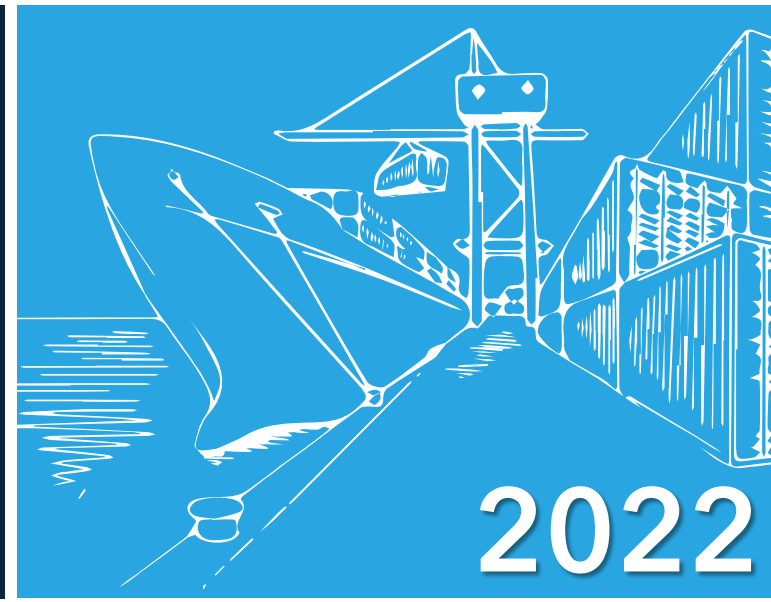
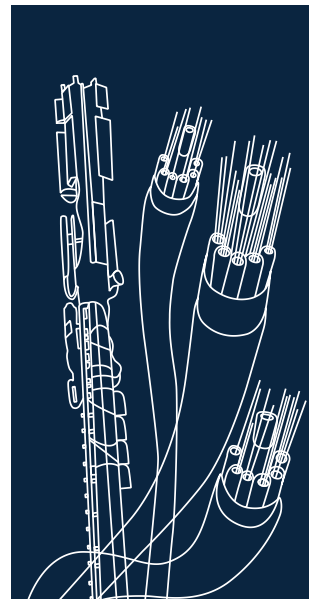
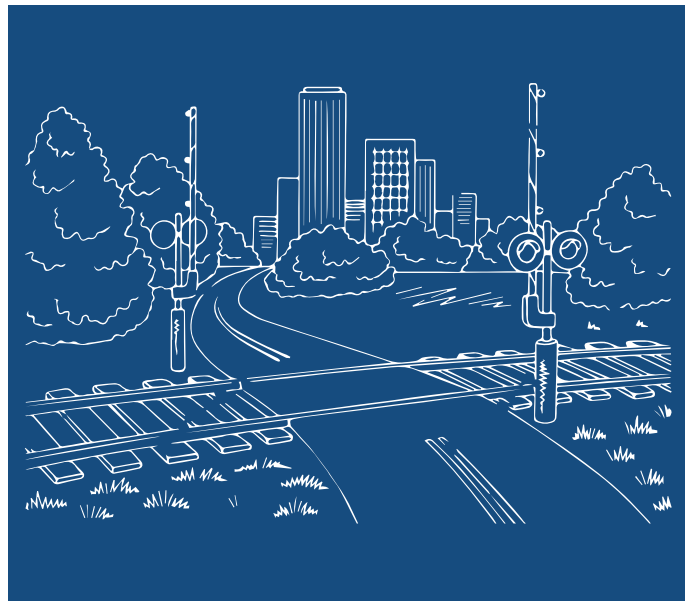




Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Trentino-Alto Adige

Le opere indifferibili per il sistema
economico



UNIONTRASPORTI



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2019-2020



Prefazione.....	3
Premessa.....	4
Obiettivi.....	5
Il contesto regionale attuale.....	6
Le priorità infrastrutturali del Trentino-Alto Adige.....	14
Obiettivi di policy.....	35
Infrastrutturazione a Banda Ultra Larga e 5G.....	38
Conclusioni.....	47

I territori delle province di Trento e di Bolzano rappresentano storicamente uno dei più importanti corridoi di collegamento tra il Nord e il Sud Europa. In questi territori, fino all'inizio del ventesimo secolo dediti prevalentemente alle attività agro-silvo-pastorali, si è via via sviluppata un'economia mista, con l'insediamento di importanti realtà manifatturiere e la crescita del settore terziario all'interno del quale negli ultimi decenni il comparto turistico ha assunto una fondamentale rilevanza.

In un contesto simile le Camere di Commercio di Trento e Bolzano, sin dalla loro costituzione nel 1851, hanno sempre mostrato una grande attenzione ai progetti di sviluppo del sistema infrastrutturale del Trentino-Alto Adige. Dalle prime tratte della ferrovia del Brennero alle strutture fieristiche e interportuali, dall'Autostrada del Brennero alle più recenti reti per la banda larga, i due enti camerali hanno sempre esercitato un ruolo di stimolo, di riflessione e di sostegno per favorire la progettazione e la realizzazione delle principali opere che oggi caratterizzano il sistema infrastrutturale regionale.

Questo Libro Bianco, frutto del confronto e della collaborazione proficua e partecipata con le organizzazioni imprenditoriali e dell'assistenza tecnica di Uniontrasporti, testimonia un impegno rinnovato da parte delle Camere nel raccogliere e, laddove possibile, fare sintesi rispetto ai bisogni e alle richieste prioritarie del nostro tessuto produttivo.

Grandi sfide sono già in corso, dalla necessità di essere competitivi sui mercati internazionali alla digitalizzazione delle nostre piccole e medie imprese fino alla sostenibilità ambientale; altre ci attendono a breve, prima fra queste le Olimpiadi invernali del 2026.

Con questo Libro Bianco, le Camere di Commercio di Trento e di Bolzano voglio mettere a disposizione dei decisori politici e delle comunità interessate un documento che alimenti la consapevolezza in merito alle priorità infrastrutturali verso cui indirizzare gli investimenti pubblici e privati e fornisca una spinta decisiva per accelerare la realizzazione di queste opere.

Giovanni Bort

Presidente CCIAA Trento

Michl Ebner

Presidente CCIAA Bolzano

È di importanza strategica accelerare la dotazione del territorio di un sistema infrastrutturale - materiale e immateriale - moderno, interconnesso e compatibile con l'ambiente, e per rimanere competitivi con gli 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 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 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 e fondamentale 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 sistema camerale del Trentino-Alto Adige ha dimostrato sempre una certa attenzione ai temi delle infrastrutture (contribuendo in maniera attiva anche alla nascita di alcune di esse) e della mobilità in generale. Negli ultimi 3 anni, le due Camere di commercio sono tra le più attive nella difesa della libera circolazione delle merci lungo l'asse del Brennero.

Il presente documento, promosso dalla CCIAA di Bolzano e dalla CCIAA di Trento e redatto da Uniontrasporti scarl, ha lo scopo di sintetizzare le **opere infrastrutturali indicate dal mondo associativo e imprenditoriale del Trentino-Alto Adige** su cui occorre intervenire con urgenza per aiutare l'intero sistema economico regionale.

Il Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Trentino-Alto Adige 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 mantenere e migliorare la propria posizione competitiva 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.

Il territorio deve riuscire a sfruttare pienamente l'opportunità rappresentata dalle **Olimpiadi invernali del 2026**, sia in termini di crescita sia in termini di visibilità. Sono già programmati numerosi investimenti sul territorio e tra gli obiettivi principali non possono mancare il potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico, la scelta di opere a ridotto impatto paesaggistico e il miglioramento delle infrastrutture di rete anche a favore di quelle aree più difficili da raggiungere e lontane dai due capoluoghi di Provincia.

Inoltre, la 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.

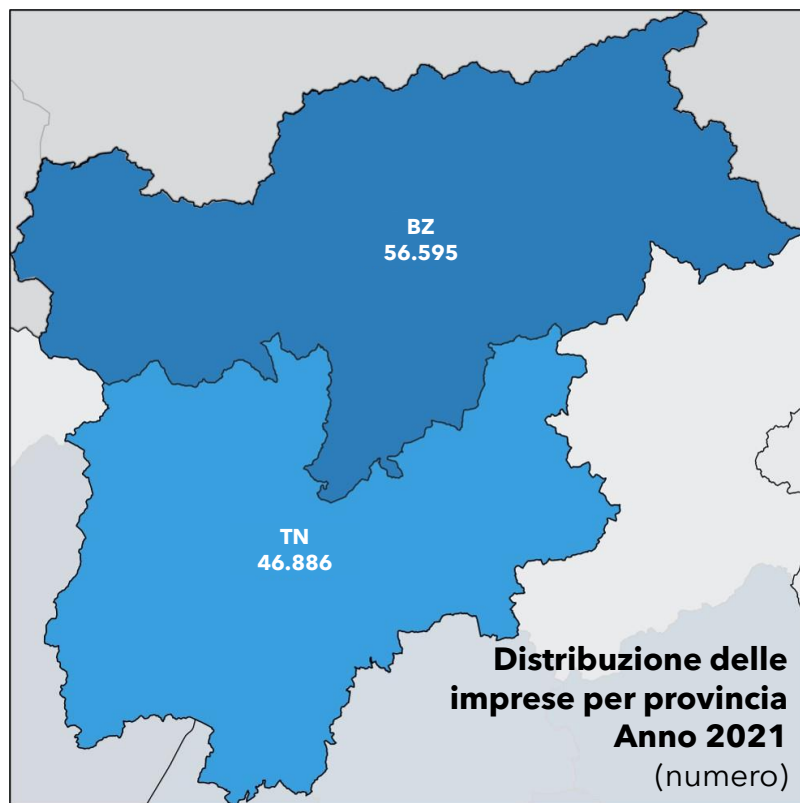
In tale contesto, il sistema camerale intende svolgere un ruolo di raccordo tra il sistema economico che rappresenta e gli interlocutori preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al controllo della infrastrutturazione del territorio. A partire dal punto di vista delle imprese, mediante una **visione 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**
- **Il Trentino-Alto Adige nel contesto dei corridoi europei**

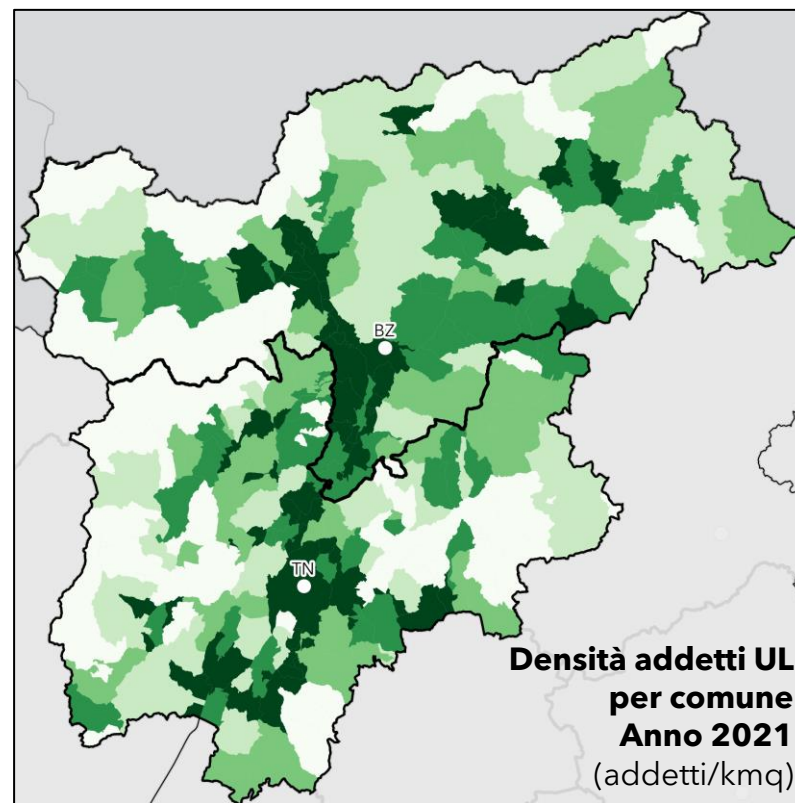
Il quadro economico



103.481 imprese attive
(10,1% Nord-Est)

Il sistema imprenditoriale del TAA è costituito per il **93,3%** da **micro imprese** (fino a 9 addetti) e per il **5,8%** da **piccole imprese** (10-49 addetti). Lo 0,8% sono medie imprese e il restante 0,1% grandi imprese. Il **55% delle imprese attive** si concentra **nella provincia di Bolzano**, il **45%** in quella di **Trento**.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat e Infocamere, 2021



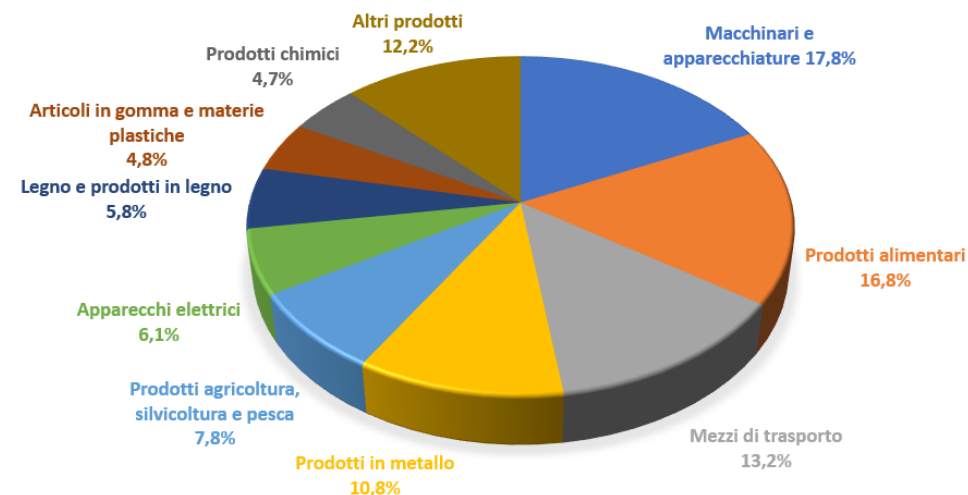
431.259 addetti alle unità locali
(9,9% Nord-Est)

- Il Trentino-Alto Adige è l'**11ª regione in Italia per ricchezza prodotta**.
- Nel 2020 il **PIL del TAA** è stato pari a 43,8 miliardi di euro (23,8 BZ, 20 TN), il **2,7% del PIL nazionale e l'11,5% del PIL del Nord-est**, **-7,3% rispetto al 2019** (PIL Italia -7,9%, PIL Nord-est -8,0%)
- Il **PIL pro capite nel 2020** (40.666 euro vs 32.962 media Nord-est) **si è ridotto del -7,5% rispetto al 2019**
- Il numero di **imprese attive** nel 2021 è cresciuto del **+1,0% rispetto al 2020** (+1,0% BZ, +1,5% TN). Il **26%** delle **imprese attive** sono **artigiane**
- Il numero di **addetti alle unità locali nel 2021** ha registrato un **+2,1% rispetto al 2020** (+2,0% BZ, +2,2% TN).

Il commercio estero

- Le esportazioni contribuiscono per circa il 19% alla formazione del PIL regionale
- Nel 2021 il commercio estero del TAA ha totalizzato 18,4 miliardi di euro (1,9% del totale nazionale e 6,5% dell'Italia Nord-orientale) con un saldo positivo di circa 1,9 miliardi
- La provincia di Bolzano forma il 57% dell'export regionale, la provincia di Trento il restante 43%.
- Nel 2021 le esportazioni hanno registrato una crescita del **+20,5% rispetto al 2020 e un aumento del'11,8% rispetto al 2019**. Rispetto al 2020, l'export è aumentato del 26,2% in provincia di Trento e del 16,4 in quella di Bolzano.
- Il 64% delle esportazioni sono dirette verso l'UE27 (post Brexit)
- La modalità di trasporto maggiormente utilizzata nelle esportazioni è il trasporto su strada (75%), seguita dal trasporto marittimo (18%). Al terzo posto si posiziona la modalità aerea (4%) ed infine il trasporto ferroviario (2%).
- A livello mondiale i primi 5 Paesi destinatari delle esportazioni sono: Germania (25,1%), Stati Uniti (7,9%), Austria (7,2%), Francia (7,1%) e Regno Unito (5,1%).
- La voce più consistente delle esportazioni è costituita dai macchinari e apparecchiature (17,8%).

Focus sull'export



Modo di trasporto

	75% (96,9% vs Ue)
	18% (2,8% vs Ue)
	4% (0,3% vs Ue)
	2% (0,01% vs Ue)

Destinazioni principali

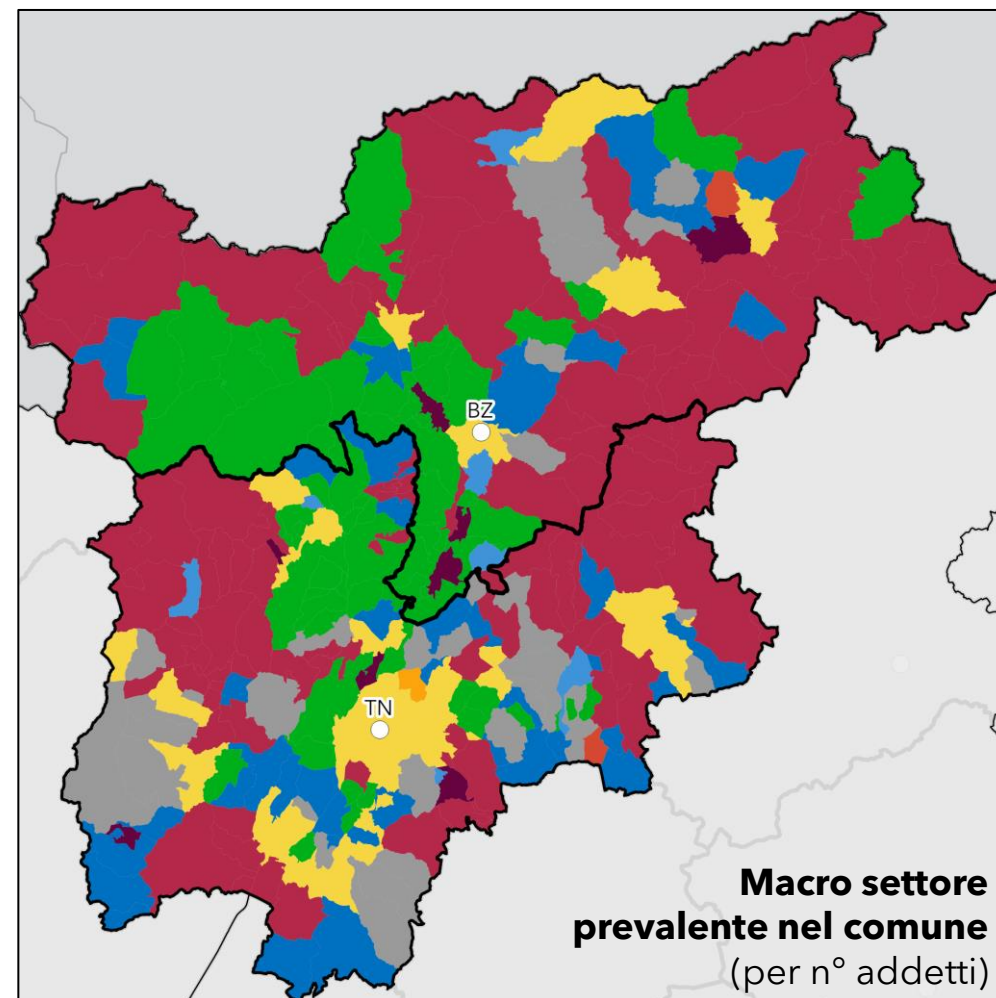
	Germania 2.552 mln € (25,1%)
	USA 807 mln € (7,9%)
	Austria 729 mln € (7,2%)
	Francia 721 mln € (7,1%)
	Regno Unito 519 mln € (5,1%)

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, 2021

Le specializzazioni economiche

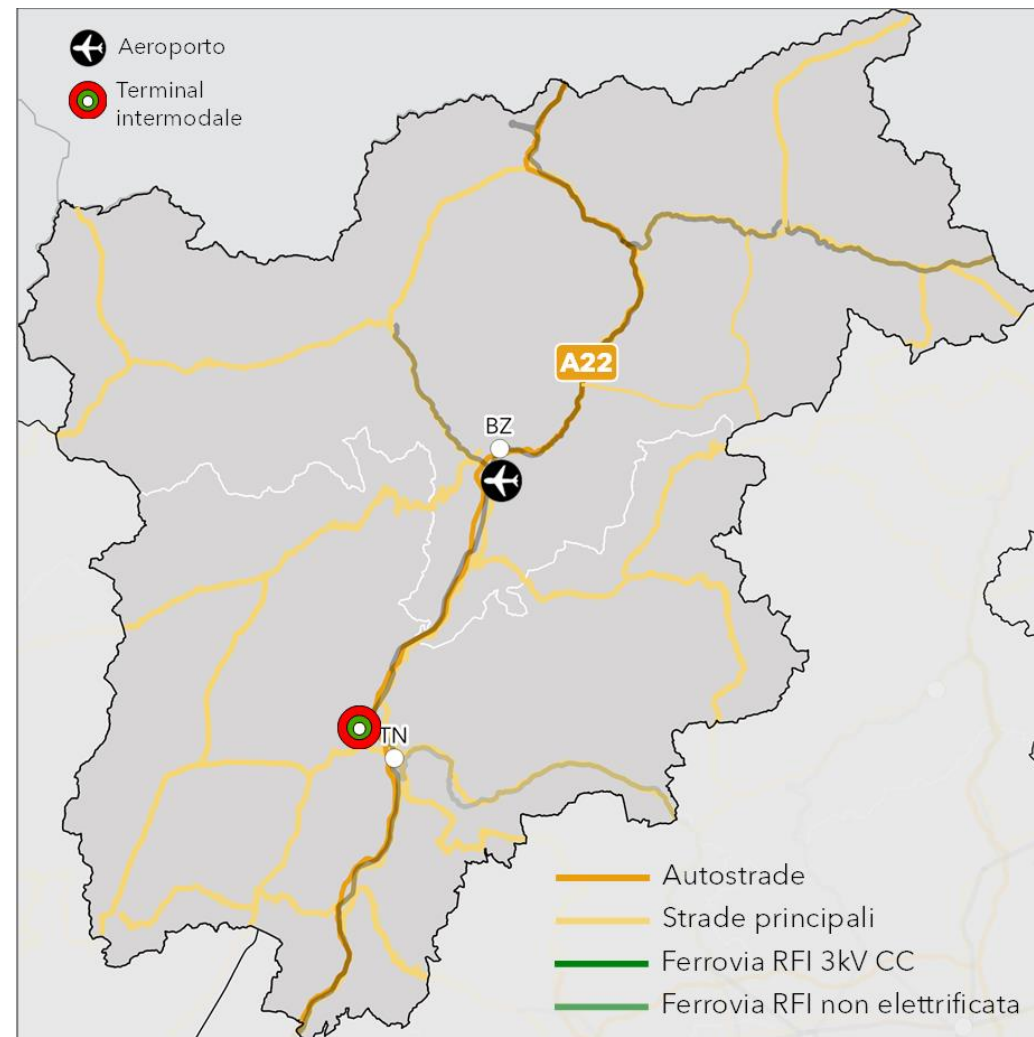
MACRO SETTORE	PESO %	BZ	TN	TRENTINO-ALTO ADIGE
AGRICOLTURA Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura	10,9%	71,9%	28,1%	100%
INDUSTRIA TRADIZIONALE Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.	11,0%	53,1%	46,9%	100%
INDUSTRIA SPECIALIZZATA Chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.	5,9%	49,9%	50,1%	100%
COSTRUZIONI Edilizia, servizi di ingegneria	9,9%	56,1%	43,9%	100%
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE Attività di trasporto e magazzinaggio	11,2%	58,5%	41,5%	100%
SERVIZI DI ACCOGLIENZA Servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.	19,5%	58,6%	41,4%	100%
COMMERCIO AL DETTAGLIO Vendita di beni al dettaglio escluso veicoli	7,9%	50,8%	49,2%	100%
ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE Banche e assicurazione	2,5%	48,8%	51,2%	100%
ATTIVITÀ AMBIENTALI Attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia	1,6%	43,4%	56,6%	100%
ALTRI SERVIZI Attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi	19,8%	43,8%	56,2%	100%
TOTALE	100%	54,7%	45,3%	100%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, 2021



Dotazione fisica attuale

- **4.600 Km di rete stradale** di cui il 4% di categoria autostradale gestito da Autostrada del Brennero Spa, mentre le altre strade sono di competenza delle province autonome territorialmente competenti (con il d.lgs. del 02/09/1997 n° 320, il compartimento ANAS nella regione è stato abolito)
- **356 Km di rete ferroviaria RFI**, di cui l'81% elettrificata (3kV CC) e il 55% a doppio binario. Vanno ricordate la linea ferroviaria della Val Venosta, gestita da **STA - Strutture Trasporto Alto Adige SpA**, e la linea ferroviaria Trento-Malè (scartamento ridotto), gestita da **Trentino Trasporti**.
- **1 aeroporto: Bolzano-Dolomiti**, inserito nel Comprehensive Network europeo. Il 17 giugno 2021 sono ripresi i voli di linea (dopo uno stop di 6 anni), operati da Skyalps verso numerose destinazioni; il network è in ampliamento e in evoluzione. È attivo anche un servizio di aerotaxi su prenotazione.
- **1 terminal intermodale: Interporto di Trento**, localizzato lungo la linea ferroviaria Verona-Brennero-Monaco e l'autostrada A22 Modena-Brennero, inserito nel Comprehensive Network europeo. Il Terminal intermodale è dotato di 9 binari (di cui 3 da 750 m, 4 da 650 m e 2 da 400 m). È specializzato nei servizi di Autostrada Viaggiante (RoLa) da/per l'Austria (Wörgl) e opera servizi di trasporto ferroviario convenzionale, combinato accompagnato e combinato non accompagnato.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Indicatori di performance

Attraverso la valutazione di appositi indicatori di performance è stato possibile calcolare un **indice di sintesi di performance infrastrutturale** e di creare una classifica nazionale, nella quale le province di Trento e Bolzano si sono posizionate rispettivamente al 68° e al 93° posto, mostrando un ampio potenziale di sviluppo.

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 (BZ: 85°, TN: 97°): rispetto alla performance nazionale, **il territorio del Trentino-Alto Adige è penalizzato particolarmente dal contesto** (essendo un territorio totalmente montuoso, con un'elevata incidenza di aree rurali/scarsamente popolate, una scarsa presenza di accessi autostradali), **dalla dotazione** (scarsa consistenza della rete stradale, soprattutto di categoria autostradale e assenza di assi autostradali a 3 o più corsie), per la quale la provincia di Bolzano si posiziona all'ultimo posto nella macroarea del Nord Est, e **dalle limitate strategie di investimento** in opere strategiche per il territorio. In termini di funzionalità (soprattutto riferita all'incidentalità stradale), il quadro risulta meno allarmante se paragonato alle altre regioni, ma azioni migliorative sono auspicabili.

Infrastrutture ferroviarie (BZ: 36°, TN: 53°): anche in questo caso, rispetto alla performance nazionale, **il territorio regionale è penalizzato dal contesto** (incidenza aree montane, numerosità e prestazioni delle stazioni ferroviarie, assenza di linee AV) e **dalla dotazione** (scarsa consistenza della rete ferroviaria e un'elevata percentuale di rete a singolo binario). Anche rispetto alla **funzionalità** si rilevano alcune criticità rispetto al numero di treni in arrivo partenza dai capoluoghi provinciali e, soprattutto nella provincia di Trento, ai servizi di mobilità integrata in stazione (TPL, taxi, metropolitana, posteggio bici, ecc.), ma anche in termini di copertura GSM-R e di sistemi tecnologici di controllo, comando e segnalamento (assenza di sistemi ERTMS). **In termini di strategia**, invece, **la performance risulta migliore**, grazie a una discreta spesa per interventi in opere strategiche (soprattutto nel territorio provinciale di Bolzano), in parte anche finanziati dall'UE, a partire dalla Galleria di Base del Brennero.

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

Indicatori 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 (BZ: 84°, TN: 88°): per quanto si voglia estendere l'effetto gravitazione di un'infrastruttura puntuale, nel caso dei porti le province di Trento e Bolzano, non avendo sbocchi sul mare ed essendo distanti da porti marittimi, risultano essere in ogni caso più penalizzate. Il porto più vicino è quello di Venezia che comunque dista ben oltre i 90 minuti dai due capoluoghi di provincia.

Infrastrutture aeroportuali (TN: 82°, BZ: 100°): si evince un **deficit importante rispetto al contesto nazionale**. Il contesto regionale è di per sé già poco favorevole, dato che, escludendo lo scalo di Bolzano, solo l'aeroporto di Verona - Villafranca esercita la sua influenza sul territorio regionale ed in particolare sulla provincia trentina. Nel 2019 - anno di riferimento per il calcolo dei KPI - la provincia di Bolzano scontava ancora uno scenario precario con l'aeroporto di Bolzano senza voli di linea (solo pochi charter estivi, voli privati, attività sportiva e servizi istituzionali). Si evidenzia, tuttavia, che nel 2021 l'aeroporto delle Dolomiti ha ripreso i voli di linea, preannunciando uno scenario di ripresa per il territorio. Inoltre, i lavori in corso per allungamento della pista dagli attuali 1.293 metri a poco più di 1.400, potrebbero consentire, in futuro, l'atterraggio e il decollo di aerei con una maggiore capacità di passeggeri. Occorre inoltre menzionare che la parte più settentrionale dell'Alto Adige può usufruire, soprattutto per fini commerciali, dei servizi offerti dall'aeroporto di Innsbruck.

Infrastrutture logistiche (TN: 28°, BZ: 69°): anche in questo caso si evidenzia una **scarsa performance a livello regionale**, soprattutto della provincia di **Bolzano** (69ª in Italia) con un indicatore sintetico ben al di sotto della soglia di 50 punti (valore medio tra 0 e 100). Le province del Trentino-Alto Adige scontano un contesto poco favorevole (n° interporti, rilevanza rispetto al Network europeo) e scarse prestazioni in termini di dotazione (disponibilità di superfici, area logistica e intermodale, binari, dotazione tecnologica). Tuttavia, la provincia di **Trento** si posiziona comunque al **28° posto in Italia**, non solo grazie alla presenza dell'**Interporto di Trento**, territorialmente ubicato nei confini provinciali, ma soprattutto grazie all'influenza dell'**Interporto di Verona - Quadrante Europa**.

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

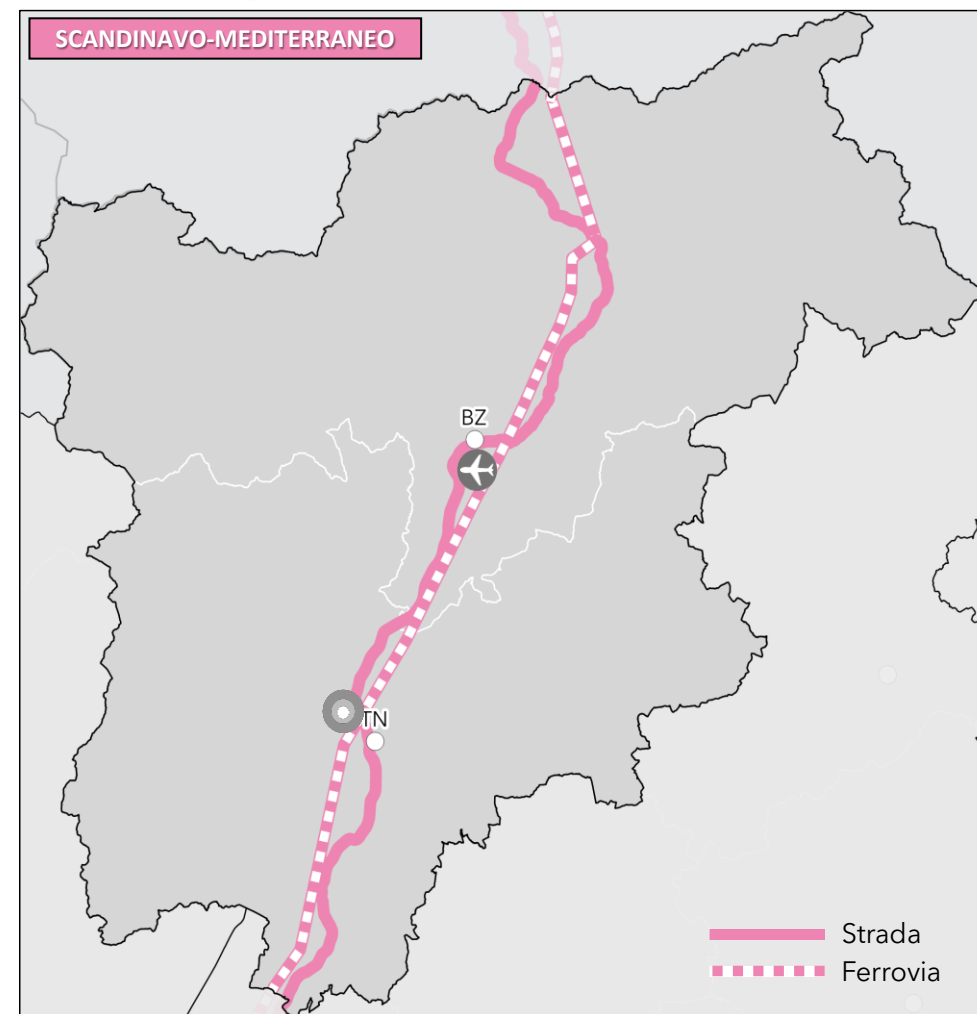
Posizionamento nella rete centrale transeuropea

CORRIDOIO SCANDINAVO-MEDITERRANEO:

- Asse cruciale per l'economia europea, collega Helsinki a La Valletta attraversando 8 Paesi: Finlandia, Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta. In Italia parte dal **valico del Brennero** e collega **Bolzano, Trento**, Verona, Bologna, Ancona, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud, tra cui: Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.

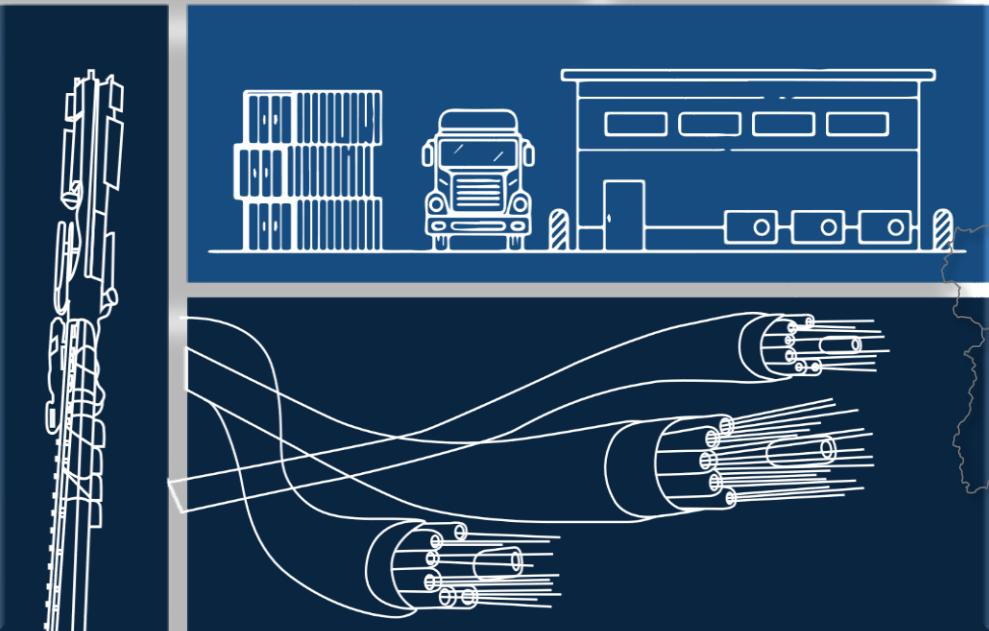
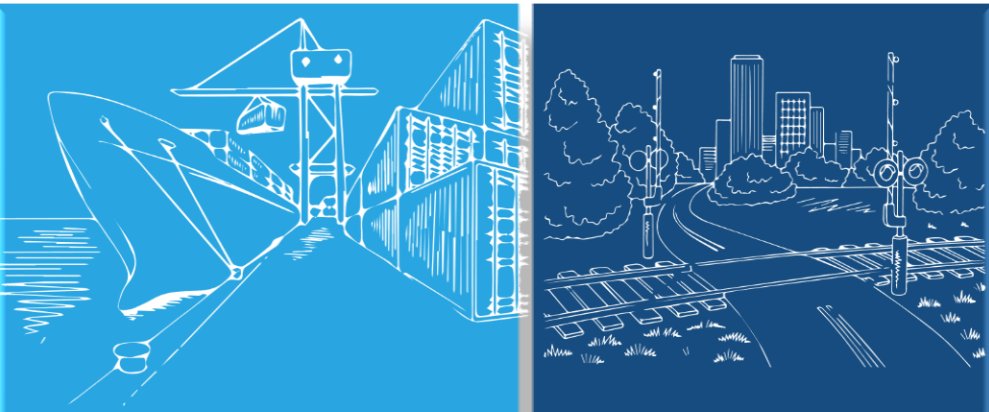
OPERE PRINCIPALI IN TRENINO-ALTO ADIGE:

- Nel **settore ferroviario**, le opere chiave riguardano i lavori di **scavo del Tunnel Base del Brennero** e la linea **Fortezza - Verona** (via di accesso meridionale al tunnel). Le principali criticità riguardano:
 - Alcune sezioni ferroviarie (in particolare le sezioni transfrontaliere, accesso meridionale al Passo del Brennero/Galleria di Base del Brennero), non sono conformi in termini di **velocità di linea** (almeno 100 km/h), **peso assiale** (almeno 22,5 t), **lunghezza dei treni merci** (almeno 740 m), **dotazione ERTMS**;
 - La velocità di linea di 100 km/h sarà raggiunta dal **nuovo tunnel di base del Brennero** e dalla via d'accesso italiana fino a Ponte Gardena (BZ);
 - Tensione elettrica e sistemi di segnalamento diversi nelle sezioni di confine richiedono l'impiego di **locomotive multi-sistema** oppure l'ottimizzazione dei processi di cambio locomotiva.
- Nel **trasporto su strada** le principali criticità riguardano: **divieti di transito** tirolesi, l'ubicazione delle **stazioni per i carburanti puliti**, **soluzioni ITS** per informare e dirigere il traffico, **parcheggi sicuri**.



Nota: in tonalità grigia i nodi del Comprehensive Network: **aeroporto di Bolzano** e **interporto di Trento**.

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



Le priorità infrastrutturali del Trentino-Alto Adige

- 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 il Trentino-Alto Adige, per poi entrare nel merito degli esiti dei tavoli di concertazione attraverso un **focus sulle esigenze emerse a livello territoriale**
- Il **Libro Bianco del Trentino-Alto Adige** 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 regionale e possibilità di azione nel breve/medio periodo
 - **Priorità 2** di rilevanza provinciale/locale e possibilità di azione del medio/lungo periodo

concentrando 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 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 nei tavoli di concertazione), perché presentano elementi di criticità (di tipo politico/finanziario/tecnico) e quindi di incertezza sui tempi di realizzazione, oppure necessitano di maggiori approfondimenti sulla reale funzionalità una volta che i lavori saranno completati (per es. il futuro programma di esercizio di una linea ferroviaria);
- le opere nel paniere di risorse del «**PNRR**», quindi le opere attenzionate nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza;
- le opere con «**COMMISSARIO**», contenute nel relativo DPCM sopra menzionato, alle quali è stato assegnato un commissario per accelerarne l'iter progettuale e/o realizzativo;
- le opere prioritarie per le Olimpiadi invernali del 2026, «**OLIMPIADI**», come da D.g.r. n. XI/3674 della Regione Lombardia e intesa di Regione Veneto e delle Province autonome di Trento e Bolzano.

TIPOLOGIA	INTERVENTO	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITÀ RISORSE	DATA FINE LAVORI	NOTA
	Accesso al Brennero: lotto 1 - Quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena	Gara aggiudicata	1.522	100%	2029	 
	Accesso al Brennero: lotto 2 - Circonvallazione di Bolzano	Progettazione preliminare	852	1%	n.d.	 
	Accesso al Brennero: lotto 3 - Circonvallazione di Trento e Rovereto	Progettazione preliminare	1.555	60%	2026	  
	Galleria di base del Brennero - quota Italia	Lavori in corso / Prog. definitiva	4.192	82%	Oltre 2030	
	Elettrificazione Trento - Bassano	Progettazione preliminare	60	100%	2025	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 PNRR

 COMMISSARIO

 MONITORARE

 OLIMPIADI 2026



CAMERA DI COMMERCIO,
INDUSTRIA, ARTIGIANATO
E AGRICOLTURA DI BOLZANO



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA
ARTIGIANATO
E AGRICOLTURA
DI TRENTO

TIPOLOGIA	INTERVENTO	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITÀ RISORSE	DATA FINE LAVORI	NOTA
	Elettificazione ferrovia della Val Venosta	Lavori in corso	n.d.	n.d.	n.d.	-
	Stazione ferroviaria di Trento: adeguamento infrastrutturale	n.d.	6	100%	n.d.	
	Linea Bolzano-Merano : Galleria del Virgolo • Modifica radice sud di Bolzano e inserimento terzo binario indipendente per linea Bolzano-Merano	Progettazione definitiva	112	76%	Oltre 2026	
	Raddoppio Bolzano-Merano	Studio di fattibilità	200	2%	n.d.	
	Variante Val di Riga: • PRG Bressanone e altre opere propedeutiche • Collegamento diretto tra linea Bolzano-Brennero e linea Pusteria e fermate di Varna e Sciaves	Progettazione definitiva	200	95%	2028	  
	Interporto di Trento	Studio di fattibilità	n.d.	n.d.	n.d.	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 PNRR

 COMMISSARIO

 MONITORARE

 OLIMPIADI 2026



CAMERA DI COMMERCIO,
INDUSTRIA, ARTIGIANATO
E AGRICOLTURA DI BOLZANO



CAMERA
DI COMMERCIO
INDUSTRIA
ARTIGIANATO
E AGRICOLTURA
DI TRENTO

TIPOLOGIA	INTERVENTO	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITÀ RISORSE	DATA FINE LAVORI	NOTA
	Prolungamento Autostrada Valdastico Nord A31	Studio di fattibilità	1.299	100%	n.d.	●
	Autostrada del Brennero A22: • Potenziamento dell'autostrada A22 tra Bolzano sud e l'interconnessione con l'autostrada A1 Verona nord	Progettazione esecutiva	1.245	n.d.	Oltre 2026	●
	SS49 - SP44: Incrocio ed accesso ad Anterselva	n.d.	15	100%	n.d.	●
	SS49 - SP44: Tratti di ampliamento con terza corsia alternata	n.d.	10	100%	n.d.	●
	SS49: Circonvallazione di Dobbiaco	n.d.	13	100%	n.d.	●
	SS49 - A22: Potenziamento accesso ad A22 con raddoppio corsie e rifacimento ponte Val di Riga	n.d.	22	72%	n.d.	●

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

● PNRR

● COMMISSARIO

● MONITORARE

● OLIMPIADI 2026



CAMERA DI COMMERCIO,
INDUSTRIA, ARTIGIANATO
E AGRICOLTURA DI BOLZANO



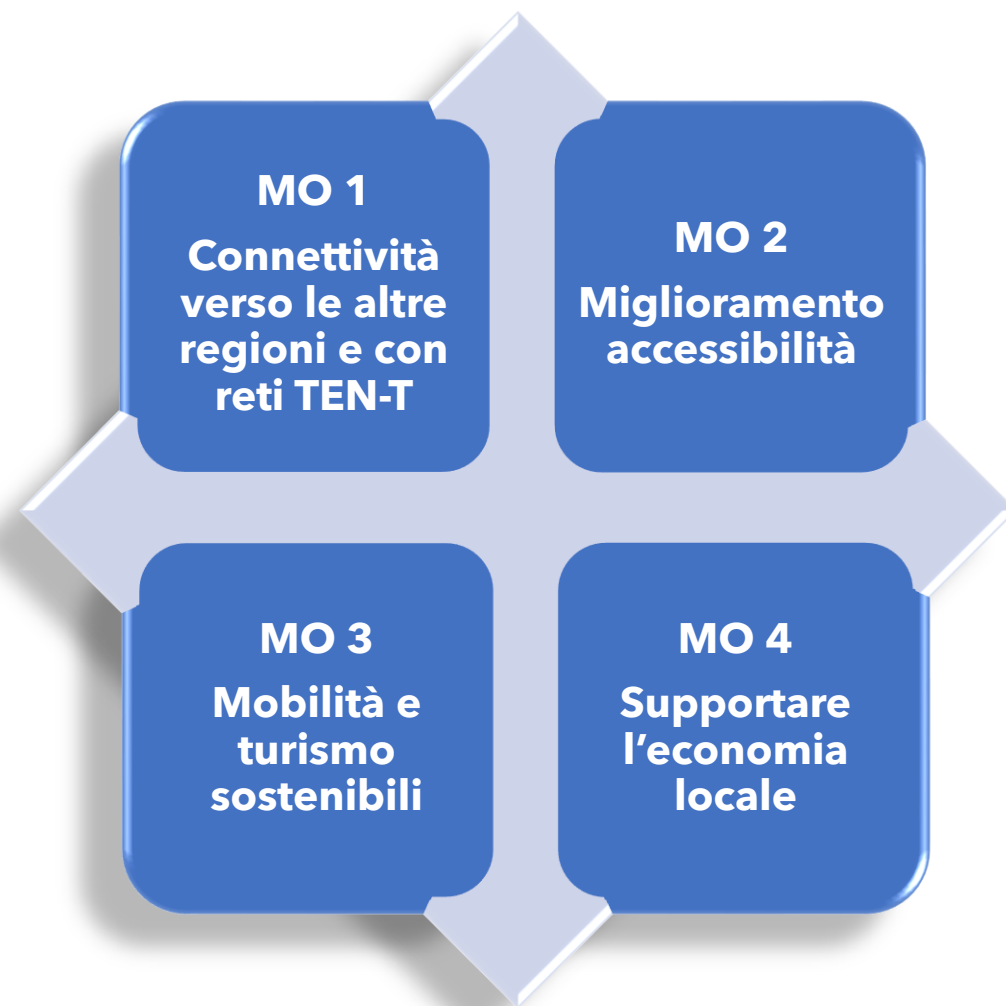
CAMERA
DI COMMERCIO
INDUSTRIA
ARTIGIANATO
E AGRICOLTURA
DI TRENTO

TIPOLOGIA	INTERVENTO	STATO PROGETTUALE	COSTO (mln€)	DISPONIBILITÀ RISORSE	DATA FINE LAVORI	NOTA
	SP44: Demolizione e ricostruzione ponte 44/14 al km 11+655	n.d.	2,3	100%	n.d.	●
	SP40: Accesso al centro mobilità di Brunico: allacciamento Ovest	n.d.	4	n.d.	n.d.	●
	SP37: Collegamento Val Badia - Cortina (Tratta PA Bolzano) - 1° lotto	n.d.	3	100%	n.d.	●
	SP37: Collegamento Val Badia - Cortina (Tratta PA Bolzano) - 2° lotto	n.d.	2	100%	n.d.	●
	Incrocio SS59 SS52: Eliminazione passaggio a livello con sotto passo ferroviario - San Candido	n.d.	7,6	100%	n.d.	●
	SS12: Circonvallazione di Perca	n.d.	78	37%	n.d.	●
	SP102: Interconnessione tra SP81 e SP71	n.d.	16	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 rafforzare i collegamenti con le regioni limitrofe e l'inserimento all'interno delle reti europee.
- **MO2 - Migliorare l'accessibilità.** È necessario potenziare i collegamenti verso le zone più periferiche e le località turistiche meno accessibili.
- **MO3 - Sviluppare una mobilità e un turismo sostenibili.** È importante investire in sistemi di trasporto e infrastrutture sostenibili a favore di un'immagine sempre più *green* della regione.
- **MO4 - Supportare l'economia locale.** Le infrastrutture sia fisiche sia digitali (BUL e 5G) devono essere in grado di supportare lo sviluppo dell'economia locale e favorire gli investimenti sul territorio.

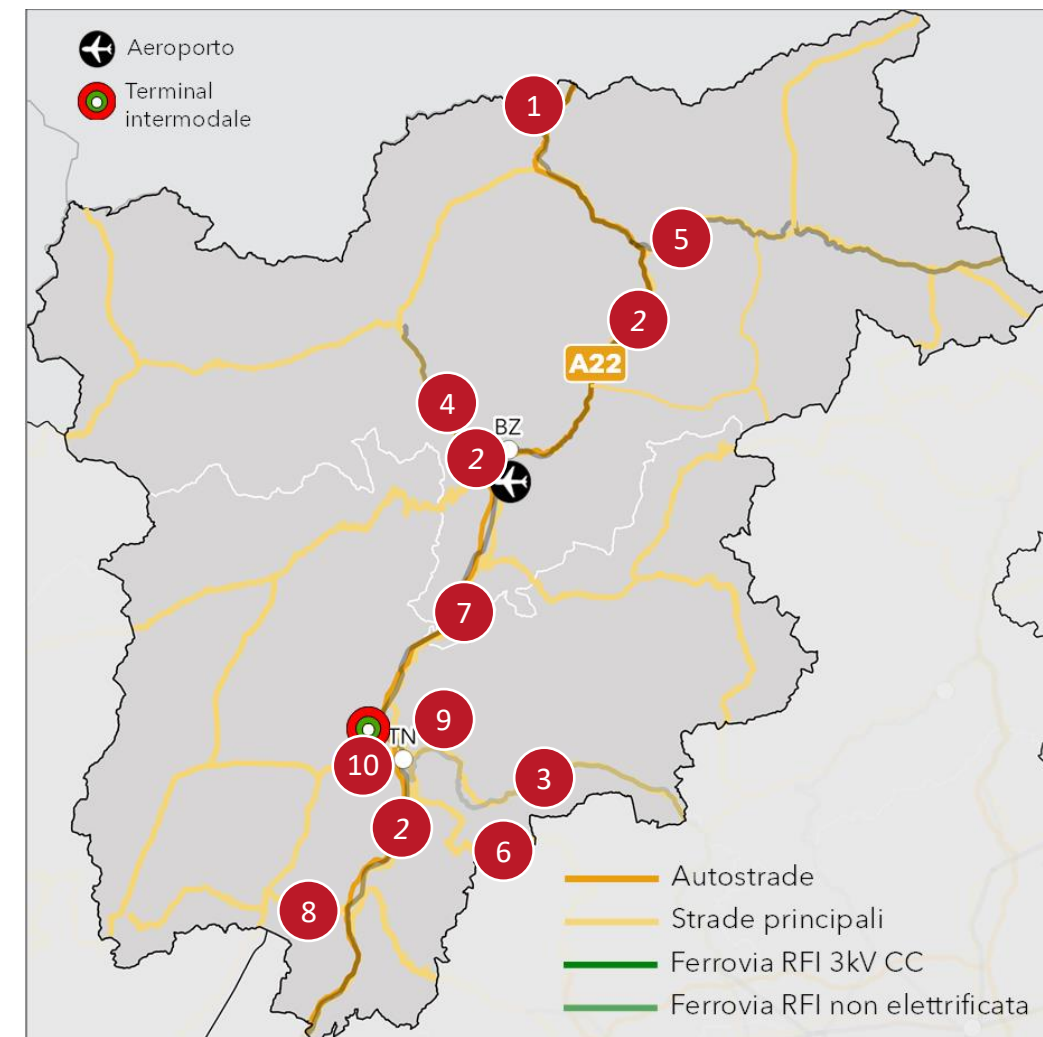


La selezione delle priorità - Livello 1

Sono state individuate **10 opere di Priorità 1 in Trentino-Alto Adige** che rispondono ai 4 macro obiettivi precedentemente evidenziati e che rappresentano **le opere più attese e strategiche per il rilancio dei territori del Trentino-Alto Adige**:

MO	Tipologia	Intervento	N° rif. mappa
1, 3		Realizzazione galleria di base del Brennero	1
1, 3		Potenziamento opere di accesso al Brennero • Lotto 1 - Quadruplicamento Fortezza-Ponte Gardena • Lotto 2 - Circonvallazione di Bolzano • Lotto 3 - Circonvallazione di Trento e Rovereto	2
1, 2, 3		Elettrificazione Trento-Bassano	3
2, 3		Potenziamento linea Bolzano-Merano : Galleria del Virgolo e Raddoppio	4
1, 2, 3		Realizzazione variante Val di Riga	5
1		Prolungamento Autostrada Valdastico Nord A31	6
1, 4		Potenziamento Autostrada del Brennero A22 (terza corsia e aree di sosta) e creazione Digital Green Corridor (infrastruttura di ricarica elettrica e di rifornimento idrogeno)	7
2, 3, 4		Sviluppo della mobilità nell'Alto Garda	8
1, 4		Potenziamento dell'interporto di Trento	9
1, 4		Miglioramento della circonvallazione di Trento	10

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

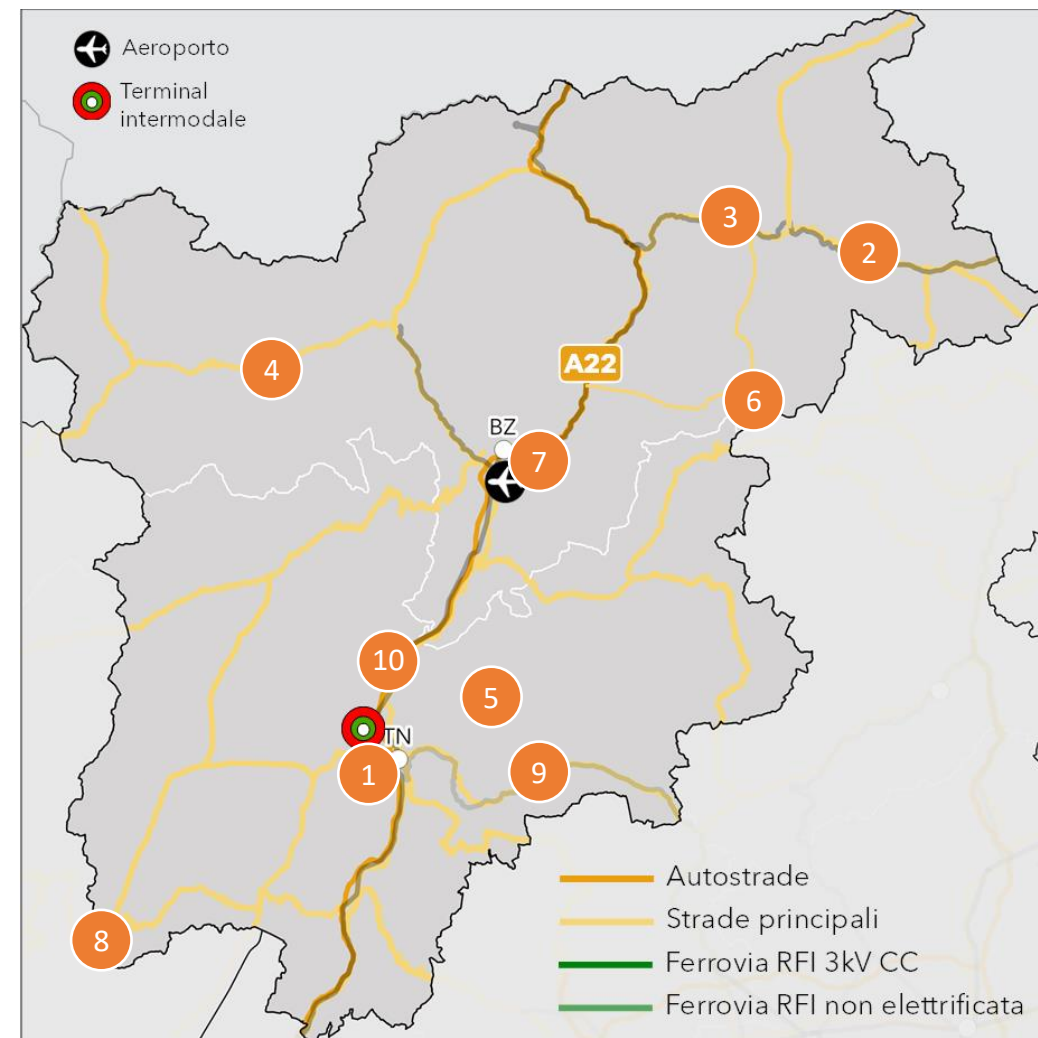


La selezione delle priorità - Livello 2

Sono state individuate **10 opere di Priorità 2 in Trentino-Alto Adige** che rispondono ai 4 macro obiettivi precedentemente evidenziati e che rappresentano **le opere più attese e strategiche per il rilancio dei territori del Trentino-Alto Adige**:

MO	Tipologia	Intervento	N° rif. mappa
3		Stazione ferroviaria di Trento: adeguamento infrastrutturale	1
2, 4		Interventi di miglioramento viabilità in Val Pusteria : - SS12: Realizzazione circonvallazione di Perca - Interventi su SS49 - SP44 - Incrocio SS59 SS52: Eliminazione passaggio a livello con sotto passo ferroviario - San Candido - SP40: Accesso al centro mobilità di Brunico: allacciamento Ovest	2
2, 3		Raddoppio ferrovia della Val Pusteria	3
2, 3		Elettificazione ferrovia della Val Venosta	4
2, 4		Potenziamento del collegamento tra i siti olimpici della Val di Fiemme e dell'Altopiano di Pinè	5
2, 4		SP37: collegamento Val Badia - Cortina	6
3, 4		Miglioramento viabilità urbana Bolzano	7
1, 3		Ponte Caffaro: adeguamento infrastrutturale / istituzione senso di marcia unico alternato per consentire passaggio mezzi pesanti	8
2, 4		Potenziamento viabilità Valsugana	9
2, 4		Miglioramento viabilità SS12 tratto San Michele all'Adige (Ponte sull'Adige)	10

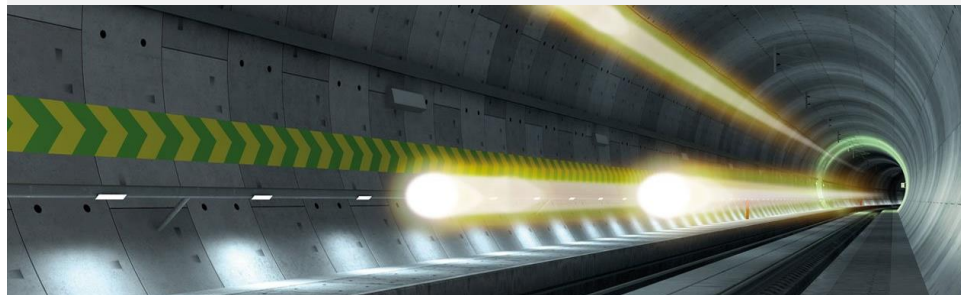
Fonte: elaborazione Uniontrasporti



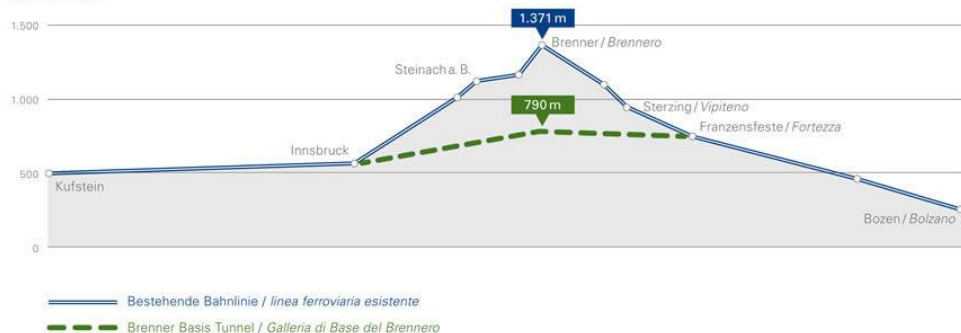
N° 1



OPERA REALIZZAZIONE GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO



Höhe (m ü. d. M.)
altitudine (m s.l.m.)



Costo	4.192	M€
Copertura	82	%
Fine lavori	Oltre 2030	
Criticità	-	
Doc. programmazione	CdP RFI 2017-2021	
Note	-	

Rilevanza INTERNAZIONALE

Stato LAVORI IN CORSO

Macro obiettivi

- **Connettività verso le altre regioni e con reti TEN-T**
- **Mobilità e turismo sostenibili**

Descrizione

La galleria di Base del Brennero è un'infrastruttura ferroviaria in galleria finalizzata al transito misto merci/viaggiatori tra Austria ed Italia sull'asse ferroviario del Brennero.

Il progetto prevede una galleria di base che si estende per oltre 56 km, di cui 24 km in Italia e 32 km in Austria, e i relativi collegamenti alla linea storica in corrispondenza delle stazioni di Innsbruck (portale nord) e di Fortezza (portale sud).

Attualmente sono cinque cantieri attivi, due sul territorio italiano e tre sul territorio austriaco. Nel complesso, i principali cantieri collegati alla Galleria di Base del Brennero sono:

- Austria: Gola del Sill, Gola del Sill-Pfons, Tulfes-Pfons, Hochstegen, Pfons-Brennero;
- Italia: Mules, Sottoattraversamento Isarco.

Benefici

- Riduzione dei tempi di percorrenza (in galleria, i treni passeggeri viaggeranno con una velocità superiore a 200 km/h.);
- Possibilità di far circolare treni più lunghi e con carichi di merci maggiori grazie all'eliminazione delle pendenze
- I treni necessiteranno di minori potenze e minore energia, grazie al tracciato più breve e più favorevole;
- i treni passeggeri percorreranno la tratta Innsbruck - Fortezza in soli 25 minuti (rispetto agli attuali 80 minuti).

Azioni

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

N° 2



OPERA
POTENZIAMENTO OPERE DI
ACCESSO AL BRENNERO



Costo	3.929	M€
Copertura	63	%
Fine lavori	2029	
Criticità	-	
Doc. programmazione	CdP RFI 2017-2021	
Note	-	

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
PROGETTAZIONE
PRELIMINARE

Macro obiettivi

- **Connettività verso le altre regioni e con reti TEN-T**
- **Mobilità e turismo sostenibili**

Descrizione

L'intervento ricade nel corridoio europeo TEN-T Scandinavo-Mediterraneo e consiste nel potenziamento della linea di Accesso Nord Monaco-Innsbruck e della linea di Accesso Sud Fortezza-Verona. Quest'ultima si svilupperà per una lunghezza di circa 180 km tra le stazioni di Fortezza (BZ) e di Verona (VR) e prevede il quadruplicamento dell'attuale linea ferroviaria per la maggior parte in variante rispetto all'esistente tracciato. La realizzazione dei progetti è stata articolata in 4 lotti prioritari così suddivisi da nord a sud:

- **Lotto 1 «Tratta Fortezza - Ponte Gardena»:** realizzazione di un nuovo tracciato ferroviario, circa 22,5 km, di cui 15,4 e 6,3 km rispettivamente per le due gallerie a doppia canna e singolo binario Scaleres e Gardena, che collegano la Stazione di Fortezza alla stazione di Ponte Gardena;
- **Lotto 2 «Circonvallazione ferroviaria di Bolzano» e Lotto 3 «Circonvallazione ferroviaria di Trento e Rovereto»:** le circonvallazioni ferroviarie permetteranno di separare i flussi di traffico merci da quello viaggiatori.
- **Lotto 4 «Ingresso da Nord nel Nodo ferroviario di Verona»:**

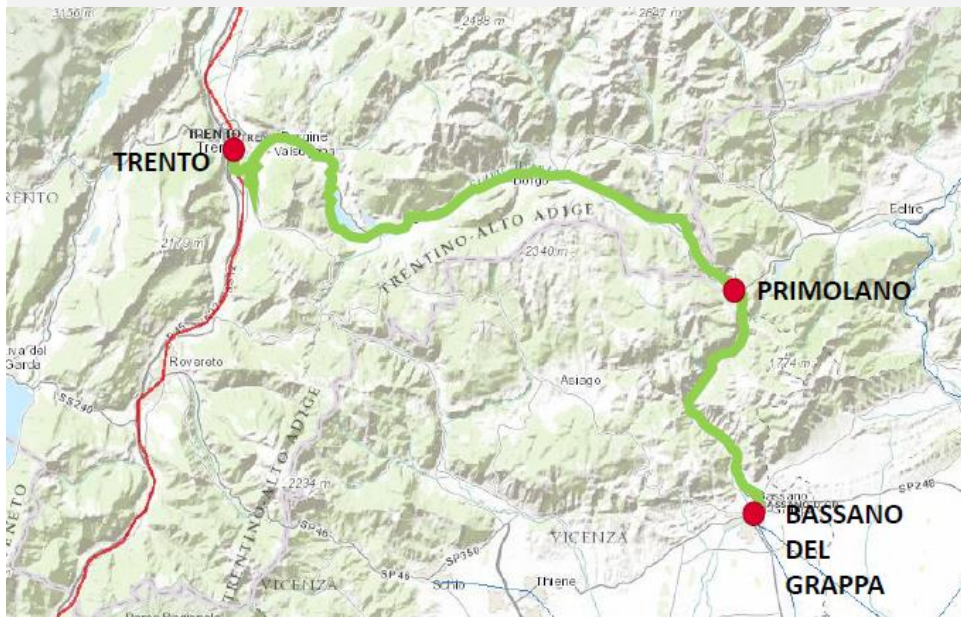
Benefici

- Aumentare la quantità e la qualità dell'offerta ferroviaria
- Incrementare la capacità del trasporto delle merci
- Convogli più lunghi e più pesanti con un incremento del carico trasportabile
- Innalzamento degli standard di regolarità e puntualità del traffico

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° 3


OPERA
ELETTRIFICAZIONE TRENTO-
BASSANO
**Costo**

60

M€

Copertura

100

%

Fine lavori

2025

Criticità

-

Doc. programmazione

CdP RFI 2017-2021

Note

-

Rilevanza
NAZIONALE
Stato
PROGETTAZIONE
PRELIMINARE
Macro obiettivi

- **Connettività verso le altre regioni e con reti TEN-T**
- **Miglioramento accessibilità**
- **Mobilità e turismo sostenibili**

Descrizione

La linea Trento-Bassano del Grappa si estende per 95 km e ad oggi i treni che la percorrono sono a trazione diesel. L'opera consiste nella realizzazione del sistema di trazione elettrica, adeguamento delle opere civili e adeguamento di alcuni sistemi tecnologici. Più precisamente gli interventi riguarderanno:

- Realizzazione del sistema di trazione elettrica: (1) sottostazioni elettriche; (2) realizzazione della linea contatto e delle infrastrutture necessarie (palificata); (3) realizzazione del Sistema di Telecomando del Sistema di Trazione elettrica ed adeguamento dei Posti Centrali
- Adeguamento diffuso delle opere civili e delle esistenti gallerie per consentire il passaggio della linea di contatto
- Interventi tecnologici diffusi e ulteriori interventi di armamento ed opere civili correlati

Benefici

- Maggiore accessibilità: riorganizzazione del modello orario con possibilità di istituire relazioni dirette da/per Venezia;
- Maggiore regolarità;
- Migliore integrazione: l'elettificazione consente di integrare le relazioni tra diverse linee senza rottura di carico.

Azioni

- Monitorare iter realizzativo degli interventi 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° 4


OPERA
POTENZIAMENTO LINEA
BOLZANO-MERANO


Costo	312	M€
Copertura	28	%
Fine lavori	Oltre 2026	
Criticità	-	
Doc. programmazione	CdP RFI 2017-2021	
Note	-	

Rilevanza
REGIONALE
Stato
PROGETTAZIONE
DEFINITIVA / STUDIO
DI FATTIBILITÀ
Macro obiettivi

- **Miglioramento accessibilità**
- **Mobilità e turismo sostenibili**

Descrizione

La ferrovia Bolzano - Merano è una linea ferroviaria italiana gestita da RFI (Rete Ferroviaria Italiana) che collega le città di Bolzano e Merano, lungo la valle dell'Adige.

L'obiettivo del potenziamento e sviluppo del collegamento Bolzano-Merano è quello di trasformare l'attuale linea ferroviaria, costituita da un tracciato con unico binario pieno di curve, in un collegamento rapido a **doppio binario**, in alcuni tratti raddrizzato, con un nuovo ingresso alla stazione di Bolzano tramite la **Galleria del Virgolo**. Questa nuova galleria consentirà l'accesso diretto ed indipendente dei treni provenienti da Merano alla stazione di Bolzano. Inoltre sarà possibile liberare viale Trento dalla presenza dei binari.

Benefici

- Potenziamento del servizio di trasporto pubblico;
- Ottimizzazione della programmazione oraria in modo da permettere un cadenzamento lungo la linea a 15 minuti con corse veloci da/per Merano e tempi di percorrenza a 26 minuti.

Azioni

- Monitorare iter realizzativo degli interventi 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
REALIZZAZIONE VARIANTE VAL DI RIGA



Costo	200	M€
Copertura	95	%
Fine lavori	2028	
Criticità	-	
Doc. programmazione	CdP RFI 2017-2021	
Note	-	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE DEFINITIVA

Macro obiettivi

- **Connettività verso le altre regioni e con reti TEN-T**
- **Miglioramento accessibilità**
- **Mobilità e turismo sostenibili**

Descrizione

L'idea di costruire la Variante della Val di Riga parte già nel 2008 individuando una serie di soluzioni per evitare il passaggio dalla stazione di Fortezza. L'obiettivo del progetto è di ridurre di poco meno di 15 minuti la percorrenza tra la Val Pusteria e Bressanone con possibilità di una relazione diretta su Bolzano ogni ora e una con interscambio a Bressanone alternata al collegamento diretto.

La soluzione progettuale consiste nella **realizzazione di una bretella di collegamento**, della lunghezza di circa 3800 m, tra le linee Verona-Brennero e Fortezza-San Candido in grado di connettere direttamente la linea della Pusteria con quella del Brennero tra le stazioni di Bressanone e Rio di Pusteria.

Sono inoltre previsti la realizzazione della nuova fermata di Naz Sciaves e di un nuovo posto di movimento sulla linea della Pusteria. Sulla base del modello di esercizio previsto, saranno inoltre realizzati interventi presso la stazione di Bressanone.

Benefici

- Potenziamento del servizio di trasporto pubblico e aumento della frequenza delle corse;
- Riduzione dei tempi di percorrenza;
- Sostenibilità ambientale;
- Aumento del numero di utenti.

Azioni

- Monitorare iter realizzativo degli interventi 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
PROLUNGAMENTO AUTOSTRADA
VALDASTICO NORD A31


Costo	1.299	M€
Copertura	100	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	-	
Doc. programmazione	Concessione Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova SpA	
Note	-	

Rilevanza
NAZIONALE
Stato
PROGETTAZIONE
PRELIMINARE
Macro obiettivi

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

Descrizione

L'intervento consiste nel prolungamento verso nord dell'Asse autostradale A31 Valdastico, già esistente per 90 km tra la provincia di Rovigo e Piovene Rocchette (VI), attraverso la realizzazione del tratto di autostrada compreso tra Piovene Rocchette e Trento.

La realizzazione completa dell'itinerario consentirà di migliorare il collegamento dell'Adriatico e del Veneto con il Trentino Alto-Adige e, più a nord, con l'Europa centrale attraverso il Brennero.

L'intervento è articolato in due lotti:

- Il 1° lotto, denominato "Nuova tratta, Piovene Rocchette-Valle dell'Astico, di prosecuzione a nord dell'autostrada A31", ricade interamente in Veneto (Provincia di Vicenza), nei comuni di Piovene Rocchette, Cogollo del Cengio, Rotzo, Valdastico e Pedemonte.
- Il 2° lotto, denominato "Interconnessione infrastrutturale viaria tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige", che si colloca parte in Veneto e parte in Trentino.

Benefici

- Completamento tracciato autostradale esistente;
- Miglioramento connessioni tra le regioni coinvolte;
- Alleggerimento traffico sulla SS47 Valsugana.

Azioni

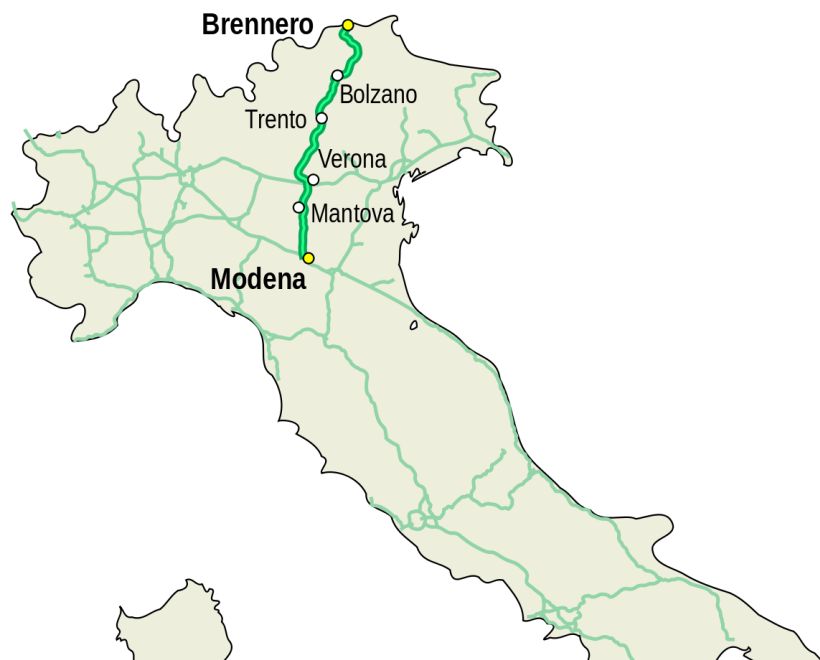
- Monitorare iter realizzativo degli interventi per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere
- Monitorare che gli interventi siano svolti minimizzando i disagi per l'utenza in generale

Nota: la fattibilità dell'intera tratta è soggetta alle soluzioni identificate dalla project review del tratto di interconnessione con i territori della Val d'Astico, Valsugana e Valle dell'Adige

N° 7



OPERA
POTENZIAMENTO AUTOSTRADA DEL
BRENNERO A22 (TERZA CORSIA E
AREE DI SOSTA)



Costo	1.417	M€
Copertura	30	%
Fine lavori	Oltre 2026	
Criticità	-	
Doc. programmazione	Rinnovo concessione Autostrade del Brennero SpA	
Note	-	

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
PROGETTAZIONE
ESECUTIVA

Macro obiettivi

- **Connettività verso le altre regioni e con reti TEN-T**
- **Supportare l'economia locale**

Descrizione

L'autostrada A22 costituisce uno degli assi principali della rete autostradale italiana, collegando la Pianura Padana e l'autostrada A1 con l'Austria e la Germania.

Il potenziamento dell'opera è volto a fronteggiare il congestionamento da traffico civile e commerciale della tratta. Sono quindi previsti i seguenti interventi volti a superare la struttura a due corsie della carreggiata attraverso:

- L'ampliamento di una **terza corsia** tra Verona e intersezione A1;
- L'introduzione di una **terza corsia "dinamica"** nel tratto Bolzano nord-Verona.

Inoltre, è necessario intervenire sul potenziamento delle **aree di sosta per i mezzi pesanti**, ad oggi presenti in numero insufficiente e causa di situazioni pericolose dal punto di vista della sicurezza stradale.

Infine, la società di gestione Autostrada del Brennero S.p.A., oltre ad aver contribuito alla realizzazione a Bolzano sud del primo centro di produzione, stoccaggio e distribuzione di **idrogeno verde** d'Italia (impianto H2), sta sviluppando un'infrastruttura di **ricarica elettrica** capillare con l'obiettivo di creare un **Digital Green Corridor**.

Benefici

- Miglioramento connessioni tra le regioni coinvolte;
- Riduzione congestione stradale;
- Maggiore sostenibilità ambientale.

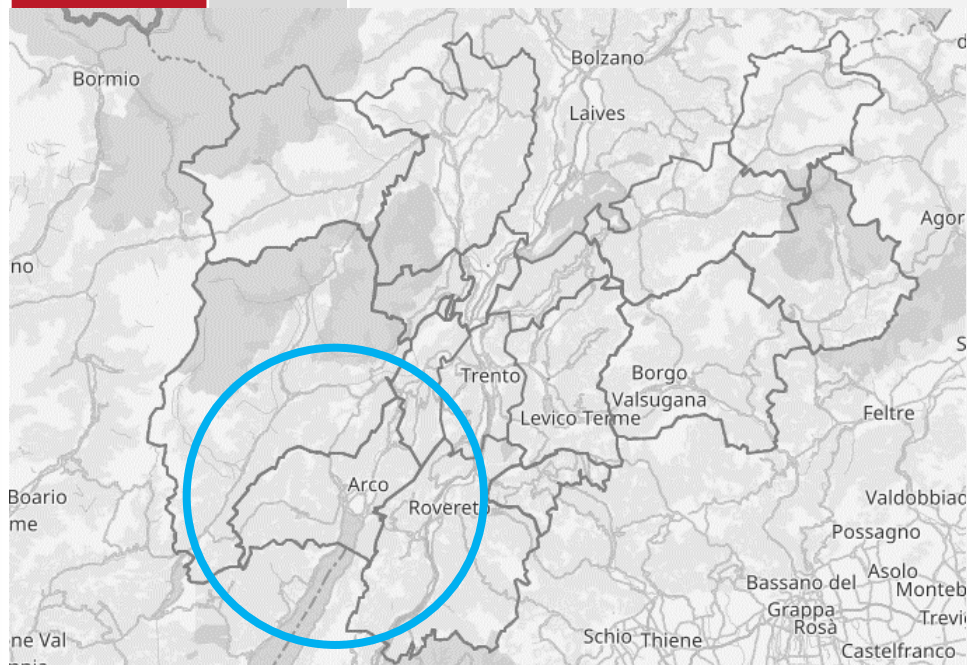
Azioni

- Monitorare iter realizzativo degli interventi 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° 8



OPERA SVILUPPO DELLA MOBILITÀ NELL'ALTO GARDA



Costo	498	M€
Copertura	33	%
Fine lavori	2025 (escluso ferrovia)	
Criticità	-	
Doc. programmazione	-	
Note	-	

Rilevanza NAZIONALE

Stato STUDIO DI FATTIBILITA' PROG. PRELIMINARE E LAVORI IN CORSO

Macro obiettivi

- Miglioramento accessibilità
- Mobilità e turismo sostenibili
- Supportare l'economia locale

Descrizione

Per il miglioramento della mobilità nella zona dell'Alto Garda è possibile individuare diversi interventi di potenziamento dell'offerta di trasporto, in particolare:

- Realizzazione del **collegamento ferroviario tra Riva e l'asse del Brennero** (studio di fattibilità). La ferrovia dovrebbe avere carattere sovranazionale e consentire lo scambio di merci e vagoni con la linea del Brennero. Il progetto prevede una tratta da 27 minuti con fermate a Mori e Torbole. Secondo lo studio di fattibilità, l'opera comporterebbe un investimento immediato di 230 milioni di euro, su un totale di 317 milioni di euro di costi, e una ricaduta complessiva in termini di benefici economici di 450 milioni di euro.
- Adeguamento della viabilità del **collegamento stradale Passo San Giovanni-Cretaccio** (attualmente alcuni tratti sono in fase realizzativa, altri in fase di progettazione preliminare) per complessivi 136 milioni di euro. L'Unità Funzionale 2 riguarda l'intervento di realizzazione del tunnel sotto l'abitato di Nago, l'intersezione al Passo San Giovanni e la bretellina di collegamento alla SS 240 dir in località Maza.
- **Ciclovia del Garda**. Il tracciato sul territorio regionale si sviluppa per circa 15 chilometri (su un totale di 140 km), per un importo stimato di 44,4 milioni di euro, di cui 28,8 già finanziati, in parte dalla Provincia, in parte dalla Comunità Alto Garda e Ledro ed in parte dallo Stato. Il lotto considerato prioritario è l'unità funzionale 1, da Riva del Garda alla Galleria Orione.

Benefici

- Sostenibilità ambientale;
- Riduzione traffico stradale e maggiore accessibilità;
- Sviluppo dell'area turistica dell'Alto Garda

Azioni

- Attività di comunicazione verso il territorio, al fine di favorire l'accettazione dei vari interventi

N° 9



OPERA POTENZIAMENTO DELL'INTERPORTO DI TRENTO



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

Rilevanza
INTERNAZIONALE
Stato
STUDIO DI FATTIBILITÀ
Macro obiettivi

- **Connettività verso le altre regioni e con reti TEN-T**
- **Supportare l'economia locale**

Descrizione

Gestito da Interbrennero S.p.A., l'interporto di Trento rappresenta un nodo logistico fondamentale per l'accesso ai mercati internazionali, vista la sua collocazione sull'asse TEN-T Scandinavo-Mediterraneo.

Tra i principali servizi, l'interporto offre un terminal ferroviario, servizi doganali per dichiarazioni doganali di esportazione e importazione merci, un autoparco controllato, magazzini e uffici.

Le attività dell'interporto potrebbero essere ulteriormente potenziate dai seguenti interventi infrastrutturali:

- Aumento del numero di treni per la ROLA (autostrada viaggiante)
- Potenziamento della struttura di trasbordo merci dalla strada alla ferrovia

Benefici

- Promozione dell'intermodalità;
- Sostenibilità ambientale;
- Riduzione traffico stradale e maggiore accessibilità

Azioni

- Attività di comunicazione verso il territorio, al fine di favorire l'accettazione dei vari interventi;
- Monitorare iter realizzativo degli interventi 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° 10



OPERA
MIGLIORAMENTO DELLA
CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO

**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**
- **Supportare l'economia locale**

Descrizione

La tangenziale di Trento (SS 12) è una strada statale a due corsie per senso di marcia che presenta importanti criticità relativamente a sicurezza e livello di servizio.

Ad oggi, risulta spesso soggetta ad ingorghi e ad un elevato rischio di incidenti a causa del grande traffico (anche di mezzi pesanti) e di **accessi sottodimensionati**.

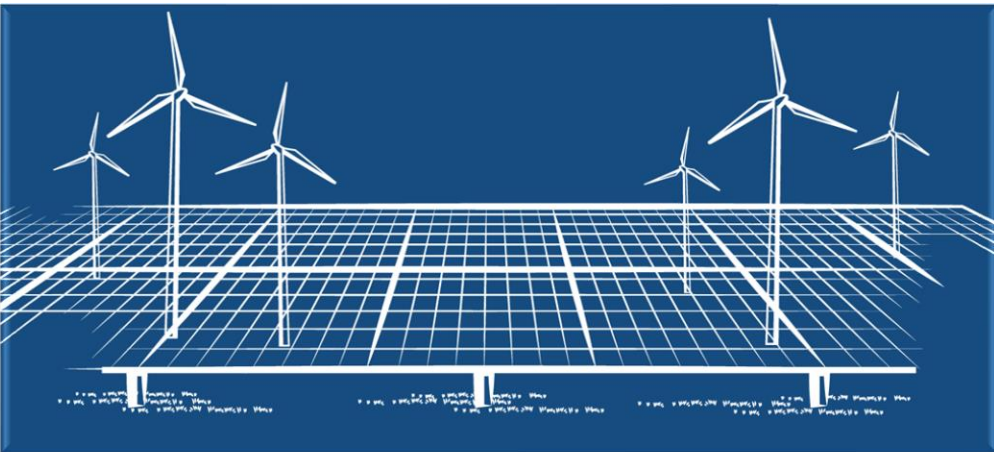
Sono quindi necessari interventi di upgrade dell'infrastruttura, volti in particolare al miglioramento accessibilità, potenziando gli svincoli e la segnaletica.

Benefici

- Maggiore sicurezza per gli utenti;
- Riduzione traffico stradale e migliore livello di servizio;
- Riduzione emissioni e maggiore sostenibilità ambientale.

Azioni

- Attività di comunicazione verso il territorio, al fine di favorire l'accettazione dei vari interventi;
- Monitorare iter realizzativo degli interventi 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



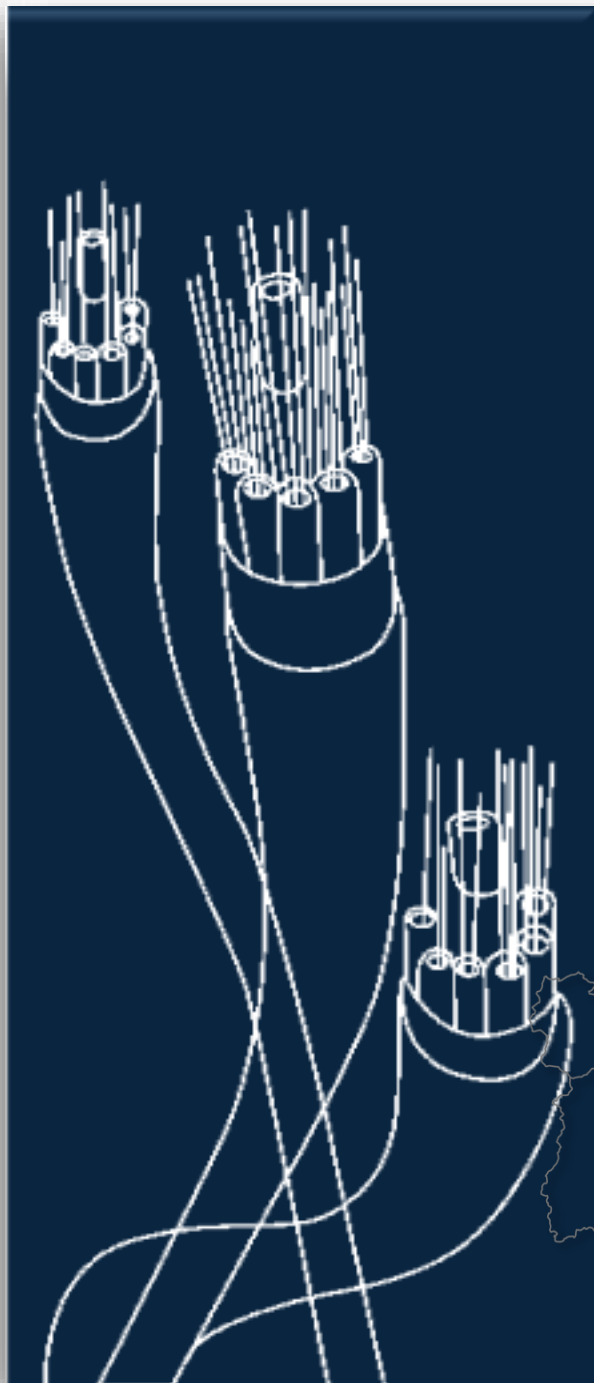
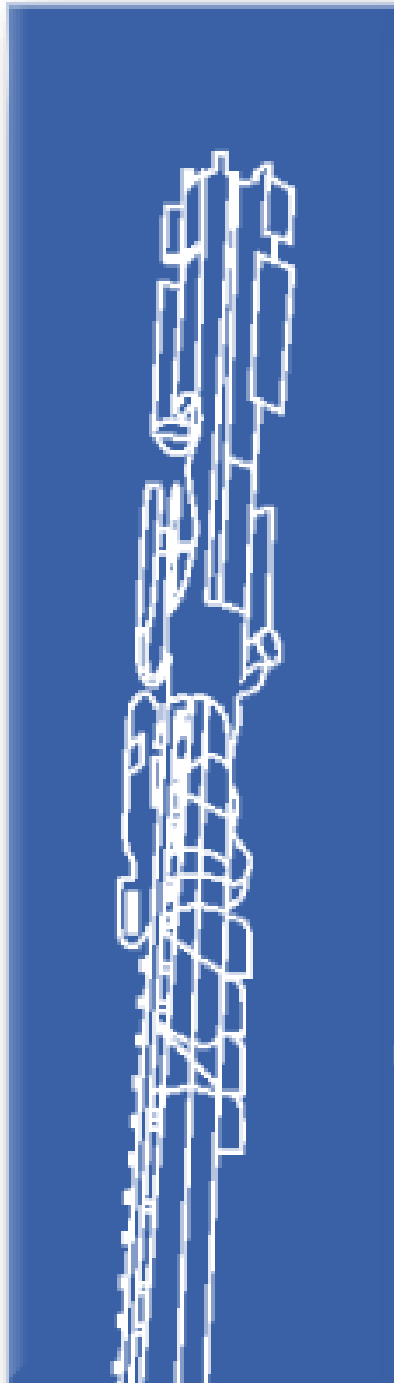
Obiettivi di policy



Verso una rete infrastrutturale efficiente

- **Potenziare la mobilità sostenibile e l'offerta di trasporto pubblico** sia per i residenti sia per i turisti. Alcuni esempi sono:
 - **Il potenziamento del servizio di bus** con corsie riservate e sistemi semaforici di controllo del traffico per dare la precedenza al mezzo pubblico rispetto a quello privato come il **Metro Bus/Oltradige Express** e il **Bus Rapid Transit** che verrà implementato in occasione delle Olimpiadi invernali 2026 nelle valli in provincia di Trento (previsti 60 milioni di investimento); inoltre è previsto l'adeguamento del **deposito bus di Cavalese** (previsti 10 milioni di euro di finanziamento);
 - L'**elettificazione** delle linee ferroviarie e l'acquisto di treni elettrici o ibridi (previsti 64 milioni di investimento);
 - La creazione di un'offerta di **mobilità integrata tra Trentino, Alto Adige e Bellunese** tramite la **creazione di un «ring» ferroviario** grazie alla realizzazione dei tratti da Dobbiaco a Cortina e da Strigno (Valsugana) a Feltre. Parallelamente agli spostamenti ferroviari sul ring, si possono prevedere sistemi di mobilità sostenibile come impianti a fune e bici elettriche.
- **Decarbonizzare il settore dei trasporti, favorendo l'utilizzo di veicoli elettrici (tramite l'installazione di stazioni di ricarica ad alta capacità) e ad idrogeno in modo da fornire un'alternativa valida al trasporto su gomma.** Si è infatti resa necessaria la presenza di più opzioni per rispondere alla sempre maggiore richiesta di trasporto di merci tra l'Italia e l'Europa.

- **Supportare il settore dell'autotrasporto** il quale, oltre alla carenza di personale e ai rincari energetici, sconta problemi infrastrutturali, come l'assenza di un sufficiente numero di **aree di sosta per mezzi pesanti in autostrada**, e limiti operativi, come le **misure limitative della circolazione stradale vigenti in Tirolo**. Occorre investire sull'immagine dell'autotrasporto, spesso percepita negativamente, e coinvolgere maggiormente gli operatori del settore nei tavoli decisionali.
- Utilizzare tecnologie innovative di **digitalizzazione della rete stradale (smart road)** per poter raggiungere i target di rafforzamento



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 dec

«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

Strategia italiana per la Banda Ultralarga: p.a. di Bolzano (30 giugno 2022)

Intervento	Stato intervento	Chiusura intervento	Investimento previsto (Mio €)	Note	
Piano di cablaggio delle aree bianche	In corso di realizzazione da parte di Infranet	2022	-	-	-
Piano voucher alle imprese e ai professionisti	In corso erogazione voucher	15.12.2022 (o esaurimento risorse)	≈ 3,502	Attivato: 179.700€ (11.06.2022: ore 11:00)	Prenotato: 57.200€ (11.06.2022: ore 11:00)
Italia 1 Giga	Operatore aggiudicatario: RTI TIM S.p.A. & FiberCop S.p.A.	30.06.2026	≈ 65,007 *	N° civici previsti 38.352 *	
Italia 5G: Rilegamento in fibra ottica di siti radiomobili esistenti	Lotto 2 ** Operatore aggiudicatario: TIM	30.06.2026	≈ 101,582 ** (contributo massimo pari al 90% spese ammissibili)	Siti da rilegare: 1.520 **	
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	≈ 60,376 ***	Aree da coprire con i nuovi siti: 229 ***	
Scuole connesse	Lotto 3 ** Operatore aggiudicatario Fastweb	30.06.2026	≈ 16,112 **	Sedi previste: 905 **	
Sanità connessa	Lotto 3 ** Operatore aggiudicatario Fastweb	30.06.2026	≈ 43,455 **	Sedi previste: 1.922 **	

UI: unità immobiliari * Complessivo tra p.a. Bolzano e p.a. Trento

*** Complessivo tra p.a. Bolzano, Lombardia, p.a. Trento e Sardegna

** Complessivo tra p.a. Bolzano, Friuli-Venezia Giulia, p.a. Trento e Veneto

Strategia italiana per la Banda Ultralarga: p.a. di Trento (30 giugno 2022)

Intervento	Stato intervento	Chiusura intervento	Investimento previsto (Mio €)	Note	
Piano di cablaggio delle aree bianche	In corso di realizzazione	31.12.2022	≈ 87,430 *	Fibra - UI previste: 239.245	FWA - UI previste: 19.858
Piano voucher alle imprese e ai professionisti	In corso erogazione voucher	15.12.2022 (o esaurimento risorse)	≈ 2,110	Attivato: 638.086€ (26.09.2022: ore 12:15)	Prenotato: 212.400€ (26.09.2022: ore 12:15)
Italia 1 Giga	Operatore aggiudicatario: RTI TIM S.p.A. & FiberCop S.p.A.	30.06.2026	≈ 65,007 **	N° civici previsti 38.352 **	
Italia 5G: Rilegamento in fibra ottica di siti radiomobili esistenti	Lotto 2 *** Operatore aggiudicatario: TIM	30.06.2026	≈ 101,582 *** (contributo massimo pari al 90% spese ammissibili)	Siti da rilegare: 1.520 ***	
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	≈ 60,376 ****	Aree da coprire con i nuovi siti: 229 ****	
Scuole connesse	Lotto 3 *** Operatore aggiudicatario Fastweb	30.06.2026	≈ 16,112 ***	Sedi previste: 905 ***	
Sanità connessa	Lotto 3 *** Operatore aggiudicatario Fastweb	30.06.2026	≈ 43,455 ***	Sedi previste: 1.922 ***	

UI: unità immobiliari * Complessivo tra Friuli-Venezia Giulia e p.a. Trento

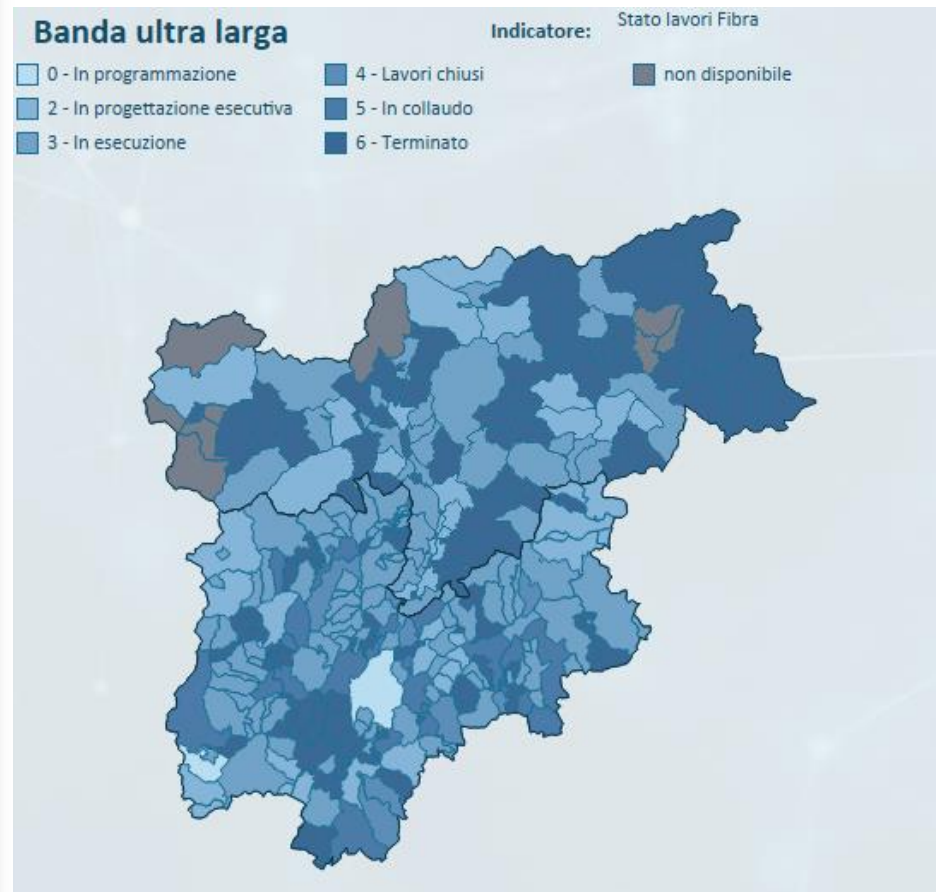
*** Complessivo tra p.a. Bolzano, Friuli-Venezia Giulia, p.a. Trento e Veneto

** Complessivo tra p.a. Bolzano e p.a. Trento

**** Complessivo tra p.a. Bolzano, Lombardia, p.a. Trento e Sardegna

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. N° comuni

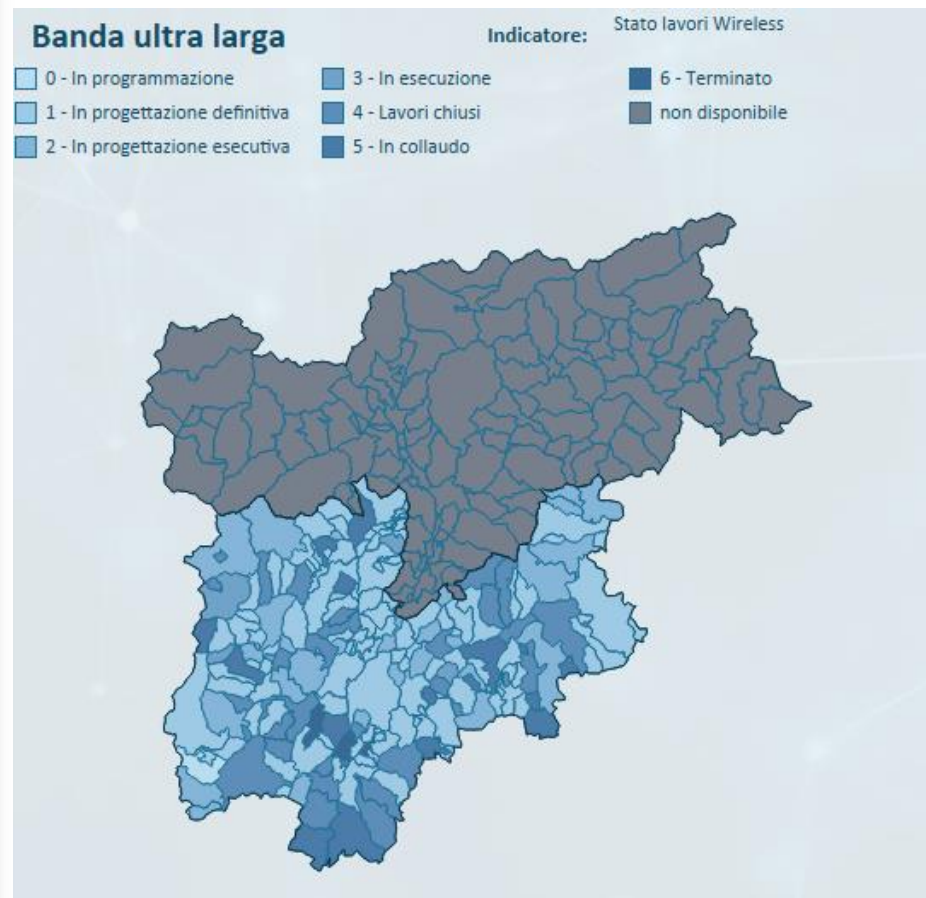
PROVINCIA	STATO								TOTALE
	0	1	2	3	4	5	6	n.d.	
Bolzano	0	0	19	28	0	0	60	9	116
Trento	3	7	76	56	10	21	44	0	217
Trentino-Alto Adige	3	7	95	84	10	21	104	9	333

La stato dei lavori della Provincia autonoma di Trento fa riferimento alla gestione e realizzazione di Infratel/Openfiber. Invece, per la Provincia autonoma di Bolzano, si fa riferimento a Infranet e ad altri operatori locali, tra cui l'Azienda Pubbliservizi Brunico.

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

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.

N° comuni

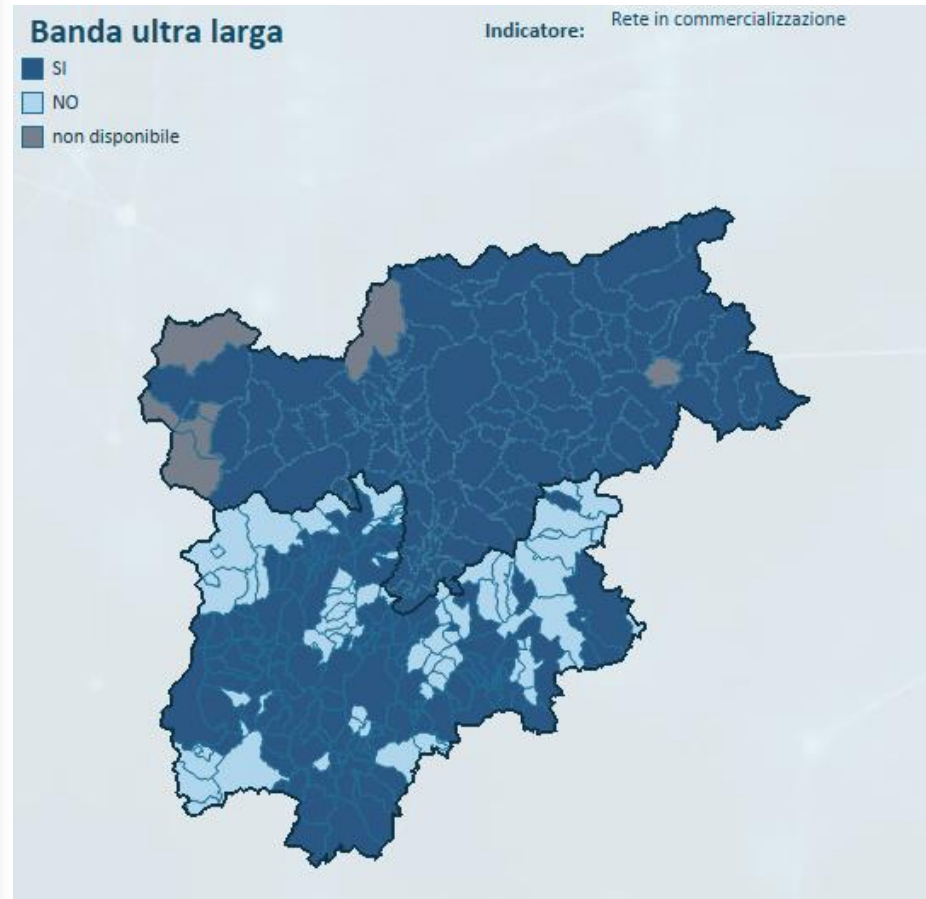
PROVINCIA	STATO							n.d.	TOTALE
	0	1	2	3	4	5	6		
Bolzano	0	0	0	0	0	0	0	116	116
Trento	3	127	40	7	27	13	0	0	217
Trentino-Alto Adige	3	127	40	7	27	13	0	116	333

La stato dei lavori della Provincia autonoma di Trento fa riferimento alla gestione e realizzazione di Infratel/Openfiber.

Invece, per la Provincia autonoma di Bolzano, si fa riferimento a Infranet e ad altri operatori locali, tra cui l'Azienda Pubbliservizi Brunico.

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

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



Province	Unità Immobiliari "vendibili"
<i>Bolzano</i>	61.029
<i>Trento</i>	110.034

La stato dei lavori della Provincia autonoma di Trento fa riferimento alla gestione e realizzazione di Infratel/Openfiber. Invece, per la Provincia autonoma di Bolzano, si fa riferimento a Infranet e ad altri operatori locali, tra cui l'Azienda Pubbliservizi Brunico.

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

Voucher alle imprese e ai professionisti

Dashboard voucher imprese

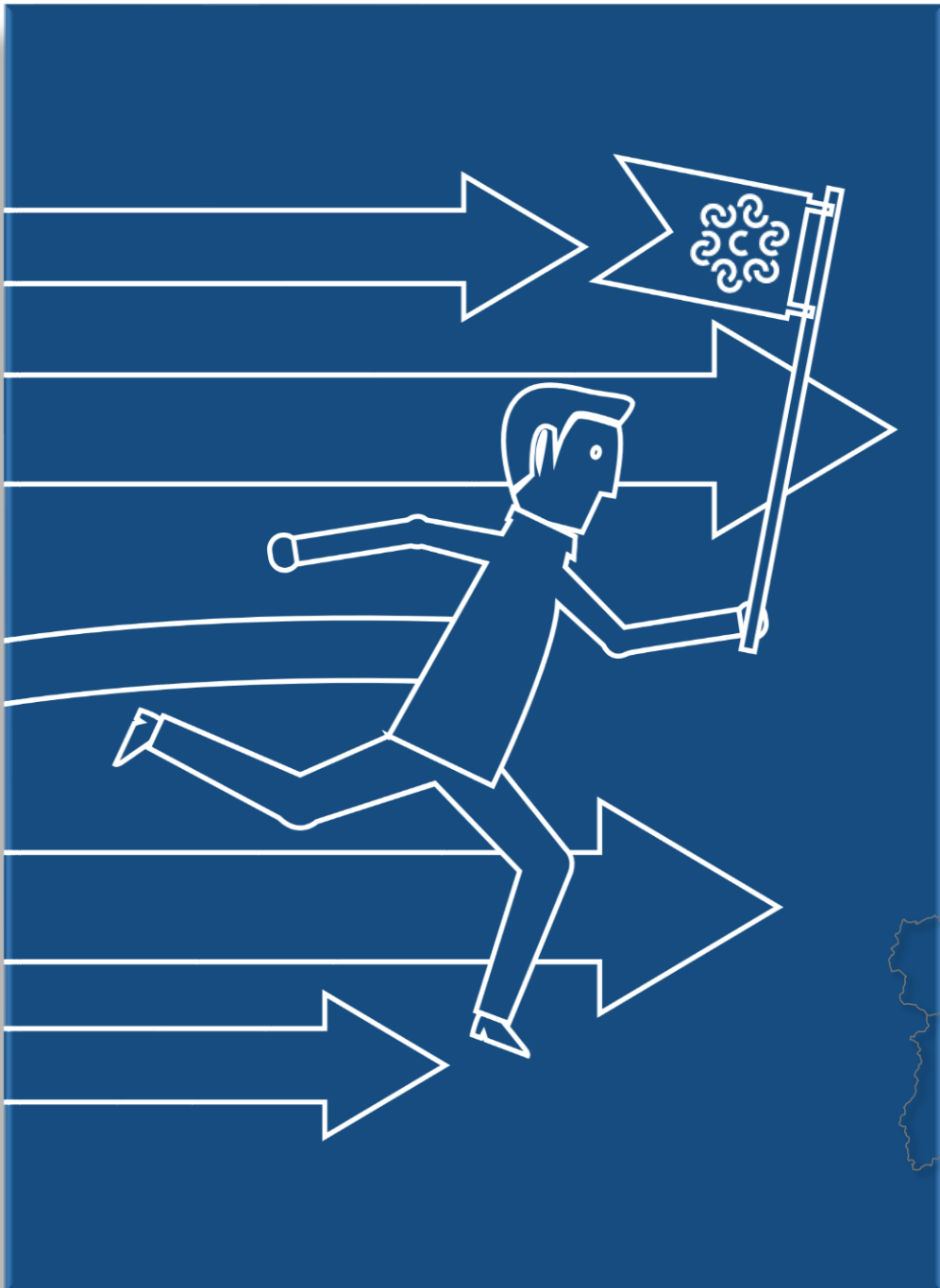
(26 settembre 2022 ore 12:15)



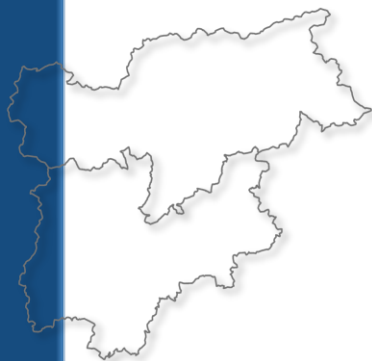
Tipologia		Valore voucher (€)		Durata del voucher	Parametri nuovo contratto		Ripartizione risorse
		Contributo connettività	Contributo per eventuali costi di rilegamento		Velocità massima in download (V)	Banda Minima Garantita (BMG)	
Voucher A	Voucher A1	300 €	Non previsto	18 mesi	30 Mbits ≤ V < 300 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%

Regione		Tipologia Voucher			
Area		Prenotato (€)	Attivato (€)	Rimanente (€)	
Abruzzo		1.086.700	3.822.964	23.116.018	82,48%
Basilicata		238.100	861.257	21.167.351	95,06%
Calabria		606.700	2.653.253	39.765.915	92,42%
Campania		2.656.700	9.290.282	94.804.030	88,81%
Emilia-Romagna		2.305.500	3.616.626	7.530.418	20,08%
Friuli-Venezia Giulia		357.400	1.269.275	3.283.076	66,87%
Lazio		2.428.900	5.788.609	7.303.269	27,34%
Liguria		749.300	1.787.141	3.789.905	18,25%
Lombardia		3.758.000	8.010.303	8.841.145	38,87%
Marche		680.300	1.867.062	3.407.263	21,35%
Molise		229.892	491.400	13.036.551	94,76%
Piemonte		1.615.460	5.155.385	8.165.600	38,28%
Prov. Bolzano		57.200	179.700	3.265.489	93,26%
Prov. Trento		212.400	638.086	1.259.790	83,20%
Puglia		1.634.040	5.477.951	76.584.715	91,58%
Sardegna		1.043.900	2.738.100	47.450.428	92,62%
Sicilia		3.843.900	9.523.683	103.969.460	88,61%
Toscana		1.739.900	4.506.570	9.270.284	27,50%
Umbria		588.120	1.548.877	3.134.942	21,38%
Valle d'Aosta		19.700	82.182	1.135.590	91,77%
Veneto		1.790.154	4.740.917	7.536.455	33,78%

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



| Conclusioni



- Dopo oltre due anni di pandemia Covid-19, che ha avuto un fortissimo impatto sulla mobilità delle persone e delle merci, si è aggiunta nel 2022 la grave emergenza, umanitaria ed economica, legata all'aggressione russa all'Ucraina con pesantissime conseguenze per il mercato energetico. In questo contesto particolarmente fragile, risulta generalizzata per tutti i territori l'esigenza di intervenire a sostegno anche del sistema di mobilità delle persone e delle merci, attraverso soluzioni progettuali pragmatiche e finanziariamente sostenibili che accelerino il **processo di modernizzazione** delle reti infrastrutturali e logistiche.
- La pandemia ha mostrato con grande drammaticità l'importanza delle **infrastrutture e della libera circolazione delle merci**. Di fronte a frontiere chiuse e code chilometriche ai valichi, la Commissione europea ha pubblicato il concetto delle corsie verdi preferenziali per il trasporto merci (le c.d. «green lanes»), riconoscendo l'importanza sistemica della libera circolazione delle merci.
- Quello attuale, d'altra parte, è anche un contesto di grandi opportunità segnato dalla presenza di importanti risorse finanziarie come quelle previste nel PNRR e, proprio per questo, le Camere di commercio di Bolzano e Trento intendono ancor di più partecipare attivamente alla ripresa dell'economia delle due Province autonome, fornendo analisi, ipotesi di intervento e contributi operativi allo sviluppo di un sistema infrastrutturale - materiale e immateriale - moderno, sostenibile e interconnesso.
- L'analisi del fabbisogno infrastrutturale del Trentino - Alto Adige, portata avanti in piena sintonia e collaborazione con il mondo associativo, ha ribadito la necessità di costruire e completare importanti opere che sono necessarie per mantenere e migliorare l'accessibilità del territorio, che si colloca in una **posizione fortemente strategica all'interno delle reti di trasporto transeuropee**. Il Corridoio del Brennero - che è parte del corridoio Scandinavo-Mediterraneo e collega due nodi strategici come Verona e Monaco di Baviera - rappresenta un asse fondamentale non solo per il Trentino - Alto Adige ma per l'economia dell'intero Paese. Infatti, il corridoio del Brennero, negli anni a venire, è destinato ad assumere un ruolo ancora più importante grazie allo sviluppo dei porti italiani come hub logistici internazionali.

- **L'asse autostradale** continua ad essere particolarmente strategico per il trasporto merci e persone sull'asse del Brennero. È di centrale importanza investire in un miglioramento dell'infrastruttura fisica, ma anche in sistemi digitali e infrastrutture di ricarica elettrica e ad idrogeno per continuare ad avere un'autostrada innovativa e capace di **gestire le sfide della congestione e dell'inquinamento**.
- Le Camere di commercio sono fortemente convinte che il corridoio del Brennero **abbia bisogno sia dell'autostrada che della ferrovia**, da valorizzare in maniera complementare e che il loro efficientamento sia necessario per garantire il pieno funzionamento del Brennero come corridoio ad alta capacità. Rimane doveroso investire fortemente **nelle infrastrutture ferroviarie**, anche per aumentare la quota di trasferimento modale dalla strada alla ferrovia. Per raggiungere tale obiettivo è centrale un celere completamento dei lavori di ampliamento e ammodernamento del **terminal intermodale di Trento**.
- Questo "Libro bianco sulle priorità infrastrutturali" è pensato come **strumento di indirizzo strategico per i Governi del Trentino - Alto Adige**. Le economie dei territori hanno espresso - in maniera evidente e congiunta - delle chiare indicazioni sulle opere prioritarie da realizzare per continuare a garantire l'accessibilità e la competitività del territorio. Si auspica che la voce dell'economia sia presa in considerazione nelle future decisioni relative alle infrastrutture da realizzare.
- Infine, si osserva con preoccupazione la mole burocratica e i tempi richiesti per la pianificazione e la costruzione delle opere infrastrutturali nel nostro Paese. Per essere più agili e competitivi sono necessarie **riforme strutturali** - alcune delle quali già previste nel PNRR - in grado di rendere più snelli e tempestivi i processi necessari per la realizzazione di infrastrutture.

Report realizzato dalle CCIAA di
Bolzano e di Trento con il
supporto tecnico scientifico di



UNIONTRASPORTI

