



C E N S I S

COORDINATE PER LO SVILUPPO

Un Masterplan per la crescita
dello spazio metropolitano romano

Sintesi del rapporto finale

Roma, novembre 2007

PREMESSA

Investire sulle strutture metropolitane e sulle reti, per rafforzare le qualità di Roma

Già da qualche anno, a Roma, la realizzazione di grandi strutture e la modernizzazione delle reti infrastrutturali, corrisponde a una specifica strategia di supporto e stimolo alla crescita delle attività economiche. La dotazione infrastrutturale assume, inoltre, un rilievo cruciale nel mantenere elevata la qualità sociale. Peraltro, nelle grandi direttrici di trasporto europeo i poli metropolitani rappresentano lo snodo critico del sistema per la mobilità, rendendo impellente la taratura delle infrastrutture sulle nuove funzioni urbane.

Da questo punto di vista la capitale si presenta come una città in forte crescita, che cerca di colmare il ritardo storico della sua dotazione infrastrutturale con un complesso di investimenti in nuove opere pubbliche il cui importo si aggira intorno ai **21 miliardi di euro** considerando le sole opere ritenute di maggiore rilevanza strategica per l'area metropolitana.

Un così forte investimento è il segno inequivocabile di una crescita importante della città. Ma come sta evolvendo la struttura urbana della capitale? Quali sono le principali direttrici della mobilità e quali le nuove infrastrutture in programma?

Sulla scorta di queste esigenze conoscitive si è intrapreso un percorso di ricognizione delle iniziative infrastrutturali strategiche per l'area metropolitana al fine di verificare lo stato dell'offerta, le condizioni di progettazione/programmazione, ma anche la tempistica di realizzazione delle opere che i soggetti locali hanno definito nei programmi di medio-lungo periodo. L'obiettivo è quello di fornire materiali per la definizione di un Masterplan che non rappresenti solo una mappatura aggiornata delle infrastrutture fisiche (alcuni interventi sono usciti ed altri entrati nell'agenda a seguito dei mutamenti politici), ma un vero e proprio progetto integrato delle nuove funzioni e dei nuovi servizi logistici di cui Roma potrà usufruire grazie alla realizzazione delle singole opere. Un progetto integrato che restituisca un valore effettivo al territorio soprattutto nel confronto con le altre grandi aree metropolitane europee dove da tempo si investe proprio in favore di quei fattori di competitività che rendono le grandi città nodi rilevanti ed efficienti in termini di collegamenti, servizi, funzioni all'interno delle più ampie reti infrastrutturali transeuropee.

1. LO SPAZIO METROPOLITANO: UN CONTESTO IN FORTE DIVENIRE

Negli ultimi anni l'area metropolitana di Roma si è andata caratterizzando per un'intensa attività di trasformazione urbana e territoriale. Alcune opere di significativa rilevanza sono state realizzate, molte altre sono state avviate o programmate. Si tratta di interventi di riqualificazione e di rinnovamento della città finalizzati a rafforzare il ruolo e il vantaggio competitivo del polo romano sulla scena nazionale ed internazionale, ma anche a produrre migliori condizioni di vita per i cittadini e una maggiore fruibilità delle attrezzature urbane.

Lo scenario che appare è quello di un contesto in forte divenire dove le numerose trasformazioni a livello urbano e metropolitano producono effetti importanti sul territorio:

- creando una distribuzione spaziale più equilibrata delle funzioni terziarie che vengono in parte allontanate dal centro storico e insediate in aree più accessibili e meno congestionate. Si muovono in questa direzione i progetti del cosiddetto "Mini-SDO" di Pietralata, l'operazione "Campidoglio 2" e dell'insediamento direzionale di Magliana-Fiumicino, ma anche l'istituzione del Campus di Tor Vergata che dovrebbe assorbire parte dei rilevanti flussi che attualmente convergono su La Sapienza;
- rafforzando l'immagine di Roma, di un'area metropolitana di rango elevato, dotata di attrezzature congressuali e fieristiche di livello internazionale e sede di eventi importanti legati alla cultura e al tempo libero di forte potere attrattivo: si pensi alla Nuova Fiera di Roma o al Centro Congressi all'Eur o, ancora, all'Auditorium;
- consolidando la dimensione metropolitana e ricucendo le discontinuità presenti sul territorio: lavora in questa direzione il Progetto Integrato Pontino che mira a ricompattare l'area di influenza metropolitana a Sud oppure, scendendo ad una dimensione strettamente urbana, anche i progetti di riqualificazione della Bufalotta e di Acilia-Madonna – per citarne alcuni – che, visto il contenuto funzionale misto (residenziale, commerciale, direzionale, per il tempo libero) consentono, tra l'altro, di ridurre la monofunzionalità residenziale caratteristica delle zone periferiche e semiperiferiche. In quest'ultima direzione si muovono

anche i progetti di Pietralata, del Campus di Tor Vergata e, più in generale, tutti quegli interventi finalizzati a creare aree a funzionalità integrata.

1.1. Nuove direttrici e nuove centralità

In un contesto in così forte divenire quali sono dunque le nuove reti e quali i nuovi poli da rigenerare? E' possibile individuare nella trasformazione generale alcune direttrici privilegiate.

Il versante occidentale dell'area metropolitana rappresenta un contesto in evidente stato di cambiamento dove la numerosità degli interventi e le modalità di trasporto interessate dal mutamento indicano il tentativo in atto di rafforzare il sistema della mobilità integrata terra-mare-cielo. Le ingenti risorse finanziarie mobilitate saranno impiegate principalmente per:

- rafforzare la capacità di offerta della principale struttura aeroportuale della capitale e portare a compimento lo studio sul progetto di mobilità integrata attraverso il quale si intende creare un sistema di raccordo intermodale ferro-cielo per favorire l'accessibilità da e per lo scalo di Fiumicino;
- intervenire sia sul porto di Civitavecchia per renderlo ancora più competitivo nello scenario portuale del Mediterraneo, sia sulla Roma-Fiumicino allo scopo di migliorare, soprattutto, l'accessibilità alla Nuova Fiera di Roma;
- realizzare, infine, le due bretelle Orte-Civitavecchia e Cisterna-Valmontone che concorrono a realizzare la connessione tra direttrice tirrenica e Autostrada del Sole.

Pur apparendo come interventi disgiunti l'uno dall'altro – diverse le modalità realizzative, le fonti di finanziamento e i soggetti promotori – sono in realtà aspetti di un intento comune: la messa in rete della direttrice costiera. Sotto il profilo della mobilità, infatti, l'area viene penalizzata/avvantaggiata dalla presenza di polarità importanti (porto, aeroporto, ecc) dotate ognuna di un collegamento diretto con la capitale, ma carenti tra loro di collegamenti efficaci.

Ulteriori direttrici di sviluppo infrastrutturale sono ravvisabili a livello più strettamente urbano:

- nell'intorno del centro storico interessato da un generale processo di rinnovamento verso funzioni pregiate;
- nel quadrante Sud-Ovest dove si riscontra la maggiore diversificazione in termini funzionali - per lo più terziario avanzato (Fiera, Centro Congressi, ecc) - ma anche le più tradizionali funzioni del residenziale e direzionale;
- nel quadrante Nord-Est, seppure in misura più contenuta per la consistenza sia numerica che economica degli interventi - che cresce soprattutto nelle attrezzature urbane.

Delle nuove aree polarizzanti – vale a dire i nuovi grandi attrattori di traffico – se ne possono individuare sul territorio romano diciotto di particolare rilievo, che tendono a distribuirsi in tutto lo spazio metropolitano presentando tuttavia particolari addensamenti nel quadrante sudoccidentale e nel quadrante nordorientale della città (fig. 1).

In quanto alla natura e agli obiettivi delle opere di pertinenza strettamente infrastrutturale/trasportistica (interventi sulla rete viaria, ferroviaria, sui sedimi portuali e aeroportuali, ecc.), per la loro dislocazione e articolazione tendono a prefigurare un assetto strategico di grande interesse. E' possibile infatti rilevare che:

- parte degli interventi di natura stradale sono finalizzati, come è già sottolineato, alla messa in rete della fascia costiera con la realizzazione delle due bretelle Orte-Civitavecchia e Cisterna-Valmontone; anche la realizzazione delle complanari sulla Roma-Fiumicino nascono allo scopo di migliorare l'accessibilità delle centralità di rango superiore presenti nell'area, in primis la Fiera di Roma;
- altri interventi sulla rete viaria (come l'adeguamento del tratto urbano della Roma-L'Aquila, l'ampliamento sulla Orte-Fiano Romano-GRA e gli interventi lungo il tratto sudorientale del GRA), sono volti a fluidificare il traffico ma soprattutto ad agevolare la penetrazione verso la capitale;

- le principali opere ferroviarie (che confluiscono tutte nel cosiddetto “nodo di Roma”) tendono a perseguire la specializzazione dei binari che saranno dedicati, una volta terminati i lavori, esclusivamente o al traffico passeggeri o al traffico merci, distinguendo linee lente o ad alta velocità. Ciò comporterà un migliore coordinamento dei traffici e quindi un incremento delle frequenze sia lato passeggeri che lato merci. Inoltre gli interventi di miglioramento sulle linee Fr1 e Fr3 raggiungeranno lo scopo di fluidificare tali direttrici di spostamento agevolando i collegamenti dei numerosi insediamenti sorti negli ultimi anni lungo la tratta Fiumicino-Fara Sabine e Roma-Viterbo;
- l’ampliamento/ammodernamento della rete metropolitana, infine, oltre all’incremento delle zone servite dal trasporto pubblico locale, persegue - attraverso i numerosi prolungamenti ipotizzati che tendono a proiettare le linee fino al Gra dove si prevedono diversi parcheggi di attestamento - l’obiettivo di lungo termine di limitare l’accesso in città con il veicolo privato.

2. IL PARCO PROGETTI

L'analisi dei grandi progetti aiuta nella lettura dei cambiamenti che stanno avvenendo nell'area metropolitana di Roma. In questo senso la considerevole mole di opere infrastrutturali messa in campo nell'ultimo decennio solo apparentemente sembra rispondere ad una logica di intervento straordinario. Nella realtà, il persistere di iniziative progettuali rilevanti sotto il profilo strategico ed economico, può essere considerato una risposta alla gestione ordinaria di un territorio che mira ad accrescere il proprio peso sullo scenario nazionale ed internazionale.

Molte delle trasformazioni dell'area metropolitana romana da qui al 2020 sono finalizzate alla messa in rete delle nuove centralità metropolitane e alla riorganizzazione funzionale dell'assetto logistico locale. Forniscono, dunque, una risposta alle esigenze di accessibilità e di mobilità espresse dal territorio. E' proprio su queste opere che si vuole focalizzare l'attenzione: la dimensione dell'accessibilità rappresenta oggi il vero fattore strategico sul quale fondare la propria competitività.

Ad un primo sguardo, la costruzione dello spazio metropolitano romano sembra avvenire attraverso progetti distinti e separati che insieme ricompongono un disegno strategico quale espressione diretta delle esigenze reali del territorio e degli interessi degli *stakeholder* locali.

Sono stati selezionati esclusivamente i grandi progetti intendendo con tale espressione il fatto che l'intervento:

- abbia ricadute importanti sul territorio romano in termini opportunità di sviluppo e di crescita del territorio;
- convogli flussi rilevanti di utenti o in qualità di generatore di traffici (polo congressuale, polo fieristico, ...) o in qualità di canalizzatore degli stessi (tratto viario, ferroviario, ecc) e di gestore (piattaforme logistiche);
- risponda ad un elevato livello di integrazione tra funzioni ed opere diverse.

Sono 47 i progetti infrastrutturali censiti (tab. 1), articolati secondo alcune macrotipologie: rete metropolitana, infrastrutture ferroviarie, stradali,

portuali aeroportuali e grandi attrezzature. Anche rispetto alle centralità individuate dette opere presentano un livello di strategicità - inteso come la capacità dell'infrastruttura di servire quella porzione di territorio che rappresenta, o presto rappresenterà, un elemento nodale fortemente polarizzante per l'area - considerevole.

2.1. Lo stato di attuazione, procedurale e finanziario

In circa il 40% dei casi (20 interventi), l'intervento è in una fase di avvio: risulta in corso di realizzazione o è appena terminato lo studio di fattibilità, o la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) o, ancora, la progettazione preliminare, o alla progettazione definitiva ma non esecutiva. Altri 19 progetti si trovano invece in quella che è stata definita la fase intermedia, vale a dire uno stadio che vede la progettazione esecutiva già realizzata e conclusa e i lavori appaltati o comunque molto prossimi all'affidamento. Il restante 17% presenta, infine, un livello piuttosto avanzato dei lavori che si traduce in cantieri aperti e funzionanti o addirittura in opere in parte completate (tab. 2).

Ciononostante i tempi di ultimazione delle opere non appaiono complessivamente troppo lontani. E' pur vero che si tratta di stime, ma circa la metà dei progetti segnalati dovrebbero essere terminati entro il 2010 (tab. 1, graf. 2).

Declinando i progetti sui livelli di copertura finanziaria (nel senso dell'impegno da parte di un soggetto – Ente locale, Governo, privato – di assumersi l'onere di sostenere la spesa di realizzazione dell'opera anche laddove le risorse non sono state al momento assegnate o sono state assegnate solo parzialmente), il quadro appare meno grave di quel che ci si potesse attendere: delle 37 opere di cui si dispone di dati ben 27 presentano una copertura che varia dal 75% al 100% (tab. 3).

2.2. L'aspetto economico-finanziario dell'investimento

I grandi progetti esaminati generano investimenti per quasi 22 miliardi di euro. Si tratta di una cifra approssimativa ma è un dato indicativo dell'elevata mole di interventi che sono attualmente in fase di realizzazione o in programma nell'area metropolitana di Roma (tab. 4, graff. 2 e 3).

Più dei due terzi degli investimenti (67%) sono imputabili agli interventi sulla rete del ferro (metropolitana e ferrovia), a dimostrazione dell'entità dello sforzo per colmare un gap storico. L'ambito nel quale si attivano gli investimenti maggiori (il 47,9% del totale) è naturalmente quello relativo all'estensione e all'adeguamento della Rete metropolitana, un ambito in cui la città è fortemente arretrata rispetto alle altre importanti città europee (graf. 4). Si tratta in gran parte di investimenti pubblici a differenza di quanto accade nel caso della realizzazione delle infrastrutture portuali e viarie.

Gli interventi sulla rete viaria assorbono poco più del 20%. Non irrilevante il peso (6,3%) delle grandi attrezzature: Nuova Fiera di Roma, il Centro Congressi.

Escludendo le trasformazioni che interessano la rete metropolitana, la distribuzione degli investimenti appare comunque maggiormente bilanciata, rispetto al passato, tra opere viarie ed opere ferroviarie.

La copertura degli investimenti per la realizzazione di infrastrutture – laddove è stata individuata - avviene nella gran parte dei casi ricorrendo a finanziamenti pubblici: fondi messi a disposizione dagli Enti locali (il 24,3%) e soprattutto dal Governo Centrale (46,0%) attraverso le erogazioni ai diversi soggetti (Anas, ASPI, ecc) - incaricati di gestire e realizzare le opere (tab. 5).

Circa il 18% dei costi vengono coperti ricorrendo a capitali privati attraverso la procedura di project financing (spicca il caso della linea D della metropolitana). Un altro 12% dei costi di realizzazione delle opere viene coperto con l'autofinanziamento: in genere si tratta dei soggetti che operano in regime di concessione e che anticipano una quota dei finanziamenti per poi rientrare dell'investimento attraverso la riscossione

delle tariffe. E' il caso ad esempio di Autostrade per l'Italia che ha adottato tale procedura per la realizzazione della terza corsia nel tratto della A1 Orte-Fiano Romano fino al Grande Raccordo Anulare, o di Strada dei Parchi nel caso dell'intervento sulla A24.

2.3. Gli attori della trasformazione

Dall'analisi dei progetti selezionati emerge un'interdipendenza sistemica piuttosto spiccata nell'ambito della singola modalità, denotando come negli anni si sia sedimentata una visione e una strategia nello sviluppo infrastrutturale facente perno sulle principali istituzioni della città (soprattutto Comune, ma anche Regione e Provincia), cui ha dato un impulso decisivo la Camera di Commercio. A partire dagli anni '90 – anche a fronte di una spesa pubblica per Roma più bassa rispetto alle altre capitali europee – è stato messo in pratica un disegno basato fundamentalmente su una duplice linea di intervento:

- realizzare **grandi attrezzature urbane** indispensabili per dare impulso allo sviluppo produttivo, come la nuova Fiera, oltre al completamento del Parco della Musica, di nuovi musei e attrezzature culturali. Tali complessi accrescono l'attrattività di Roma quale polo internazionale per il business, le tecnologie e il turismo;
- mettere mano al **sistema dei trasporti** per spostare il più possibile la mobilità metropolitana sul ferro e per migliorare l'accessibilità dall'esterno, sfruttando la crescita dei flussi aerei e marittimi, oltre che l'aggancio alla nuova rete ferroviaria veloce.

Le difficoltà operative e procedurali, così tipiche della realtà italiana, hanno fatto sì che gran parte dei progetti siano il frutto di coalizioni formatesi volta per volta, funzionali alle specifiche esigenze del progetto. Anche per questo il presente lavoro, proponendo una sistemazione delle diverse iniziative, consente una lettura più organica di quanto realizzato o programmato.

Per quanto riguarda le grandi attrezzature, un altro fronte su cui la città sta recuperando in poco tempo decenni di ritardi, iniziano ad affermarsi logiche di filiera, vale a dire una matrice ideativa dei progetti tale che una

configurazione stabile di interessi e risorse dia origine ad un insieme di esiti coerenti.

A questo riguardo è da segnalare il ruolo esercitato in questi ultimi anni dalla Camera di Commercio che ha investito risorse ed energie in alcune grandi attrezzature al servizio dello sviluppo dell'economia romana (la Fiera, il Tecnopolo, il CAR).

Data anche la complessità del sistema di governance dell'area romana, in modo simile a quanto accade in altre grandi metropoli, anche a livello di attori protagonisti non sembra esistere un piano programmatico vincolante o un Piano Strategico (come quello di Torino) in cui si siano impegnati gli attori imprenditoriali e sociali, anche se evidentemente l'Amministrazione comunale è per tutti l'interlocutore fondamentale.

Il ruolo dello Stato rimane assolutamente rilevante solo nella realizzazione delle grandi infrastrutture. Anche in questo settore tuttavia ci sono segni di cambiamento, come nel caso della linea D della metropolitana in project financing.

Da questa panoramica emerge che:

- esistono una serie di reti di attori organizzate intorno a singoli problemi e decisioni; questo vale soprattutto per le attrezzature urbane meno per le infrastrutture;
- in tutti i casi spicca comunque il ruolo pubblico soprattutto nelle infrastrutture di rilievo metropolitano/nazionale, meno in quelle a carattere locale dove il ruolo dell'amministrazione comunale assume naturalmente maggior peso.

Fig. 1 - La distribuzione delle nuove centralità nel territorio romano



Legenda

1. Bufalotta; 2. Eur Sud Castellaccio; 3. Fiumicino-Magliana (Fiera); 4. Ostiense-Marconi; 5. Polo tecnologico; 6. Ponte di Nona-Lunghezza; 7. Acilia-Madonna; 8. Anagnina-Romanina; 9. Magliana-Alitalia; 10. Massimina; 11. Pietralata; 12. Tor Vergata; 13. Cesano; 14. La Storta; 15. Ponte Mammolo; 16. Saxa Rubra; 17. S. Maria della Pietà; 18. Torre Spaccata.

Fonte: elaborazione Censis su dati vari

Tab 1 - Parco progetti - Stato di avanzamento ed anno di ultimazione dei lavori

		Intervento	Stato di avanzamento progetto	Anno di ultimazione dei lavori
Rete metropolitana	3.01	Linea A AMLA3	avanzato	2012
	3.02	Linea A AMLA4	iniziale	2012
	3.03	Linea A AMLA5	iniziale	2009
	3.04	Potenziamento Nodo Termini (A e B)	intermedio	2013
	3.05	Prolungamento Linea A	iniziale	2013
	3.06	Prolungamento Linea B	iniziale	2012
	3.07	Linea B1	intermedio	2011
	3.08	Prolungamento Nord Linea B1	iniziale	2013
	3.09	Linea C	iniziale	2015
	3.10	Prolungamenti Linea C (tratte T1 e C2)	iniziale	2015
	3.11	Linea D	iniziale	2018
	3.12	Funivia Magliana	iniziale	2008
Infrastrutture ferroviarie	3.13	Potenziamento tratto urbano Roma-Viterbo (FR3)	avanzato	n.d.
	3.14	Prg e Acc Roma Ostiense/Trastevere e Tuscolana	intermedio	2010
	3.15	Nuova stazione Tiburtina	intermedio	2009
	3.16	Potenziamento tratta Capannelle-Ciampino	intermedio	2010
	3.17	Potenziamento Linea Roma-Pescara	intermedio	2010
	3.18	Gronda merci	iniziale	2015
	3.19	Nuovi centri intermodali merci (1)	iniziale	2015
	3.20	Potenziamento FR1 Fara Sabina-Fiumicino	intermedio	n.d.
	3.21	Potenziamento Roma-Lido	intermedio	2010
	Infrastrutture viarie	3.22	Terza corsia del GRA - QNO	avanzato
3.23		Complanari Roma-Fiumicino	avanzato	2006
3.24		GRA - Interventi migliorativi nel tratto Sudorientale	iniziale	2015
3.25		Completamento Orte-Civitavecchia (SS675)	intermedio	2007
3.26		Ampliamento terza corsia Orte-Fiano Romano	avanzato	2007
3.27		Ampliamento terza corsia Fiano Romano-GRA e nuovi svincoli	intermedio	2010
3.28		Corridoio intermodale Roma-Latina e coll. Cisterna-Valmontone	iniziale	2012
3.29		Adeguamento tratto urbano A24	intermedio	n.d.
3.30		Nomentana Bis	intermedio	2010
3.31		Raddoppio e adeguamento infrastrutturale Laurentina	iniziale	2009
3.32		Nuova circonvallazione interna	intermedio	2009
3.33		Ponte dei Congressi	iniziale	n.d.
3.34		Ponte della Scafa	iniziale	2011
Infrastrutture portuali		3.35	Civitavecchia - Recupero del Waterfront	avanzato
	3.36	Civitavecchia - Sistema crociere	intermedio	2012
	3.37	Civitavecchia - Sistema Traghetti	intermedio	2010
	3.38	Civitavecchia - infrastrutture per traffico container	avanzato	2008
	3.39	Civitavecchia - Infrastrutture ferroviarie a sostegno del traffico commerciale	iniziale	n.d.
Infrastrutture aeroportuali	3.40	Fiumicino - Interventi sedime aeroportuale	intermedio	2015
	3.41	Fiumicino - Studio Progetto Mobilità Integrata (2)	iniziale	n.d.
	3.42	Adeguamento Ciampino	avanzato	2007
Grandi attrezzature urbane e metropolitane	3.43	Nuovo Centro Congressi Eur	intermedio	2010
	3.44	Campidoglio 2	iniziale	2011
	3.45	Nuova Fiera di Roma - II Fase	avanzato	2009
	3.46	Tecnopolo Tiburtino	intermedio	2009
	3.47	Stazione ferroviaria Roma Termini	iniziale	2011

(1) Non è conteggiato l'investimento per il centro intermodale di Civitavecchia

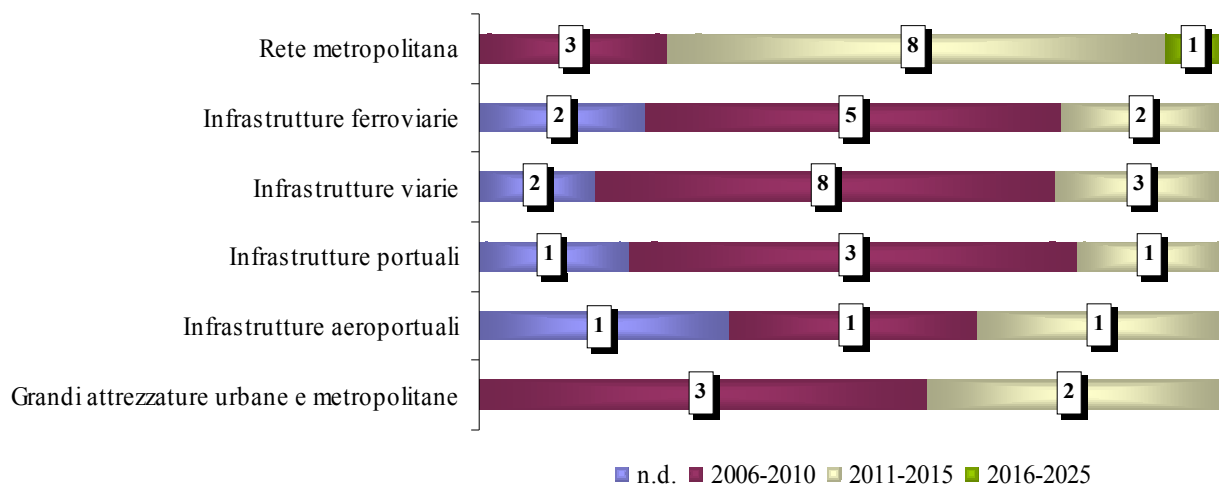
(2) L'importo è relativo esclusivamente all'elaborazione dello studio di fattibilità e alla progettazione preliminare

Fonte: elaborazione Censis 2007 su dati vari

Tab. 2 - Stato di avanzamento del progetto per ambito

Ambito	Stadio Iniziale	Stadio Intermedio	Stadio Avanzato	Totale complessivo
Rete metropolitana	9	2	1	12
Infrastrutture ferroviarie	2	7	0	9
Infrastrutture stradali	5	5	3	13
Infrastrutture portuali	1	2	2	5
Infrastrutture aeroportuali	1	1	1	3
Grandi attrezzature urbane e metropolitane	2	2	1	5
Totale complessivo (v. a.)	20	19	8	47
<i>Totale complessivo (val. %.)</i>	<i>42,6</i>	<i>40,4</i>	<i>17,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: elaborazione Censis 2007 su dati vari

Graf. 1 - Tempistica progettuale (n° degli interventi)

* Per il Progetto di mobilità integrata non è stato possibile definire una tempistica attendibile

Fonte: elaborazione Censis 2007 su dati vari

Tab. 3 - Copertura o individuazione della copertura degli investimenti per ambito

Ambito	fino al 10%	10-50%	50-75%	75-100%	dato non disponibile
Rete metropolitana	5	0	2	4	1
Infrastrutture ferroviarie	4	2	0	3	0
Infrastrutture viarie	0	3	0	10	0
Infrastrutture portuali	0	0	0	4	1
Infrastrutture aeroportuali	0	0	0	2	1
Grandi attrezzature urbane e metropolitane	0	0	0	4	1
Totale	9	5	2	27	4

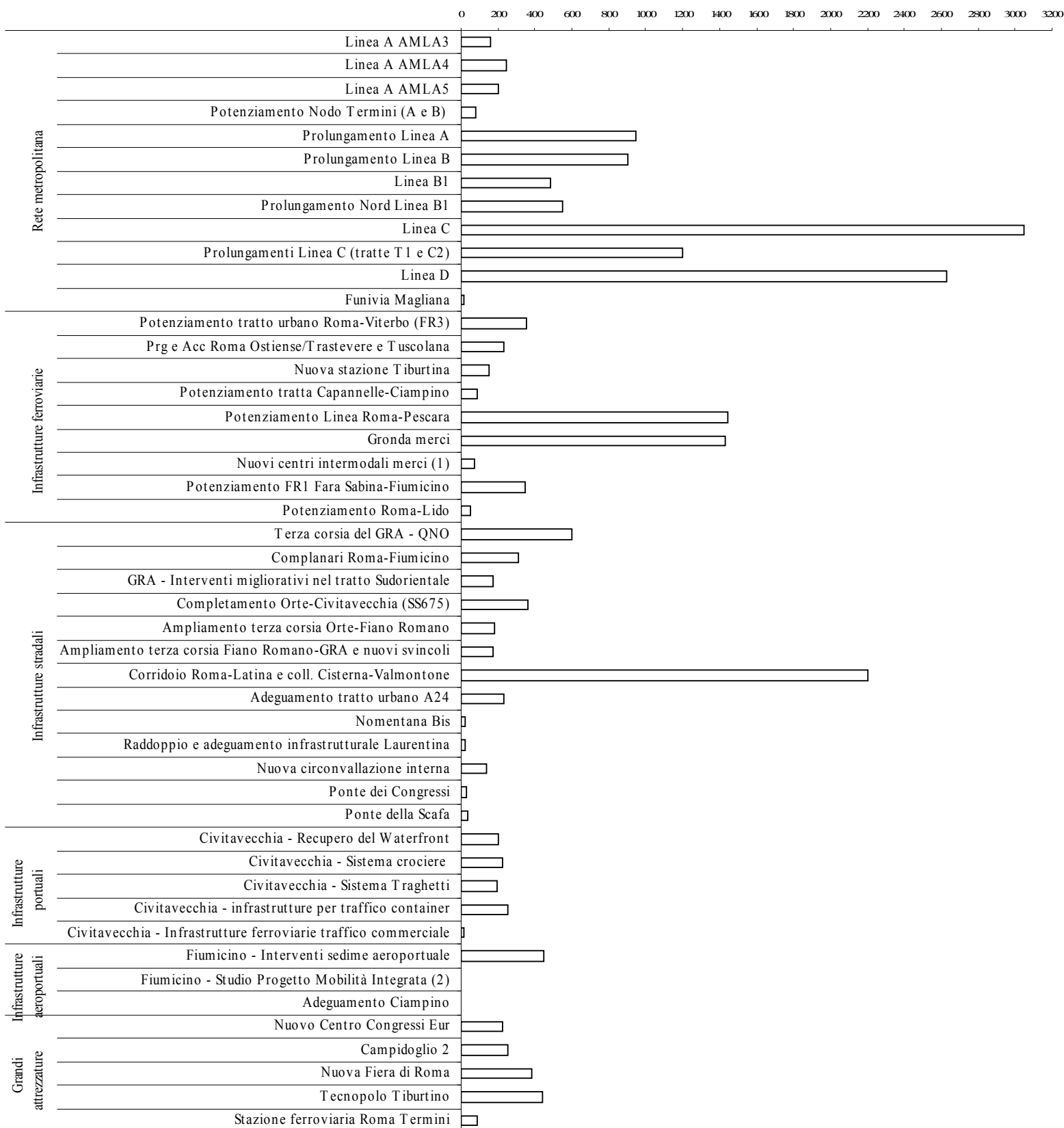
Fonte: elaborazione Censis 2007 su dati vari

Tab. 4 - Panoramica degli investimenti per ambito

Ambito	Investimento (mln di euro)			
	Totale interventi	Importo unitario medio	Valore massimo	Valore minimo
Rete metropolitana	10455,9	871,3	3047,0	12,0
Infrastrutture ferroviarie	4172,5	463,6	1444,0	53,0
Infrastrutture viarie	4484	344,9	2200,0	22,0
Infrastrutture portuali	879	175,8	253,0	11,0
Infrastrutture aeroportuali	461,7	153,9	450,0	9,0
Grandi attrezzature urbane e metropolitane	1383,3	276,6	440	86,3
Totale complessivo	21836,4	381,0	1305,7	32,2

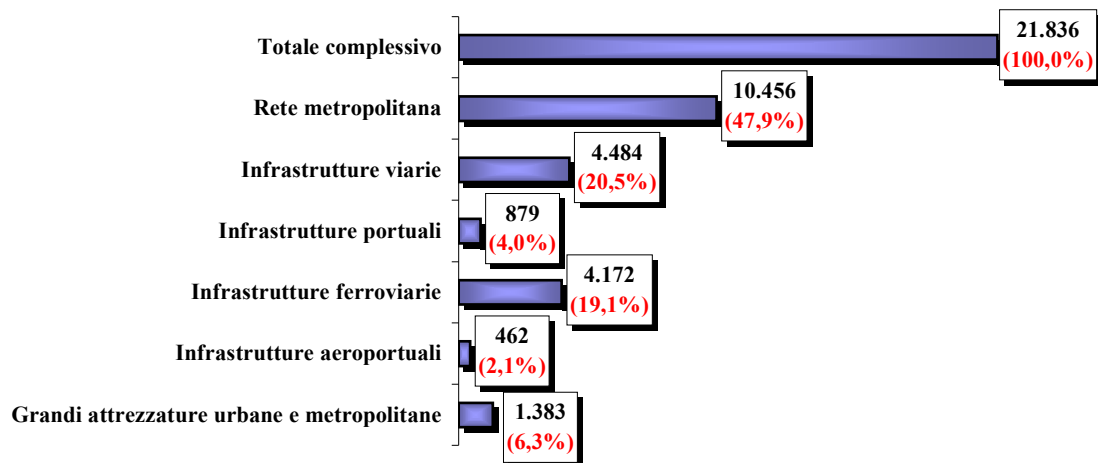
Fonte: elaborazione Censis 2007 su dati vari

Graf. 3 - Investimento per progetto (mln di euro)



Fonte: elaborazione Censis su dati vari

Graf. 4 - Investimenti per tipologia modale (mln euro)



Fonte: elaborazione Censis su dati vari

Tab. 5 - Modalità di copertura dei finanziamenti (milioni di euro)

Ambito	Enti locali	Governo centrale	Auto-finanziamento	Finanza di progetto	Totale
Rete metropolitana	2387,4	3614,5	0	1611	7612,9
Infrastrutture ferroviarie	123	3666,5	0	0	3789,5
Infrastrutture viarie	1714	740	630	1400	4484
Infrastrutture portuali	0	405	123	330	858
Infrastrutture aeroportuali	0	1	460,7	0	461,7
Grandi attrezzature urbane e metropolitane	310	146,3	987	0	1443,3
Totale complessivo	4534,4	8573,3	2200,7	3341	18649,4
Ripartizione	24,3%	46,0%	11,8%	17,9%	100,0%

(*) La tabella fa riferimento a 39 progetti sui 47 censiti di cui si disponeva di informazioni dettagliate.

Fonte: elaborazione Censis 2007 su dati vari