verso una rete infrastrutturale efficiente

- La regione sconta un **deficit infrastrutturale** che rende difficili i collegamenti con le altre regioni e, più in generale, con il network infrastrutturale europeo. È quindi di fondamentale importanza effettuare interventi di **potenziamento ed efficientamento** sia della rete stradale sia della rete ferroviaria:
 1. Dal punto di vista della rete stradale, sono previsti importanti interventi di interesse sovraregionale come la **Superstrada «Due Mari» - E78 Grosseto-Fano** e il **Quadrilatero Umbria-Marche**;
 2. Con riferimento alle ferrovie, i principali interventi di rilevanza sovraregionale sono il potenziamento della linea **Orte-Falconara**, la velocizzazione della linea **Terni-Rieti** e la creazione della **Stazione Medio Etruria**.
- Anche con riferimento ai **collegamenti interni**, la regione Umbria necessita di diversi interventi di potenziamento:
 1. Per la rete stradale sono fondamentali le attività di **manutenzione e risanamento** della SS 685 delle Tre Valli Umbre e della SS 3 bis Tiberina;
 2. Per quella ferroviaria, il potenziamento Foligno-Perugia-Terontola e il ripristino della ex-rete della Ferrovia Centrale Umbra rappresentano interventi in grado di **incrementare il livello di servizio** dei collegamenti tra Perugia, Foligno e Terni.
- Per quanto concerne i nodi regionali, gli interventi volti a incrementare la competitività del territorio fanno riferimento a:
 1. Completamento **piastra logistica umbra**;
 2. Costituzione di una rete in grado di rendere maggiormente accessibile l'**aeroporto internazionale dell'Umbria**.

Verso una rete infrastrutturale efficiente

- **Il monitoraggio delle opere** deve essere effettuato in maniera costante in modo da consentire una **manutenzione** ordinaria e straordinaria delle risorse in essere, da effettuare in maniera **programmata, innovativa e coordinata**, in modo da incidere il meno possibile sulla normale circolazione.
- È necessario monitorare in maniera progressiva lo **stato di avanzamento dei lavori**, per intervenire in maniera tempestiva sulle criticità riscontrate, siano esse finanziarie o tecniche. Inoltre, **è importante snellire le procedure di approvazione dei progetti**, apportando innovazioni organizzative e autorizzative, eliminando le frammentazioni e sovrapposizioni delle responsabilità del sistema pubblico, le possibili controversie e le regole poco chiare per giungere ad una cantierizzazione rapida delle opere.
- È necessario migliorare i servizi di **trasporto pubblico**, sia in ambito urbano che extraurbano, per ridurre l'uso dei mezzi privati e i volumi della congestione.
- La transizione verso una **mobilità sostenibile** passa anche dal rinnovo del parco veicolare, con il passaggio da motori endotermici a motori elettrici, e dalla diffusione capillare di punti di ricarica per veicoli elettrici. Si può inoltre favorire il trasporto dell'ultimo miglio con veicoli a basso impatto ambientale.
- Occorre, infine, **aumentare la capillarità delle infrastrutture digitali** (anche nelle aree rurali, vallive, interne), favorendo la connettività per imprese e cittadini, che si traduce in nuovi servizi e maggiore attrattività dei territori.



Infrastrutturazione BUL e 5G

«Verso la Gigabit Society»

La Strategia italiana per la Banda Ultralarga - «Verso la Gigabit Society» che si pone in continuità con la Strategia varata dal Governo nel 2015, definisce le azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale indicati dalla Commissione europea nel 2016 e nel 2021 - rispettivamente con la Comunicazione sulla Connettività per un mercato unico digitale europeo (cd. «Gigabit Society») e la Comunicazione sul decennio digitale (cd. «Digital compass») con la quale ha presentato la visione, gli obiettivi e le modalità per conseguire la trasformazione digitale dell'Europa entro il 2030.

Tali obiettivi europei di trasformazione digitale si sviluppano intorno a 4 punti cardinali: (1) le competenze digitali; (2) la digitalizzazione dei servizi pubblici; (3) la trasformazione digitale delle imprese; (4) la realizzazione di infrastrutture digitali sicure e sostenibili.

Per quanto riguarda queste ultime, uno degli obiettivi fissati dalla Commissione europea è permettere entro il 2030 che tutte le famiglie dell'UE possano beneficiare di una connettività Gigabit e che tutte le zone abitate siano coperte dalle reti 5G.

La Strategia, oltre ad avere come obiettivo il completamento del Piano di copertura delle aree bianche e delle misure a sostegno della domanda già avviate (c.d. voucher), prevede cinque ulteriori Piani di intervento pubblico per coprire le aree geografiche in cui l'offerta di infrastrutture e servizi digitali ad altissima velocità da parte degli operatori di mercato è assente o insufficiente, e si prevede lo sarà anche nei prossimi anni, utilizzando le parte delle risorse destinate alla transizione digitale nel **Piano nazionale di ripresa e resilienza** italiano (PNRR).

L'obiettivo concreto della Strategia, così come indicato nel PNRR, è di portare la connettività a 1 Gbit/s su tutto il territorio nazionale entro il 2026, in anticipo rispetto agli obiettivi europei fissati al 2030.

L'investimento sarà accompagnato da un percorso di semplificazione dei processi autorizzativi per velocizzare la diffusione delle infrastrutture sul territorio e da aggiornamenti della normativa che riconoscano le infrastrutture ad altissima velocità fisse e mobili come strategiche.

«Verso la Gigabit Society»

La Strategia definita dal Governo nel documento *Strategia italiana per la Banda Ultralarga* - «Verso la Gigabit Society» approvato il 25 maggio 2021 (Ministeri di riferimento: Ministero per l'Innovazione Tecnologica e la Transizione Digitale e Ministero dello Sviluppo Economico), si compone di sette interventi, due in corso e previsti dalla Strategia del 2015 (Piano aree bianche e Piano voucher) e cinque Piani approvati dal Consiglio dei Ministri il 29 aprile 2021 nel PNRR.

Piano	AREE DI INTERVENTO	Fondi PNRR (Mio €)
Italia 1 Giga	<i>Aree nere e grigie NGA</i>	3.863,5
Italia 5G	<i>Corridoi 5G 5G-ready strade extra urbane Aree No 5G/4G</i>	2.020,0
Scuole connesse		261,0
Sanità connessa		501,5
Isole minori	<i>Aree bianche NGA</i>	60,5
TOTALE		6.706,5

Strategia italiana per la Banda Ultralarga: Umbria

Intervento	Stato intervento	Chiusura intervento	Investimento previsto (Mio €)	Note	
Piano di cablaggio delle aree bianche	In corso di realizzazione	31.12.2022	≈ 69,488 *	UI "vendibili": 83.456 (30.06.2022)	UI previste: 127.940
Piano voucher alle imprese e ai professionisti	In corso erogazione voucher	15.12.2022 (o esaurimento risorse)	≈ 5,271	Attivato: 1.548.877 € (26.09.2022: ore 12:15)	Prenotato: 588.120 € (26.09.2022: ore 12:15)
Italia 1 Giga	Lotto 3 ** Operatore aggiudicatario: TIM e FiberCop in RTI	30.06.2026	≈ 305.867 ** (contributo pari al 70% investimento)	N° civici previsti 609.520 **	
Italia 5G: Rilegamento in fibra ottica di siti radiomobili esistenti	Operatore aggiudicatario: TIM S.p.A.	30.06.2026	≈ 125,380 *** (contributo aggiudicato)	N° min. siti da rilegare: 1.718 ***	
Italia 5G: Nuovi siti radio (150Mbps/30Mbps)	Operatore aggiudicatario: RTI INWIT S.p.A., TIM S.p.A., Vodafone S.p.A.	30.06.2026	≈ 55,998 **** (contributo aggiudicato)	N° min aree da coprire: 221 ****	
Scuole connesse	Operatore aggiudicatario: Fastweb S.p.A.	30.06.2026	≈ 11,496 ***** (importo aggiudicato)	Sedi previste: 656 *****	
Sanità connessa	Operatore aggiudicatario: TIM S.p.A.	30.06.2026	≈ 43,543 ***** (importo aggiudicato)	Sedi previste: 1.760 *****	

UI: unità immobiliari

** Complessivo tra Umbria, Abruzzo, Molise, Marche

**** Complessivo tra Umbria, Friuli-Venezia Giulia, Veneto

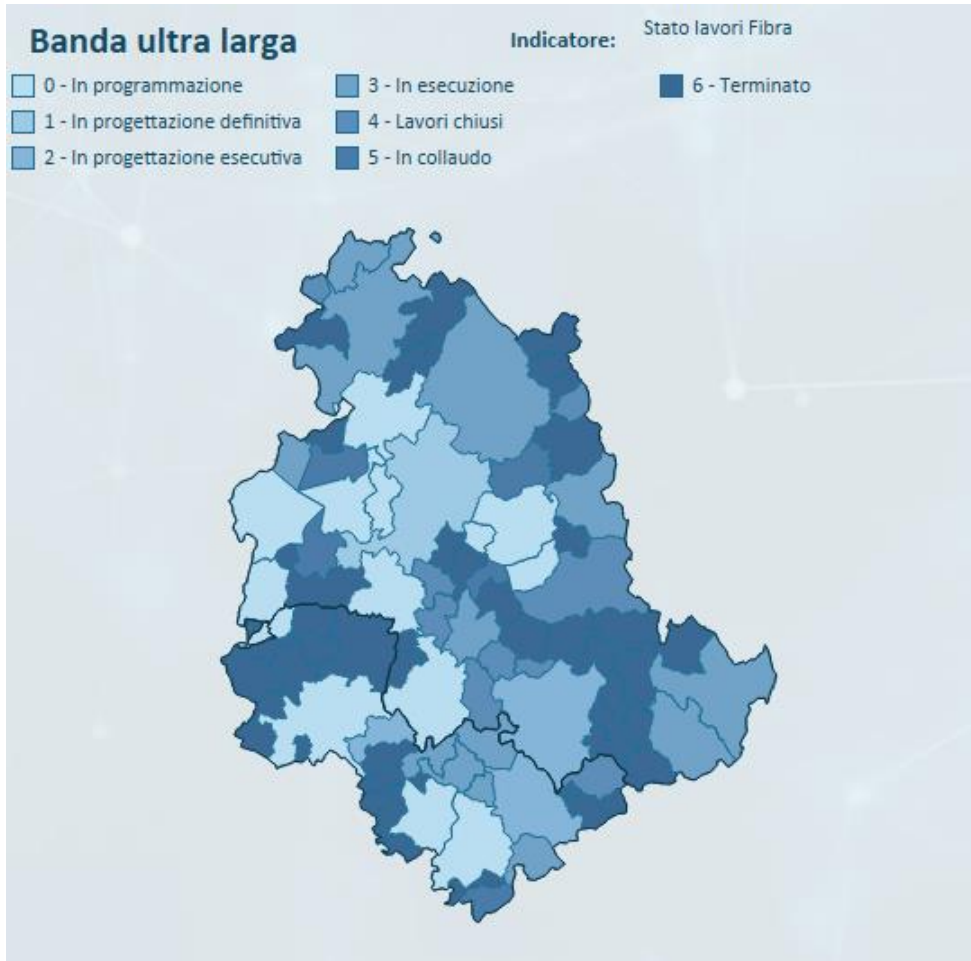
* Complessivo tra Umbria, Marche

*** Complessivo tra Umbria, Lazio, Sardegna, Marche

***** Complessivo tra Umbria, Emilia-Romagna, Marche

Piano di cablaggio delle aree bianche

Stato dei lavori (aggiornamento 30.06.2022)



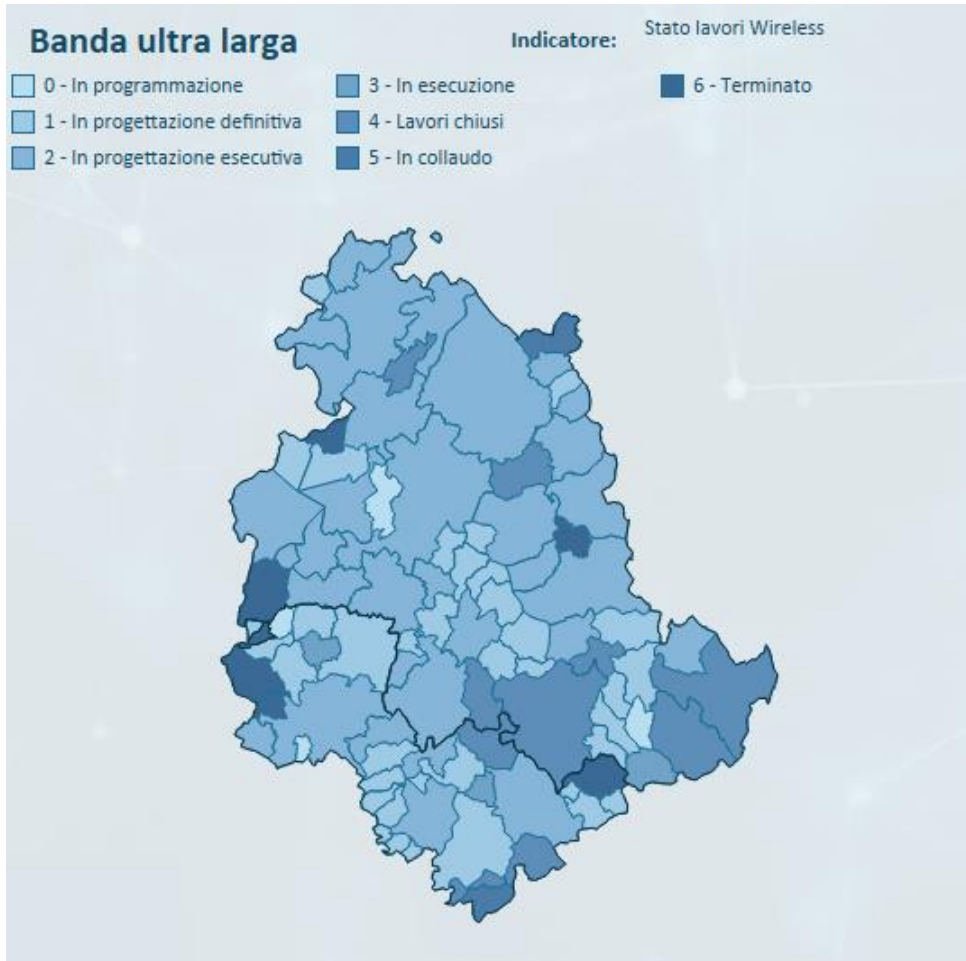
Stato lavori della rete **BUL in fibra** degli interventi previsti dal Mise (Progetto BUL aree bianche) a livello di comune nel territorio umbro.

PROVINCIA	STATO							N° comuni	
								TOTALE	
	0	1	2	3	4	5	6		
Perugia	10	1	1	13	8	1	25	59	
Terni	4		2	6	2	1	18	33	
Umbria	14	1	3	19	10	2	43	92	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Mise/Infratel (<https://bandaultralarga.italia.it>)

Piano di cablaggio delle aree bianche

Stato dei lavori (aggiornamento 30.06.2022)

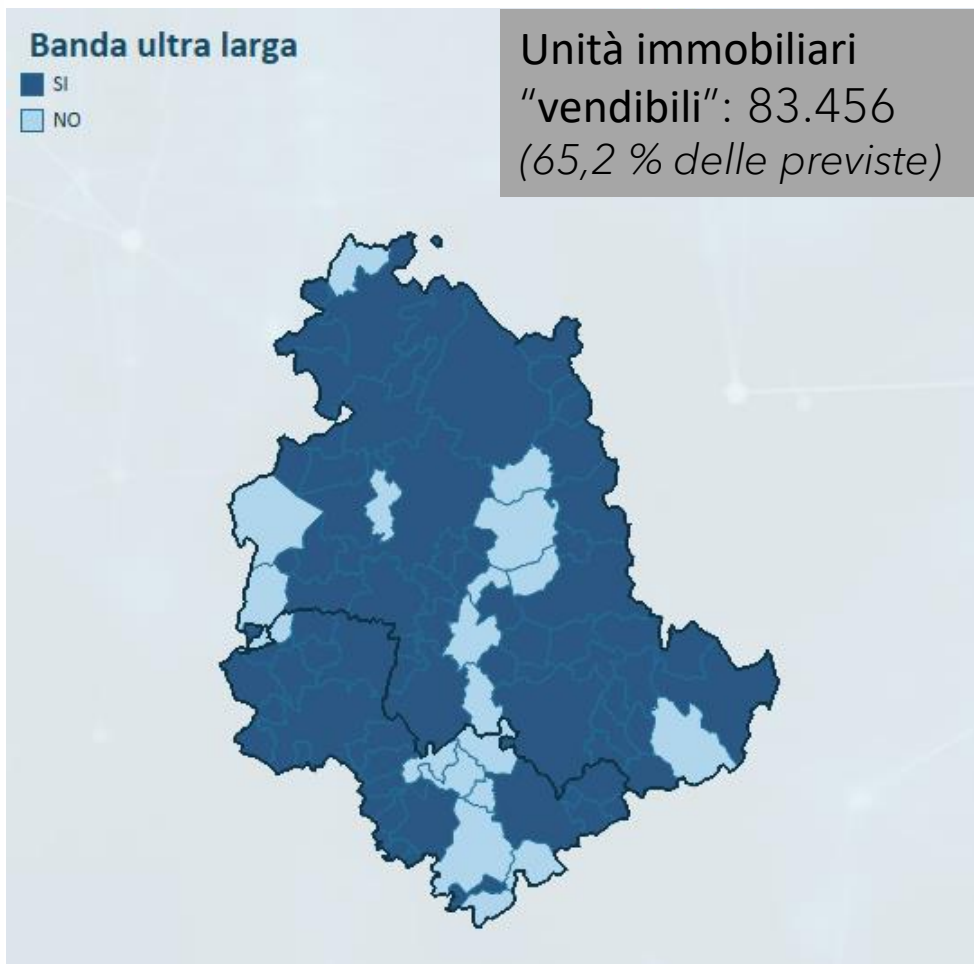


Stato lavori della rete **BUL radio (FWA)** degli interventi previsti dal Mise (Progetto BUL aree bianche) a livello di comune nel territorio umbro.

PROVINCIA	STATO							N° comuni	
								TOTALE	
	0	1	2	3	4	5	6		
Perugia	2	19	26	4	4	1	3	59	
Terni	2	17	6	2	3		3	33	
Umbria	4	36	32	6	7	1	6	92	

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Mise/Infratel (<https://bandaultralarga.italia.it>)

Piano di cablaggio delle aree bianche Comuni con UI in commercializzazione (30.06.2022)



Province	Unità Immobiliari "vendibili"
Perugia	50.898
Terni	32.558

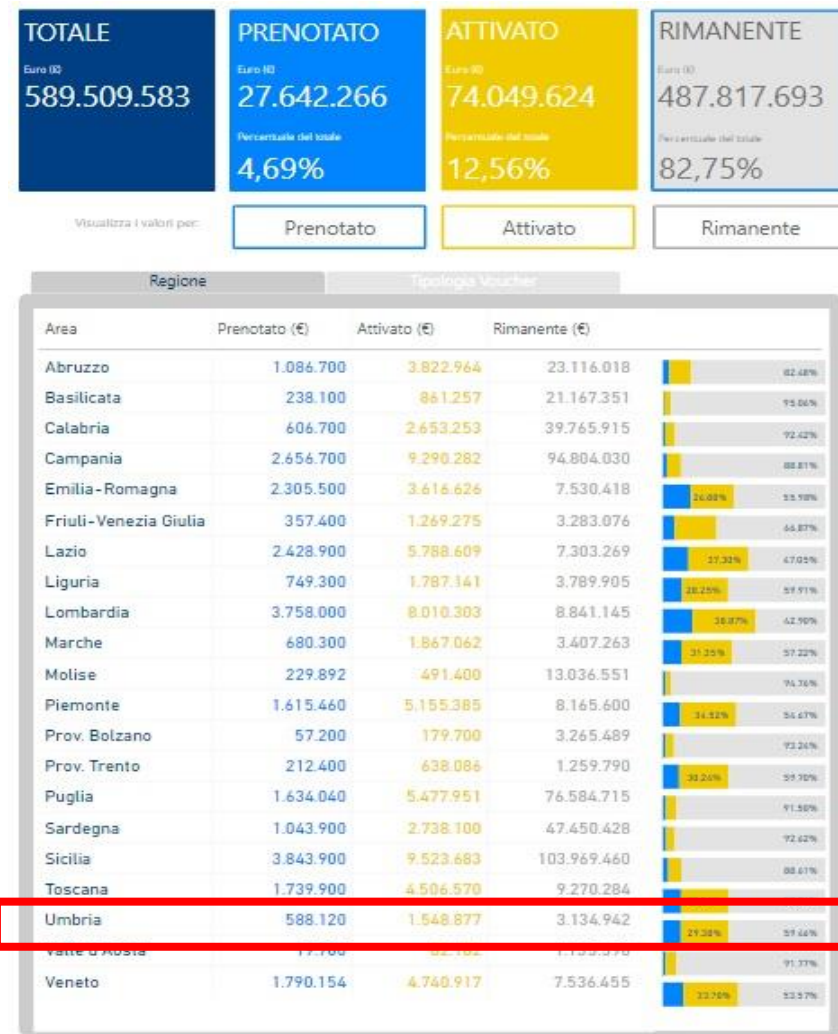
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Mise/Infratel (<https://bandaultralarga.italia.it>)

Voucher alle imprese e ai professionisti

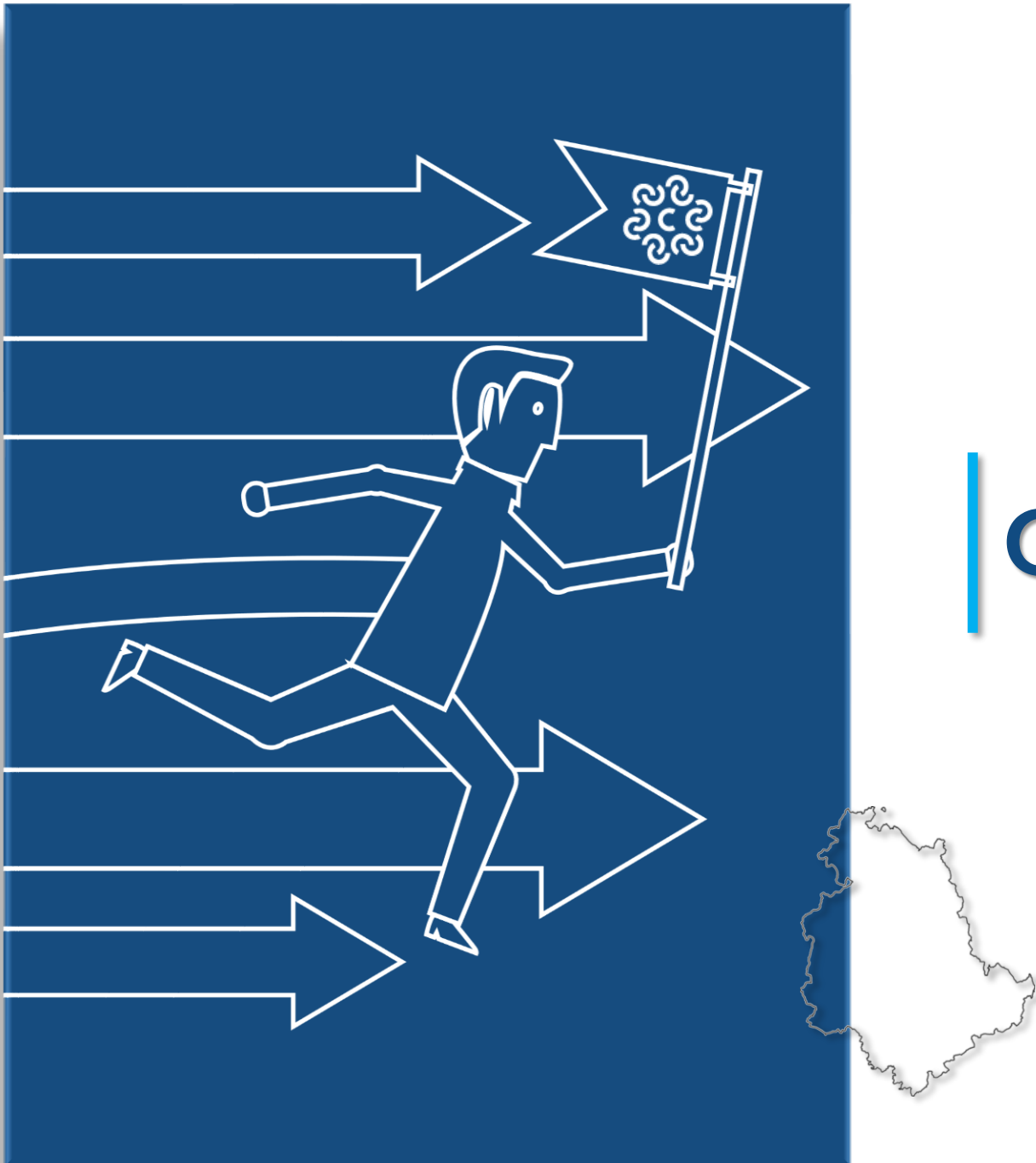
Tipologia		Valore voucher (€)		Durata del voucher	Parametri nuovo contratto		Ripartizione risorse
		Contributo connettività	Contributo per eventuali costi di rilegamento		Velocità massima in download (V)	Banda Minima Garantita (BMG)	
Voucher A	Voucher A1	300 €	Non previsto	18 mesi	30 Mbits ≤ V < 300 Mbit/s	NO BMG	20%
	Voucher A2	300 €	fino a 500 € (solo se V=1 Gbit/s)	18 mesi	30 Mbits ≤ V ≤ 1 Gbit/s	NO BMG	5%
Voucher B		500 €	fino a 500 € (solo se V=1 Gbit/s)	18 mesi	30 Mbits ≤ V ≤ 1 Gbit/s	BMG ≥ 30 Mbit/s	50%
Voucher C		2.000 €	fino a 500 €	24 mesi	V > 1 Gbit/s	BMG ≥ 100 Mbit/s	25%

Dashboard voucher imprese

(26 settembre 2022 ore 12:15)



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Mise/Infratel (<https://bandaultralarga.italia.it>)



Conclusioni

L'Umbria si colloca in una **posizione strategica**, al centro dei più importanti assi di collegamento sia in direzione Nord-Sud sia in direzione Est-Ovest. Tuttavia, dal punto di vista delle infrastrutture, risulta poco servita e offre livelli di servizio spesso inadeguati.

Il sistema infrastrutturale umbro rappresenta un passaggio determinante per il funzionamento dell'intero sistema nazionale, collegando la costa tirrenica e la costa adriatica per quanto riguarda sia le strade sia le ferrovie:

- **Rete stradale** - l'Umbria si colloca a metà tra due autostrade che attraversano longitudinalmente l'Italia: l'autostrada Milano-Napoli (A1) e l'autostrada Adriatica (A14). La strada europea E45, che passa sia per Perugia sia per Terni, costituisce un asse longitudinale intermedio;
- **Rete ferroviaria** - similmente alla rete stradale, la Regione si colloca tra due linee ferroviarie longitudinali: quella adriatica Bologna-Lecce e quella dorsale Roma-Firenze-Bologna.

In entrambi i casi, i **collegamenti trasversali** appaiono discontinui e poco performanti. Per quanto riguarda le strade, esse sono principalmente costituite da strade statali di capacità limitata. Riguardo alle ferrovie, si tratta prevalentemente di linee lente sulle quali sono necessari interventi di potenziamento e adeguamento.

Di conseguenza, alcuni dei principali interventi sui quali è stato rilevato come prioritario intervenire riguardano proprio la rete trasversale; in particolare spiccano per importanza la **ferrovia Orte-Falconara**, la **Superstrada Due Mari** e il **Quadrilatero Umbria-Marche**.

Il tema dei collegamenti con le direttrici strategiche risulta essere di grande rilevanza ed attualità con particolare riferimento al tema dell'**Alta Velocità** e alla necessità di creare un **collegamento efficace** con la futura stazione Medio Etruria.

Oltre al potenziamento dei collegamenti trasversali, che migliorerebbero l'accessibilità della Regione, l'Umbria necessita di una **maggiore coesione** tra i territori interni. È emersa infatti in modo evidente la necessità di potenziare e risanare i **collegamenti interni**.

Ad esempio, sulla rete stradale, gli interventi sulla SS 3 bis Tiberina e sulla SS 3 Flaminia puntano a **facilitare gli spostamenti** tra Perugia, Terni, e Spoleto.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, interventi come il potenziamento della linea Foligno-Perugia-Terontola e il ripristino della Ferrovia Centrale Umbra sono interventi volti a **migliorare l'offerta locale e i livelli di servizio**.

Il terzo punto da affrontare per garantire la crescita della Regione è rappresentato dal potenziamento del **collegamento verso i nodi**.

In particolare, la piastra logistica umbra e la realizzazione dei relativi collegamenti costituiscono un passo fondamentale per la **crescita economica** dell'area.

Parallelamente, il miglioramento dei collegamenti da e verso gli aeroporti, ad esempio tramite la costituzione della nuova fermata di Perugia Aeroporto, rappresenta una grande opportunità per la Regione di incrementare il flusso di passeggeri e supportare i **piani di sviluppo**.

Report realizzato dalla
CCIAA dell'Umbria con
il supporto tecnico scientifico di



UNIONTRASPORTI

