

# Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Veneto

Le opere indifferibili per il sistema  
economico veneto



UNIONTRASPORTI



PROGRAMMA  
INFRASTRUTTURE  
Fondo di Perequazione  
2019-2020



# Programma Infrastrutture

finanziato dal Fondo di Perequazione 2019-2020  
di Unioncamere italiana



UNIONTRASPORTI



UNIONCAMERE  
VENETO



PROGRAMMA  
INFRASTRUTTURE  
Fondo di Perequazione  
2019-2020



CAMERA DI COMMERCIO  
VENEZIA ROVIGO



CAMERA DI COMMERCIO  
PADOVA  
il futuro a portata di impresa



CAMERA DI COMMERCIO  
TREVISO - BELLUNO | DOLOMITI  
bellezza e impresa



CAMERA DI COMMERCIO  
INDUSTRIA ARTIGIANATO  
AGRICOLTURA VERONA



Camera di Commercio  
Vicenza

*Si ringraziano le Associazioni datoriali e la Regione Veneto  
per il loro prezioso supporto alla realizzazione del presente documento.*

*Nella forte convinzione che il sistema camerale possa contribuire attivamente alla valorizzazione delle infrastrutture, materiali e digitali, per la competitività delle nostre imprese, Unioncamere Veneto, con la collaborazione delle cinque Camere di Commercio regionali e il supporto tecnico di Uniontrasporti, società in house del sistema camerale italiano, a luglio 2021 ha aderito al Programma Infrastrutture promosso da Unioncamere italiana attraverso il Fondo di Perequazione 2019-2020. L'iniziativa, che complessivamente ha coinvolto 19 territori regionali sul territorio nazionale, mette al centro il ruolo delle Camere di commercio e delle Unioni regionali nello sviluppo delle strategie infrastrutturali del territorio regionale, attraverso la produzione di contributi concreti che possano trovarsi in sinergia con l'operato delle Regioni.*

*In Veneto sono state sviluppate diverse fasi di ascolto, confronto e concertazione con il territorio e il sistema imprenditoriale al fine di sintetizzare la vocazione e le esigenze dei singoli sistemi territoriali. Il «Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Veneto» rappresenta infatti una lettura di sintesi di quanto emerso dai momenti di confronto con le associazioni datoriali territoriali, con l'obiettivo di avviare un percorso di squadra, di condivisione, in primis tra i territori, al fine di superare una visione parziale sulle priorità infrastrutturali del sistema camerale, incentivando una visione di più ampio respiro e coesa a livello regionale e sovregionale. Questo lavoro è un primo passo, non un punto di arrivo, che ambisce a un confronto costruttivo continuo, che possa anche favorire il consenso dell'opinione pubblica.*

*Si è voluto dar voce al sistema delle imprese, sulla base di un approccio «bottom up»: è per questo che crediamo sia molto utile proseguire nella condivisione dell'informazione e unire le forze. Auspico che questo sia uno strumento a disposizione di Governo, Regione del Veneto, del sistema camerale e di quello imprenditoriale per la pianificazione delle opere pubbliche soprattutto nelle aree più critiche, guardando anche ai grandi eventi che non devono ferire i territori, ma li devono fare rivivere con investimenti green, favorendo la circolazione nella quotidianità degli spostamenti anche in momenti in cui il congestionamento e la difficoltà di attraversamento incidono nella qualità della vita delle persone che vivono i territori come abitanti, come turisti nazionali ed esteri e come imprenditori.*

*Ora dobbiamo proseguire in questa direzione, monitorando passo dopo passo la situazione e mettendoci in rete, come Unioncamere del Veneto, da sempre al fianco delle imprese per ascoltarle e sostenerle, e Uniontrasporti, che con dedizione sostiene lo sviluppo e la strategicità di un sistema dei trasporti competitivo, di una logistica efficiente, di infrastrutture moderne e di una connettività all'avanguardia, al fine di supportare la competitività territoriale.*

*Sono certo che questo report rappresenti solo l'inizio di un nuovo modo di fare analisi che vede nell'ascolto, nella condivisione del sapere, delle informazioni e dei dati la vera strada per ripartire con più forza e fiducia.*

  
Mario Pozza  
Presidente Unioncamere del Veneto

Premessa .....	05
Obiettivo .....	06
Il contesto di riferimento .....	07
Le priorità infrastrutturali del Veneto .....	17
L'infrastrutturazione BUL e 5G .....	62
Conclusioni .....	72

Con la consapevolezza che la presenza di una rete di infrastrutture e di trasporto diffusa ed efficiente è un presupposto fondamentale per lo sviluppo economico e la competitività del territorio, **Unioncamere Veneto** da anni supporta, promuove e monitora (anche attraverso gli osservatori Trail Nord Est e OTI Nord) la realizzazione di reti di collegamento funzionali al movimento di merci e passeggeri sul territorio regionale, inclusi i grandi flussi di attraversamento d'interesse europeo, soprattutto tenendo conto della forte vocazione all'export di questa regione a cui deve necessariamente corrispondere un sistema infrastrutturale efficiente.

Il Veneto si trova in una posizione privilegiata rispetto alle direttrici europee Nord-Sud ed Est-Ovest, ma è altrettanto importante considerare **una rete di infrastrutture viarie, ferroviarie e idroviarie che sottendono le direttrici europee** e che, se adeguatamente valorizzate, sono determinanti per avvicinare le imprese alle grandi dorsali di traffico e ai numerosi poli intermodali (passeggeri e merci) presenti sul territorio. Oggi, in assenza di collegamenti ferroviari efficienti, il trasporto su strada rimane l'opzione principale sia per i passeggeri che per le merci, con conseguenti problemi di congestione e sicurezza sulla rete stradale.

A metà 2021 Unioncamere Veneto, con il supporto di Uniontrasporti, ha aderito all'iniziativa nazionale promossa da Unioncamere italiana mediante il **Fondo di Perequazione 2019-2020 Programma infrastrutture\***. Attraverso tale programma, il sistema camerale veneto vuole **consolidare e rafforzare ulteriormente il proprio ruolo strategico nello sviluppo infrastrutturale del territorio regionale**, fornendo contributi pragmatici per una migliore strategia sulle infrastrutture, sia materiali che immateriali. L'emergenza sanitaria, legata alla Pandemia da Covid-19, ha messo ulteriormente in evidenza il ruolo chiave delle infrastrutture digitali, che restano al centro del dibattito nella fase di ripresa economica.

Il presente documento è il risultato dell'ascolto del territorio, avvenuto grazie al supporto delle cinque Camere di commercio venete, alla partecipazione delle associazioni datoriali territoriali e degli attori chiave del territorio (amministrazioni provinciali e comunali, centri di ricerca, università) e in stretta sinergia con l'operato della Regione Veneto che si trova in fase di attuazione del Piano Regionale dei Trasporti.

\* [www.programmainfrastrutture.unioncamere.it](http://www.programmainfrastrutture.unioncamere.it)

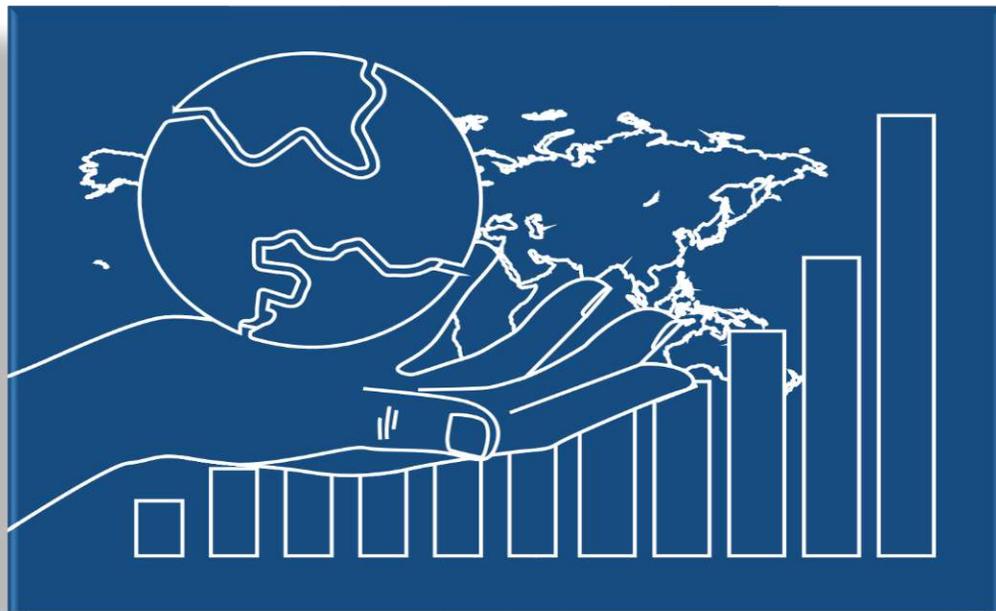
L'obiettivo del progetto è quello di recepire le esigenze e le indicazioni provenienti dal mondo imprenditoriale al fine di poter **fornire una serie di suggerimenti e di input agli enti istituzionali**, in particolare alla Regione Veneto, anche al fine di suggerire le scelte dei redigendi piani di settore del Piano Regionale dei Trasporti. L'azione del sistema camerale è infatti quella di raccogliere i **fabbisogni infrastrutturali e logistici del sistema imprenditoriale**, con degli affondi sui singoli territori (ambiti camerale), per poi tradurli in una lettura di sintesi regionale che si indirizza sulla selezione di alcune **opere infrastrutturali indicate come prioritarie e indifferibili**, partendo dal presupposto che le strategie infrastrutturali hanno una valenza almeno regionale.

Il cuore del documento è l'individuazione degli **ambiti di intervento** (macro obiettivi), con un focus sulle infrastrutture, all'interno dei quali agire per aiutare il sistema economico a superare la crisi innescata dalla pandemia da Covid-19, ma anche a consolidare la propria resilienza rispetto alla nuova emergenza in corso (legata al conflitto in Ucraina), con l'obiettivo di recuperare competitività sui mercati nazionali e internazionali.

I fondi stanziati dall'Europa, attraverso il Next Generation EU, e a livello centrale dal governo italiano sono un'opportunità da non perdere, ma impongono anche la necessità di fare rapidamente delle scelte strategiche rispetto alle opere essenziali che possano concretamente dotare il territorio veneto di un sistema infrastrutturale - materiale e immateriale - moderno, sostenibile e interconnesso.

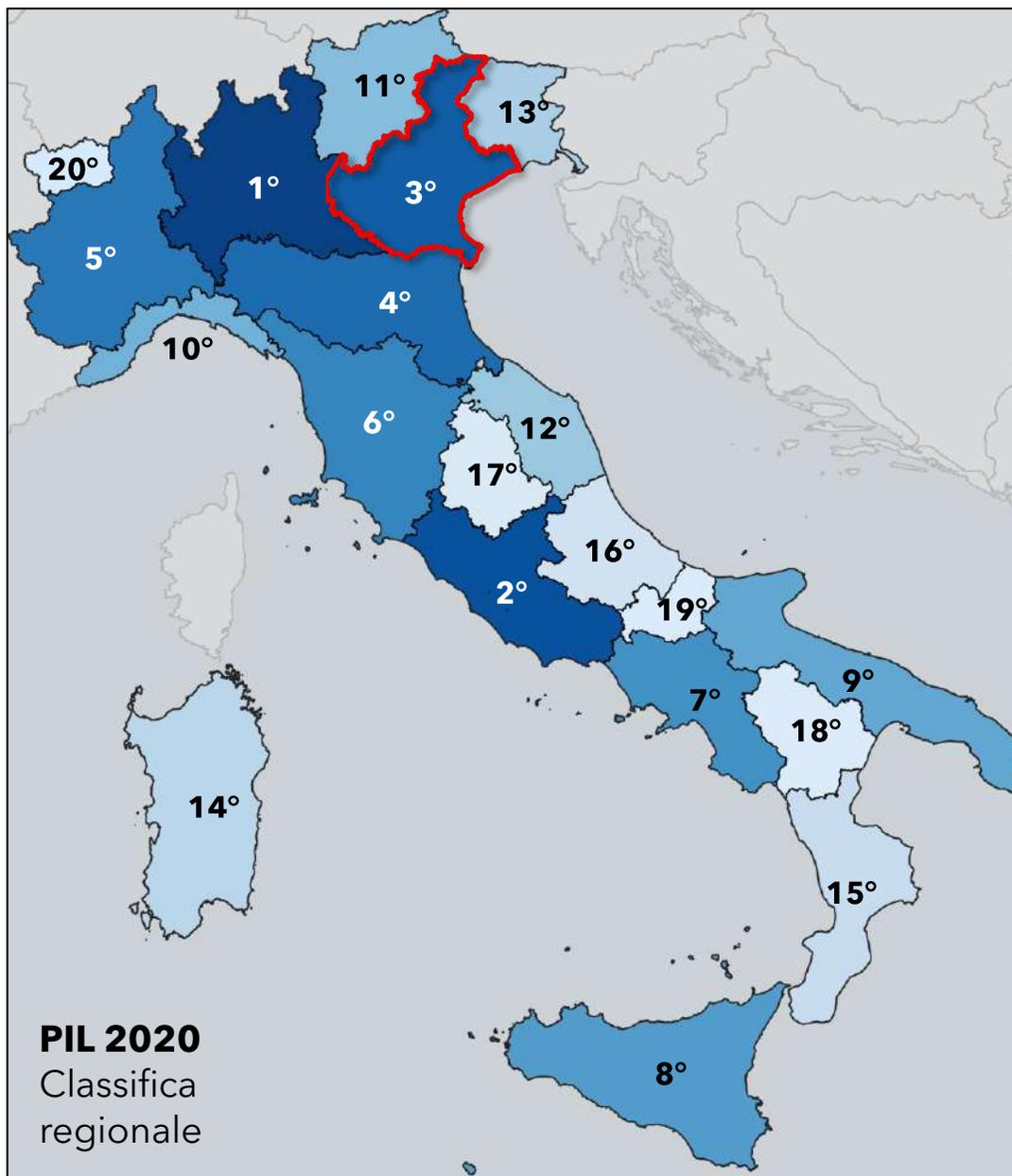
Attraverso un **approccio bottom-up**, che mette al centro l'ascolto del mondo datoriale e **valorizza l'identità e la vocazione di ciascun territorio** per lo sviluppo dell'economia regionale, il sistema camerale veneto si pone come collettore e intermediario che svolge un ruolo di raccordo tra il sistema economico e quello delle istituzioni, in stretta sinergia con l'operato della Regione Veneto.

Il documento vuole essere un contributo concreto per migliorare la strategia sullo sviluppo del sistema infrastrutturale del Veneto e auspicabilmente coordinarla anche con le regioni limitrofe, Lombardia, Trentino-Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia ed Emilia-Romagna, nell'ottica di trovare la concertazione interregionale.



## Il contesto di riferimento

- Quadro economico
- Commercio estero
- Specializzazioni economiche
- Offerta infrastrutturale
- Performance infrastrutturale
- Il Veneto nel Ten-T

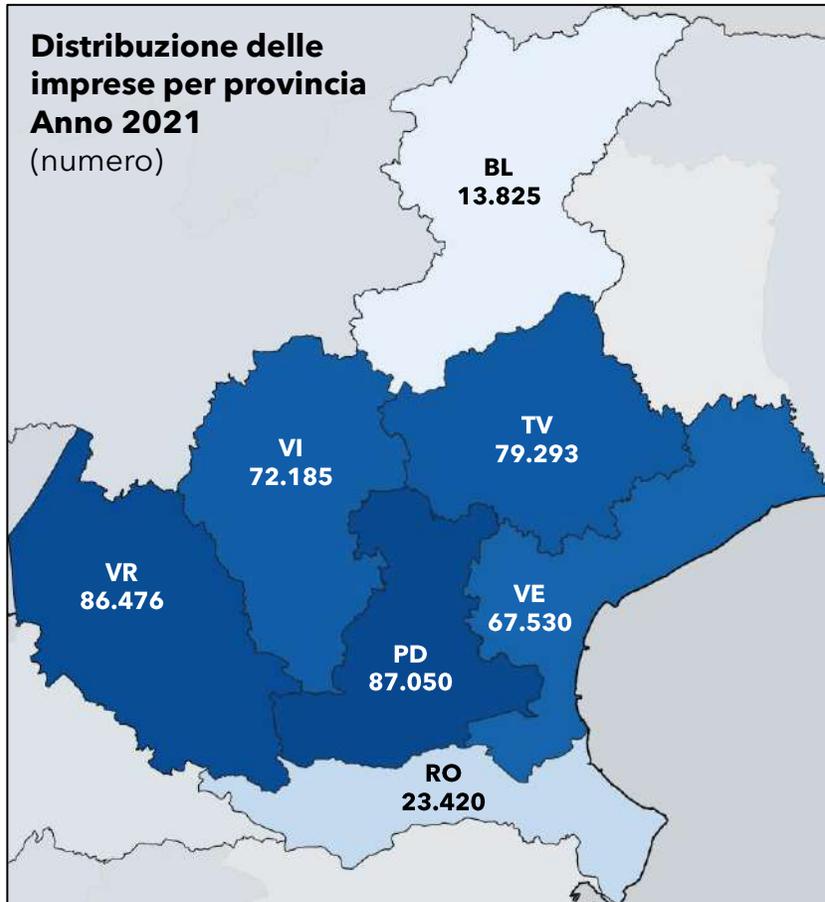


REGIONE	PIL 2020 [ Mio €]	PIL PRO CAPITE 2020 {€}
LOMBARDIA	367.167	36.700
LAZIO	186.307	32.441
<b>VENETO</b>	<b>152.341</b>	<b>31.253</b>
EMILIA-ROMAGNA	149.633	33.614
PIEMONTE	126.375	29.437
TOSCANA	111.606	30.223
CAMPANIA	102.702	18.119
SICILIA	83.065	17.111
PUGLIA	70.433	17.861
LIGURIA	46.195	30.357
TRENTINO ALTO ADIGE	43.822	40.666
MARCHE	39.412	26.179
FRIULI-VENEZIA GIULIA	36.814	30.579
SARDEGNA	32.121	20.066
CALABRIA	30.759	16.384
ABRUZZO	30.662	23.815
UMBRIA	21.340	24.591
BASILICATA	11.480	20.904
MOLISE	6.008	20.203
VALLE D'AOSTA	4.522	36.295

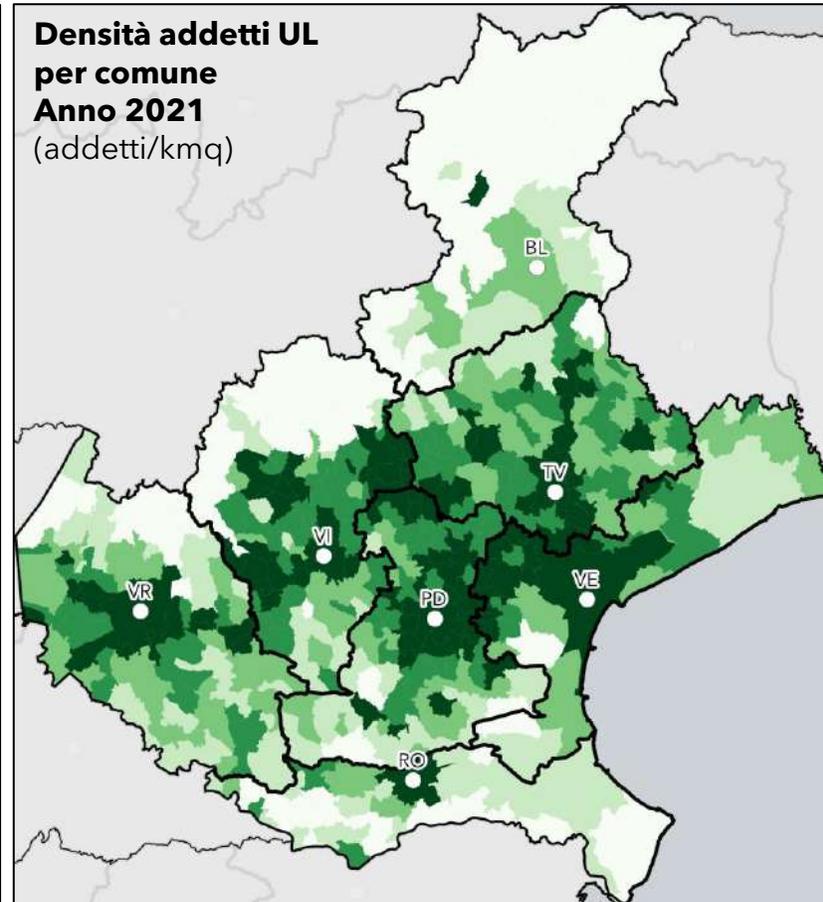
- Il Veneto è la **3ª regione in Italia per ricchezza prodotta** (dopo Lombardia e Lazio)
- Nel 2020 il **PIL del Veneto** è stato pari a 152,3 miliardi di euro, il **9,2% del PIL nazionale e il 39,8% del PIL del Nord Est**
- **Rispetto al 2019 il PIL del Veneto ha registrato una variazione del -8,5%** (PIL Italia -7,9%, PIL Nord Est -8,0%)
- Il **PIL pro capite nel 2020** (31.253 euro vs 32.962 media Nord Est), **6ª regione in Italia, si è ridotto del -8,3% rispetto al 2019**

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, 2020

Il sistema imprenditoriale veneto è costituito per il **93%** da **micro imprese** (fino a 9 addetti) e il **6%** **piccole imprese** (10-49 addetti). Il **91% delle imprese attive** si concentra **nelle province di Verona, Vicenza, Padova, Treviso e Venezia** (20% VR, 17% VI, 20% PD, 18% TV, 16% VE), il restante 9% nelle province di Rovigo e Belluno (6% RO e 3% BL).



**429.779 imprese attive**  
(42% del Nord Est)



**1,9 Milioni di addetti alle unità locali**  
(42% del Nord Est)

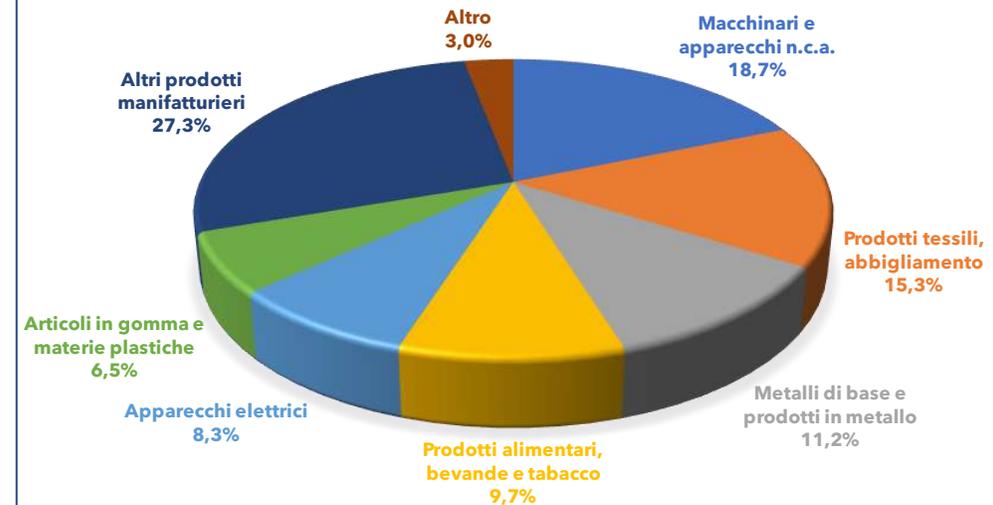
- Il numero di **imprese attive** nel 2021 è variato del **+0,5% vs 2020** (+1,0% PD, -1,5% RO) e del **-0,1% vs 2019** (+1,0% VR, -2,9% RO).
- Il **29%** delle **imprese attive** sono **artigiane**
- Il numero di **addetti alle unità locali** nel 2021 è variato del **+1,9% vs 2020** (+5,6% RO, +0,9% BL) e **-0,5% vs 2019** (+3,3% RO, -4,4% VE)

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat e Infocamere, 2021

- Le esportazioni contribuiscono per circa il **40%** alla formazione del **PIL regionale**
- Nel 2021 il commercio estero del Veneto ha totalizzato **123,6 miliardi di euro** (12,9% del totale nazionale e 43,4% del Nord Est) con un saldo positivo di circa 16,9 miliardi di euro
- La provincia di **Vicenza forma il 29% dell'export regionale**, seguita da Treviso (21%), Verona (19%) e Padova (16%)
- Nel 2021 le esportazioni venete hanno registrato una crescita del **+16,7% rispetto al 2020 e del +7,8% rispetto al 2019**. A causa della pandemia, tra il 2019 e il 2020, l'export è diminuito in quasi tutte le province, ad eccezione della provincia di Rovigo (+31,1%, dovuto all'aumento del commercio di medicinali e preparati farmaceutici), ma la provincia di Verona è quella che ha recuperato di più nel 2021 rispetto al 2019 (+12,3%)
- Il **60%** del commercio estero è diretto **verso l'Ue27** (post Brexit)
- La **modalità di trasporto maggiormente utilizzata nelle esportazioni** è il **trasporto su strada** (57,1%), quasi l'unica utilizzata verso i paesi Ue (95,2%), seguita dal trasporto marittimo (27,8%); la modalità ferroviaria è marginale (1,5%)
- A livello mondiale i **primi 5 Paesi destinatari** delle esportazioni venete sono: **Germania** (14%), **Francia** (11%), Stati Uniti (9%), Regno Unito (5%) e Spagna (5%)
- Macchinari e apparecchiature** sono stati la voce più consistente delle esportazioni venete nel 2021 (18,7%). Altri settori importanti sono quelli riferiti ai prodotti tessili (15,3%) e ai prodotti in metallo (11,2%).

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat 2021, Ue 27 post Brexit

## Focus sull'export



### Modo di trasporto (export)

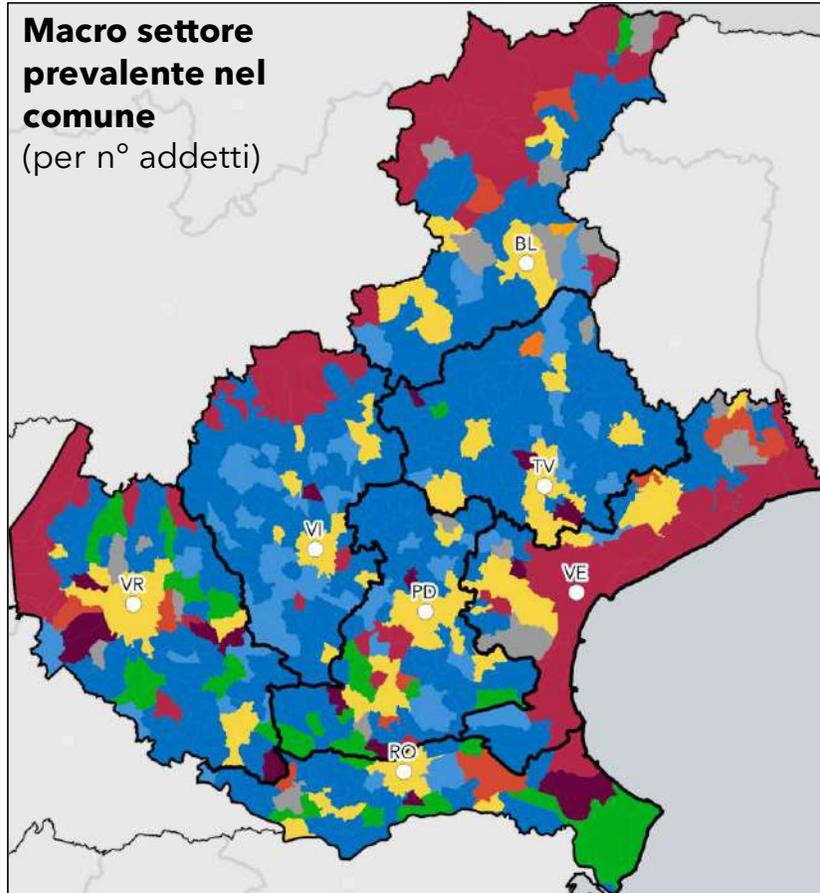
	57,1% (95,2% vs Ue)
	1,5% (2,2% vs Ue)
	27,8% (1,4 vs Ue)
	13,5% (1,2% vs Ue)
Altro	0,1%

### Principali destinazioni (2021)

	Germania 9.749 Mio €
	Francia 7.704 Mio €
	USA 6.385 Mio €
	UK 3.398 Mio €
	Spagna 3.391 Mio €

Il Veneto si caratterizza per una sostanziale **diversificazione settoriale del tessuto produttivo**, che rappresenta la forza trainante della sua tenuta economica e il fattore di successo che colloca la regione tra le più importanti del Nord Est e dell'Italia. In termini di concentrazione di addetti regionale, rispetto al Nord Est, emerge tuttavia una più marcata specializzazione nei settori dell'**industria tradizionale** e del **commercio al dettaglio**. Nel contesto regionale si evince il ruolo dominante delle province di **Verona, Padova, Vicenza, Treviso e Venezia**.

Indice di specializzazione (Province vs Veneto e Veneto vs Nord Est)



MACRO SETTORE	BL	PD	RO	TV	VE	VR	VI	VEN
<b>AGRICOLTURA</b> <small>Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura</small>	0,7	0,7	<b>2,4</b>	<b>1,2</b>	0,7	<b>1,5</b>	0,5	0,8
<b>INDUSTRIA TRADIZIONALE</b> <small>Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.</small>	<b>1,5</b>	0,9	1,0	<b>1,3</b>	0,7	0,8	<b>1,3</b>	<b>1,2</b>
<b>INDUSTRIA SPECIALIZZATA</b> <small>Chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.</small>	0,9	<b>1,1</b>	0,8	<b>1,1</b>	0,6	0,8	<b>1,5</b>	1,0
<b>COSTRUZIONI</b> <small>Edilizia, servizi di ingegneria</small>	1,0	1,0	<b>1,2</b>	1,0	<b>1,1</b>	1,0	0,9	1,0
<b>LOGISTICA E DISTRIBUZIONE</b> <small>Attività di trasporto e magazzinaggio</small>	0,6	1,0	0,9	0,9	<b>1,1</b>	<b>1,3</b>	0,8	1,0
<b>SERVIZI DI ACCOGLIENZA</b> <small>Servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.</small>	<b>1,2</b>	0,8	0,9	0,7	<b>1,6</b>	1,0	0,8	0,9
<b>COMMERCIO AL DETTAGLIO</b> <small>Vendita di beni al dettaglio escluso veicoli</small>	1,0	<b>1,1</b>	1,0	0,8	<b>1,4</b>	1,0	0,8	<b>1,1</b>
<b>ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE</b> <small>Banche e assicurazione</small>	0,7	<b>1,3</b>	0,7	1,0	0,9	<b>1,1</b>	0,8	1,0
<b>ATTIVITÀ AMBIENTALI</b> <small>Attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia</small>	1,0	0,8	<b>1,4</b>	<b>1,1</b>	<b>1,5</b>	0,8	0,7	0,9
<b>ALTRI SERVIZI</b> <small>Attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi</small>	0,8	<b>1,1</b>	0,9	1,0	1,0	<b>1,1</b>	0,9	1,0
<b>TOTALE ADDETTI (% su regione)</b>	<b>3,9%</b>	<b>19,1%</b>	<b>4,1%</b>	<b>18,1%</b>	<b>16,3%</b>	<b>20,3%</b>	<b>18,2%</b>	<b>100%</b>

L'indice di specializzazione è calcolato confrontando le percentuali locali di addetti (livello provinciale o regionale) nelle singole attività economiche con le percentuali globali (livello regionale o di macro area).  
Un valore superiore a 1 segnala la presenza di un'attività specifica e la relativa specializzazione a livello locale.

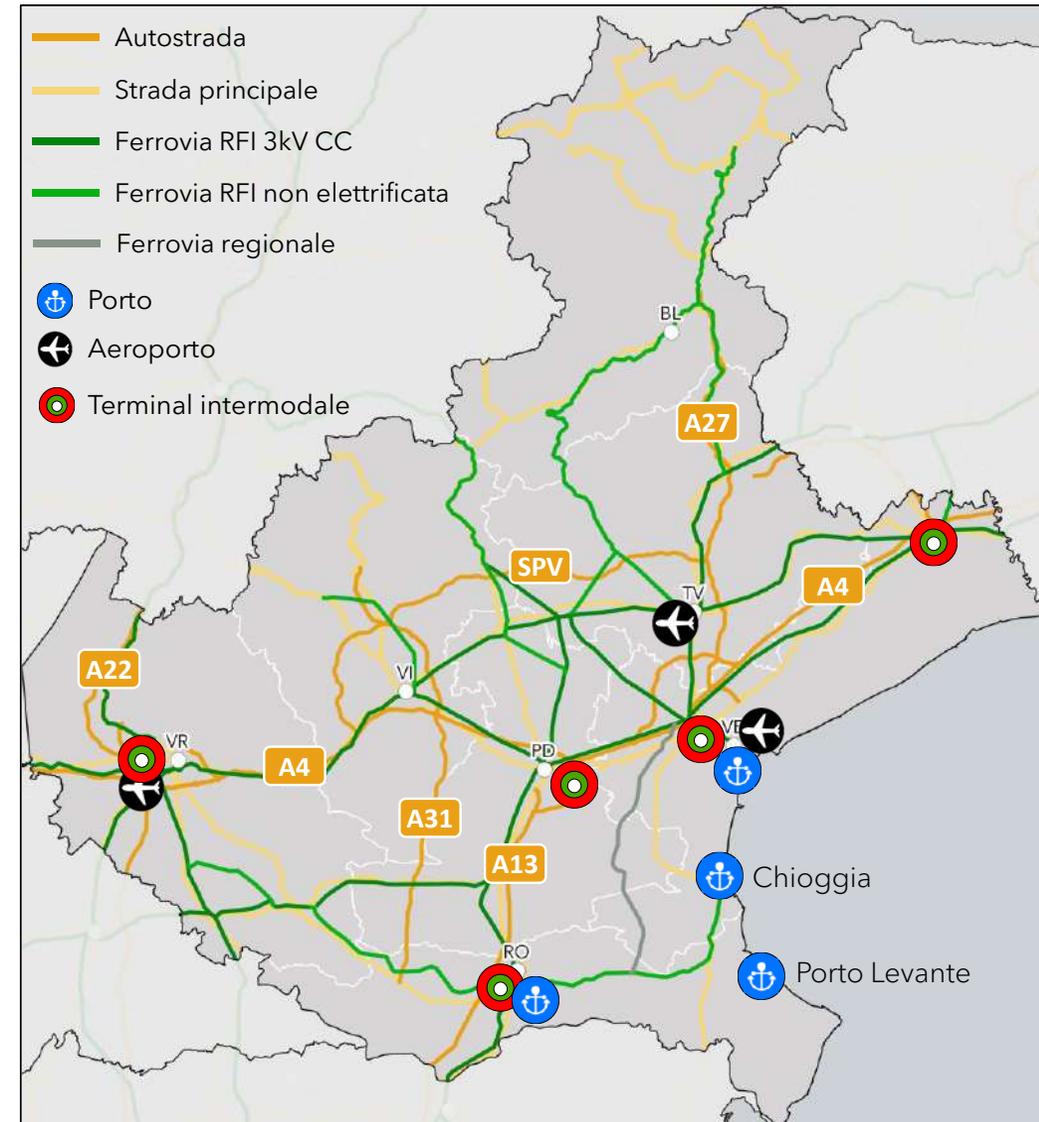
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Registro Imprese - Infocamere, 2021

- **10.500 km di rete stradale** di cui il 6% autostrade e il 7% strade di rilevanza nazionale in gestione Anas
- **1.200 km di rete ferroviaria RFI**, di cui il 70% elettrificata (3kV CC) e il 51% a doppio binario + **57 km di rete regionale** (linea Adria-Mestre, a binario singolo non elettrificato)
- **4 porti: Venezia** (7° in Italia per numero di TEU nel 2021, circa 514 mila, **-2,9% vs 2020** e **-13,4% vs 2019**; 8° per numero di tonnellate, 24,2 milioni **+7,9% vs 2020** e **-3,1% vs 2019**), inserito nel **Core Network europeo** (come porto marittimo e interno), con funzione anche logistica (area interna al porto di Marghera); **Chioggia** (porto marittimo e interno), **Porto Levante Terminal** (porto privato marittimo e interno) e **Rovigo** (porto interno), inseriti nel **Comprehensive Network europeo**.
- **3 aeroporti** (statistiche 2021)

	Traffici passeggeri				Traffici cargo			
	# Italia	Valore (n°)	Var.% 2020	Var.% 2019	# Italia	Valore (t)	Var.% 2020	Var.% 2019
Venezia (Ten-T Core)	9°	3,4 Mio	+22,8%	-70,3%	4°	44.228	+7,5%	-30,9%
Verona Villafranca (Ten-T Comprehensive)	18°	1,5 Mio	+40,2%	-59,9%	15°	2.187	+745,6%	+89,3%
Treviso Sant'Angelo (Ten-T Comprehensive)	19°	1,2 Mio	+163,5%	-62,5%	18°	18	-	-

- **4 interporti: Verona Quadrante Europa** (1° in Italia per volumi di traffico combinato, con oltre 7 mila coppie di treni/anno, e riconosciuto tra i migliori interporti a livello europeo) e **Padova** inseriti nel Core Network europeo; **Rovigo**, inserito nel Comprehensive Network europeo; **Portogruaro** (proposta di inserimento nel Comprehensive Network europeo, rev. TEN-T 14/12/2021). Gli interporti di Verona e Padova hanno chiuso il 2021 in forte crescita superando anche i volumi pre-pandemia.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



Nel 2020 Uniontrasporti ha sviluppato un insieme di indici su scala provinciale che, tenendo conto delle specificità di ciascuna tipologia infrastrutturale (stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale e logistica), consentono di trarre delle **valutazioni di sintesi sulle performance del sistema infrastrutturale attuale** regionale rispetto al più ampio contesto nazionale.

Il **sistema logistico** rappresenta il **punto di forza** della regione (con 5 province nella Top10 nazionale, VR, PD, RO, VE, VI), ma carenze importanti si rilevano nelle altre categorie infrastrutturali, in particolare nel sistema ferroviario, penalizzato da una scarsa dotazione di linee elettrificate e a doppio binario. Particolarmente evidente è il **deficit infrastrutturale nei territori provinciali di Belluno e Rovigo**.

Tutte le province venete presentano un potenziale di sviluppo importante che potrebbe essere valorizzato attraverso un'azione di coordinamento territoriale che tenga conto di una visione organica regionale e sovraregionale.

L'indagine realizzata nel 2021 da Uniontrasporti\*, sui fabbisogni infrastrutturali e logistici delle imprese, evidenzia che circa il 40% delle imprese manifatturiere venete ricorre al trasporto conto terzi (in Italia il 36% e nel Nord Est il 37%).

**Oltre l'82% delle imprese di trasporto e della logistica venete utilizza il trasporto stradale**, una percentuale superiore alla media nazionale (74%) e a quella del Nord Est (81%).

Il 45% delle imprese della manifattura e **il 40% delle imprese di trasporto e logistica considerano di buona/ottima qualità la rete stradale** regionale. Tuttavia, la percentuale di imprese del trasporto che dà una valutazione complessivamente negativa è doppia rispetto alla manifattura (26% vs 13%).

Per quanto riguarda la qualità dei nodi intermodali e delle connessioni di ultimo miglio, prevale un giudizio medio di «sufficienza», ma le imprese di trasporto e logistica forniscono giudizi più severi rispetto alle imprese della manifattura: **il 42% delle imprese di trasporto e logistica considera carente l'accessibilità del territorio rispetto ai porti**.

\* L'indagine, realizzata per Unioncamere Italiana dal 13 maggio al 14 giugno 2021 con sistema Cati (Computer Aided Telephone Interview) e il supporto della società Format Research, è stata svolta su un campione statisticamente rappresentativo di imprese della manifattura e dei trasporti e della logistica che insistono su tutto il territorio nazionale: 6.404 imprese in Italia (75% della manifattura e 25% del trasporto e logistica), di cui 509 in Veneto (27% del Nord Est).



La rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) è un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti), considerate rilevanti a livello comunitario, che svolge un ruolo centrale per il conseguimento degli obiettivi del Green Deal europeo e della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente. Il regolamento TEN-T (n. 1315/2013) traduce l'obiettivo generale di un sistema europeo di trasporto multimodale e definisce degli orizzonti temporali precisi per il suo completamento, a cui si aggiungono norme e requisiti infrastrutturali per tutti i modi di trasporto al fine di conseguire l'interoperabilità e la qualità della rete.

**Entro il 2030** è previsto il completamento del **Core Network** (Rete Centrale), costituito da **9 Corridoi**, di cui **4 attraversano l'Italia** (Reno-Alpi, Mediterraneo, Baltico-Adriatico, Scandinavo-Mediterraneo). Oggi la priorità a livello europeo è **assicurare la continuità dei Corridoi**, realizzando i collegamenti mancanti, garantendo i collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti. Per l'Italia, questo si traduce in un importante **piano di potenziamento prestazionale e tecnologico** che prevede l'adeguamento agli standard europei (modulo, sagoma, peso assiale, lung. treni), l'interoperabilità attraverso l'implementazione del sistema ERTMS, la realizzazione di grandi opere di connessione all'Europa, l'efficientamento dei collegamenti ferroviari e stradali e il completamento dei collegamenti di «ultimo miglio» a porti e aeroporti della rete Core. Gli Stati membri hanno concordato gli **obiettivi specifici (target) da raggiungere entro il 2030 per ciascun Corridoio**, per consentire la misurazione e il monitoraggio dello stato di conformità delle infrastrutture.

### 3 Corridoi del Core Network attraversano il VENETO

BALTICO-ADRIATICO

MEDITERRANEO

SCANDINAVO-MEDITERRANEO

La mappa illustra la proposta di revisione del regolamento TEN-T (14/12/2021) della Commissione europea, in corso di valutazione, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) 1315/2013.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

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



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Il Veneto si trova in **una posizione privilegiata** nelle reti di trasporto transeuropee: il territorio regionale è attraversato da **3 Corridoi del Core Network** che tracciano le direttrici Nord-Sud ed Est-Ovest e si intersecano nei **nodi core di Verona, Padova e Venezia**.

**SCANDINAVO-MEDITERRANEO:** nel settore ferroviario, le opere chiave riguardano i lavori di scavo del **Tunnel di Base del Brennero** e la **linea Fortezza - Verona** (via di accesso meridionale al tunnel). Sono previsti inoltre interventi di riqualificazione relativi alla **linea Verona-Bologna**.

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

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

Principali gap rispetto ai target 2030 definiti dagli Stati Membri:

- **Sezione ferroviaria Verona P.N. - Fortezza - Brennero** (accesso sud al Passo del Brennero/Galleria di Base del Brennero) **non conforme a una velocità di linea di almeno 100 km/h**
- Limitazione della **lunghezza dei treni** (inferiore a 740 m) sulla rete ferroviaria e di accesso all'**Interporto di Verona** (impegno a raggiungere l'obiettivo entro il 2030)
- Non conformità del **sistema di segnalamento ERTMS** (assente sulle tratte del Corridoio Baltico-Adriatico, mentre nella tratta Brescia-Verona-Vicenza, del Corridoio Mediterraneo, è previsto oltre il 2024)
- Necessità di **potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e stradali di connessione tra porto e hinterland** e della rete ferroviaria all'interno dell'**area portuale di Venezia**
- **Assenza di servizi ferroviari diretti che collegano l'aeroporto** con linee ad alta velocità o linee ferroviarie TEN-T a lunga distanza (l'attivazione di un collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia è prevista nel 2025).

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



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

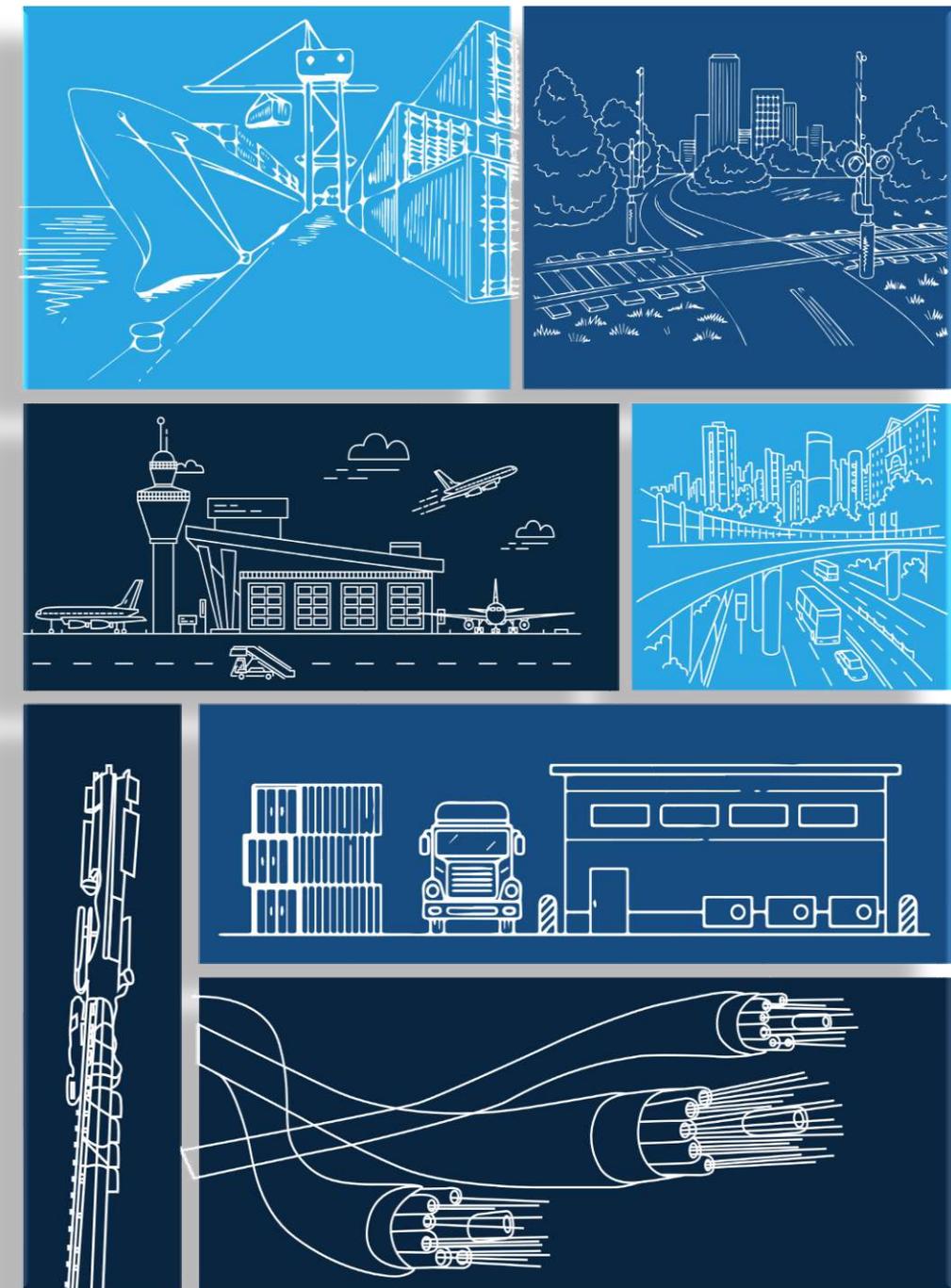
Il 14/12/2021, nell'ambito del «Efficient and green Mobility package», la CE ha pubblicato la proposta di **revisione del Regolamento TEN-T 1315/2013** (attualmente in discussione presso le Istituzioni Europee), la cui **adozione è prevista entro il 1° semestre 2023**.

La proposta di revisione della Commissione europea risponde alla necessità di adeguare la politica della rete transeuropea dei trasporti ai molteplici cambiamenti intervenuti nel corso degli ultimi 10 anni, quali la crescente domanda di trasporto, le dinamiche geopolitiche (allargamenti dell'UE) e gli sviluppi della politica dei trasporti (liberalizzazione, interoperabilità e innovazione tecnologica). La principale novità della proposta di revisione è **l'introduzione di un livello di rete intermedio** (che si aggiunge al Core e al Comprehensive, da adeguare rispettivamente entro il 2030 e il 2050) denominato **Extended Core** con orizzonte temporale il 2040, al fine di garantire un approccio graduale verso il 2050. La rete Extended Core comprende alcune sezioni prioritarie della rete Comprehensive.

Le **principali infrastrutture** della rete Extended Core che ricadono **in Veneto** (evidenziate nella mappa) riguardano il **CORRIDOIO BALTICO-ADRIATICO** e il **CORRIDOIO MEDITERRANEO**:

- Linea ferroviaria Vicenza-Castelfranco (Mediterraneo)
- Linea ferroviaria Castelfranco-Treviso (Mediterraneo/Baltico Adriatico)
- Linea ferroviaria Treviso-Portogruaro (Mediterraneo)
- Linea ferroviaria Padova-Castelfranco (Baltico-Adriatico)
- Linea ferroviaria Venezia-Treviso-Udine (Baltico-Adriatico)

Mentre nel **livello Core** viene inserito il **Passante autostradale di Mestre** (Mediterraneo e Baltico-Adriatico).



# Le priorità infrastrutturali del Veneto

Approccio metodologico

Quadro degli interventi nazionali

Policy regionale

Concertazione territoriale

Macro obiettivi

Selezione delle priorità

Schede di dettaglio delle priorità

L'approccio metodologico utilizzato per giungere alla selezione delle priorità indifferibili per il territorio regionale del Veneto si è basato sui seguenti step:

- Definizione del **quadro degli interventi programmati a livello nazionale** di interesse per la regione Veneto, tenendo anche conto delle politiche regionali di sviluppo
- Focus sulle **esigenze del sistema imprenditoriale** emerse a livello territoriale attraverso l'**attività di concertazione** - realizzata **su base di «ambito camerale»** riferito alle 5 Camere di commercio venete
- Filtro dell'attenzione su **un numero limitato di opere** su cui il sistema camerale possa fare leva nei tavoli istituzionali attraverso un'**analisi per macro obiettivi di valenza regionale** tenendo conto di una «vision regionale»
- **Selezione delle priorità infrastrutturali** sulla base di alcuni criteri oggettivi minimi di priorità (tra i quali, lo scopo e la rilevanza territoriale dell'opera, la possibilità di agire nel breve, medio o lungo periodo, le esigenze di trasporto cui assolverebbe l'opera ed eventuali risvolti di un mancato avanzamento o completamento) a cui si sommano necessariamente altri criteri più qualitativi dettati dal sentiment del territorio
- Focus dell'analisi solo sulle opere con un **alto livello di priorità**, ritenute di **maggior rilevanza nel contesto regionale** e 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 veneto 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 (ultimo aggiornamento 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 2022-2026 parte investimenti 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: 4 opere e 2 commissari in Veneto. Nel 2022, con il DPCM dell'11 maggio, si è concluso il commissariamento di ulteriori 15 opere proposte dal MIMS, di cui 1 in Veneto, la realizzazione del Terminal container di Montesyndial nel Porto di Venezia, che conclude la fase dei commissariamenti prevista dal decreto legge cosiddetto «Sblocca cantieri»).
- **D.L. 103/2021 - Salvaguardia di Venezia** e tutela del lavoro. Per la realizzazione degli interventi necessari in ragione del divieto di transito delle grandi navi nelle zone sensibili della laguna, l'Articolo 2 individua un commissario straordinario, nella persona del Presidente dell'AdSPMAS, rimettendo a un decreto ministeriale la fissazione dei termini e delle attività connesse alla realizzazione degli interventi.

\* In due fasi concluse formalmente ad aprile e ad agosto 2021 (DPCM del 16 aprile e del 5 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 5 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, comprese anche le opere del **PNC (Piano Nazionale Complementare)**;
- le opere con «**COMMISSARIO**», contenute nei relativi DPCM precedentemente menzionati, alle quali, **ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019**, dal 2021 è stato assegnato un commissario straordinario per accelerarne l'iter progettuale e/o realizzativo;
- gli interventi relativi al **D.L. 103/2021** - Salvaguardia di Venezia (Articolo 2);
- le opere prioritarie per le Olimpiadi invernali 2026, «**OLIMPIADI**», come da D.g.r. n. XI/3674 (seduta del 13/10/2020) della Regione Lombardia e intesa di Regione Veneto e delle Province autonome di Trento e Bolzano\*.

\* In data 1 febbraio 2021, è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n.26 il Decreto 7 dicembre 2020, «Identificazione delle opere infrastrutturali da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026» che, all'art.1 individua le opere infrastrutturali, comprese quelle per l'accessibilità, distinte in opere essenziali, connesse e di contesto, da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026, disponendo per ciascuna di esse il relativo finanziamento a valere sulle risorse di cui al comma 18 della legge 27 dicembre 2019, n. 160.

 <b>OPERE FERROVIARIE</b>	<b>STATO PROGETTUALE</b>	<b>COSTO (Mio €)</b>	<b>RISORSE</b>	<b>FINE LAVORI</b>	<b>NOTA</b>
Upgrade del sistema di distanziamento Bologna - Verona	Progetto di Fattibilità Tecnico Economica	n.d.	n.d.	2023	
Nodo ferroviario di Venezia (Ripristino Linea dei Bivi di Venezia Mestre) *	Progettazione definitiva	180	5%	2024	
Nodo ferroviario di Venezia (Upgrading infrastrutturale e tecnologico)	Progetto di Fattibilità Tecnico Economica	234	61%	2031	
Potenziamento Venezia-Trieste: lotti prioritari (Potenziamento tecnologico linea storica e rimozione limitazione peso assiale D4)	Lavori in corso	246	100%	2025	
Potenziamento Venezia-Trieste: completamento (Progettazioni pregresse Venezia-Ronchi dei Legionari-Trieste; interventi infrastrutturali su linea storica; varianti Portogruaro-Latisana-Isonzo e Ronchi-Aurisina)	Progetto di Fattibilità Tecnico Economica	1.554	2%	2031	
Potenziamento tecnologico Bologna - Padova	Progetto di Fattibilità Tecnico Economica	160	n.d.	2025	
Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona 1° lotto funzionale: Nodo di Verona Ovest	Progettazione definitiva	376	100%	2028	
Linea AV/AC Milano - Verona: tratta Brescia - Verona 1° lotto funzionale: Tratta Brescia Est - Verona (1° lotto costruttivo)	Lavori in corso	1.892	100%	2024	
Accesso al Brennero Lotto 4: ingresso nel nodo di Verona	Progetto di Fattibilità Tecnico Economica	998	2%	2026	
AV/AC Verona-Padova (1° lotto funzionale: tratta Verona-bivio Vicenza)	Lavori in corso	2.760	100%	2026	
AV/AC Verona-Padova 2° lotto funzionale: attraversamento Vicenza	Progettazione definitiva	1.650	65%	2028	

 Monitorare  PNRR  Commissario  Olimpiadi

\* Intervento che presenta alcune criticità a livello di condivisione con il territorio.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 <b>OPERE FERROVIARIE</b>	<b>STATO PROGETTUALE</b>	<b>COSTO (Mio €)</b>	<b>RISORSE</b>	<b>FINE LAVORI</b>	<b>NOTA</b>
AV/AC Verona-Padova 3° lotto funzionale: tratta Vicenza-Padova	Progettazione definitiva	1.500	2%	Oltre 2026	 
AV/AC Verona-Padova Nodo AV/AC di Verona Est	Progettazione definitiva	380	100%	2030	
Elettrificazione linee Veneto FASE 2 (Anello basso linee del bellunese): 2a Vittorio Veneto - Ponte nelle Alpi - Belluno e opere propedeutiche Montebelluna-Feltre-Belluno; 2b: Montebelluna-Feltre-Belluno	Lavori in corso	200	100%	2025	 
Elettrificazione della linea Adria-Mestre	Progettazione definitiva	41	100%	2024	
Piano stazioni olimpiche (Rinnovo stazioni/costruzione parcheggi di scambio)	Progetto di Fattibilità Tecnico Economica	2	100%	2025	
Linea Ferroviaria Venezia-Calalzo (Miglioramento accessibilità e velocizzazione Stazione di Longarone e PRG Ponte delle Alpi)	Lavori in corso/Prog. definitiva	17	29%	2025	
Raddoppio Maerne (VE) - Castelfranco (TV)	Progettazione definitiva	261	100%	2026	
Potenziamento Padova-Castelfranco Raddoppio Ponte sul Brenta Tratta Padova-Vigodarzere (PD)	Attività negoziali	40	100%	2026	
Elettrificazione linea Trento-Bassano	Progettazione definitiva	60	100%	n.d.	
Padova - Linea SIR 2 (Sistema Intermedio a Rete) Rubano - Stazione - Ponte di Brenta	Progetto di Fattibilità Tecnico Economica	335	100%	2026	
Realizzazione due nuove fermate denominate Olimpia e Gazzera a Mestre, compresa la realizzazione di alcune infrastrutture afferenti	Lavori in corso	22	100%	2024	

 Monitorare  PNRR  Commissario  Olimpiadi

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 OPERE STRADALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (Mio €)	RISORSE	FINE LAVORI	NOTA
Pedemontana Veneta	Lavori in corso	2.258	100%	2023	
SS52 Carnica - Galleria del Col Trondo	Progettazione esecutiva	70	100%	2023	
Potenziamento dell'Autostrada A4 3a corsia S. Donà di Piave - Alvisopoli - 2° lotto	Lavori in corso (1° sub-lotto) / Prog. definitiva	671	100%	2023 (1° sub-lotto)	
Tangenziale di Vicenza - Completamento (in corso di esecuzione il 1° lotto con un importo di 86 Mio €)	Lavori in corso / Prog. esecutiva	460	95%	n.d.	
A31 Valdastico Nord	Progettazione definitiva/PFTE	1.299	100%	n.d.	
SS47 Valsugana - Messa in sicurezza e adeguamento	Progetto di Fattibilità Tecnico Economica	860	1%	n.d.	
Autostrada A13 - 3a corsia Monselice (PD) - Padova Sud	Progettazione definitiva **	185	100%	2027	
Itinerario Civitavecchia-Orte-Ravenna-Venezia Riqualifica SS309 Ravenna-Venezia	Lavori in corso	437	100%	n.d.	
A4 - Jesolo e sistema turistico del litorale veneto Tratta Meolo - Jesolo - Via del Mare	Bando di gara	201	100%	n.d.	
Potenziamento A22 del Brennero tra Bolzano Sud e interconnessione con A1 Verona Nord	Progettazione esecutiva	995	0%	n.d.	
Raccordo autostradale della Cisa A15 - Autostrada del Brennero A22 Fontevivo (PR) - Nogarole Rocca (VR) *	Lavori in corso (1° lotto) / Prog. definitiva	424 (1° lotto)	100% (1° lotto)	n.d.	

\* TiBre: 1° lotto, Fontevivo-Terre Verdiane (10 km), in corso di realizzazione con ultimazione prevista nel 2022; 2° lotto (75 km) in progettazione definitiva e non risultano risorse disponibili.

\*\* Avvio lavori previsto per marzo 2023 (durata 4 anni)

 Monitorare  PNRR  Commissario  Olimpiadi

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 OPERE STRADALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (Mio €)	RISORSE	FINE LAVORI	NOTA
Variante alla SS13 - Terraglio Est (2° stralcio)	Progettazione definitiva	30	67%	2026	
Tangenziale di Treviso (IV lotto) SR53-SR348	Progetto di Fattibilità Tecnico Economica	75	0%	n.d.	
SS51 Alemagna - Variante di Cortina (commissario straordinario Olimpiadi 2026 - DPCM 23/02/2022)	Progettazione definitiva	299	100%	2026	
SS51 Alemagna - Variante di Longarone (commissario straordinario Olimpiadi 2026 - DPCM 23/02/2022)	Progettazione definitiva	270	100%	2026	
Variante alla SR63 della Cisa	Progetto di Fattibilità Tecnico Economica	27	100%	n.d.	
SR10 Padana Inferiore - Variante in nuova sede fra Este (PD) e Legnago (VR) - 1° stralcio funzionale	Progetto di Fattibilità Tecnico Economica	65	100%	n.d.	
Nogara-Mare (A22-A31-A13-Nuova Romea) - <i>proposta archiviata</i> (Itinerario Autostradale Medio Padano)	Progettazione preliminare (2010)	n.d.	n.d.	n.d.	
SS14 della Venezia Giulia - Variante S. Donà di Piave (VE) 3° lotto	Progettazione esecutiva	42	100%	n.d.	
SS12 dell'Abetone e del Brennero Variante Tangenziale Sud di Verona-Isola della Scala	Valutazione di impatto ambientale	224*	27%	2027	
Strada di Gronda - Collegamento Bretella Verona Nord (SS12)	n.d.	25	n.d.	n.d.	
Strada Urbana di accesso loc. Gilardon	n.d.	6	100%	n.d.	
SR203 Variante di Agordo - completamento	n.d.	43	n.d.	n.d.	

 Monitorare  PNRR  Commissario  Olimpiadi

\* Secondo il Progetto Definitivo approvato ad aprile 2022

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 OPERE PORTUALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (Mio €)	RISORSE	FINE LAVORI	NOTA
Porto di Venezia - Montesyndial - Nuovo terminal Container *	Progetto di Fattibilità Tecnico Economica	185	100%	2026	
Porto di Venezia - Molo Sali - Opere di ripristino palancoato e completamento Banchina ad uso portuale	Progetto di Fattibilità Tecnico Economica	16	100%	n.d.	
Porto di Venezia - Conservazione architettonico-strutturale edificio B «Edificio sali e tabacchi» del compendio «Ex monopoli di Stato»	Progetto di Fattibilità Tecnico Economica	13	0%	n.d.	
Porto di Venezia (ultimo/penultimo miglio) - Opere di adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica	Progetto di Fattibilità Tecnico Economica	12	67%	n.d.	
Porto di Venezia e Chioggia (accessibilità nautica) - Escavo dei canali a quota PRP e conferimento sedimenti	Lavori in corso	10	100%	n.d.	
Porto di Venezia - Nuovo Ponte ferroviario su canale Ovest	Progettazione definitiva	15	53%	2026	
Porto di Venezia (efficientamento energetico/ambientale) - Messa in sicurezza del Sito di Interesse Nazionale di Venezia - Porto Marghera	Progetto di Fattibilità Tecnico Economica	42	100%	n.d.	
Porto di Venezia-Marghera (efficientamento energetico/ambientale) - Cold Ironing	Progetto di Fattibilità Tecnico Economica	90	100%	2026	

\* Il Terminal Montesyndial avrà una gestione commissariale che servirà a sbloccare anche il protocollo fanghi e il piano morfologico. La durata prevista dell'intervento è di 5 anni, per un costo complessivo di 184,5 Mrd €, interamente finanziati grazie all'ultimo stanziamento di 35 Mio € garantito dal Piano Nazionale Complementare (PNC).

 Monitorare  PNRR  Commissario  Olimpiadi

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 OPERE PORTUALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (Mio €)	RISORSE	FINE LAVORI	NOTA
Porto di Venezia (resilienza ai cambiamenti climatici) - Intervento di messa in sicurezza del palancoato della sponda nord del canale industriale sud a Marghera	In corso affidamento per esecuzione lavori	4	100%	2026	
Porto di Venezia (resilienza ai cambiamenti climatici) - Opere di manutenzione e ripristino per la protezione e la conservazione nelle aree di bordo del canale Malamocco Marghera tratto curva San Lorenzo e Fusina	Progettazione esecutiva	27	100%	2026	
Porto di Venezia - Realizzazione di un nuovo Terminal Crociere su sponda Nord - canale Nord (Commissario DL103/2021)	Progetto di Fattibilità Tecnico Economica	61	100%	2026	
Porto di Venezia - Riqualificazione banchina esistente ex Vetrocoke (Commissario DL103/2021)	n.d.	13	100%	2026	
Porto di Venezia - Ricalibratura canale Malamocco Marghera (Commissario DL103/2021)	Studio accessibilità	53	100%	2026	
Porto di Venezia - Ricalibratura canale VE III (Commissario DL103/2021)	Progettazione	10	100%	2026	
Porto di Venezia - Ricalibratura sponde Isola dei Petroli (Commissario DL103/2021)	Progettazione	5	100%	2026	
Porto di Venezia - Ricalibratura sponda Nord Molo Sali (Commissario DL103/2021)	Progettazione	4	100%	2026	

 Monitorare 
  PNRR 
  Commissario 
  Olimpiadi 
  D.L. 103/2021

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 <b>OPERE PORTUALI</b>	<b>STATO PROGETTUALE</b>	<b>COSTO (Mio €)</b>	<b>RISORSE</b>	<b>FINE LAVORI</b>	<b>NOTA</b>
Porto di Venezia - Sistema MO.SE	Lavori in corso	6.163	100%	2025	
 <b>OPERE AEROPORTUALI</b>	<b>STATO PROGETTUALE</b>	<b>COSTO (Mio €)</b>	<b>RISORSE</b>	<b>FINE LAVORI</b>	<b>NOTA</b>
Aeroporto di Verona - Progetto ROMEO	Lavori in corso	68	100%	2024	
Aeroporto di Verona - Collegamento ferroviario con la stazione di Verona Porta Nuova (linea Modena-Verona)	Progetto di Fattibilità Tecnico Economica	90	0,20%	n.d.	
Aeroporto di Venezia - Terminal passeggeri, security e passengers experience	Lavori in corso	194	100%	n.d.	
Aeroporto di Venezia - Sviluppo cargo aereo e capacità airside	Lavori in corso	84	100%	n.d.	
Aeroporto di Venezia - Collegamento ferroviario	Attività negoziali	644	74%	2025	
 <b>SISTEMA IDROVIARIO</b>	<b>STATO PROGETTUALE</b>	<b>COSTO (Mio €)</b>	<b>RISORSE</b>	<b>FINE LAVORI</b>	<b>NOTA</b>
Ammodernamento idrovia Mantova-Adriatico (Fissero-Canal Bianco) con eliminazione punti critici	Progettazione definitiva	41	100%	2025	
Porto di Rovigo - Elettificazione delle banchine del Porto interno di Rovigo lungo l'idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante	Progettazione definitiva	3	100%	n.d.	

 Monitorare  PNRR  Commissario  Olimpiadi

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

Lo sviluppo trasportistico ed infrastrutturale coordinato dalla Regione Veneto deriva da una stratificazione di documenti, programmi e piani che, tenendo conto del quadro europeo, definiscono obiettivi, strategie e azioni di intervento.

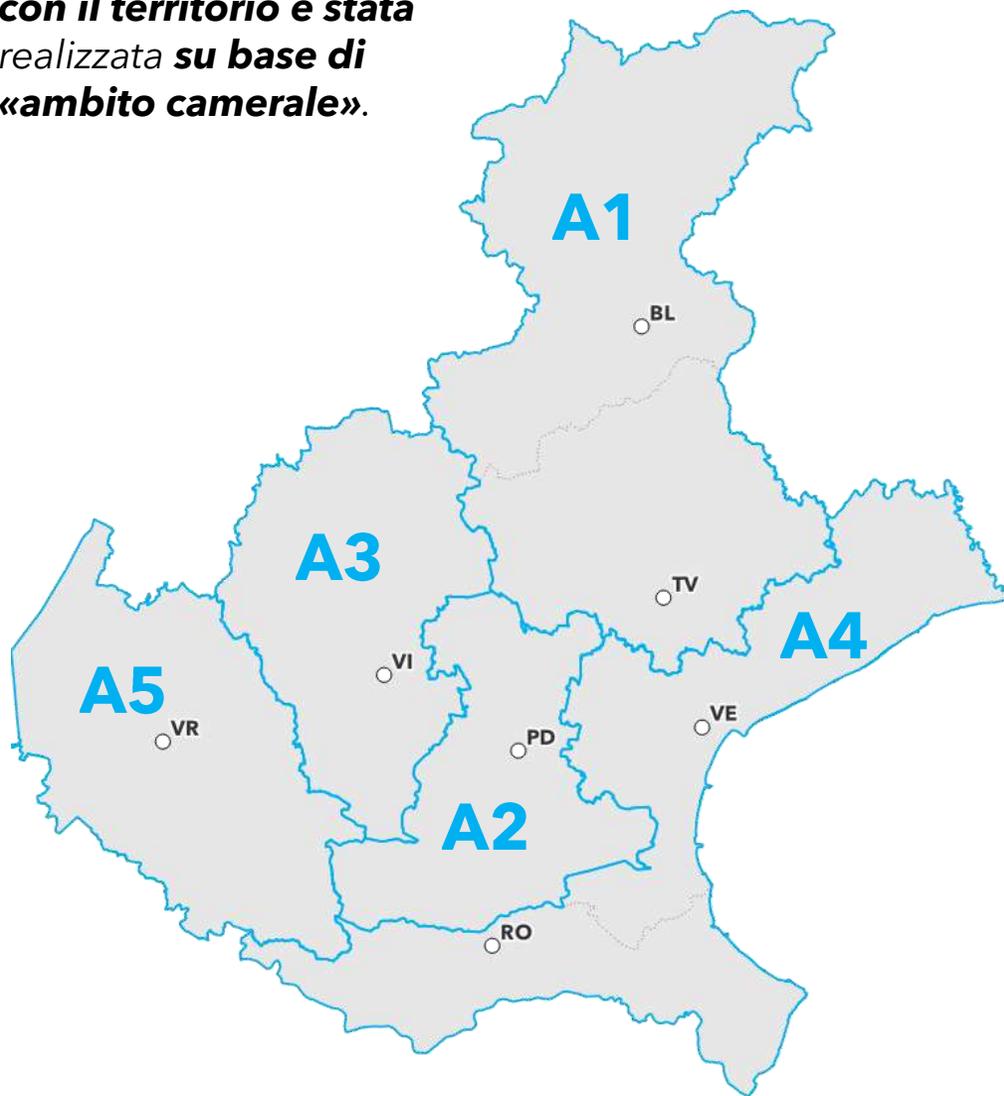
Il principale strumento di indirizzo del settore è il Piano Regionale dei Trasporti, approvato a luglio 2020, **«PRT Veneto 2030 - Mobilità sostenibile per un Veneto connesso e competitivo»**, un piano-processo, dinamico e partecipato, **in grado di aggiornarsi continuamente** e di comprendere, interpretare e rispondere alle esigenze di una regione in costante evoluzione.

La visione per il sistema dei trasporti del Veneto è di garantire **una mobilità sostenibile per le persone e le merci**, anche attraverso l'incentivazione della **transizione energetica** del trasporto, sia in termini di infrastrutture che di vettori, attraverso l'utilizzo di nuovi combustibili con minor impatto sull'ambiente (LNG, porto di Venezia, Cold ironing, Brenner Green Corridor, sviluppo di sistema di ricarica nella rete, ecc.). Una visione che si traduce in **un Veneto più competitivo e connesso con il mondo** ma al tempo stesso **attento all'equità sociale, all'inclusività e all'accessibilità dei propri territori**.

Le infrastrutture vengono interpretate come funzionali ad annullare le disparità tra i territori della regione, in particolare per le aree decentrate della montagna e quelle più lontane dai grandi centri urbani, utili a garantire a tutti pari opportunità di sviluppo economico, equità ed inclusione sociale.

Unioncamere Veneto sposa pienamente questa visione e intende partecipare attivamente al disegno di una strategia regionale di medio-lungo periodo sullo sviluppo della mobilità e della logistica, a supporto di una pianificazione efficace e di strategie che accelerino la realizzazione di interventi infrastrutturali e manutentivi, fornendo analisi e spunti di riflessione provenienti dal mondo imprenditoriale che opera e si muove sul territorio regionale.

**L'attività di concertazione con il territorio è stata realizzata su base di «ambito camerale».**



Gli ambiti territoriali del sistema camerale veneto fanno riferimento a **5 aree**:

**A1. Treviso-Belluno**

(Province di Treviso e Belluno)

**A2. Padova**

(Provincia di Padova)

**A3. Vicenza**

(Provincia di Vicenza)

**A4. Venezia-Rovigo**

(Provincia di Rovigo e Città metropolitana di Venezia)

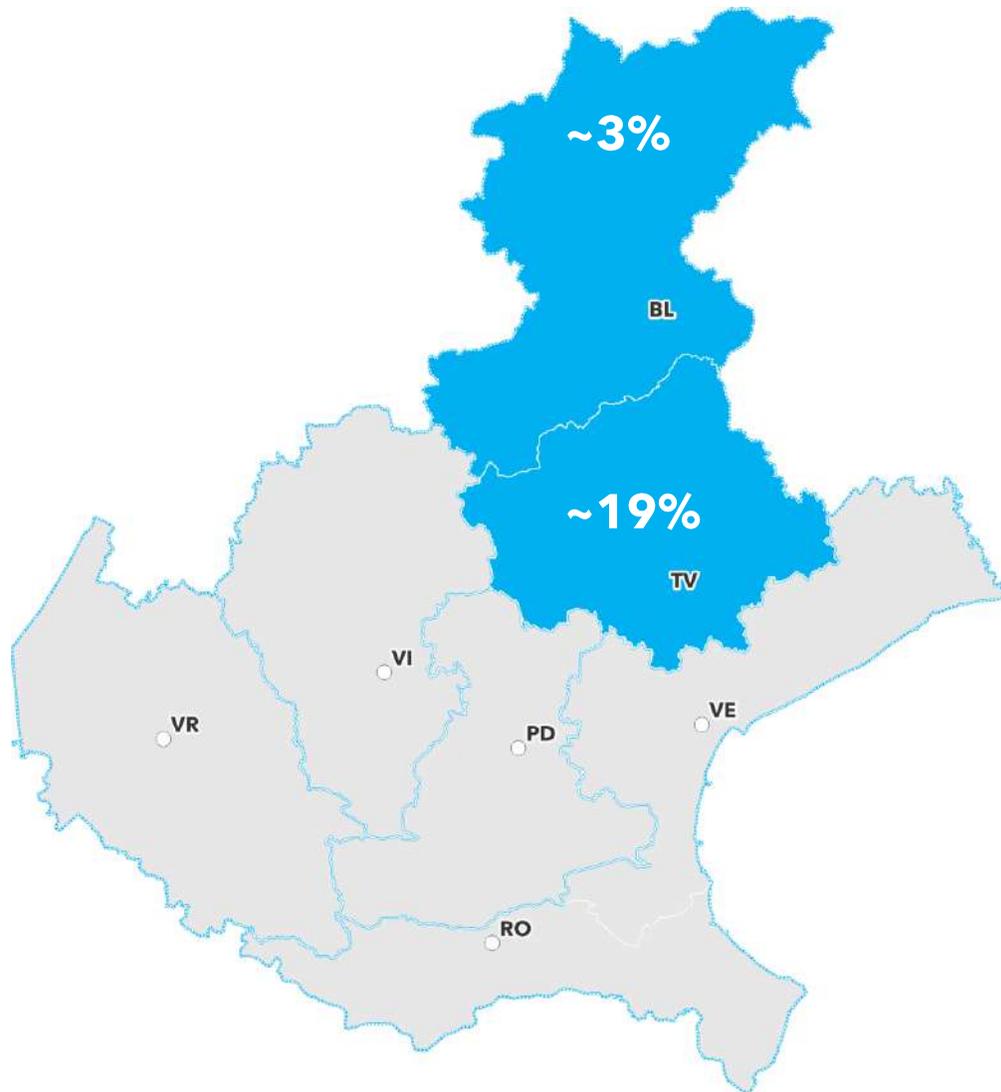
**A5. Verona**

(Provincia di Verona)

Di seguito si riportano le **principali evidenze emerse dai tavoli di concertazione** che sono stati realizzati a livello di ambito territoriale «camerale», grazie al supporto delle cinque Camere di commercio che hanno saputo coinvolgere le associazioni datoriali e gli attori chiave di ciascun territorio.

Esistono profonde differenze tra le 5 aree, ognuna delle quali presenta **punti di forza e di debolezza**. La sfida più importante è quella di tradurre i primi in opportunità di sviluppo ed evitare che i secondi si trasformino in rischi irreparabili.

# A1. Treviso-Belluno



- Superficie: 6.090 kmq (20% del Veneto)
- Abitanti: 1,1 milioni (22% del Veneto) +0,2%
- Zone rurali/scarsamente popolate: 60%
- Imprese attive: 93.118 (22% del Veneto) +0,6%
- Addetti alle unità locali: 140.125 (22% del Veneto) +2,0%
- Specializzazioni produttive: Agricoltura, Industria tradizionale, Industria specializzata, Servizi di accoglienza, Attività ambientali
- Distretti industriali: Occhialeria del bellunese, Conegliano Valdobbiadene Prosecco, Elettrodomestici ed inox di Conegliano e del Trevigiano, Legno Arredo del Trevigiano, Sportsystem di Asolo e Montebelluna
- Nodi infrastrutturali: 1 aeroporto (Treviso Sant'Angelo)
- TEN-T (Core): -

Nota: le fonti dei dati socio-economici sono Istat e Registro Imprese - Infocamere al 2021 con variazione rispetto al 2020

## A1. Contesto

Le province di Belluno e Treviso sono due territori con **connotazioni**, in primis **geomorfologiche**, profondamente diverse, che necessitano di una governance integrata che favorisca le sinergie anche con i territori limitrofi e che tenga conto e valorizzi le specificità dei due territori.

È necessaria una riflessione urgente sullo **stato delle infrastrutture nel bellunese** (i kpi infrastrutturali realizzati da Uniontrasporti evidenziano una carenza importante rispetto a tutte le tipologie infrastrutturali considerate), particolarmente **allarmante** è la performance ferroviaria e stradale.

La **provincia di Belluno** è l'unica in Veneto ad essere confinante con un altro Stato, l'Austria (land Carinzia e land Tirolo) e l'unica ad avere un territorio completamente montano con conseguenze penalizzanti sullo sviluppo delle infrastrutture logistiche e di trasporto. L'Austria è un Paese da sempre all'avanguardia nella tutela della montagna per la sua stessa posizione geografica, pertanto significa doversi anche confrontare con una realtà molto più attenta alla **valorizzazione del territorio montano e della sua peculiarità economica** (soprattutto in tema di turismo ed agricoltura). Inoltre, la provincia di Belluno confina anche con le province autonome di Trento e Bolzano e con la regione a statuto speciale Friuli-Venezia Giulia, tre realtà che, in virtù della loro ampia autonomia, hanno potuto predisporre politiche vantaggiose per lo sviluppo delle aree montane e che evidenziano ulteriormente il deficit di competitività di questa provincia.

Il territorio trevigiano si posiziona meglio nel contesto regionale e nazionale, grazie anche all'assenza di aree montane. La provincia di **Treviso** vanta la presenza di un aeroporto inserito nel **Polo Aeroportuale del Nord Est** (Venezia/Treviso/Verona/Brescia), specializzato nell'offerta low cost e charter, con promettenti prospettive di crescita grazie al **Masterplan da 54 Mio €** della società SAVE. Tuttavia il territorio provinciale evidenzia **ampi margini di miglioramento** soprattutto per quanto riguarda la **viabilità secondaria di accesso alle principali direttrici di traffico**.

# A1. Priorità di intervento

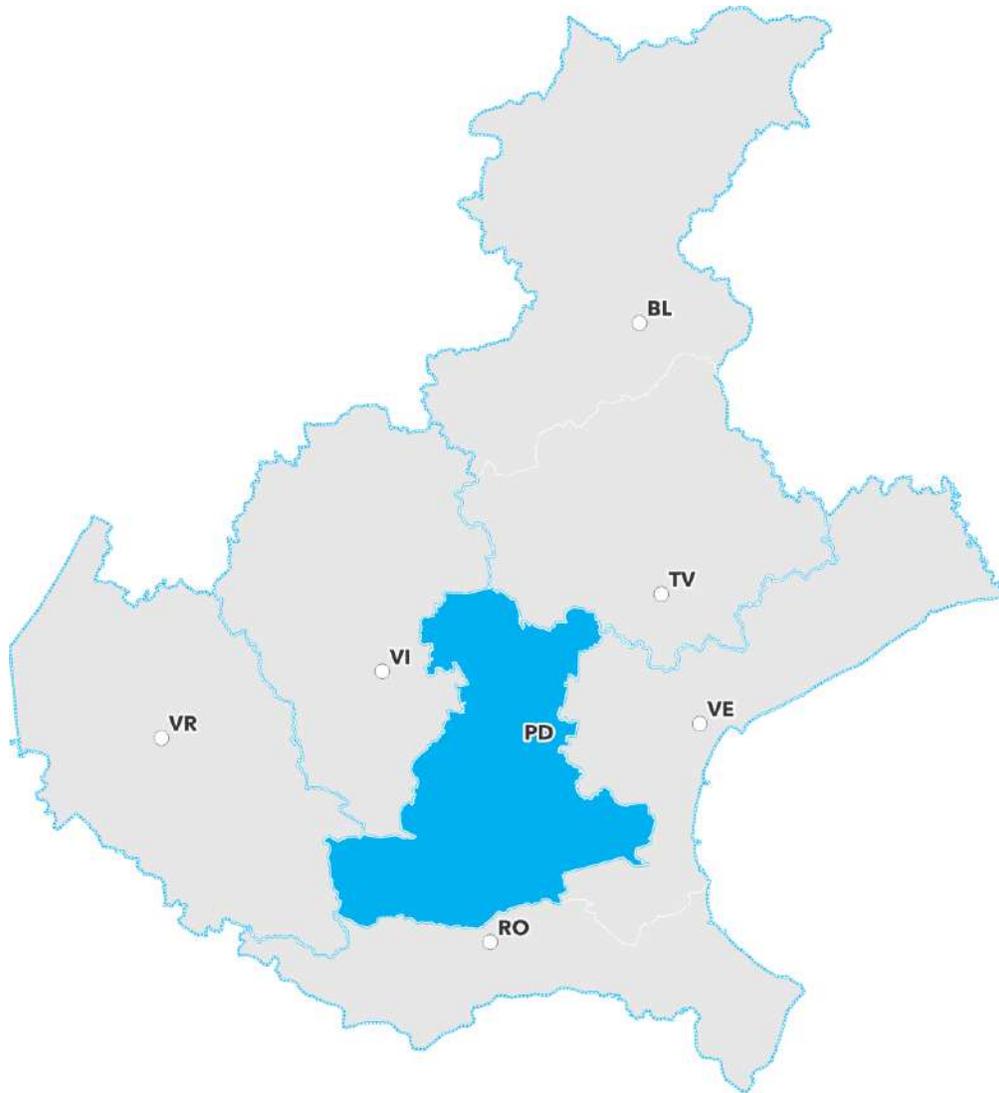
## Belluno

- Tenere conto della **specificità del territorio bellunese** (trasporti via fune e soluzioni leggere monorotaia sul modello del collegamento tra la città di Bologna e l'aeroporto). È attualmente in fase di studio, nell'ambito di un Protocollo d'Intesa tra Regione, Provincia di BL ed RFI, l'ipotesi di un collegamento ferroviario tra Calalzo e Cortina cd. «Treno delle Dolomiti», oltre ad un possibile itinerario ferroviario lungo la valle del Cordevole.
- Miglioramento della **connessione tra l'area industriale di Feltre e la Pedemontana Veneta** (rilevanza del nodo di Feltre su cui insiste una delle zone industriali più importanti della provincia)
- Valutazioni sul **completamento dell'autostrada A27 Alemagna** verso l'Austria
- Valutazione sul fabbisogno di creazione di un **interporto e/o piattaforma logistica nel bellunese** (le imprese bellunesi faticano ad avere come riferimento gli interporti di Padova e Verona, nella parte meridionale della regione)
- **Promozione di infrastrutture intelligenti** (Smart Road) per l'innovazione, l'attrattività, la resilienza e la sicurezza del territorio: la smart road nel bellunese (SS51) è molto importante non solo come best practice in Europa, ma esempio di avanguardia dal punto di vista tecnologico, propedeutica anche per la guida assistita e quindi infrastruttura che può dare molto al territorio e alla provincia di Belluno in termini di attrattività e impulso all'innovazione del territorio sia per il sistema industriale (anche perché diventerà parte integrante del Polo tecnologico LIVING LAB, coinvolgendo le migliori start-up a livello nazionale e internazionale), ma anche per la sensorizzazione del territorio, quindi il controllo e monitoraggio del dissesto idrogeologico che è uno dei grandi temi/problemi del bellunese (es. SS51 Acquabona, emblema della fragilità del territorio).

## Treviso

- Potenziamento dei **collegamenti secondari**, intervallivi: connettere la viabilità principale con tutto il sistema molto complesso e articolato, adeguato alle caratteristiche geomorfologiche del territorio
- Completamento della **Pedemontana Veneta** e valorizzazione delle infrastrutture di adduzione
- Valorizzazione del **Mercato Ortofrutticolo di Treviso** in visione prospettica (hub finora marginale rispetto a Padova e Verona, recentemente oggetto di importanti investimenti e con ampie potenzialità di sviluppo anche grazie agli spazi disponibili a nord e a sud dell'attuale mercato, anche in termini di logistica smart).

## A2. Padova



- **Superficie:** 2.144 kmq (12% del Veneto)
- **Abitanti:** 932.629 (19% del Veneto) **+0,3%**
- **Zone rurali/scarsamente popolate:** **42%**
- **Imprese attive:** 87.050 (20% del Veneto) **+1,0%**
- **Addetti alle unità locali:** 354.309 (19% del Veneto) **+1,4%**
- **Specializzazioni produttive:** Industria specializzata, Commercio al dettaglio, Attività finanziarie e assicurative, Altri servizi
- **Distretti industriali:** Calzatura della Riviera del Brenta, Condizionamento e refrigerazione del Padovano
- **Nodi infrastrutturali:** 1 interporto (Padova)
- **TEN-T (Core):** 2 Corridoi (Mediterraneo e Baltico-Adriatico) che si intersecano nel nodo di Padova

Nota: le fonti dei dati socio-economici sono Istat e Registro Imprese - Infocamere al 2021 con variazione rispetto al 2020

## A2. Contesto

Nella provincia di Padova si possono identificare due ambiti territoriali noti come «alta padovana» (fortemente industrializzata) e «bassa padovana» (dove molto vitale è il settore turistico) che evidenziano la necessità di favorire le sinergie con la città e i territori limitrofi tenendo conto e valorizzando le specificità intrinseche nei due ambiti.

La situazione della provincia di Padova nel contesto della performance infrastrutturale si può certamente definire di buon livello, soprattutto dal punto di vista logistico, grazie alla presenza dell'**interporto di Padova** e alla vicinanza ai nodi logistici di Venezia, Verona e Bologna. Il nodo di Padova assume una posizione privilegiata e strategica in quanto è **crocevia di due importanti corridoi infrastrutturali europei**: il corridoio Mediterraneo e il corridoio Baltico-Adriatico. Tuttavia, vedrà arrivare l'Alta Velocità/Alta capacità verso il 2030.

L'interporto di Padova, nato principalmente come terminal container, proietta i suoi collegamenti soprattutto con i porti, nazionali e internazionali. Il traffico nel terminal intermodale continua a crescere, anche grazie ai progetti ormai avviati e in continua evoluzione che consentono l'automazione e la digitalizzazione di tutte le operazioni terminalistiche, su strada e su rotaia (a inizio aprile 2022 è partito il nuovo Fast Corridor doganale tra l'interporto e il porto di Genova ed è già attivo un analogo corridoio doganale con il porto di La Spezia).

Nel suo complesso il territorio padovano si caratterizza per **una forte vocazione all'export**, grazie alla presenza di molti insediamenti industriali e del 3° mercato ortofrutticolo d'Italia in termini di volumi: una vocazione che **necessita** del **potenziamento** di alcune **infrastrutture** strategiche e, soprattutto, della rete ferroviaria (per passeggeri e merci) che finora hanno favorito il preponderante utilizzo della rete stradale, con conseguenze in termini di sicurezza e di impatto ambientale.

Nel 2019, il territorio padovano è secondo, dopo quello di Venezia, per incidentalità sulla rete stradale in Veneto (PD 14° in Italia, VE 8° in Italia) e al primo posto in regione per indice di mortalità degli incidenti stradali (22° in Italia\*).

\* Nel 2020 viene nettamente superata da Rovigo che si colloca al 18° posto in Italia.

## A2. Priorità di intervento

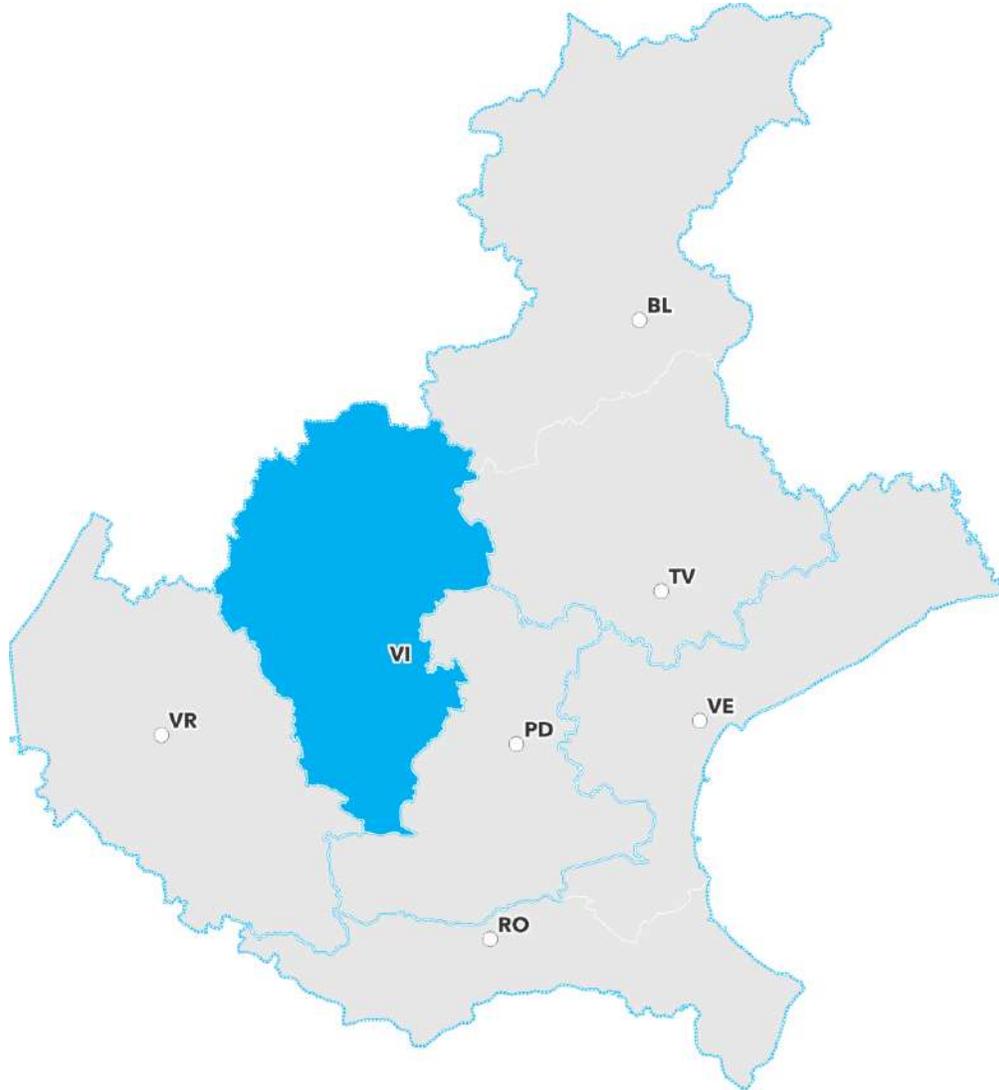
### Alta padovana

- Completamento della **Pedemontana Veneta**, ma non solo. La pianificazione regionale ha privilegiato lo sviluppo degli assi infrastrutturali ovest-est. Sono **necessari collegamenti diretti/indiretti anche nord-sud**, ad esempio tra la Pedemontana Veneta e l'area dell'alta padovana: potenziamento della **SR308**, in particolare l'area del camposampierese, in direzione Padova Est, anche in previsione del nuovo ospedale di Padova e adeguamento della **SS47** Valsugana connessa alla variante di Bassano e l'area a nord di Cittadella, attualmente critica in termini di congestione stradale. Più in generale risulta prioritario massimizzare la rilevanza strategica e i benefici economici e ambientali della Pedemontana Veneta, in termini sia di collegamenti veloci e capillari con le aree interne sia di decongestione dei flussi di traffico, quindi di mobilità più sostenibile e qualità ambientale urbana.
- **Collegamenti secondari intervallivi**: mantenimento delle connessioni tra tutte le zone industriali della Valsugana nonché verifica e manutenzione dei **ponti/viadotti sul fiume Brenta** (lungo la SP 47), collegamento con zone industriali.
- Valorizzazione dell'**interporto di Padova** (recentemente oggetto di importanti investimenti e con ampie potenzialità di sviluppo soprattutto nello scambio tra ferro e gomma).

### Bassa padovana

- La bassa padovana soffre di **un'infrastrutturazione viaria non adeguata a cui si lega anche una forte debolezza di collegamenti dal punto di vista ferroviario che ostacolano lo shift modale** (incapacità di cogliere opportunità/rischio di isolamento) e **potenzialmente un limite anche per lo sviluppo intermodale dell'interporto**.
- Necessario un nuovo disegno infrastrutturale dell'area: completamento di alcuni assi stradali incompleti che creano forti disagi sulla viabilità, in particolare la **SR10** (variante alla Strada Padana Inferiore che attualmente termina a Ponso/Carceri) e la **Monselice-mare** (SR 104).
- **Pensare ad una nuova mobilità**: l'adeguamento/potenziamento delle **tangenziali di Padova** è un investimento molto rilevante e il trasporto su rotaia (persone e merci) è ancora debole. Per una mobilità sostenibile occorre **migliorare l'efficienza degli spostamenti delle merci e delle persone favorendo intermodalità/modal shift anche per gli spostamenti casa-lavoro** (lo smart working ha modificato gli spostamenti).

## A3. Vicenza



- **Superficie:** 2.723 kmq (15% del Veneto)
- **Abitanti:** 854.962 (18% del Veneto) **+0,5%**
- **Zone rurali/scarsamente popolate:** **46%**
- **Imprese attive:** 72.185 (17% del Veneto) **+0,3%**
- **Addetti alle unità locali:** 338.792 (18% del Veneto) **+1,7%**
- **Specializzazioni produttive:** Industria tradizionale e specializzata
- **Distretti industriali:** Ceramica artistica di Nove e Bassano del Grappa, Meccanica dell'Alto Vicentino, Orafo Vicentino, Pelle della Valle del Chiampo
- **Nodi infrastrutturali:** -
- **TEN-T (Core):** 1 Corridoio (Mediterraneo)

Nota: le fonti dei dati socio-economici sono Istat e Registro Imprese - Infocamere al 2021 con variazione rispetto al 2020

## A3. Contesto

Vicenza e tutta la sua provincia hanno da sempre costituito un **importante snodo del Nord Est**. È sempre esistita, per questo, una buona struttura viabilistica che, però, con il possente sviluppo economico ha cominciato a mostrare i suoi limiti.

Le dinamiche economiche e territoriali che caratterizzano l'area vicentina hanno determinato una **connotazione policentrica** e una dispersione insediativa. Tale situazione (fenomeno generalizzato sul territorio Veneto, essendo particolarmente industrializzato) ha determinato un preponderante utilizzo del vettore stradale con conseguenti **fenomeni di congestione** ed inquinamento.

Lato **ferrovia**, il territorio provinciale è servito da una rete che risulta complessivamente **convergente sul capoluogo** provinciale e che collega i principali poli della provincia. Il servizio ferroviario si compone di tre rami di esercizio che evidenziano, in prospettiva, la **necessità di garantire al nodo di Vicenza un'adeguata capacità di assorbimento dei flussi di transito** (passeggeri e merci):

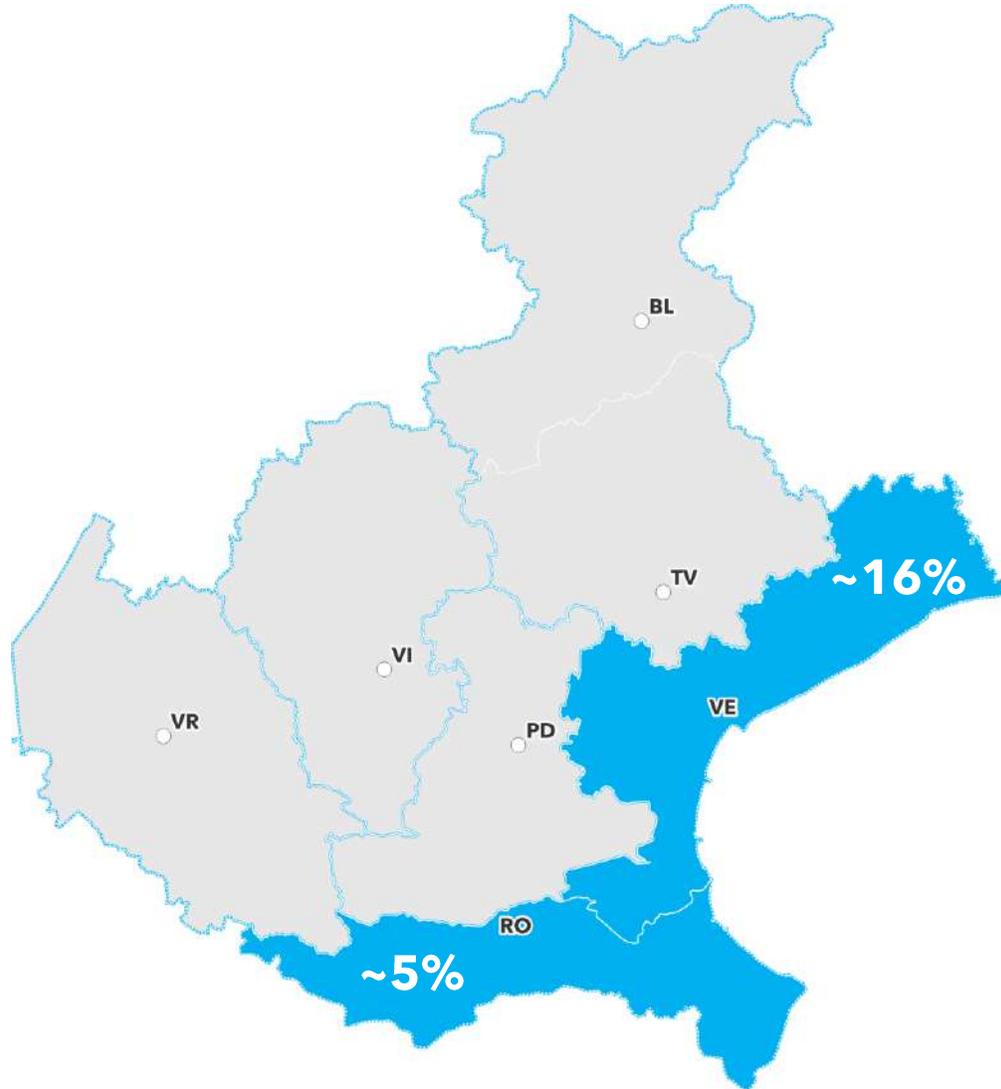
- linea Milano - Venezia (interamente elettrificata e a doppio binario con presenza di spostamenti di tipo locale e a lunga distanza, interessata da interventi di adeguamento AV/AC);
- linea Vicenza - Cittadella - Castelfranco Veneto - Treviso (interamente elettrificata e a doppio binario con presenza quasi esclusiva di spostamenti di tipo locale, che nel 2023 presumibilmente entrerà a far parte del livello Extended Core del TEN-T);
- linea **Vicenza - Thiene - Schio** (interamente non elettrificata e a semplice binario con presenza esclusiva di spostamenti di tipo locale, ma con prospettive di valorizzazione).

L'area di Bassano del Grappa fa parte di un altro sistema che la collega al capoluogo padovano e veneziano.

## A3. Priorità di intervento

- **Attraversamento della linea TAV sul nodo di Vicenza:** la Camera di commercio di Vicenza e gli enti locali sono impegnati per l'effettiva cantierabilità dell'opera nei suoi lotti funzionali, attualmente è in corso la progettazione definitiva del 2° lotto «Attraversamento di Vicenza». L'intervento è inserito nel CdP RFI MIT 2021-2027 (parte investimenti), nel PNRR ed è compreso tra quelli per i quali è stato assegnato un Commissario Straordinario, data la complessità dell'iter progettuale e realizzativo. È altresì urgente intervenire affinché il nodo di Vicenza, nel prossimo futuro, sia dotato di un'adeguata capacità di assorbimento dei flussi di transito sia passeggeri che merci (rispetto alle tre direttrici convergenti).
- **Potenziamento degli assi viari a «pettine» sulla Pedemontana Veneta** al fine di migliorare le condizioni ambientali e la sicurezza della circolazione nei centri abitati e nelle connessioni di «ultimo miglio» che sono e saranno interessati da importanti volumi di traffico, in particolare su tre assi: l'area del Bassanese (SS47 Valsugana), la SP46 (per la quale sono allo studio delle ipotesi in variante), il collegamento con la bassa Valle dell'Agno. Alcuni collegamenti sono programmati da decenni, come la variante alla Valsugana nel tratto Bassano-Cittadella.
- Completamento della **Valdastico** verso Nord e necessità di concertazione interregionale rispetto alle limitazioni progettuali imposte dalla Provincia di Trento.
- **Coordinamento della grande cantierizzazione** prevista sulle infrastrutture viarie per garantire percorsi alternativi e riuscire a sostenere i disagi sulla mobilità (per es. la manutenzione dei ponti sulla rete viaria, il miglioramento sismico e idrogeologico, la grande infrastrutturazione dell'alta capacità nell'attraversamento di Vicenza, la decisione concordata con la Regione di posticipare l'apertura del casello di Montecchio Maggiore sulla SPV).
- Favorire un'accessibilità sostenibile ai poli industriali principali della provincia (in particolare Schio e Thiene) mediante l'intervento di elettrificazione della **linea ferroviaria Vicenza-Schio** comprensivo della soppressione di alcuni passaggi a livello e di eventuali interscambi per garantire anche il potenziamento e cadenzamento delle corse e per ottimizzare il flusso di persone indotto dal sistema economico distrettuale.
- Valutare l'efficienza attuale dei collegamenti dell'area vicentina verso i **nodi marittimi** (attualmente Genova e La Spezia attraverso gli interporti di Padova e Verona, via ferro).

## A4. Venezia-Rovigo



- **Superficie:** 4.292 kmq (23% del Veneto)
- **Abitanti:** 1.074.308 (22% del Veneto) **+0,2%**
- **Zone rurali/scarsamente popolate:** **41%**
- **Imprese attive:** 90.950 (21% del Veneto) **-0,1%**
- **Addetti alle unità locali:** 378.806 (20% del Veneto) **+1,9%**
- **Specializzazioni produttive:** Agricoltura, Costruzioni, Logistica e distribuzione, Servizi di accoglienza, Commercio al dettaglio, Attività ambientali
- **Distretti industriali:** Giostra del Polesine, Ittico di Rovigo e Chioggia, Vetro artistico di Murano e vetro del Veneziano
- **Nodi infrastrutturali:** 4 porti (Venezia, Chioggia, Porto Levante Terminal, Rovigo), 2 interporti (Rovigo, Portogruaro), 1 aeroporto (Venezia Marco Polo)
- **TEN-T (Core):** 2 Corridoi (Mediterraneo e Baltico-Adriatico)

Nota: le fonti dei dati socio-economici sono Istat e Registro Imprese - Infocamere al 2021 con variazione rispetto al 2020

## A4. Contesto

Le province di Venezia e Rovigo sono due territori caratterizzati da un sistema produttivo composto prevalentemente da micro e piccole imprese e da una diversa specializzazione economica. Tale struttura influisce, non poco, sulla percezione dello stato delle infrastrutture e dei fabbisogni infrastrutturali.

Da un lato la **condizione geografica peculiare di Venezia** evidenzia la necessità di collegamenti rapidi e capillari con un sistema di infrastrutture che sia integrato con le maglie di rete su scala nazionale e internazionale. In vista del completamento della rete centrale transeuropea, il **nodo Core** di Venezia, deve prendere in seria considerazione il suo **ruolo in prospettiva**, come protagonista delle relazioni commerciali con i territori ad Ovest e ad Est.

Dall'altro il territorio provinciale di **Rovigo** emerge come **fanalino di coda**, non debitamente rappresentato dalla politica regionale, ma anche a livello nazionale. L'interporto di Rovigo, strategico per la futura Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino\*, dovrebbe valorizzare il proprio **ruolo di «retroporto»** nei confronti del porto di **Marghera**.

Le facilitazioni previste dalla **ZLS** (come le agevolazioni di natura fiscale, il credito d'imposta e le semplificazioni amministrative) da sole non sono sufficienti a dare concretezza. Per attirare investimenti è invece necessario realizzare le infrastrutture che ancora mancano e che renderebbero vantaggioso per le aziende un insediamento nel territorio.

Il potenziamento della rete ferroviaria e la realizzazione delle vie navigabili è fondamentale, se si considera che tra il retroporto e il porto ci sono circa 90 Km, e deve procedere di pari passo con lo sviluppo delle infrastrutture digitali, decisive perché le aziende possano insediarsi nel territorio.

\* Il percorso verso una ZLS veneta è stato avviato con la DGR n. 550 del 5 maggio 2020, istituendo (nell'ambito del «Tavolo permanente per Porto Marghera», attivo fin dal 12 ottobre 2010) il «Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino».

## A4. Priorità di intervento

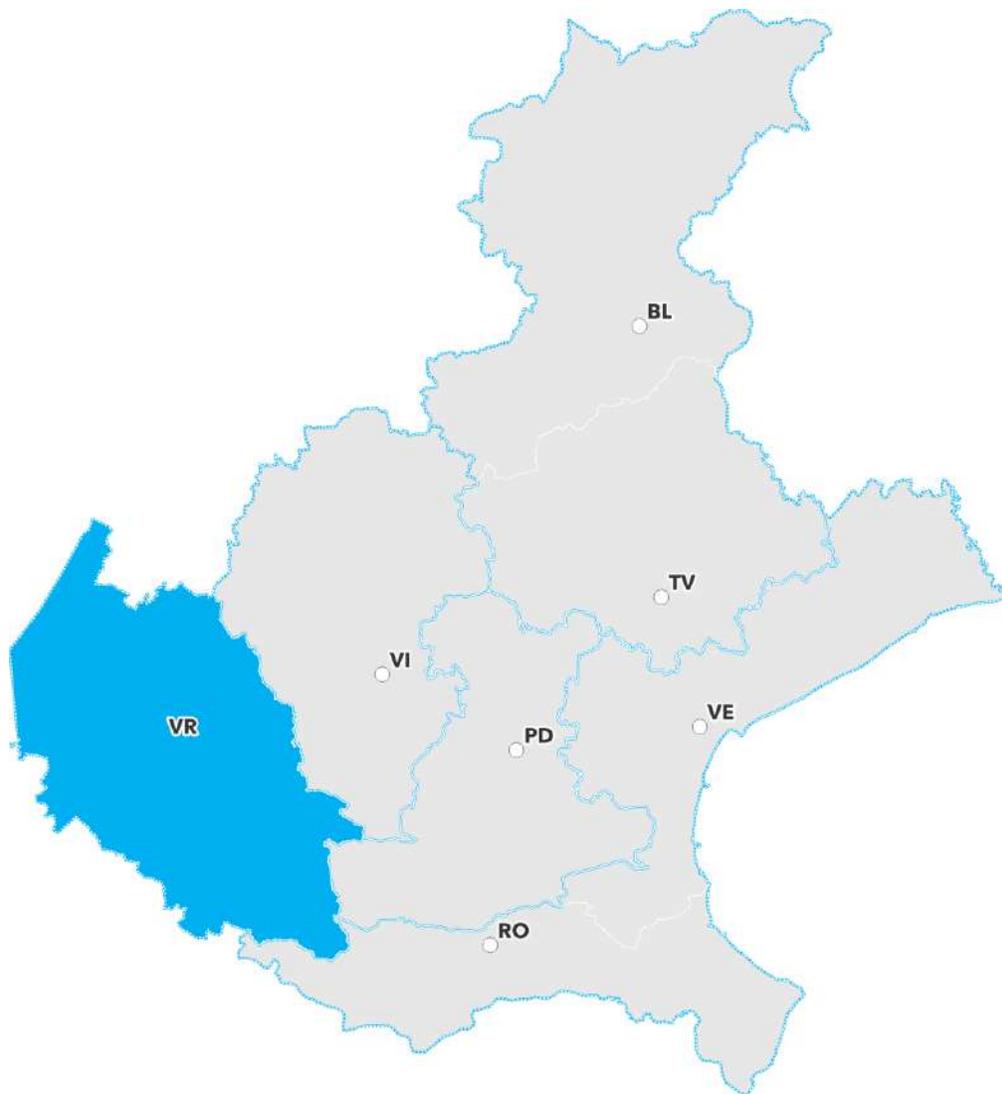
### Venezia

- Ottimizzare ed efficientare i collegamenti tra il territorio veneto, che fa perno sul sistema metropolitano (individuato dal triangolo Venezia-Padova-Rovigo), articolato in nodi logistici ed infrastrutture, e il Mare Adriatico, attraverso gli **scali portuali di Venezia e Chioggia**;
- Migliorare i **collegamenti dell'ultimo miglio** attraverso iniziative di governance e dei servizi di logistica integrata tra territorio e città (creare valore aggiunto anche nell'ultimo miglio);
- Aumentare il valore aggiunto delle merci in transito che utilizzano il territorio regionale solo per operazioni di carico/scarico e movimentazione tra le varie infrastrutture e/o piattaforme logistiche;
- Integrare il **porto e l'aeroporto di Venezia** nel sistema di connessioni: è necessario aprire un focus sullo stato dei due importanti hub, il tipo di traffico movimentato e il bacino di riferimento e la loro connessione con il sistema economico veneto ed europeo;
- Garantire un'adeguata **accessibilità nautica** ai porti di Venezia e Chioggia tramite soluzioni materiali e immateriali per massimizzare la navigabilità dei canali portuali nel rispetto dell'ambiente.

### Rovigo

- Riflettere sullo stato delle infrastrutture materiali e immateriali del rodigino, il 73% della rete ferroviaria è a binario unico e alcuni progetti infrastrutturali stradali sono fermi da troppo tempo, come il caso della **Nogara-Mare**. Un miglioramento della connessione con le principali reti nazionali ed europee potrebbe aiutare a **ridurre il gap economico e sociale tra il Polesine con il resto della regione**;
- Una nuova **logistica dei grandi player** si sta affermando sempre più nel territorio del Polesine (asse della Transpolesana, SS434 Rovigo-Verona) e richiederebbe una opportuna regolamentazione: nuovi insediamenti Amazon sul territorio che generano/attraggono una grande mobilità e una piccola mobilità soprattutto di ultimo miglio creando disagi ambientali e di congestione stradale, oltre all'impatto ambientale dovuto ai ritorni a vuoto (necessario un bilanciamento tra andata e ritorno delle merci);
- Migliorare la connessione tra la futura **Zona Logistica Semplificata (ZLS) «Porto di Venezia-Rodigino»** ed i principali assi e nodi infrastrutturali regionali al fine di favorire l'insediamento di nuove imprese nonché lo sviluppo socioeconomico dell'area
- Valorizzare le **vie d'acqua interne** presenti nel territorio ad uso commerciale e turistico.

## A5. Verona



- **Superficie:** 3.096 kmq (17% del Veneto)
- **Abitanti:** 927.810 (19% del Veneto) **+0,6%**
- **Zone rurali/scarsamente popolate:** **46%**
- **Imprese attive:** 86.476 (20% del Veneto) **+0,8%**
- **Addetti alle unità locali:** 380.360 (20% del Veneto) **+2,4%**
- **Specializzazioni produttive:** Agricoltura, Logistica e distribuzione, Attività finanziarie e assicurative
- **Distretti industriali:** Marmo e pietra del Veronese, Mobile di Verona, Vini Veronesi
- **Nodi infrastrutturali:** 1 interporto (Verona Quadrante Europa), 1 aeroporto (Verona Villafranca)
- **TEN-T (Core):** 2 Corridoi (Mediterraneo e Scandinavo-Mediterraneo) che si intersecano nel nodo di Verona

Nota: le fonti dei dati socio-economici sono Istat e Registro Imprese - Infocamere al 2021 con variazione rispetto al 2020

## A5. Contesto

La provincia di Verona è un territorio caratterizzato da un'**economia polisetoriale** fortemente orientata all'export che le consente di avere un peso molto rilevante nell'economia regionale (l'agricoltura, la logistica e distribuzione, ma anche il turismo rappresentano realtà produttive importanti in questo territorio) e una **posizione geografica favorevole**, all'incrocio tra **due corridoi della rete centrale transeuropea**, il Corridoio Scandinavo Mediterraneo e il Corridoio Mediterraneo.

Il potenziamento della porzione veneta della tratta ferroviaria di adduzione del corridoio Scandinavo-Mediterraneo e il potenziamento del nodo logistico di Verona, consentiranno di usufruire delle maggiori potenzialità che deriveranno dalla realizzazione del tunnel di base del Brennero e, in generale, dallo sviluppo delle **connessioni Nord-Sud**.

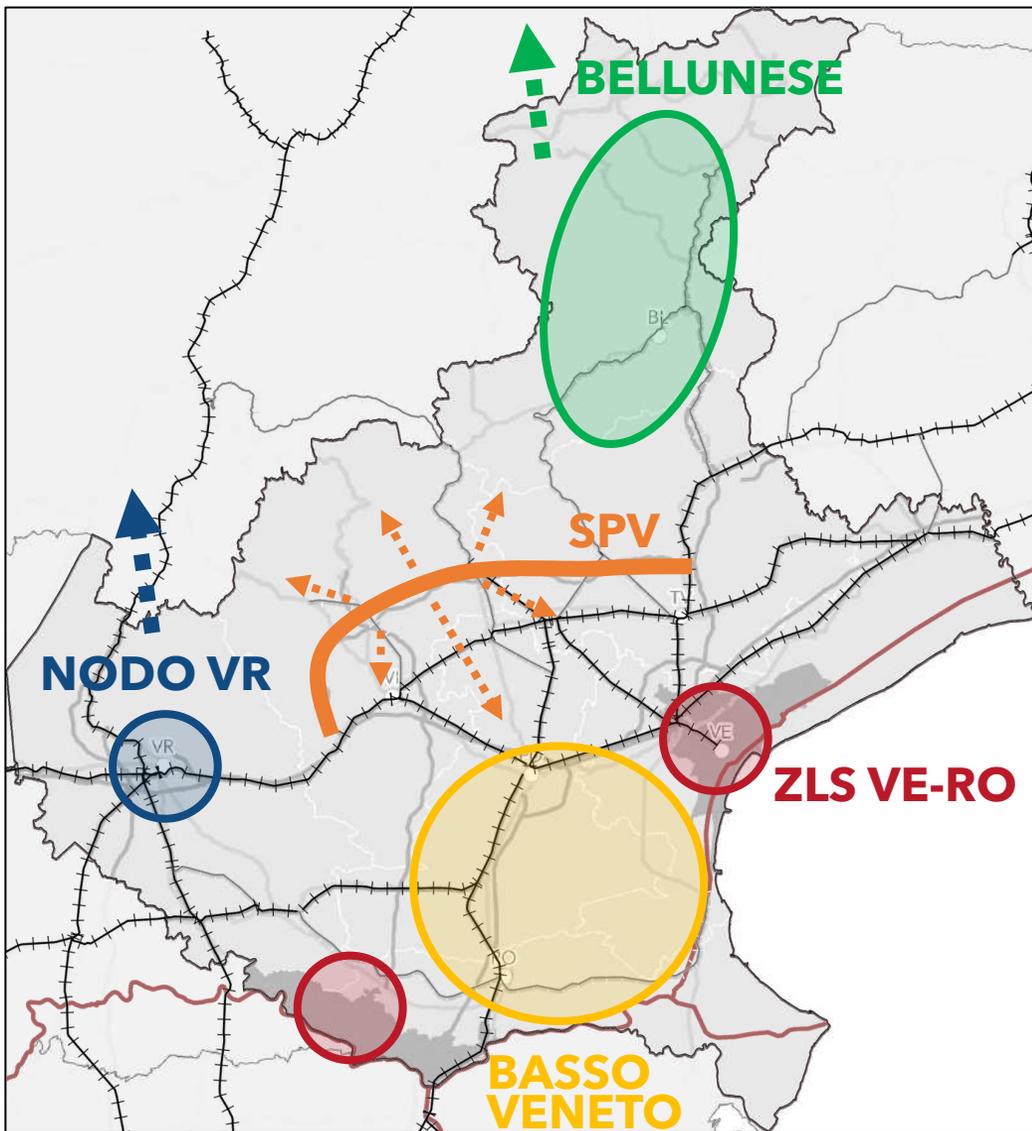
Interessante è poi la piena **complementarietà dei traffici degli interporti di Verona e Padova**, con Verona prevalentemente orientato ai traffici continentali e Padova con forte vocazione ai traffici marittimi e al presidio dell'organizzazione logistica e multimodale del trasporto. Piena complementarietà si osserva anche nel bacino dei traffici dei due interporti, con **Verona** decisamente **proiettato ai traffici verso l'Europa continentale** (circa il 90% del totale) e Padova a servizio del mercato italiano (80% del totale). Entrambi gli interporti stanno sviluppando varie progettualità che contribuiscono a favorire un ulteriore incremento e differenziazione delle proprie potenzialità.

I nodi logistici costituiscono una componente di fondamentale importanza nello sviluppo di un equilibrato sistema intermodale. Le buone prestazioni del sistema logistico regionale possono, tuttavia, ancora essere potenziate sia aumentando le **dotazioni infrastrutturali**, soprattutto **di ultimo miglio**, che migliorando le dotazioni immateriali.

## A5. Priorità di intervento

- **Miglioramento delle infrastrutture di connessione con il Brennero:**
  - viabilità sull'autostrada **A22 del Brennero** (problema del rinnovo della concessione non può essere utilizzata come scudo) che attualmente penalizza fortemente il settore del trasporto e della logistica
  - raddoppio della **linea Fortezza-Verona** e poi sistemazione della linea storica (la linea attuale non consente il transito di treni da 750 m). La realizzazione dei binari da 750 m (standard europeo) renderà l'Interporto Quadrante Europa ancora più performante; tuttavia, non è un intervento urgente dato che l'interporto ha ancora ampio margine per crescere (il problema reale è l'infrastruttura ferroviaria da Verona a Fortezza)
- **Miglioramento dell'accessibilità nel nodo urbano di Verona**
  - Collegamento della SS434 con la viabilità ordinaria e la Tangenziale Sud di Verona (i tempi di percorrenza, soprattutto al mattino, sono molto dilatati)
  - Viabilità Verona Sud, compresi i collegamenti con il nuovo casello autostradale di Verona Sud che verrà completamente rinnovato e modificherà sostanzialmente l'assetto viabilistico attuale
- **Accessibilità stradale all'Interporto Quadrante Europa**
  - Collegamento tra l'area del casello di Verona Nord con il Quadrante Europa e, quindi, con la tangenziale sud, per sgravare il centro città dal traffico di camion
- **Accessibilità stradale e ferroviaria all'Aeroporto di Verona Villafranca**
  - Collegamento ferroviario con l'Aeroporto di Verona Villafranca (che potrebbe essere ulteriormente valorizzato con la realizzazione della metropolitana leggera di superficie tra Mantova e Verona con snodo sull'aeroporto)
  - Completamento della strada «Grezzanella» (tangenziale che permetterà di raggiungere la statale verso Mantova, dalla rotonda di Dossobuono, senza attraversare il centro storico di Villafranca, per poi in futuro essere completata con uno svincolo fino a Nogarole Rocca). Opera finanziata per 27 Mio € con fondi FSC.

È generalizzata per tutti i territori veneti l'esigenza di intervenire a sostegno del sistema di mobilità delle persone e delle merci, un'esigenza ancor più accentuata dalla pandemia da Covid-19 e dall'emergenza in corso legata al conflitto in Ucraina.



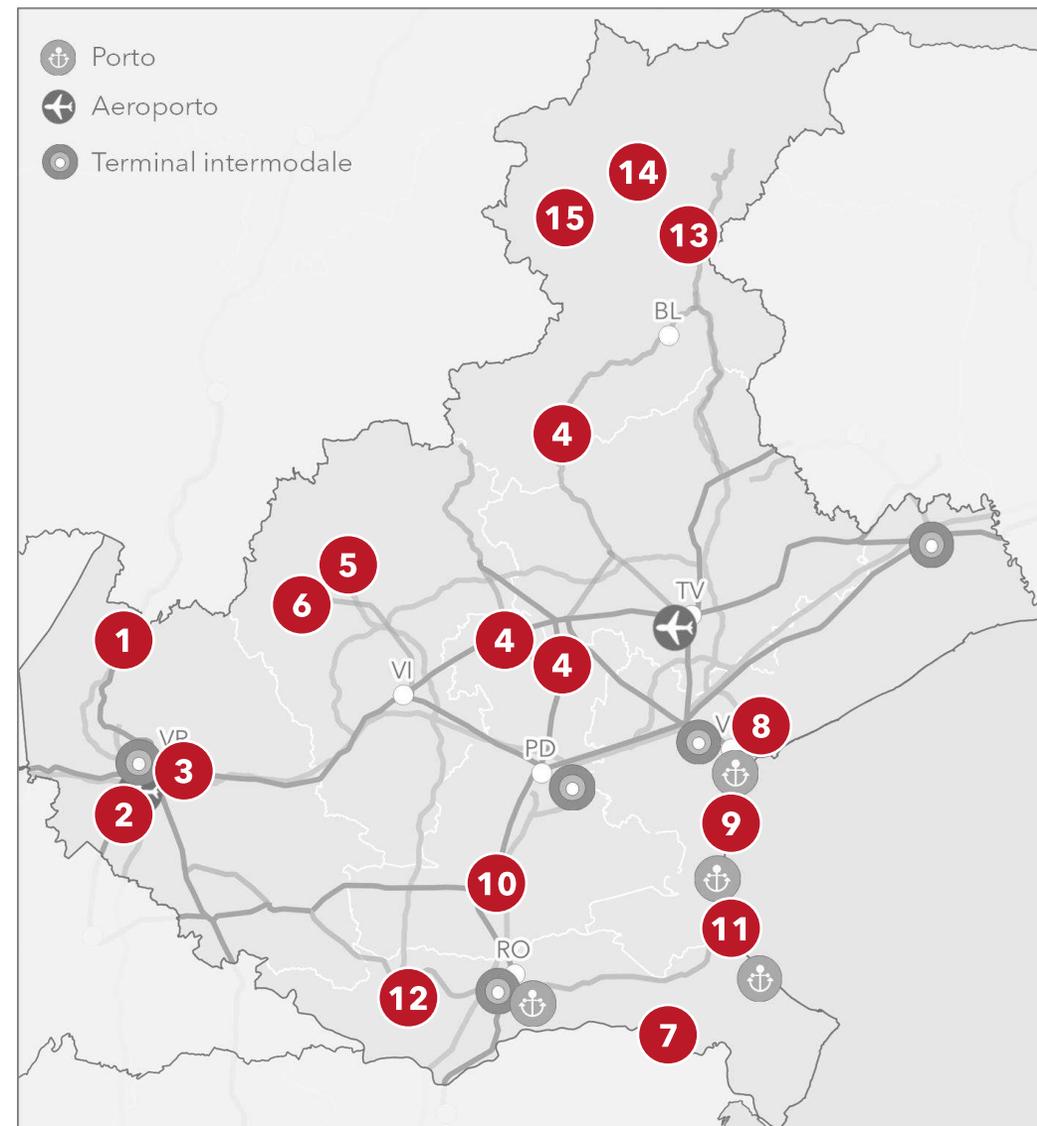
È quindi sempre più urgente **trovare soluzioni progettuali condivise, concertate, pragmatiche e finanziariamente sostenibili** che accelerino il processo di modernizzazione delle reti infrastrutturali e logistiche, favorendo l'insediamento di nuove imprese, attraverso **una visione organica d'insieme che sia coordinata anche con le regioni limitrofe**, Lombardia, Trentino-Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia ed Emilia-Romagna. La sintesi dei risultati raccolti nella fase di concertazione ha portato alla definizione di **5 macro obiettivi regionali** che il sistema imprenditoriale veneto ritiene fondamentali per la competitività del territorio:

- MO1.** Efficientare il nodo di Verona (principale porta di accesso del Veneto verso i mercati del Nord)
- MO2.** Potenziare i collegamenti intervallivi (agganciare le aree produttive interne del bellunese, trevigiano, padovano e vicentino alla rete nazionale)
- MO3.**Cogliere le opportunità della ZLS (a vantaggio di un'area ampia che sia adeguatamente connessa)
- MO4.** Colmare il gap del basso Veneto (ricucire il territorio del rodigino e del padovano con il resto della regione)
- MO5.** Valorizzare le specificità del bellunese (rivitalizzare il territorio anche attraverso il suo potenziale logistico).

Denominatore comune dei 5 macro obiettivi è il concetto di **coesione territoriale** come fattore determinante per una crescita sostenibile che possa garantire equità nella valorizzazione dei territori e che interpreti le differenze territoriali come punti di forza regionali. L'obiettivo è quindi non solo quello di completare le grandi direttrici interregionali e internazionali, ma prima di tutto adeguare ed efficientare le infrastrutture che consentano a tutti i territori di poter accedere a tali direttrici.

Sono state selezionate **15 Priorità in Veneto** che rispondono ai 5 macro obiettivi precedentemente evidenziati.

MO	Priorità	N° rif. mappa
<b>1.</b> Efficientare il nodo di Verona	 Accessibilità al Brennero (A22 e ferrovia Fortezza-Verona)	<b>1</b>
	 Accessibilità all'Aeroporto di Verona-Villafranca	<b>2</b>
	 Accessibilità al nodo urbano di Verona	<b>3</b>
<b>2.</b> Potenziare i collegamenti intervallivi	 Connessioni con la SPV (area industriale di Feltre, SR308, SS47)	<b>4</b>
	 Prolungamento A31 Valdastico verso Nord	<b>5</b>
	 Potenziamento linea Vicenza-Schio	<b>6</b>
<b>3.</b> Cogliere le opportunità della ZLS	 Potenziamento del sistema idroviario	<b>7</b>
	 Integrazione modale dell'aeroporto di Venezia	<b>8</b>
	 Efficientamento dei porti di Venezia e Chioggia	<b>9</b>
<b>4.</b> Colmare il gap del basso Veneto	 Completamento SR10 e Monselice-mare (SR104)	<b>10</b>
	 Adeguamento SS309 Ravenna-Venezia	<b>11</b>
	 Realizzazione Nogara-Mare (A22-A31-A13-SS309)	<b>12</b>
<b>5.</b> Valorizzare le specificità del bellunese	 Valutazione prolungamento autostrada A27 verso nord	<b>13</b>
	 Valutazione realizzazione di un Polo logistico nel bellunese	<b>14</b>
	 Valorizzazione degli impianti a fune del bellunese	<b>15</b>



*Nota: la numerazione da 1 a 15 ha l'unico scopo di relazionare la tabella con la mappa, non rappresenta una graduatoria.*

N° 1

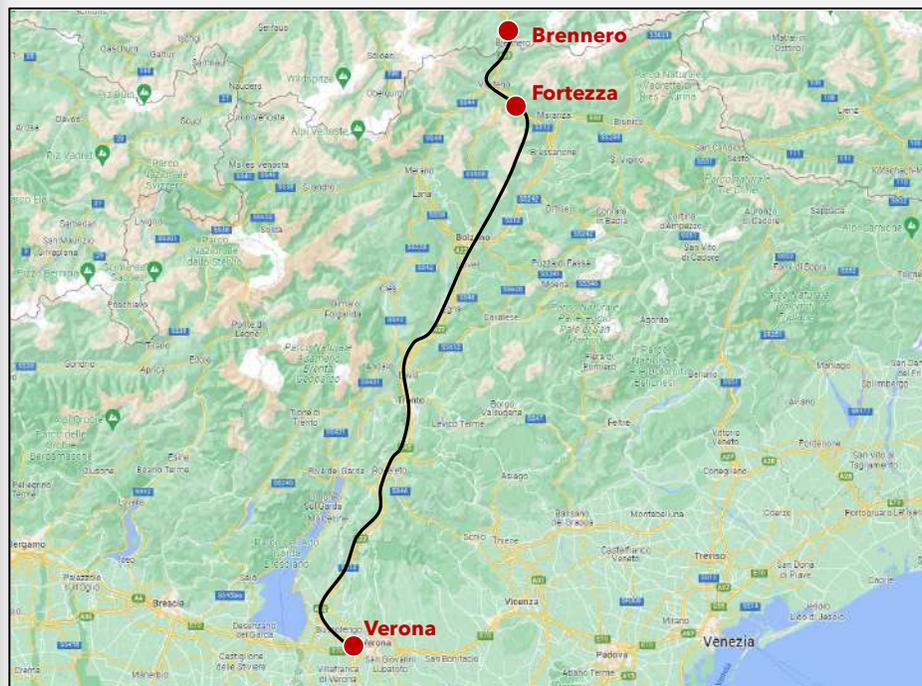


**Opera**  
**ACCESSIBILITÀ AL BRENNERO (A22 E FERROVIA FORTEZZA-VERONA)**

**Rilevanza**  
**INTERNAZIONALE**

**Stato**  
**PROGETTAZIONE**

**Macro obiettivo 1**  
**EFFICIENTARE IL NODO DI VERONA**



<b>Costo</b>	1.993	Mio € (Lotto 4 + A22)
<b>Copertura</b>	1	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	Rinnovo concessione Autostrade del Brennero Spa, CdP RFI, Allegato DEF 2022	

**Note** La direttrice del Brennero ricade nel Corridoio europeo TEN-T «Scandinavo -Mediterraneo».

**Descrizione**

Posto al centro delle Alpi alla quota più bassa rispetto agli altri valichi alpini (1.371 m slm), il passo del Brennero ha da sempre costituito una via di transito e di trasporto di cruciale importanza per l'Europa. Oggi, il Passo è interessato da un quarto dell'intero traffico merci transalpino. L'attuale linea ferroviaria del Brennero ha ormai raggiunto un forte livello di saturazione e altrettanto forte è la pressione della collettività e dei governi locali per trasferire su ferro il traffico pesante che oggi si svolge prevalentemente su gomma lungo l'Autostrada del Brennero, con notevole impatto in termini di inquinamento atmosferico e acustico. Gli interventi prioritari su questo asse riguardano:

- Potenziamento della **Linea di Accesso Sud Fortezza - Verona** (circa 180 km, interamente in territorio italiano, lungo le valli dell'Isarco e dell'Adige) che prevede il quadruplicamento degli attuali due binari esistenti e l'adeguamento della linea storica (la linea attuale non consente il transito di treni da 750 m). L'opera è commissariata e si articola in 4 lotti, di cui 1 completato e 1 ricadente in Veneto (Lotto 4). Il Lotto 4 «Ingresso nel Nodo di Verona» (costo 998 €, di cui il 2% finanziati), circa 9,5 km, si svilupperà parte in affiancamento alla linea esistente e parte in variante di tracciato, con ultimazione prevista nel 2026. È in corso di realizzazione il progetto di fattibilità tecnico economica.
- Miglioramento della viabilità sull'**autostrada A22 del Brennero** che attualmente penalizza fortemente il settore del trasporto e della logistica, attraverso la realizzazione della terza corsia tra Bolzano Sud e Verona Nord/A1 (costo 995 € da reperire), in progettazione esecutiva.

**Benefici**

Efficientamento dei collegamenti con il Nord Europa attraverso il miglioramento delle infrastrutture, stradali e ferroviarie, di connessione con il Brennero.

**Azioni**

È necessaria una spinta politica per accelerare l'avanzamento dell'iter progettuale anche in ottica di complementarità tra progetti su altre direttrici (per es. A31). Preoccupano i ritardi del Trentino-Alto Adige. Il problema del rinnovo della concessione autostradale non può essere utilizzata come scudo.



N° 2

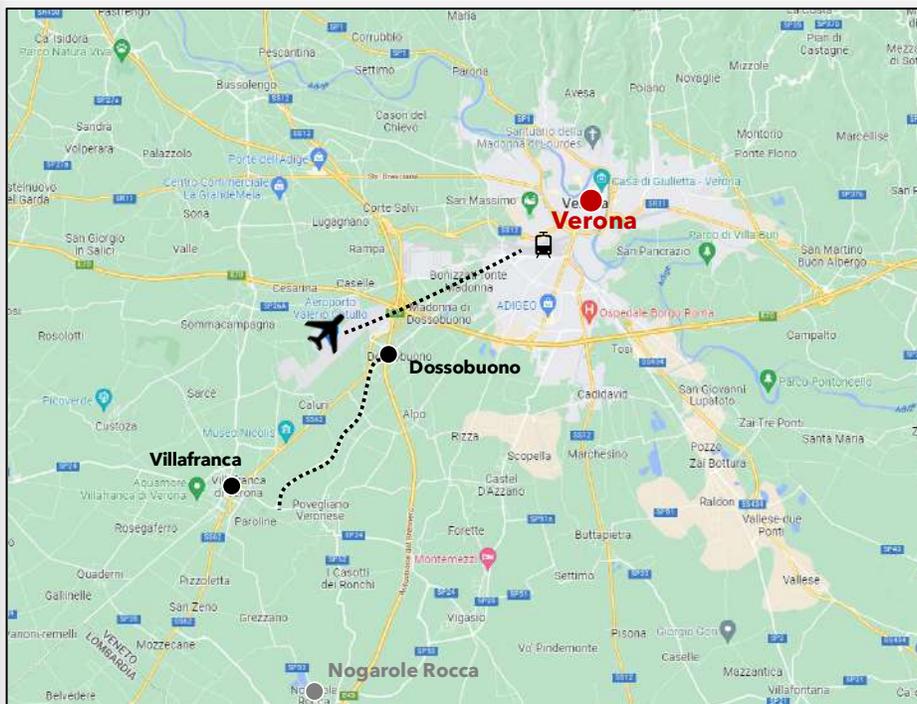


**Opera**  
**ACCESSIBILITÀ ALL'AEROPORTO DI VERONA - VILLAFRANCA**

**Rilevanza**  
**NAZIONALE**

**Stato**  
**PROGETTAZIONE**

**Macro obiettivo 1**  
**EFFICIENTARE IL NODO DI VERONA**



**Descrizione**

L'aeroporto di Verona fa parte del polo aeroportuale del Nord Est, che comprende anche gli scali di Brescia, Treviso e Venezia, un polo con un'offerta differenziata di servizi di traffico passeggeri e cargo. Gli interventi prioritari riguardano:

- **Collegamento ferroviario** dell'aeroporto con la stazione di Verona Porta Nuova mediante una variante alla linea ferroviaria Modena-Verona (circa 4,5 km a cavallo della stazione di Dossobuono), quindi alla rete ferroviaria nazionale. Il costo dell'opera, in fase di progettazione preliminare, è di 90 Mio €, di cui lo 0,2% finanziati. Nel 2022 RFI e Regione Veneto hanno firmato un Protocollo d'Intesa per la definizione di un'ipotesi di collegamento ferroviario con l'aeroporto e lo studio di un possibile collegamento intermodale con la sponda orientale del lago di Garda.
- **Completamento della strada «Grezzanella»** (ex SR 62), la tratta stradale che collega Verona a Villafranca, ad oggi realizzata in parte. Per essere funzionale l'arteria deve essere completata per evitare il trasferimento dei veicoli nel centro di Villafranca. È una tangenziale che permetterà di raggiungere la statale verso Mantova, dalla rotonda di Dossobuono, senza attraversare il centro storico di Villafranca, per poi in futuro essere completata con uno svincolo fino a Nogarole Rocca. Il 15/02/2022 il Cipess ha assegnato 27 Mio € del Fondo Sviluppo e Coesione (per investimenti su strade, ferrovie e infrastrutture idriche complementari e addizionali al PNRR) a sostegno della prosecuzione dei lavori della variante.

<b>Costo</b>	117	Mio € (totale)
<b>Copertura</b>	0,1	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note</b>	-	

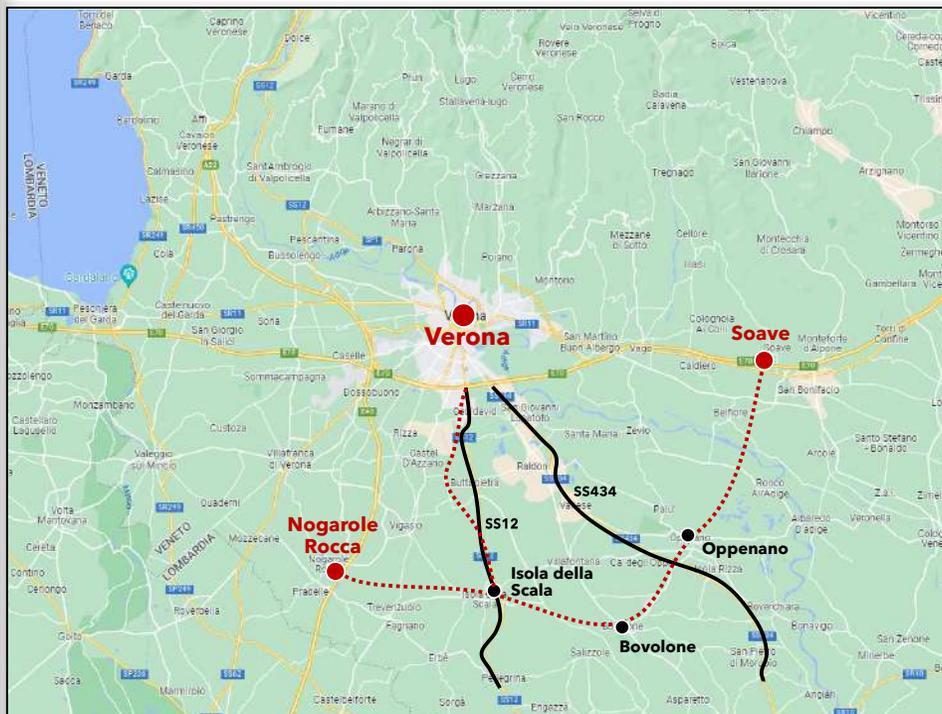
**Benefici**

Impatto sulla qualità della vita di cittadini e imprese che devono poter contare su infrastrutture sicure e adeguate.

**Azioni**

Il collegamento ferroviario con l'aeroporto potrebbe essere ulteriormente valorizzato con la realizzazione della metropolitana leggera di superficie tra Mantova e Verona con snodo sull'aeroporto, nonché il potenziamento della linea Verona-Mantova.  
Il completamento della «Grezzanella» è atteso da anni, deve essere monitorato lo stato di avanzamento per evitare rischio di perdere finanziamento.





<b>Costo</b>	624	Mio € (Mediana+Var SS12)
<b>Copertura</b>	15	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note</b>	-	

#### Descrizione

La SS434 «Transpolesana» è un'importante strada statale che collega Verona a Rovigo, si attesta sulla Tangenziale Sud-Est di Verona e rappresenta una delle arterie principali di penetrazione alla città di Verona. La statale è interessata da elevati volumi di traffico, lunghe attese alle intersezioni e conseguenti livelli di congestione, incidentalità e inquinamento. I tempi di percorrenza, soprattutto nella fascia mattutina, sono molto dilatati e rendono fondamentale prendere in seria considerazione un collegamento della SS434 con la viabilità ordinaria e la Tangenziale Sud di Verona, compresi i collegamenti con il nuovo casello autostradale di Verona Sud che verrà completamente rinnovato e modificherà in modo sostanziale l'assetto viabilistico attuale. Due importanti interventi andranno a migliorare l'accessibilità sud del nodo di Verona. La strada **Mediana** è una nuova arteria provinciale di interesse regionale (circa 40 km a due corsie per senso di marcia) che collegherà gli assi portanti della viabilità verso il capoluogo di provincia, estendendosi dalla A22 (casello di Nogarole Rocca) fino alla A4 (casello di Soave), passando per i comuni di Isola della Scala, Bovolone, Oppeano e intersecando la SS12 dell'Abetone e del Brennero e la SS434. Il costo complessivo stimato dell'opera (inizialmente prevista in project financing) è di circa 400 Mio € con un finanziamento di 35 Mio € da parte di Autobrennero (tratta Isola della Scala fino a Bovolone). Il tratto Nogarole-Isola della Scala dovrebbe essere unificato alla prima tratta della Nogarola-Mare. La realizzazione della **variante alla SS12**, dalla Tangenziale Sud di Verona a Isola della Scala, circa 14 km di nuovo tracciato (sezione C, a 1 corsia per senso di marcia), è un intervento che interessa i comuni di Verona, Castel d'Azzano, Vigasio, Buttapietra e Isola della Scala. Attualmente è in corso la procedura VIA e il costo dell'opera è di 224 Mio € (prog. def. aprile 2022) con una copertura di 61 Mio €.

#### Benefici

Collegamento tra la media pianura veronese e la viabilità di primo livello (A22 e A4), riduzione dei carichi di traffico nel basso veronese e nell'hinterland di Verona.

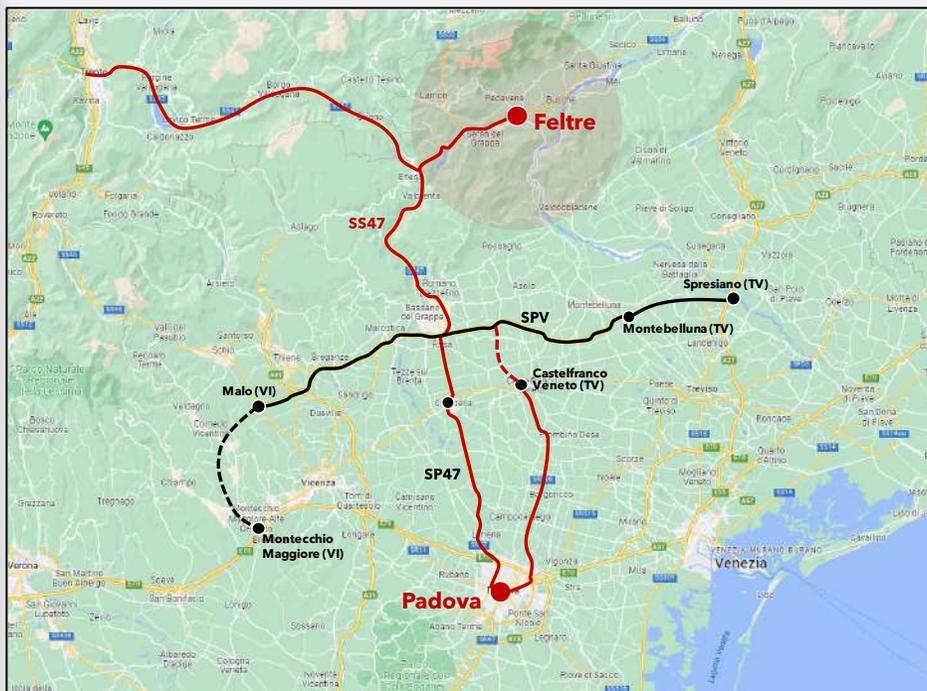
#### Azioni

L'alta incidentalità che caratterizza la SS434 e i ripetuti disagi lamentati dagli utenti rendono indispensabile l'adozione di misure urgenti di decongestionamento del basso veronese.

N° 4



**Opera**  
**CONNESSIONI CON LA SPV (AREA INDUSTRIALE FELTRE, SR308, SS47)**



**Costo**

- Mio €

**Copertura**

- %

**Fine lavori**

-

**Criticità**

-

**Doc. programmazione**

-

**Note**

-

**Rilevanza**  
**REGIONALE**

**Stato**  
**NUOVA**  
**PROPOSTA**

**Macro obiettivo 2**  
**POTENZIARE I COLLEGAMENTI**  
**INTERVALLIVI**

**Descrizione**

La pianificazione regionale ha privilegiato lo sviluppo degli assi infrastrutturali ovest-est e tra questi è sicuramente prioritario il completamento delle Pedemontana Veneta (previsto entro il 2023). Tuttavia, sono necessari collegamenti diretti/indiretti anche nord-sud, che consentano ai territori interni di agganciarsi alla Pedemontana Veneta, in particolare:

- **l'area industriale di Feltre** nel bellunese (rilevanza del nodo di Feltre su cui insiste una delle zone industriali più importanti della provincia)
- **l'area dell'alta padovana**, attraverso il completamento e potenziamento della **SR308**, in particolare l'area del camposampierese, in direzione Padova Est, anche in previsione del nuovo ospedale di Padova e l'adeguamento della **SS47** Valsugana (compresa la verifica e manutenzione dei ponti/viadotti sul fiume Brenta) connessa alla variante di Bassano e l'area a nord di Cittadella, attualmente critica in termini di congestione stradale.

Più in generale risulta prioritario **massimizzare la rilevanza strategica e i benefici economici e ambientali della Pedemontana Veneta**, in termini sia di collegamenti veloci e capillari con le aree interne, sia di decongestione dei flussi di traffico, quindi di mobilità più sostenibile e qualità ambientale urbana.

**Benefici**

Efficientamento dei collegamenti secondari intervallivi, funzionali al mantenimento delle connessioni tra le zone industriali.

**Azioni**

Adozione di misure urgenti in vista dell'imminente completamento della Pedemontana Veneta, al fine di massimizzarne i benefici anche per le aree interne, sia in termini di collegamenti veloci e capillari sia di decongestione dei flussi di traffico, quindi di mobilità più sostenibile e qualità ambientale urbana.

Necessaria una proposta unitaria e condivisa del territorio.  
 Risolvere l'annosa richiesta al MIMS di riclassificazione della SP47 (Padova-Cittadella) a SS.



N° 5

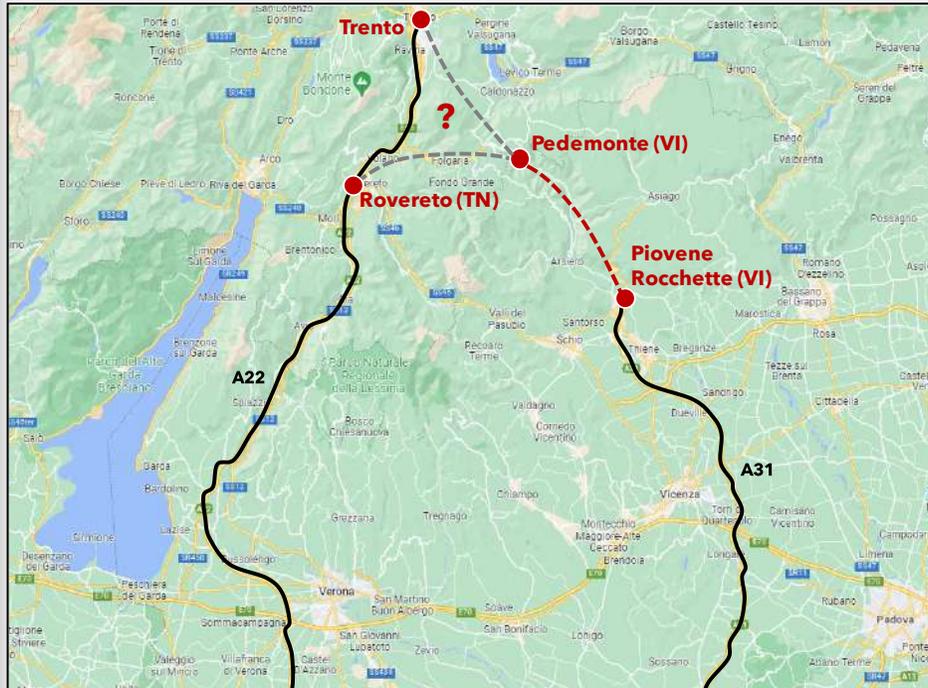


**Opera**  
**PROLUNGAMENTO A31**  
**VALDASTICO VERSO NORD**

**Rilevanza**  
**NAZIONALE**

**Stato**  
**PROGETTO**  
**DEFINITIVO /PFTE**

**Macro obiettivo 2**  
**POTENZIARE I COLLEGAMENTI**  
**INTERVALLIVI**



**Descrizione**

L'autostrada A31 Rovigo - Piovone Rocchette, nota come «Valdastico», è gestita dalla società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa. Con un'estensione di circa 90 km, l'A31 attraversa, da sud a nord, le province di RO, PD e VI, partendo dalla SS434 Transpolesana, nei pressi di Badia Polesine (RO), e terminando a Piovone Rocchette (VI).

L'opera, in discussione da anni, prevede un prolungamento verso Nord per garantire il **collegamento tra le autostrade A31 e A22**. La proposta preliminare del progetto originariamente prevedeva un unico lotto, ma durante l'iter approvativo, il progetto è stato suddiviso in due lotti distinti con stato di avanzamento differente: il **lotto I**, Piovone Rocchette (VI) - Pedemonte (VI), è in **progettazione definitiva** e prevede un costo di 1,3 Mrd €; il **lotto II** è in fase di **PFTE** e non si è ancora giunti ad un accordo sul tracciato. Riguardo al lotto II, la proposta avanzata dalla Provincia Autonoma di Trento prevede il prolungamento da Pedemonte (VI) a Rovereto (TN)/A22, anziché proseguire verso Trento. Lo sviluppo del progetto è caratterizzato da **difficoltà tecniche** (a causa dell'orografia dell'area), ma anche **politiche** (nel 2015 è stato istituito un Comitato paritetico, formato dall'allora MIT, dalla Regione del Veneto e dalla Provincia autonoma di Trento, con l'obiettivo di giungere a definire un'intesa tra le parti per il lotto II, ma è ancora in discussione la definizione del tracciato) e **finanziarie** (ad oggi non risultano risorse disponibili per il secondo lotto).

<b>Costo</b>	1.299	Mio € (lotto I)
<b>Copertura</b>	100	%
<b>Fine lavori</b>	-	
<b>Criticità</b>	Tecniche/Politiche/Finanziarie	
<b>Doc. programmazione</b>	Concessione Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova Spa, Allegato DEF 2022	
<b>Note</b>	Inserita tra i progetti in «Project review» nel PRT della Regione Veneto	

**Benefici**

La nuova infrastruttura si colloca in un quadro di opere programmate con la funzione di migliorare la mobilità tra il Veneto e il Trentino Alto-Adige, creando opportunità di sviluppo economico per le imprese locali.

**Azioni**

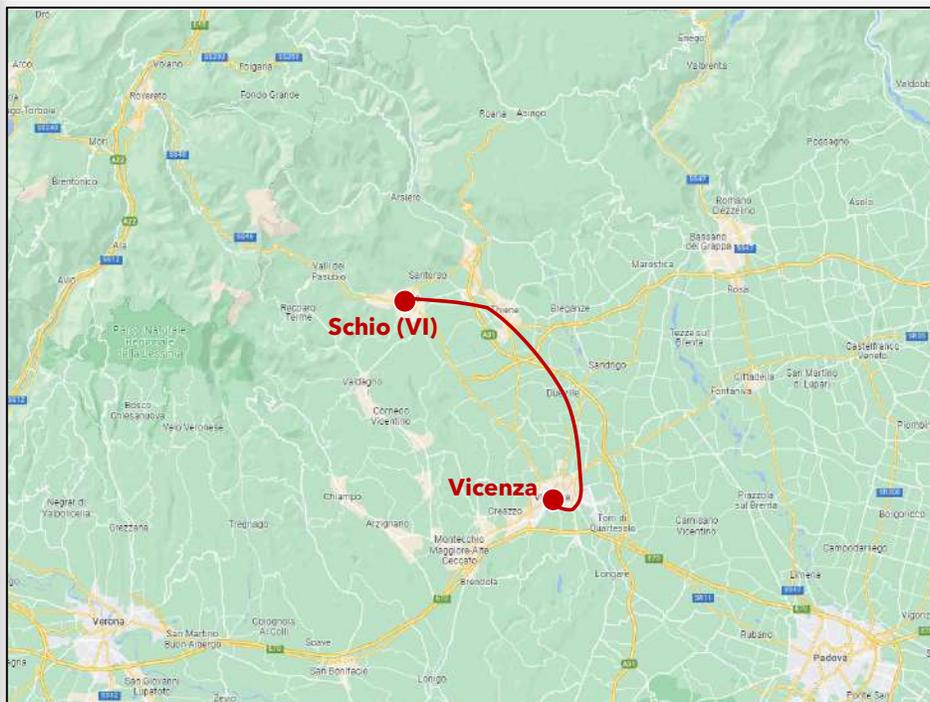
Accelerare l'iter del lotto II. Attualmente il progetto è in attesa di una procedura concertativa di variazione dello strumento urbanistico provinciale (iter a cura della P.A. di TN), che dovrebbe concludersi nel 2023. Fondamentale un ruolo centrale della Regione Veneto a supporto del dialogo tra le due Province rispetto allo «sbocco» su Rovereto.



N° 6



**Opera**  
**POTENZIAMENTO**  
**LINEA VICENZA-SCHIO**



**Rilevanza**  
**REGIONALE**

**Stato**  
**STUDIO DI**  
**FATTIBILITÀ**

**Macro obiettivo 2**  
**POTENZIARE I COLLEGAMENTI**  
**INTERVALLIVI**

**Descrizione**

Il programma di ammodernamento della linea ferroviaria Vicenza-Schio ha lo scopo di migliorare e incrementare gli attuali standard di sicurezza, qualità e puntualità del servizio offerto, con **interventi di upgrading infrastrutturale e tecnologico**, che contemplano sia obiettivi che interessano l'intera tratta (elettrificazione), sia interventi più circoscritti, come il raddoppio selettivo della linea (funzionale al potenziamento e cadenzamento delle corse che oggi sono una all'ora e, secondo lo studio RFI, potrebbero essere raddoppiate), il potenziamento e l'adeguamento delle attuali stazioni, la soppressione dei passaggi a livello. Sulla linea, lunga circa 30 km, che si presenta a binario unico e non elettrificata, sono ancora attivi 27 passaggi a livello (pubblici e privati). Il progetto di ammodernamento ed efficientamento della linea Vicenza-Schio è stato inserito nel documento strategico del ministero dei trasporti ed è stato poi indicato come «condizione» per l'approvazione del piano stesso; quest'ultimo ha già ricevuto il semaforo verde da parte della commissione trasporti della Camera.

**Benefici**

Rigenerazione della linea ferroviaria a beneficio dell'economia del territorio. Favorire un'accessibilità sostenibile ai poli industriali principali della provincia (in particolare Schio e Thiene), ottimizzare il flusso di persone indotto dal sistema economico distrettuale. Migliorare e incrementare gli attuali standard di sicurezza, qualità e puntualità del servizio offerto.

**Azioni**

Necessità di fare squadra a livello territoriale per individuare soluzioni condivise e recuperare i finanziamenti (75 Mio € per l'eliminazione dei passaggi a livello, inseriti nella documentazione ministeriale, ma che ad oggi risultano ancora solo sulla carta, necessari come primo stanziamento per la programmazione). Aprire un dialogo nei confronti dell'opinione pubblica per favorire coinvolgimento e informazione. Valutare le opportunità anche in ottica di trasporto merci. Intervenire affinché il nodo di Vicenza, nel prossimo futuro, sia dotato di un'adeguata capacità di assorbimento dei flussi di transito passeggeri e merci (rispetto alle tre direttrici convergenti).

<b>Costo</b>	n.d.	Mio €
<b>Copertura</b>	0	%
<b>Fine lavori</b>	-	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	-	

**Note** Inserita nel PRT della Regione Veneto tra gli interventi «Fabbisogno» di potenziamento della rete ferroviaria regionale.



N° 7

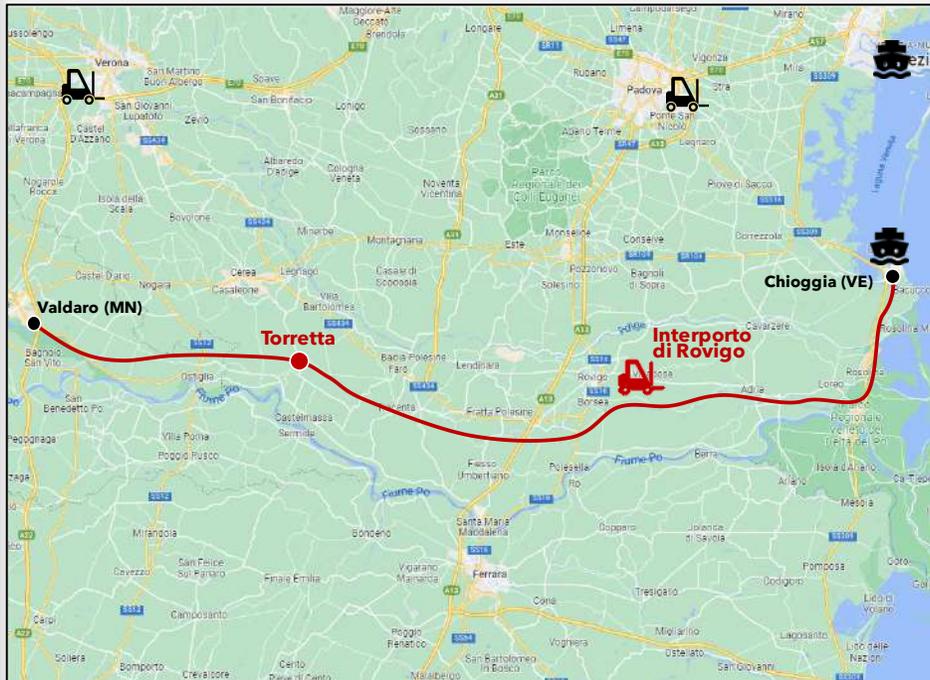


**Opera**  
**POTENZIAMENTO DEL SISTEMA IDROVIARIO**

**Rilevanza INTERNAZIONALE**

**Stato PROGETTO DEFINITIVO**

**Macro obiettivo 3**  
**COGLIERE LE OPPORTUNITÀ DELLA ZLS**



**Descrizione**

Il Veneto è caratterizzato dalla presenza diffusa di vie d'acqua interne, per il trasporto di merci e persone, che fanno perno sul Sistema idroviario padano-veneto, con alte potenzialità di sviluppo anche turistico. L'**idrovia Fissero-Tartaro-Canal Bianco** collega il Mare Adriatico al Porto fluviale di Valdaro (MN), con un percorso di circa 135 km, sostanzialmente parallelo al Po, attraversando il territorio delle province di RO, VR e MN. È oggi la più importante idrovia italiana, l'unica che **connette un sistema portuale marittimo ad un porto interno**. L'idrovia è interessata dalla realizzazione di interventi, oggi finanziati, per l'eliminazione di «colli di bottiglia», in particolare attraverso l'incremento del tirante d'aria di alcuni ponti. La principale infrastruttura di rilievo intercettata dall'idrovia è l'**Interporto di Rovigo**, con un ruolo strategico nella politica regionale per il trasporto delle merci, in quanto in esso si concentra, oltre alla modalità di trasporto per via d'acqua, anche il trasporto su gomma (collegato con raccordo alla SS16, alla SS434, in direzione VR e del Brennero, e all'autostrada A13) e su ferro (collegato alla linea BO-PD). Tale caratteristica ne determina una significativa rilevanza logistica, da potenziarsi attraverso gli interventi in corso di progettazione di «Cold Ironing», di ampliamento delle banchine e di escavo dei fondali. La rilevanza strategica dell'idrovia si riflette anche nelle iniziative di **rilancio del molo di Torretta** sul Canalbianco, prevedendo a livello urbanistico la creazione a Torretta di un polo interprovinciale con un'area produttiva e logistica: nel 2020, Provincia di VR e Regione hanno condiviso un progetto di riqualificazione della banchina per realizzare un'area produttiva, artigianale e logistica, in ottica **ZLS Porto di Venezia-Rodigino**.

**Costo**

n.d. Mio €

**Copertura**

- %

**Fine lavori**

n.d.

**Criticità**

-

**Doc. programmazione**

-

**Note** L'idrovia Fissero-Tartaro-Canal Bianco ricade nel Corridoio europeo TEN-T «Mediterraneo».

**Benefici**

Incremento del trasporto di merci lungo la via d'acqua e creazione di aree produttive e logistiche con positive ricadute occupazionali.

**Azioni**

Potenziare il trasporto fluviale per favorire lo sviluppo di snodi logistici e poli produttivi, attraverso una policy interregionale.



N° 8

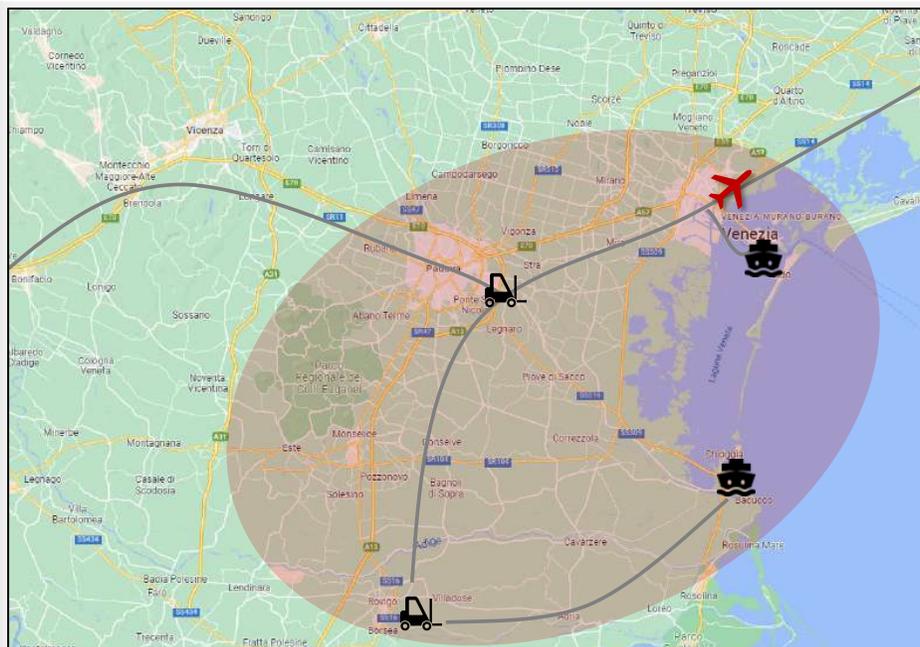


**Opera**  
**INTEGRAZIONE MODALE**  
**DELL'AEROPORTO DI VENEZIA**

**Rilevanza**  
**INTERNAZIONALE**

**Stato**  
**BANDO DI GARA**  
**PUBBLICATO**

**Macro obiettivo 3**  
**COGLIERE LE OPPORTUNITÀ**  
**DELLA ZLS**



**Descrizione**

Nella **macroarea del Nord-Est** l'aeroporto di Venezia, **nodo Core** del rete transeuropea di trasporto si conferma secondo, dopo Bologna, per traffico cargo e traffico passeggeri, raccogliendo il **46% della domanda cargo** (44 mila tonnellate) e il **32% della domanda passeggeri** (3,4 Mio) che corrispondono entrambe a circa il 4% del totale nazionale. Nel contesto del Polo Aeroportuale del Nord Est (Venezia/Treviso/Verona/Brescia), l'Aeroporto Marco Polo di Venezia rappresenta il principale hub internazionale e intercontinentale. La creazione di un **anello ferroviario tra la stazione di Mestre e l'aeroporto Marco Polo di Venezia** consentirà di realizzare un'interconnessione di circa 8 km lungo la linea ferroviaria Venezia Mestre - Trieste. Il nuovo tracciato, a doppio binario, affiancherà in superficie la bretella autostradale per l'Aeroporto Marco Polo per poi proseguire in galleria con un solo binario fino alla stazione interrata del terminal aeroportuale. Il tracciato proseguirà poi realizzando un «cappio» e ricongiungendosi con il tratto in superficie. La soluzione sviluppata consente di avere una linea passante nella stazione dell'aeroporto che permetterà di ridurre i tempi di stazionamento nel terminal e assicura una elevata capacità di trasporto (ai treni regionali e ai treni a lunga percorrenza). Il 17/06/2022 RFI ha pubblicato in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il bando di gara per la realizzazione del Collegamento Ferroviario con l'aeroporto Marco Polo di Venezia.

<b>Costo</b>	644	Mio €
<b>Copertura</b>	100	%
<b>Fine lavori</b>	2025	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	PNRR, Piano Industriale FS 2022-2031, Allegato DEF 2022	

**Note** Opera inserita nell'elenco degli interventi ferroviari funzionali alle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026 (AV+TPL). Commissario straordinario Vincenzo Macello - nominato con DPCM del 29 aprile 2021.

**Benefici**

Il collegamento favorirà l'integrazione modale treno/aereo e la programmazione di nuovi servizi passeggeri a media e lunga percorrenza.

**Azioni**

Aumentare l'efficienza del nodo aeroportuale di Venezia favorendo l'integrazione dell'aeroporto con gli altri nodi logistici presenti in regione (in particolare, porto di Venezia e interporto di Padova), in ottica di traffico cargo e opportunità legate alla ZLS, ma anche in ottica di marketing territoriale. Accelerare lo sviluppo del Masterplan dell'Aeroporto (il piano di investimento 2022 - 2035 è attualmente in corso di definizione).



N° 9

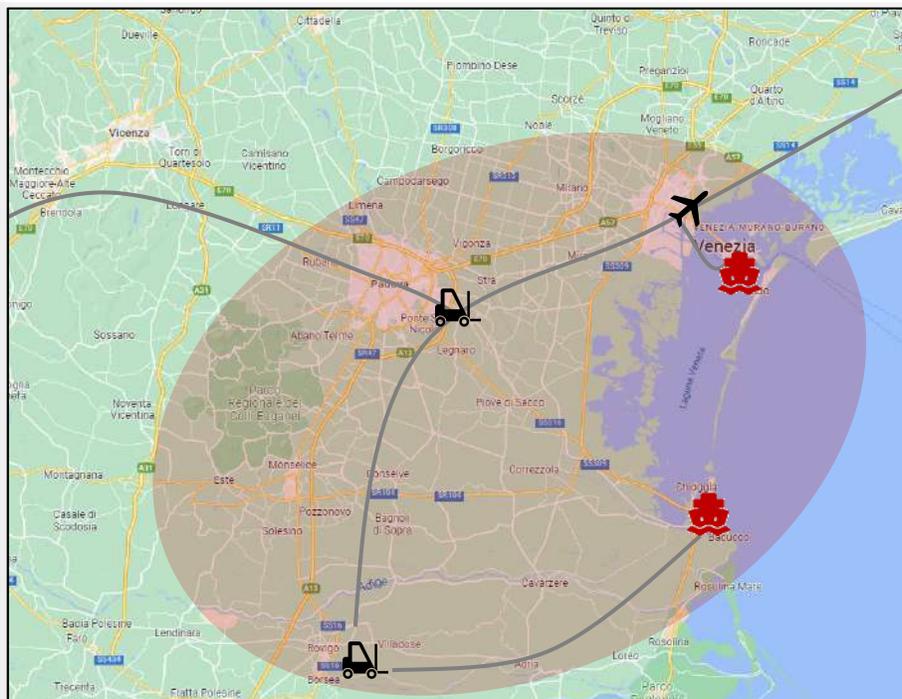


**Opera**  
**EFFICIENTAMENTO DEI PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA**

**Rilevanza**  
**INTERNAZIONALE**

**Stato**  
**PROGETTAZIONE**

**Macro obiettivo 3**  
**COGLIERE LE OPPORTUNITÀ DELLA ZLS**



**Descrizione**

Il **Porto di Venezia** rientra tra i porti marittimi prioritari della rete trans-europea di trasporto (TEN-T), baricentro del commercio Est-Ovest, dotato dei requisiti determinanti per la definizione di una **ZLS** in Veneto. I traffici portuali del 2021 sono cresciuti del 7,9%, con oltre 24 Mio t. Oltre alla vocazione logistica, una peculiarità veneziana è costituita dall'essere **home port crocieristico**. Rilevante è anche il ruolo del **Porto di Chioggia**, collegato al sistema della **navigazione interna** e, mediante essa, al sistema industriale padano. L'area portuale di Venezia è già stata adeguata con un fascio base di 12 binari elettrificati (gestito da RFI) e un apparato ferroviario costituito da 45 km di binari che includono la stazione di Marghera Scalo e i raccordi con i terminal del porto. Gli obiettivi dell'AdPSMAS nel prossimo triennio (POT 2022-2024) e, in particolare, i piani di investimento per rinnovare gli scali prevedono: da una parte, i nuovi sistemi di produzione e distribuzione di **energia da fonti rinnovabili** (GNL e idrogeno), dall'altra il potenziamento della rete infrastrutturale di collegamento, tra cui la **piattaforma intermodale nell'area Montesyndial** (185 Mio € finanziati al 100%) e le **connessioni di ultimo/penultimo miglio stradali e ferroviarie** (12 Mio € finanziati al 67%), nonché le opere legate al **DL103/2021** (Cfr. «quadro interventi nazionali»).

**Benefici**

**Incremento dell'efficienza e della competitività** del sistema portuale veneto grazie anche allo sviluppo della funzione logistica, della ZLS e dei servizi alle merci ad alto valore aggiunto, al fine di attrarre nuove realtà industriali e investimenti.

**Azioni**

Potenziale deficit di capacità container nel porto di Venezia, necessarie soluzioni urgenti: accessibilità/dragaggi, collegamenti ultimo miglio, iniziative di governance, servizi di logistica integrata territorio-città (creare valore aggiunto nell'ultimo miglio), rafforzamento delle connessioni con l'interporto di Rovigo. **Sostenere il Progetto «Venice Green Link»** (MOU firmato nel 2021 da Regione Veneto, RFI, AdSPMAS, CAV, Comune e Città Metropolitana di Venezia): nuovo collegamento intermodale (strada e ferro) di ultimo miglio tra porto di Venezia e TEN-T (proposta validata dal MIMS, presentata al bando CEF del 19/01/22 senza successo, ma prevista nuova domanda a bando CEF per novembre 2022).

<b>Costo</b>	583	Mio €
<b>Copertura</b>	96	%
<b>Fine lavori</b>	2026	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	POT 2022-2024, Allegato DEF 2022	

**Note** Concorso di Idee per la realizzazione della piattaforma esterna (porto offshore) per i nuovi terminal passeggeri e container (Decreto-legge 45).



N° 10

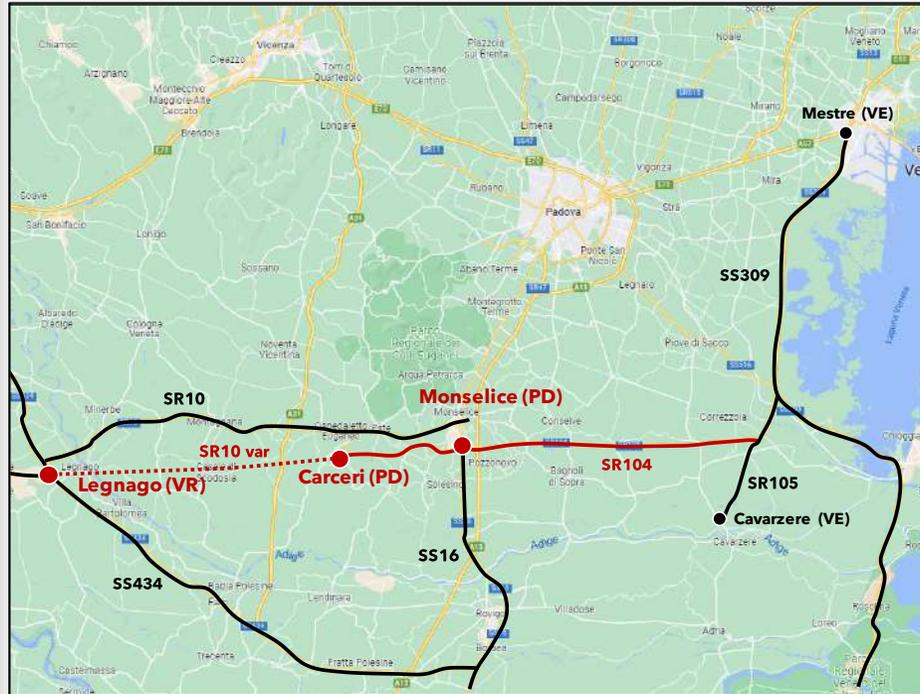


**Opera**  
**COMPLETAMENTO SR10 E**  
**MONSELICE-MARE (SR104)**

**Rilevanza**  
**REGIONALE**

**Stato**  
**PROGETTO**  
**DEFINITIVO**

**Macro obiettivo 4**  
**COLMARE IL GAP**  
**DEL BASSO VENETO**



**Descrizione**

La bassa padovana soffre di un'infrastrutturazione viaria non adeguata a cui si lega anche una forte debolezza di collegamenti dal punto di vista ferroviario che ostacolano lo shift modale e potenzialmente rappresentano anche un limite per lo sviluppo intermodale dell'interporto.

Si evidenzia la necessità di un nuovo disegno infrastrutturale dell'area attraverso il **completamento di alcuni assi stradali** che creano forti disagi sulla viabilità, in particolare:

- la SR10, variante alla Strada Padana Inferiore che dovrebbe collegare Monselice (PD) a Legnago (VR), ma attualmente termina a Ponso/Carceri (PD)
- la Monselice-mare (SR104), interamente in provincia di Padova, arteria di collegamento tra la variante della SR10 Padana Inferiore e la SS16 Adriatica con la SR105 Cavarzere-Romea e con la SS309 Romea.

Le due arterie formano l'asse superiore del cosiddetto **corridoio Medio-Padano Veneto**, collegando Legnago e la SS434 Transpolesana alla bassa padovana, passando per Montagnana, Este, Monselice e Conselve, e terminando sulla SS309 Romea, presso Chioggia. L'obiettivo è quello di trasformare l'attuale infrastruttura in una strada a scorrimento veloce. Il 15/02/2022 il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile ha assegnato 6,3 miliardi di euro del Fondo Sviluppo e Coesione per investimenti su strade, ferrovie e infrastrutture idriche complementari e addizionali al PNRR. Di questi, 65 milioni di euro saranno destinati alla realizzazione del primo stralcio funzionale della SR10 Padana Inferiore da Carceri a Borgo Veneto (A31).

<b>Costo</b>	n.d.	Mio €
<b>Copertura</b>	n.d.	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	Politiche/Tecniche/Finanziarie	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note</b>	-	

**Benefici**

Rilanciare l'economia di un'ampia area del Padovano.

**Azioni**

Necessaria una spinta politica per accelerare l'iter progettuale, con maggiore chiarezza su tempi e finanziamenti disponibili.



N° 11

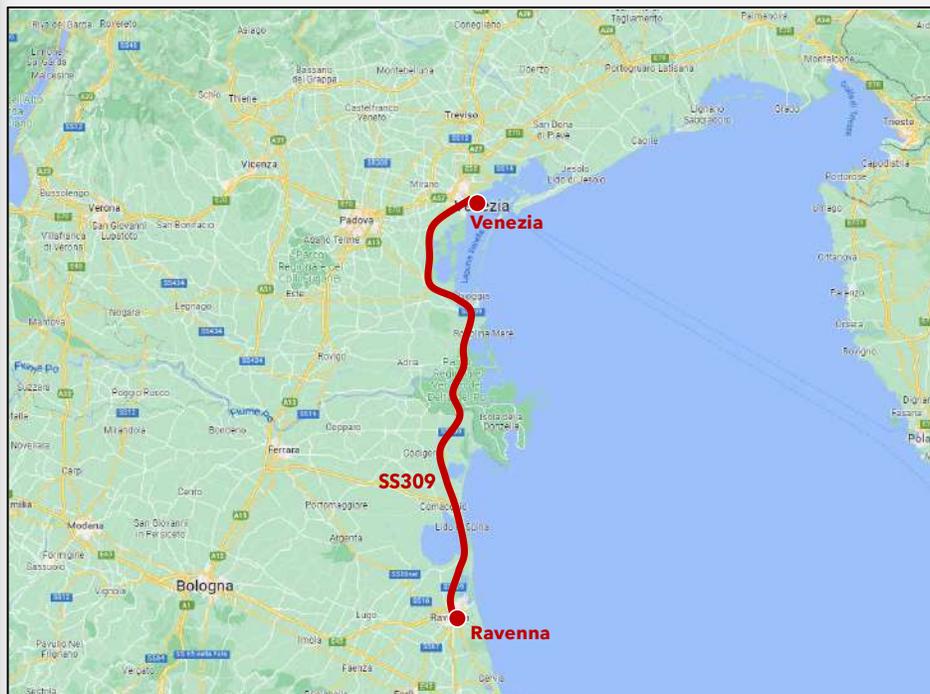


**Opera**  
**ADEGUAMENTO SS309**  
**RAVENNA-VENEZIA**

**Rilevanza**  
**NAZIONALE**

**Stato**  
**LAVORI IN**  
**CORSO**

**Macro obiettivo 4**  
**COLMARE IL GAP**  
**DEL BASSO VENETO**



**Descrizione**

La Strada Statale 309 Romea è **uno dei tratti stradali più pericolosi d'Italia**. I dati statistici dell'ACI del 2019 (pre-pandemia da Covid-19) la pongono al 9° posto nella classifica nazionale dell'indice di mortalità. Lungo i 127 km che collegano Ravenna a Mestre transitano giornalmente circa 18.000 veicoli, di cui il 35% è rappresentato da veicoli pesanti. Di fatto, il traffico che collega la dorsale adriatica all'est Europa trova in questo tratto stradale l'unica alternativa non a pagamento alla direttrice autostradale A13 Bologna-Padova. L'ingente traffico veicolare si riversa su un'arteria inadeguata per dimensioni e per stato di conservazione del corpo stradale. Attualmente, infatti, la carreggiata è composta da **un'unica corsia per senso di marcia** larga circa 3,5 metri e da una banchina larga circa 1,5 metri. Inoltre, in più tratti stradali la pavimentazione presenta **un avanzato stato di degrado**, con elementi di ritenuta non più adeguati al traffico esistente. Infine molti tratti stradali sono caratterizzati da pericolose intersezioni a raso con la viabilità secondaria, in particolare nel tratto veneto compreso tra Mestre e Chioggia. Il progetto riguarda il potenziamento, la riqualificazione e la messa in sicurezza degli itinerari stradali E45/SS3 bis Orte-Ravenna e SS309 Ravenna-Venezia, in sostituzione del progetto di collegamento autostradale Orte-Mestre.

**Benefici**

Messa in sicurezza, aumento della capacità dell'arteria, fluidificazione del traffico, riduzione dell'incidentalità, contenimento dei livelli di inquinamento, miglioramento delle connessioni nord-sud.

**Azioni**

Approfondire l'opportunità del Corridoio autostradale Mestre-Cesena (opera inserita nel PRRR - Piano Regionale di Ripresa e Resilienza della Regione Veneto come opera «indispensabile» e un costo di 2 miliardi di euro).

<b>Costo</b>	437	Mio €
<b>Copertura</b>	100	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	CdP Anas, Allegato DEF 2022	

**Note**

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



N° 12

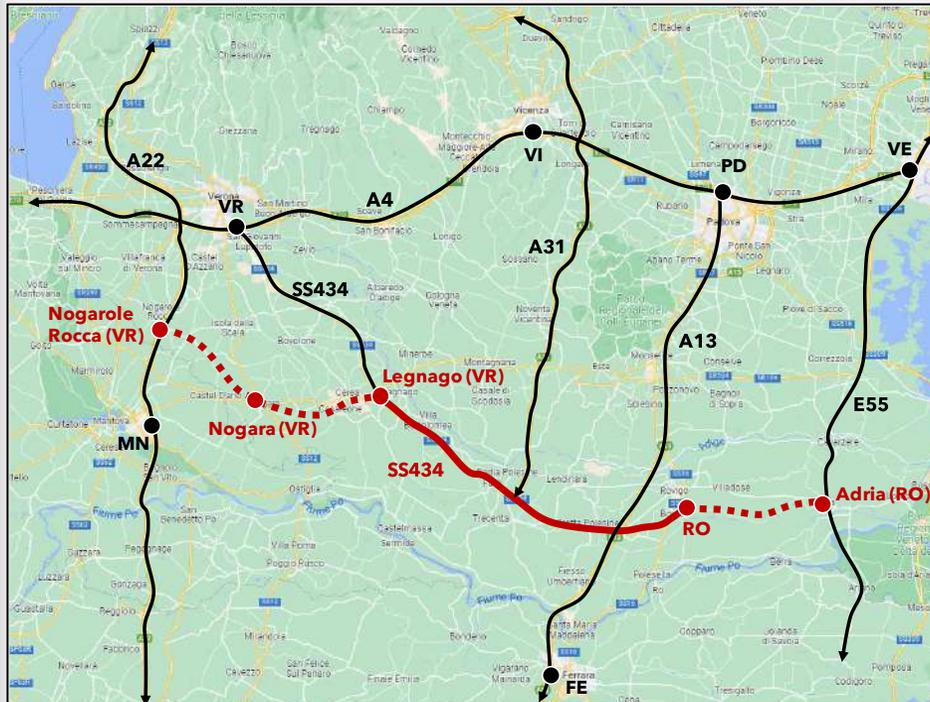


**Opera**  
**REALIZZAZIONE NOGARARA-MARE**  
**(A22-A31-A13-SS309)**

**Rilevanza**  
**NAZIONALE**

**Stato**  
**PROGETTO**  
**PRELIMINARE (2010)**

**Macro obiettivo 4**  
**COLMARE IL GAP**  
**DEL BASSO VENETO**



**Descrizione**

L'autostrada regionale Medio Padana Veneta, nota come «Nogara-Mare», è un progetto volto a realizzare **un'autostrada a gestione regionale** di circa 107 km che collega l'**A22** Autobrennero (casello di Nogarole Rocca - VR, in corrispondenza del Corridoio TI.BRE) con l'**A31** Valdastico (Canda-RO) e con l'**A13** Padova-Bologna (Villamarzana-RO) e, in prospettiva, dovrebbe terminare sulla **Nuova Romea Orte-Mestre E55** (quando verrà a sua volta adeguata), in corrispondenza di Adria (RO). Il progetto preliminare del 2010 prevede la costruzione in nuova sede da **Nogarole Rocca** a Legnago, la riqualificazione autostradale della superstrada SS434 Transpolesana da Legnago a Rovigo e la prosecuzione, sempre in nuova sede fino all'innesto sulla SR495, in località **Adria** (in corrispondenza del potenziale Corridoio autostradale Mestre-Cesena). Il sistema di pagamento del pedaggio ipotizzato è basato sull'esazione dinamica mediante l'impiego di tecnologia free flow.

*L'iter è stato sospeso a causa di problemi finanziari che renderebbero, al momento, insostenibile l'opera. La proposta di project financing è stata formalmente conclusa ed archiviata da parte di Regione Veneto nel 2021, prendendo atto del mancato interesse del privato a procedere.*

**Benefici**

Miglioramento delle **condizioni di mobilità est-ovest lungo l'area padana**, integrando l'asse storico costituito dalla A4 con il potenziamento dell'asse medio padano. L'intervento migliora l'accessibilità del territorio alle principali infrastrutture autostradali esistenti o in programma: A22, A31, A13, Nuova Romea; migliora inoltre la qualità del servizio e della sicurezza della mobilità sulla rete viaria della bassa veronese e della provincia di Rovigo, con il decongestionamento della SR10 nel tratto tra Nogara e Legnago, la riqualificazione e messa in sicurezza della SS434 e la prosecuzione ad est fino ad Adria e il Delta del Po.

**Azioni**

Verifiche progettuali di fattibilità e sostenibilità economica dell'opera, anche attraverso una valutazione di scenario che tenga conto del prolungamento della SR10 (cfr. Scheda n° 10).

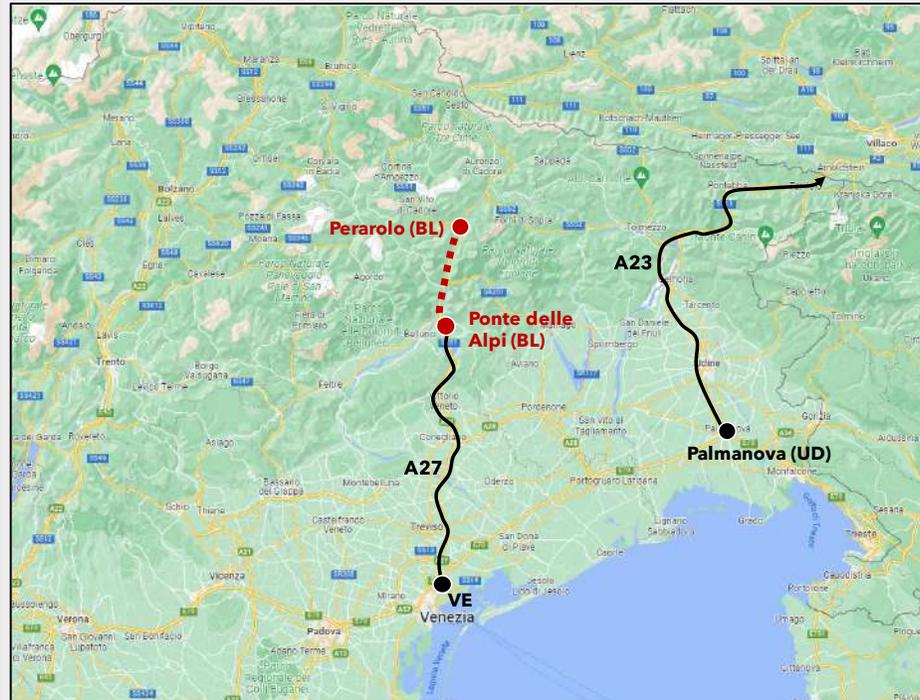
<b>Costo</b>	2.000	Mio €
<b>Copertura</b>	0	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	Tecniche/Politiche/Finanziarie	
<b>Doc. programmazione</b>		
<b>Note</b>	Iter sospeso	



N° 13



**Opera**  
**VALUTAZIONE PROLUNGAMENTO**  
**AUTOSTRADA A27 VERSO NORD**



**Rilevanza**  
**INTERNAZIONALE**

**Stato**  
**PROGETTO**  
**PRELIMINARE**

**Macro obiettivo 5**  
**VALORIZZARE LE SPECIFICITÀ**  
**DEL BELLUNESE**

**Descrizione**

Da anni si discute la proposta di prolungare l'autostrada A27 d'Alemagna verso il Cadore, la Mauria e Tolmezzo per poi collegarla con l'autostrada A23. Il progetto originario prevedeva un collegamento con le autostrade austriache e tedesche in modo da raggiungere Monaco di Baviera (da cui la denominazione autostrada d'Alemagna). Dal 2010 è stata fortemente rilanciata sia dalla giunta regionale veneta che dalle controparti bavaresi l'idea dell'autostrada Venezia-Monaco, nonostante l'opposizione della giunta provinciale di Bolzano e del Land austriaco del Tirolo. Nel 2016 una votazione del Parlamento europeo ha, di fatto, bloccato la possibilità di estensione verso nord. L'opera, **nota anche come «Passante Alpe-Adria»**, prevede il prolungamento verso Nord dell'autostrada A27 d'Alemagna Venezia-Belluno attraverso un tracciato di circa 21 km (di cui 11 in galleria artificiale), a due corsie per senso di marcia, da Pian di Vedoia, comune di Ponte delle Alpi (BL), a Macchietto, nel comune di Perarolo (BL). **L'iter dell'opera risulta sospeso** poiché la Regione Veneto ha avviato un processo di verifica della sussistenza del preponderante interesse pubblico e la rispondenza alle attuali esigenze di programmazione regionale e sostenibilità economica-finanziaria (art. 4, L.R.n.15 del 2015). Attualmente vi è un progetto preliminare, valutato positivamente dalla commissione VIA Nazionale ma con 46 prescrizioni da considerare per il progetto definitivo.

**Benefici**

Il prolungamento potrebbe rappresentare una soluzione al problema del traffico intenso lungo la Strada Statale 51 e come asse complementare rispetto alla direttrice del Brennero.

**Azioni**

Il sistema economico produttivo ritiene quest'opera necessaria, ma richiede ulteriori verifiche e approfondimenti di fattibilità tecnica ed economica con scenari credibili che valutino il tracciato, senza creare politiche illusorie. Trattandosi di un tema transnazionale è **fondamentale avviare un'interlocuzione con il MIMS e con i Governi austriaco e tedesco.**

<b>Costo</b>	n.d.	Mio €
<b>Copertura</b>	0	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	Politiche/Tecniche/Finanziarie	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note</b>	Opera sospesa	



N° 14

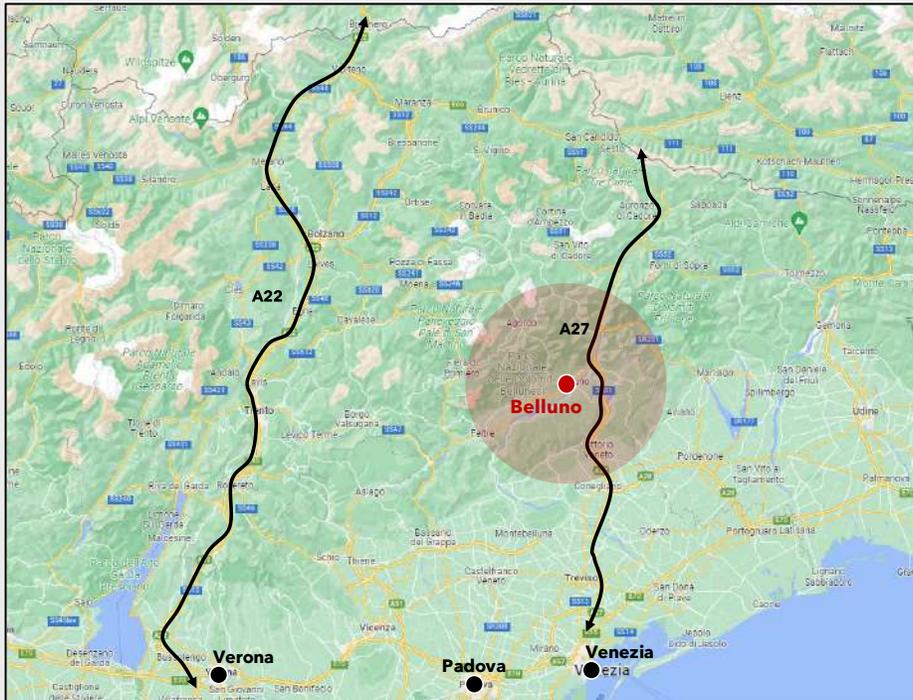


**Opera**  
**VALUTAZIONE REALIZZAZIONE**  
**POLO LOGISTICO NEL BELLUNESE**

**Rilevanza**  
**REGIONALE**

**Stato**  
**NUOVA**  
**PROPOSTA**

**Macro obiettivo 5**  
**VALORIZZARE LE SPECIFICITÀ**  
**DEL BELLUNESE**



**Descrizione**

Le imprese bellunesi faticano ad avere come riferimento gli interporti di Padova e Verona, collocati nella parte meridionale della regione. Nell'ottica di esplorare le potenzialità di sviluppo delle direttrici che, attraverso il territorio del Bellunese, consentano i collegamenti con l'Austria e il Nord Europa, diventa rilevante considerare anche il potenziale logistico di quest'area, nella logica di **non essere semplicemente un'area di transito**, ma capace di trattenere valore sul territorio anche in termini di indotto economico.

**Benefici**

Opportunità di un nuovo polo logistico per trattenere valore sul territorio lungo la direttrice verso l'Austria.

**Azioni**

Valutare l'impatto economico di un nuovo polo logistico e intermodale che si configura come l'occasione di valorizzazione del potenziale logistico dell'area in ottica di asse complementare rispetto alla direttrice del Brennero nei collegamenti verso il Nord Europa.

<b>Costo</b>	-	Mio €
<b>Copertura</b>	-	%
<b>Fine lavori</b>	-	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note</b>	-	



N° 15

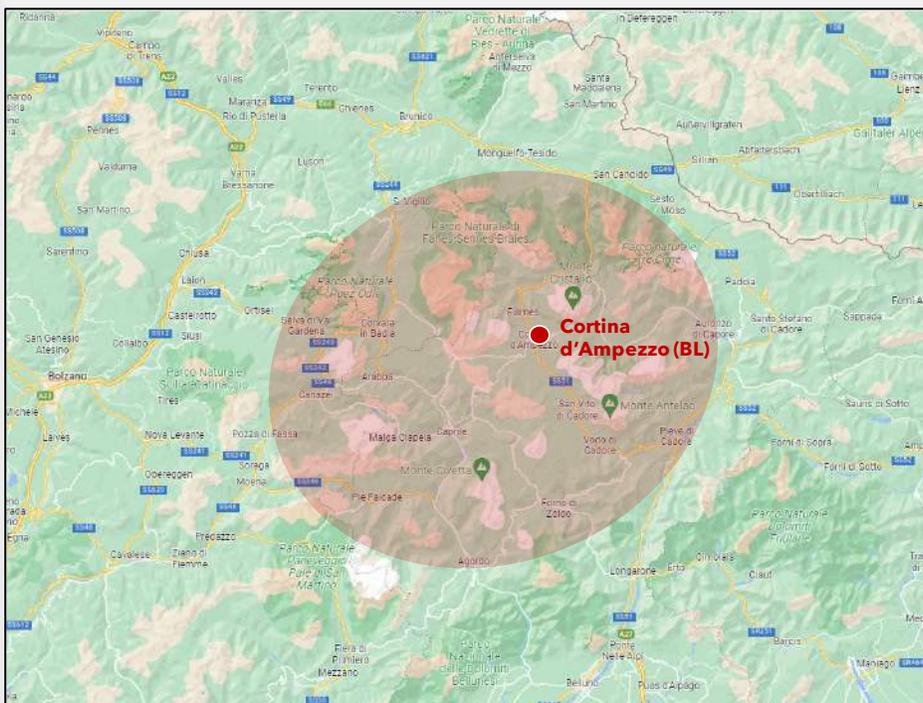


**Opera**  
**VALORIZZAZIONE DEGLI IMPIANTI A FUNE DEL BELLUNESE**

**Rilevanza REGIONALE**

**Stato N.D**

**Macro obiettivo 5**  
**VALORIZZARE LE SPECIFICITÀ DEL BELLUNESE**



**Descrizione**

Le aree montane e la catena alpina esercitano una notevole attrazione turistica, per valorizzare la quale è necessario implementare, favorire e **sviluppare un'integrazione infrastrutturale sinergica tra i sistemi di trasporto**, sia pubblico che privato, **e gli impianti di risalita**.

Il progetto **«Dolomiti-Collegamento Veneto Trentino»** si propone di sviluppare uno o più collegamenti impiantistico-funiviari intervallivi, anche sovregionali, finalizzati a migliorare l'offerta turistica e la fruibilità delle aree sciabili attrezzate del comprensorio dolomitico. L'intervento intende consentire di **percorrere tutte le Dolomiti in seggiovia e sugli sci**: quasi 1.300 km di piste e circa 500 impianti di risalita tra vette e valli dichiarate patrimonio dell'UNESCO. Il progetto del nuovo Carosello delle Dolomiti prevede di collegare 3 tra le «ski area» più spettacolari delle Alpi, con una modalità di trasporto diversa dalla gomma: il Sellaronda, che unisce le valli ladine tra Alto Adige, Veneto e Trentino; le 7 zone sciistiche di Cortina d'Ampezzo; il Giro della Grande Guerra, che sopra Alleghe (BL) gira attorno alle cime di Civetta, Pelmo e Tofana. Per spostarsi da una località all'altra, oggi è necessario utilizzare un bus o un'auto, impiegando circa un'ora di viaggio, congestionando le strade e inquinando con emissioni atmosferiche e rumore.

**Benefici**

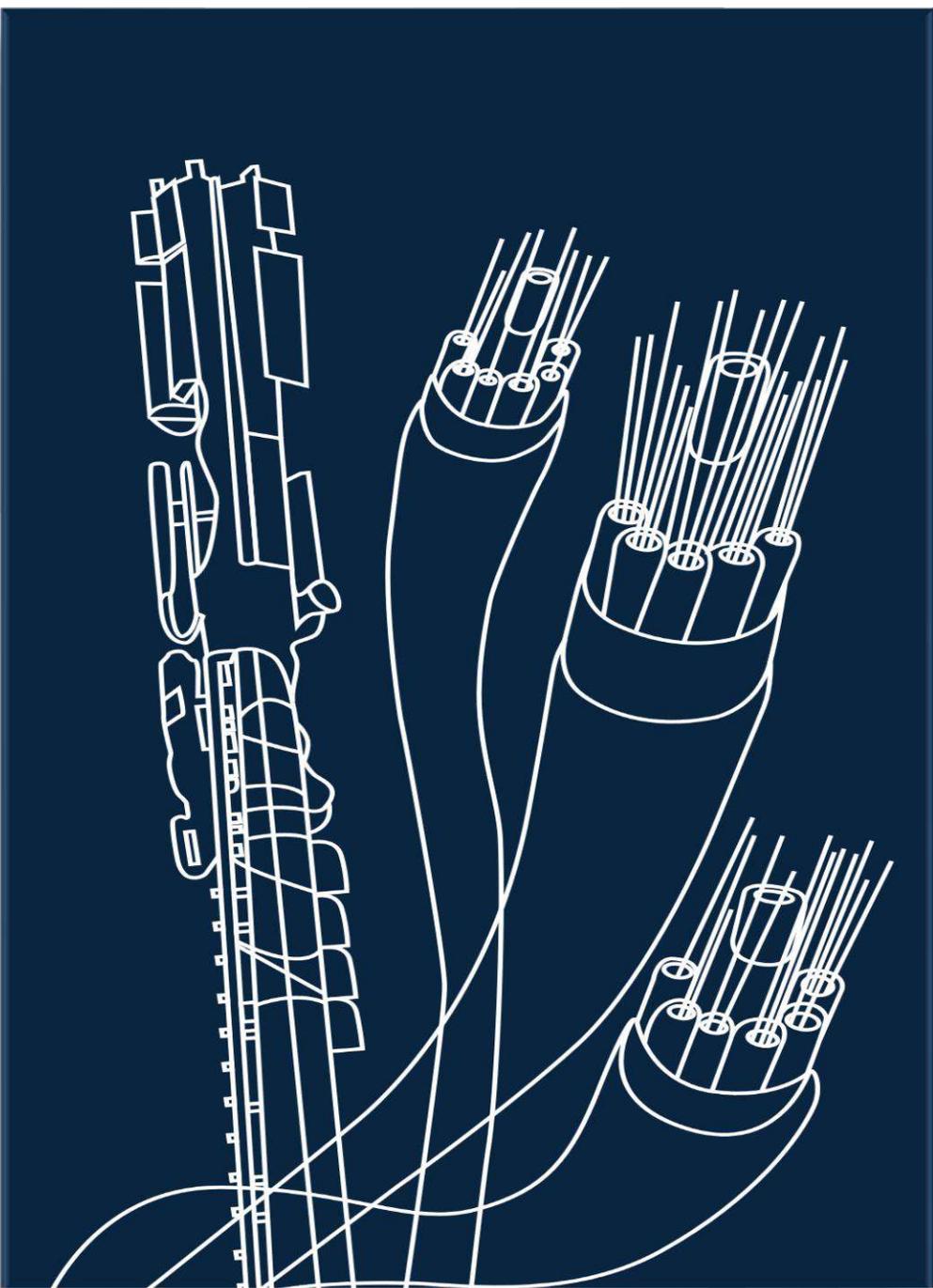
Miglioramento dell'accessibilità alle aree sciistiche ed aumento dell'offerta impiantistica attraverso l'integrazione tra i comprensori sciistici sul versante dolomitico e conseguente incremento di attrattività del sistema.

**Azioni**

Valorizzare le specificità del bellunese attraverso uno sviluppo sinergico dei sistemi di trasporto presenti. Approfondire anche l'opportunità di un trasporto rapido su monorotaia tra Bolzano e Belluno in ottica di Olimpiadi (sul modello della Città di Bologna)

<b>Costo</b>	100	Mio €
<b>Copertura</b>	0	%
<b>Fine lavori</b>	2026	
<b>Criticità</b>	Politiche	
<b>Doc. programmazione</b>	«Piano Neve» Regione Veneto	
<b>Note</b>	Inserita nel PRRR della Regione Veneto come opera «indispensabile»	





# L'infrastrutturazione BUL e 5G

Fabbisogni delle imprese di trasporto e logistica  
Strategia italiana per la Banda Ultralarga  
Mappatura piano di cablaggio delle aree bianche  
Le sfide dell'innovazione

Il sistema imprenditoriale veneto, come emerso dai tavoli di concertazione territoriali, denuncia un livello di connessione non adeguato alle aspettative odierne e non sempre omogeneo sul territorio; si richiede una maggiore capillarità delle infrastrutture digitali, anche nelle aree rurali, che favorisca la connettività per imprese e cittadini e la transizione digitale in un'ottica di sostenibilità. Per quanto concerne la copertura BUL nel territorio rurale, emerge una forte esigenza delle aziende agricole di dotarsi di mezzi/attrezzature ad alto contenuto tecnologico (limiti infrastrutturali nella trasmissione di dati, ma anche difficoltà nella formazione del personale interno all'uso delle nuove tecnologie dato che molto spesso le aziende agricole non si possono permettere figure dedicate).

Questa percezione è ulteriormente confermata nell'indagine nazionale realizzata nel 2021 da Uniontrasporti\*, dalla quale emerge un livello di **soddisfazione eterogeneo rispetto la qualità delle infrastrutture per la connettività fissa e mobile (4G/5G)** da parte delle imprese di trasporto e logistica venete.

In termini di applicazioni informatiche: il 54% delle imprese di trasporto e logistica dichiara di utilizzare applicazioni gestionali per la contabilità, la finanza e il controllo di gestione; il 22% servizi in cloud; il 13% sistemi ERP - Enterprise Resource Planning; il **35% non utilizza applicazioni informatiche**.

Per quanto riguarda le competenze in ambito digitale, il 31% delle imprese ritiene di avere gli strumenti e le competenze necessari per cogliere le opportunità del digitale: **il 34% delle imprese intervistate deve ancora dotarsi degli strumenti informatici adatti**. In particolare, software gestionali per flotte e magazzini, fibra ottica e 4G/5G sono gli strumenti digitali in cui le imprese pensano di investire nel prossimo triennio.

La semplificazione delle procedure burocratiche e amministrative, l'ammodernamento organizzativo e digitale e il completamento dell'infrastruttura di connettività della banda ultralarga sono invece gli **interventi ritenuti prioritari** dalle imprese del comparto per poter beneficiare della transizione digitale.

La semplificazione documentale e normativa, la velocizzazione dei rapporti con clienti e fornitori, l'aumento dell'efficienza del trasporto, la riduzione dei costi rappresentano **i principali benefici** che le imprese ritengono di poter trarre dalla digitalizzazione.

In particolare, secondo le imprese intervistate, la digitalizzazione applicata alle infrastrutture di trasporto potrebbe agevolare l'ottimizzazione del trasporto e dell'ultimo miglio e migliorare l'interazione tra utente e infrastruttura.

\*Sono state completate 6.413 interviste in Italia (509 in Veneto) di cui il 75% a imprese manifatturiere (settore C) e il 25% a imprese dei trasporti e della logistica (settore H). L'indagine è stata condotta con Sistema Cati nel periodo dal 13 maggio al 14 giugno 2021 ed è stata affidata alla società Format Research.

## «Verso la Gigabit Society»

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

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

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

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

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

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

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

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

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE

Intervento	Stato intervento	Chiusura intervento	Investimento previsto (Mio €)	Note	
Piano di cablaggio delle aree bianche	In corso di realizzazione	Fibra: 31.12.2023 FWA: 31.12.2022	≈ 141,036	UI «vendibili» 452.729	UI previste 792.841
Piano voucher alle imprese	In corso erogazione voucher	15.12.2022 (o esaurimento risorse)	≈ 14,068	Attivato 2.316.974 €	Prenotato 1.602.799 €
Italia 1 Giga	Lotto 12 * Operatore aggiudicatario <b>Openfiber</b>	30.06.2026	≈ 209,591 * (contributo pari al 70% investimento)	N° civici previsti 444.904 *	
Italia 5G Rilegamento in fibra di <u>siti radiomobili esistenti</u>	Lotto 2 ** Operatore aggiudicatario <b>TIM</b>	30.06.2026	≈ 101,582 ** (contributo fino al 90% investimento)	N° siti da rilegare previsti 1.520 **	
Italia 5G <u>Nuovi siti radio</u> (150Mbps/30Mbps)	Lotto 4 *** Operatore aggiudicatario <b>INWIT, TIM e Vodafone</b> in RTI	30.06.2026	≈ 55,909 *** (contributo fino al 90% investimento)	N° aree da coprire previste 255 ***	
Scuole connesse	Lotto 3 ** Operatore aggiudicatario <b>Fastweb</b>	30.06.2026	≈ 16,112 **	Sedi previste: 905 **	
Sanità connessa	Lotto 3 ** Operatore aggiudicatario <b>Fastweb</b>	30.06.2026	≈ 43,455 **	Sedi previste: 1.922 **	

UI: unità immobiliari

\* Complessivo tra Veneto, Friuli-Venezia-Giulia

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

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

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE

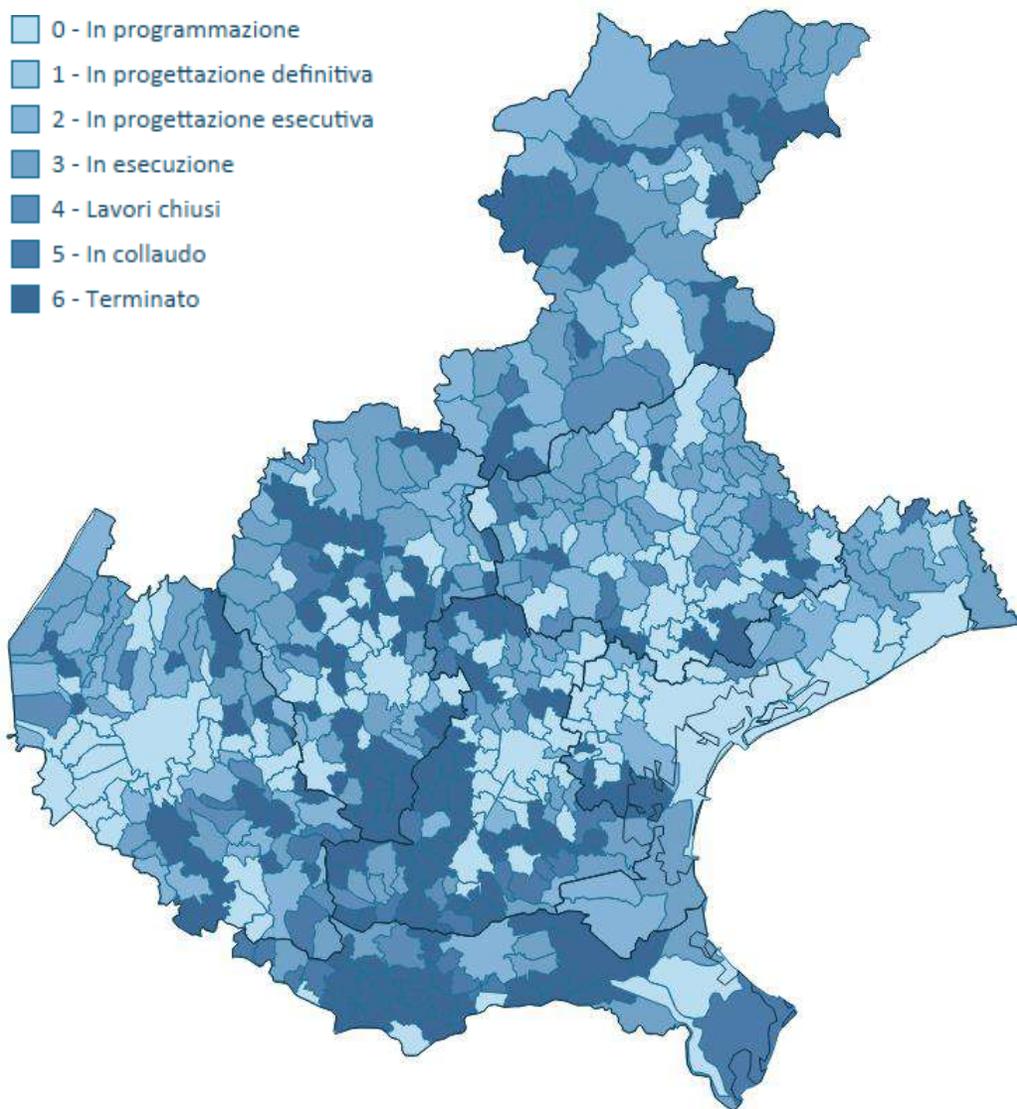
Gli interventi del Piano di cablaggio delle aree bianche sono realizzati da Open Fiber (concessionario) e riguardano solo le **aree a fallimento di mercato** ovvero le aree dove gli operatori privati hanno dichiarato di non essere interessati a sviluppare proprie infrastrutture.

In queste aree **Open Fiber** realizza una rete interamente in fibra (FTTH) o una rete in fibra fino a una stazione radio base alla quale è collegata via radio un'antenna posta sul tetto dell'unità abitativa (rete FWA), a seconda della maggiore o minore densità delle unità immobiliari.

Nel territori di un comune ci potrebbero essere aree dove intervengono gli operatori e aree dove interviene Open Fiber nell'ambito del Piano di cablaggio delle aree bianche.

Nelle due slide seguenti viene illustrato lo stato dei lavori per le due tipologie di rete, **FTTH e FWA**, a livello di comune nel territorio veneto.

- 0 - In programmazione
- 1 - In progettazione definitiva
- 2 - In progettazione esecutiva
- 3 - In esecuzione
- 4 - Lavori chiusi
- 5 - In collaudo
- 6 - Terminato



Stato lavori della rete **BUL in fibra** degli interventi previsti dal MiSE (Progetto BUL aree bianche) a livello di comune nel territorio veneto - 30/06/2022.

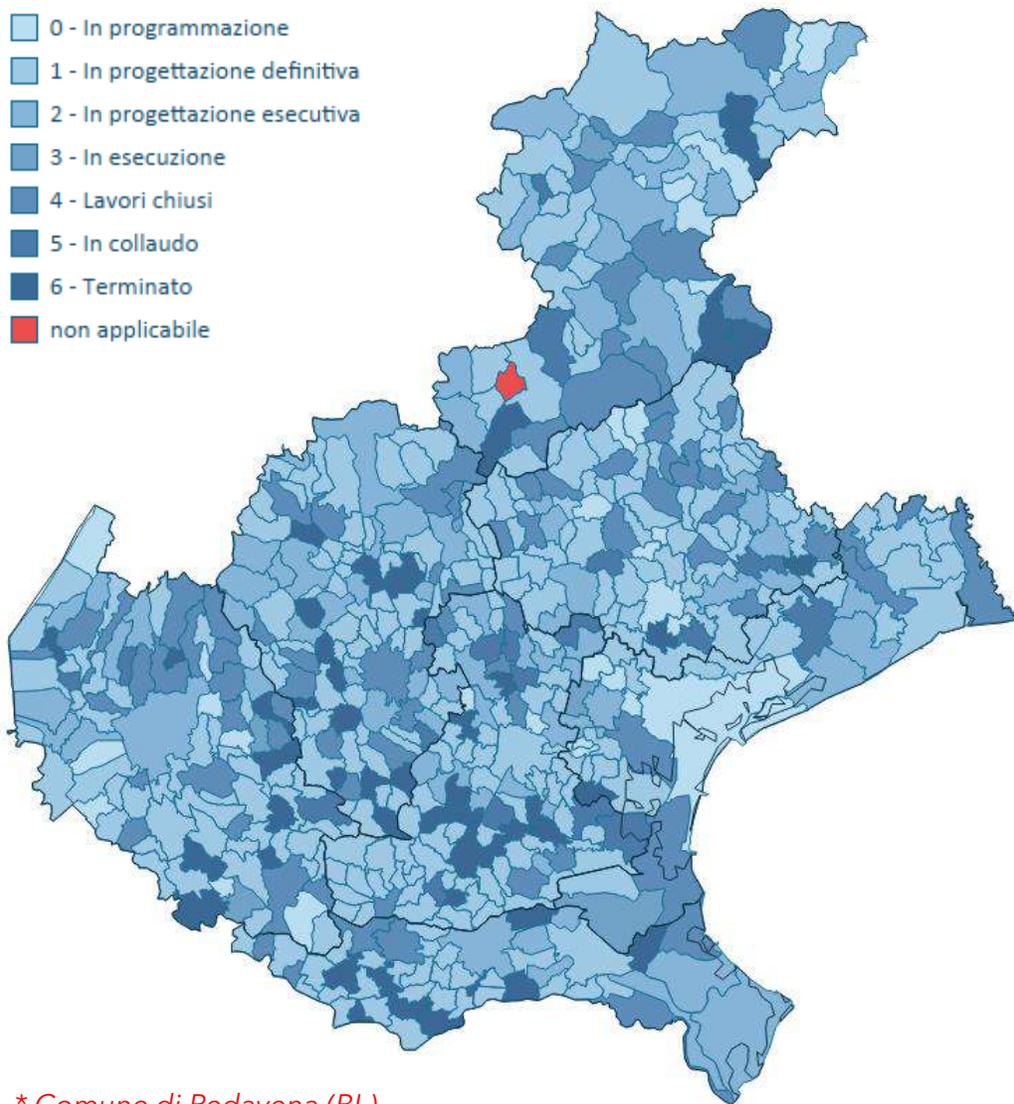
*N° comuni*

Stato	BL	PD	RO	TV	VE	VR	VI	TOT
<b>0</b>	4	22	5	25	20	27	23	<b>126</b>
<b>1</b>	-	-	-	-	-	-	1	<b>1</b>
<b>2</b>	10	9	1	24	10	20	16	<b>90</b>
<b>3</b>	22	17	6	28	6	23	25	<b>127</b>
<b>4</b>	6	4	1	6	2	4	1	<b>24</b>
<b>5</b>	1	10	9	4	2	6	4	<b>36</b>
<b>6</b>	24	42	28	8	4	18	51	<b>179</b>
<b>TOT comuni</b>	<b>67</b>	<b>104</b>	<b>50</b>	<b>95</b>	<b>44</b>	<b>98</b>	<b>121</b>	<b>579</b>

**Nota:** la tabella e la mappa fanno riferimento all'assetto dei Comuni al 31/12/2014.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE 2° trimestre 2022 - Portale del Programma Infrastrutture FdP 2019-2020

- 0 - In programmazione
- 1 - In progettazione definitiva
- 2 - In progettazione esecutiva
- 3 - In esecuzione
- 4 - Lavori chiusi
- 5 - In collaudo
- 6 - Terminato
- non applicabile



\* Comune di Pedavena (BL)

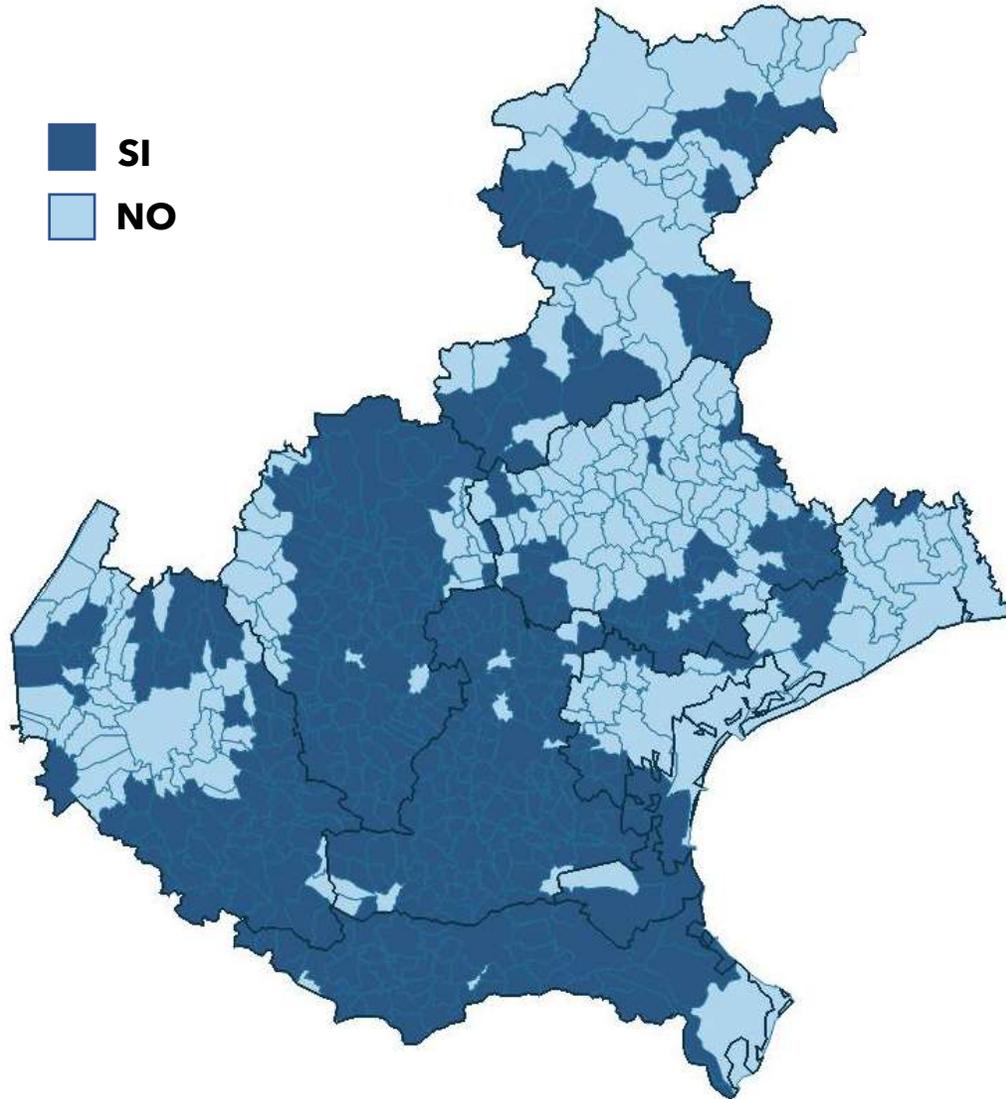
Stato lavori della rete **BUL radio (FWA)** degli interventi previsti dal MiSE (Progetto BUL aree bianche) a livello di comune nel territorio veneto - 30/06/2022.

N° comuni

Stato	BL	PD	RO	TV	VE	VR	VI	TOT
<b>0</b>	10	2	-	9	7	8	-	<b>37</b>
<b>1</b>	25	59	28	54	22	47	66	<b>301</b>
<b>2</b>	13	14	7	9	5	9	20	<b>77</b>
<b>3</b>	1	-	-	-	2	2	1	<b>6</b>
<b>4</b>	10	7	6	18	6	20	16	<b>83</b>
<b>5</b>	2	9	-	3	1	3	1	<b>19</b>
<b>6</b>	5	13	9	2	1	9	17	<b>56</b>
<b>TOT comuni</b>	<b>66</b>	<b>104</b>	<b>50</b>	<b>95</b>	<b>44</b>	<b>98</b>	<b>121</b>	<b>578</b>

**Nota:** la tabella e la mappa fanno riferimento all'assetto dei Comuni al 31/12/2014.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE 2° trimestre 2022 - Portale del Programma Infrastrutture FdP 2019-2020



**452.729 unità immobiliari «vendibili»  
 (57% delle UI previste)**

Le unità immobiliari «vendibili» (o anche «commercializzabili») sono le unità immobiliari per le quali Open Fiber ha realizzato l'infrastruttura fino in prossimità e che quindi sono messe a disposizione, ad un prezzo regolato da AGCOM, degli operatori di telecomunicazione per veicolare la propria offerta di connettività all'utente finale.

Province	Unità immobiliari «vendibili»
Belluno	38.240
Padova	115.403
Rovigo	62.723
Treviso	17.349
Venezia	17.858
Verona	61.462
Vicenza	139.694
<b>TOTALE</b>	<b>452.729</b>

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE 2° trimestre 2022 - Portale del Programma Infrastrutture FdP 2019-2020

Gli obiettivi dell'innovazione tecnologica e della digitalizzazione nei trasporti sono principalmente rivolti a: promuovere l'efficienza energetica (consentendo la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto); migliorare la sicurezza e la sostenibilità del trasporto delle persone e delle merci; migliorare il funzionamento, la gestione, l'accessibilità, l'interoperabilità, la multimodalità e l'efficienza della rete.

La digitalizzazione è entrata prepotentemente anche nell'agenda italiana sia sulla scorta della corposa normativa europea sia su specifica volontà dei legislatori nazionali che si sono succeduti negli ultimi anni.

A dicembre 2021 la **Regione Veneto** ha siglato un protocollo d'intesa con il **MIMS** - Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e la Società **CAV** - Concessioni Autostradali Venete per la sperimentazione del sistema di trasporto **Hyper Transfer**, il «supertreno» che collegherà Venezia e Padova in 5 minuti (con l'obiettivo di estendere, nel tempo, il collegamento fino a Verona), per favorire il collegamento (passeggeri e merci) di punti strategici regionali. Il Veneto potrebbe essere la prima regione in Europa a sperimentare questo sistema di trasporto ultra veloce, a guida vincolata, in ambiente ad attrito limitato e resistenza aerodinamica controllata completamente sostenibile e a basso consumo di energia.

Una sperimentazione volta a trasformare radicalmente la mobilità e le infrastrutture europee e che pone le basi per un futuro in cui la tecnologia applicata alla mobilità consentirà di pensare alla connettività e alla sostenibilità non più come a un'ipotesi avveniristica ma come una realtà concreta e quotidianamente fruibile da parte di tutti i cittadini. Tale sperimentazione permetterebbe infatti il raggiungimento di primati in termini di velocità e capacità in grado di ridurre al minimo storico i tempi di percorrenza e dunque le distanze, di alimentare in larga parte il sistema attraverso fonti alternative di energia, limitando l'impatto ambientale e la presenza di mezzi pesanti nelle autostrade, contribuendo ad una maggiore sicurezza della rete di trasporto.

L'investimento atteso per la realizzazione dello studio di fattibilità è pari a 4 milioni di euro (secondo quanto stimato da CAV Spa).



# Conclusioni

Punti di attenzione

Analisi SWOT

Il territorio regionale del Veneto si colloca in **una posizione privilegiata nella rete transeuropea di trasporto**, attraversato da **tre importanti Corridoi europei** che tracciano le direttrici Nord-Sud ed Est-Ovest: **Mediterraneo** (alta velocità ferroviaria Milano-Venezia-Lubiana e navigazione interna), **Scandinavo-Mediterraneo** (asse del Brennero) e **Baltico-Adriatico** (linea Udine-Cervignano-Trieste e sistema portuale dell'Alto Adriatico). I tre Corridoi appartengono alla rete centrale europea (Core Network) e in Veneto si intersecano nei nodi core di Verona, Padova e Venezia.

Punto di forza della regione è il **sistema logistico**, soprattutto grazie alla presenza degli interporti di Verona e Padova, e un sistema produttivo diversificato, nonostante la predominanza del settore industriale.

La regione Veneto dispone anche di **una diffusa rete infrastrutturale a supporto del rilevante numero di nodi multimodali (passeggeri e merci), ma con un livello di prestazione eterogeneo sul territorio**. Lo stato di inadeguatezza della rete ferroviaria, non ancora completamente in linea rispetto agli standard europei (in termini di sagoma, modulo e peso assiale), ha favorito **un preponderante utilizzo della modalità stradale con evidenti conseguenze sull'inquinamento e sulla sicurezza**. Allo stesso tempo **le imprese chiedono misure urgenti** sull'asse normativo per permettere al settore dell'autotrasporto di fronteggiare l'aumento dei costi del carburante e di tutte le materie prime, i rincari dei pedaggi autostradali, la carenza di stazioni di rifornimento GNL, oltre alla necessità di reperimento di figure professionali e di competenze qualificate nei settori dell'autotrasporto e della logistica.

Il Veneto è la **prima regione italiana per presenze turistiche**, un fenomeno che tuttavia evidenzia diffusi deficit di accessibilità via terra, particolarmente sulle infrastrutture viarie di accesso ai centri attrattori (area litoranea a ridosso delle spiagge, città d'arte, Lago di Garda e Valpolicella, ambito termale euganeo, area montana e pedemontana) e nelle connessioni con i maggiori hub di trasporto (aeroporti e stazioni ferroviarie). Si ravvisano potenzialità ancora inesprese in termini di valorizzazione dell'attrattività turistica del Lago di Garda (per esempio, in termini di collegamenti con altre aree turistiche sul territorio regionale come la Valpolicella, la Lessinia, il Centro storico di Verona, ... attualmente solo strade statali spesso congestionate), ma anche di possibilità di migliorare la mobilità urbana (soprattutto data la rilevante presenza di città con un grande patrimonio storico) anche in termini di pianificazione, nell'ambito dell'innovazione tecnologica e della digitalizzazione (favorendo anche l'introduzione di nuovi mezzi di trasporto e/o con carburanti alternativi).

Parlando di infrastrutture e di orizzonti temporali non si può derogare da un'importante riflessione sul futuro scenario demografico. Secondo le previsioni dell'Istat, la popolazione italiana residente è in rapida discesa: da 59,6 milioni di inizio 2020 a 58 milioni nel 2030, a 54,1 nel 2050 fino a 47,6 nel 2070 (12 milioni in meno nel giro di mezzo secolo).

Nei centri storici del territorio veneziano (Venezia, Chioggia, Portogruaro), ma anche nel rodigino (dove oltre l'80% dei comuni è sotto i 3 mila abitanti), si sta assistendo a un **progressivo calo demografico** anche a causa delle difficoltà logistiche e di trasporto dei cittadini che risiedono nel centro storico. Trattenere i cittadini residenti significa anche preservare un patrimonio culturale di usi e costumi per poter «vendere» un prodotto turistico che non sia solo un «museo».

Il fenomeno di denatalità incide anche sul mondo del lavoro, causando criticità in termini di **reperimento di competenze specializzate in determinati settori economici**. Il tema del capitale umano necessita di maggiore attenzione da parte della politica, è necessario pensare a delle esigenze di un sistema economico e sociale regionale che sarà molto diverso tra 15, 20, 30 anni anche dal punto di vista qualitativo e sociale.

Dopo due anni di emergenza sanitaria legata alla pandemia da Covid-19, le cui conseguenze rimangono ancora un'incognita sullo sfondo e con cui si dovrà ancora convivere anche nei prossimi mesi, si è aggiunta la grave emergenza del 2022, prima di tutto umanitaria, ma anche economica, legata al conflitto in corso in Ucraina. A partire da questo fragile contesto, risulta generalizzata per tutti i territori veneti l'esigenza di intervenire urgentemente a sostegno 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.

D'altra parte, questo è anche un contesto di grandi opportunità che difficilmente si ripresenteranno e, proprio per questo, Unioncamere Veneto intende ancor di più **partecipare attivamente alla ripresa dell'economia veneta**, fornendo analisi, ipotesi di intervento e contributi operativi allo sviluppo di un **sistema infrastrutturale - materiale e immateriale - moderno, sostenibile e interconnesso**. L'emergenza sanitaria ha evidenziato ulteriormente il ruolo chiave delle infrastrutture digitali, che restano al centro del dibattito nella fase di ripresa economica come condizione essenziale per operare in un'economia moderna basata sulla connettività veloce ed efficiente.

Attraverso un approccio bottom-up che ha messo al centro l'ascolto del mondo imprenditoriale veneto a livello territoriale, il sistema camerale è giunto a una selezione di **15 priorità per il territorio veneto** raggruppate in **5 macro obiettivi** (ambiti di intervento) che hanno come **comune denominatore la coesione territoriale**:

**MO1.** Efficientare il **nodo di Verona** (porta di accesso ai mercati del Nord);

**MO2.** Potenziare i **collegamenti intervallivi** (agganciare le aree produttive interne del bellunese, trevigiano, padovano e vicentino alla rete nazionale);

**MO3.**Cogliere le **opportunità della ZLS Porto di Venezia-Rodigino** (a vantaggio di un'area ampia che sia adeguatamente connessa);

**MO4.** Colmare il **gap del basso Veneto** (ricucire il territorio del rodigino e del padovano con il resto della regione);

**MO5.** Valorizzare le **specificità del Bellunese** (rivitalizzare il territorio anche attraverso il suo potenziale logistico).

Il focus è in particolare sulle **infrastrutture** che sottendono le grandi direttrici europee Nord-Sud ed Est-Ovest e che, se adeguatamente valorizzate, sono **determinanti per avvicinare le imprese alle grandi dorsali di traffico**.

L'attività di ascolto e concertazione a livello locale è stata realizzata con il supporto delle 5 Camere di commercio venete, il coinvolgimento delle associazioni datoriali locali e la partecipazione di attori chiave sul territorio (tra cui amministrazioni provinciali e comunali, centri di ricerca e università).

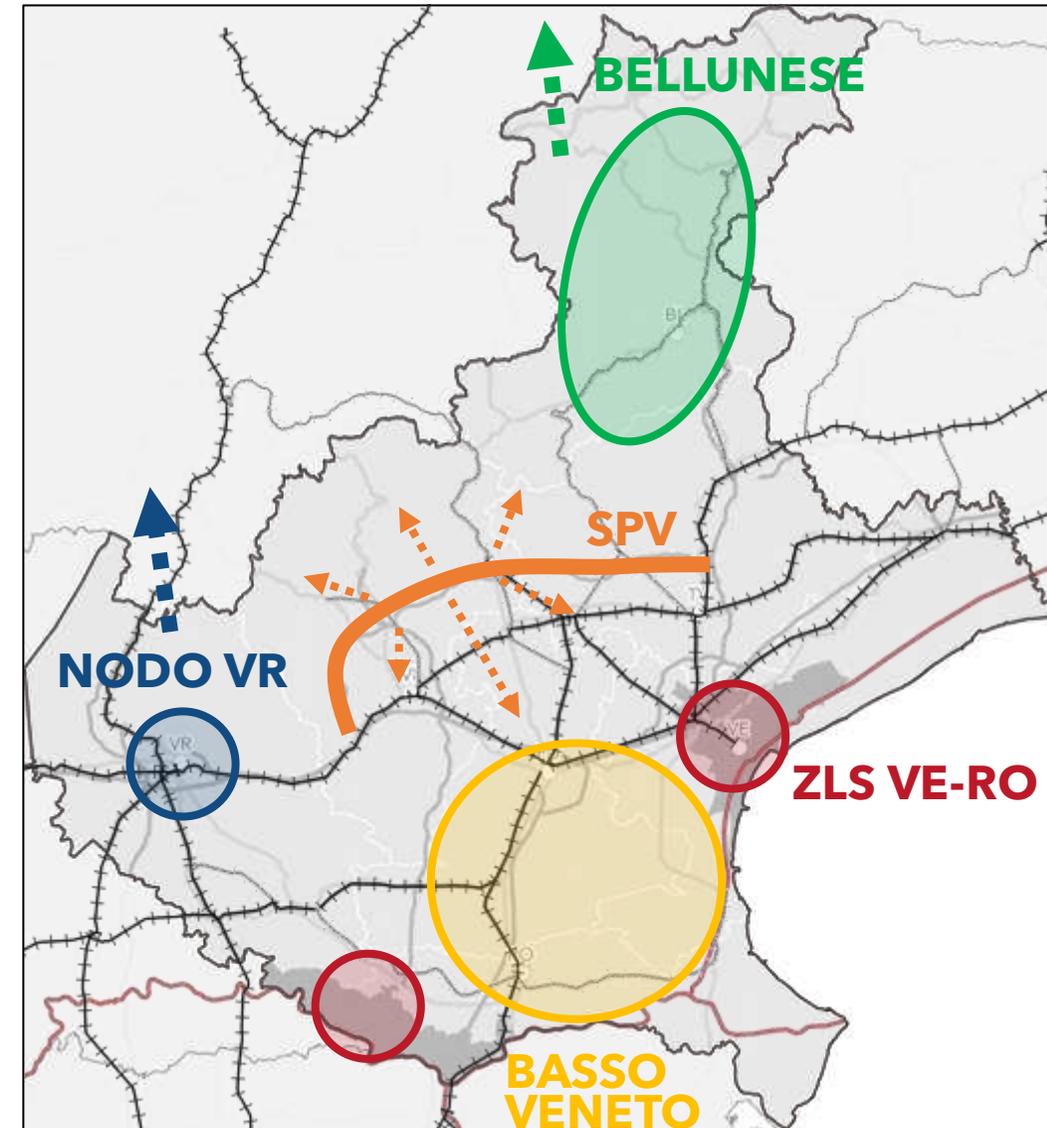
Inoltre, la stretta sinergia con l'operato della Regione Veneto evidenzia ulteriormente lo scopo in cui si inserisce l'iniziativa del sistema camerale, ossia suggerire riflessioni che, nelle strategie infrastrutturali di medio-lungo periodo, tengano conto dei fabbisogni del sistema imprenditoriale.

Il processo di trasformazione infrastrutturale e logistica, che punta sulla coesione dei territori come fattore determinante per una crescita sostenibile, può essere avviato solo attraverso **una visione organica d'insieme che sia coordinata anche con le regioni limitrofe**, Lombardia, Province autonome di Trento e Bolzano, Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna.

A completamento dell'analisi, di seguito vengono evidenziati 4 ulteriori punti di attenzione, come temi complementari rispetto ai 5 macro obiettivi regionali sopra menzionati.

## 5 MACRO OBIETTIVI REGIONALI - 15 PRIORITÀ DI INTERVENTO

<b>MO1.</b> Efficientare il nodo di Verona		Accessibilità al Brennero (A22 e ferrovia Fortezza-Verona)
		Accessibilità all'Aeroporto di Verona-Villafranca
		Accessibilità al nodo urbano di Verona
<b>MO2.</b> Potenziare i collegamenti intervallivi		Connessioni con la SPV (area industriale di Feltre, SR308, SS47)
		Prolungamento A31 Valdadastico verso Nord
		Potenziamento linea Vicenza-Schio
<b>MO3.</b> Cogliere le opportunità della ZLS		Potenziamento del sistema idroviario
		Integrazione modale dell'aeroporto di Venezia
		Efficientamento dei porti di Venezia e Chioggia
<b>MO4.</b> Colmare il gap del basso Veneto		Completamento SR10 e Monselice-mare (SR104)
		Adeguamento SS309 Ravenna-Venezia
		Realizzazione Nogara-Mare (A22-A31-A13-SS309)
<b>MO5.</b> Valorizzare le specificità del bellunese		Valutazione prolungamento autostrada A27 verso nord
		Valutazione realizzazione di un Polo logistico nel bellunese
		Valorizzazione degli impianti a fune del bellunese



## Punti di attenzione

### ! COMPLETAMENTO DELLA RETE TEN-T E RUOLO DEI NODI CORE

Efficientare il collegamento tra i poli produttivi del Veneto, le relative piattaforme logistiche e le strutture portuali. Inserire pienamente il Veneto nella rete dei servizi ferroviari ad alta velocità (AV), la cosiddetta «**Metropolitana d'Italia**», è anche una delle strategie contenute nel Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto. Le linee AV che ad oggi interessano il Veneto sono: Venezia-Padova e Verona-Bologna, con la previsione di estensione nelle direttrici Padova-Bologna, Venezia-Trieste oltre che il completamento dell'intero tratto Milano-Venezia. Si mette in particolare evidenza:

- **Tratta Brescia-Verona-Padova** (Corridoio Mediterraneo), opera commissariata, il cui iter realizzativo è particolarmente tormentato e con tempi di realizzazione dilatati. Attualmente è in corso la tratta Verona-bivio Vicenza, mentre la tratta più critica dal punto di vista progettuale è la Padova-Vicenza.
- **Nodo di Venezia** (porto e aeroporto), necessario e urgente prendere in seria considerazione il ruolo del nodo di Venezia in prospettiva, protagonista del Corridoio Mediterraneo e delle relazioni commerciali con i territori ad Ovest e ad Est, affinché sia in condizione di poter avere un trasporto passeggeri e merci efficace in termini di sinergia tra le modalità di trasporto e non venga declassato a nodo «comprehensive».
- **Linea AV Bologna-Padova** (Corridoio Baltico-Adriatico), oggi principale relazione ferroviaria tra il Veneto e l'Italia centro-meridionale, connettendosi, nel nodo di Bologna, al corridoio «Scandinavo-Mediterraneo»; l'aumento della domanda provoca difficoltà nella programmazione del servizio; attualmente è previsto l'adeguamento dell'Alta Velocità di Rete (AVR) per consentire velocità commerciali intorno ai 150 km/h, ma è ancora ampio il dibattito relativo alla necessità di incrementare le prestazioni della linea, anche per le merci.

## Punti di attenzione

### ! ACCESSIBILITÀ AI CENTRI URBANI

Studiare forme di trasporto capaci di migliorare l'accessibilità ai grandi centri urbani provinciali al fine di ri-gerarchizzare il sistema della viabilità e delle linee urbane pubbliche e garantire la sostenibilità ambientale.

**Le città sono il cardine del sistema logistico del Veneto**, indispensabili per recuperare la governance sui flussi e la governance sugli sviluppi della logistica che finora molto spesso vengono decisi fuori dal Veneto e dall'Italia, si è quindi di fronte ad un'occasione determinante per riacquistare questa capacità di governance.

Per poter intercettare valore aggiunto sul territorio è necessario che le città siano attrattive e accessibili e che la mobilità e tutta la logistica siano in grado di **creare plusvalore anche a livello di ultimo miglio** e quindi anche di economia urbana di prossimità, sia essa commerciale, artigiana o turistica (arrivare in un'ora e mezza da Londra a Venezia e poi impiegare due ore per raggiungere Jesolo vuol dire essere fuori dalla competitività tra territori).

È necessaria una visione duplice ma complementare della logistica regionale, della produzione e dei servizi, ma soprattutto della logistica integrata tra territorio e città.

## Punti di attenzione

### ! GOVERNANCE REGIONALE DELLA LOGISTICA

Benché il punto di forza infrastrutturale della regione sia il suo sistema logistico, si rileva la necessità di una chiara visione organica regionale sulla dislocazione delle piattaforme logistiche esistenti e potenziali nuove realizzazioni e il ruolo ricoperto da ciascuna di esse. In ottica di valorizzazione del territorio veneto come area logistica compatta, integrata, polifunzionale, di riferimento nazionale ed europeo, anche grazie alla creazione della ZLS Porto di Venezia-Rodigino, è importante considerare e valutare le opportunità per tutti i territori (quindi anche il Bellunese e il Rodigino).

È fondamentale fare sistema tra strutture esistenti (porti, interporti, aeroporti) anche attraverso il potenziamento delle connessioni di ultimo miglio e soprattutto **favorire il dialogo tra i diversi nodi**.

Valutare la ZLS Porto di Venezia-Rodigino come opportunità per l'intero territorio regionale: ZLS non significa automaticamente opportunità di insediamento di nuove imprese, se è assente un'adeguata accessibilità infrastrutturale.

Si rileva l'opportunità di valutare l'**accessibilità ai mercati del nord** anche attraverso il bellunese e l'opportunità di realizzare un nuovo interporto logistico per trattenere valore sul territorio (tema transnazionale che necessita di una politica nazionale che dialoghi con Austria e Germania), che sia evidentemente ben integrato nel contesto logistico regionale e con opportuna accessibilità trasportistica.

Investire sulla valorizzazione del **trasporto fluviale interno** (la pianura veronese ha necessità di connettersi con l'area di Rovigo e adriatica in generale).

## Punti di attenzione

### ! COORDINAMENTO E TEMPISTICHE DELLA GRANDE CANTIERIZZAZIONE

Coordinamento della grande cantierizzazione prevista sulle infrastrutture viarie per **garantire percorsi alternativi e riuscire a sostenere i disagi sulla mobilità**, per es. la manutenzione dei ponti sulla rete viaria, il miglioramento sismico e idrogeologico, la grande infrastrutturazione dell'alta capacità nell'attraversamento di Vicenza. È necessario rendere fruibili le grandi arterie ferroviarie e stradali coordinando la loro realizzazione con la viabilità ordinaria e cittadina per evitare disagi e colli di bottiglia. A questo tema si legano anche **criticità in termini di sicurezza e accessibilità**: alcune località (per es. Cavallino, Caorle, Bibione) sono accessibili attraverso un unico ponte e questo rappresenta un elemento di estrema fragilità del sistema trasportistico.

Occorre porre attenzione ai **tempi di realizzazione** delle infrastrutture poiché ad oggi la media dei tempi per realizzare un'opera porta ben al di fuori dei termini fissati dal PNRR: vi è una questione di iter autorizzazioni ed espropri legata anche alla difficoltà dei piccoli Comuni ad avere professionalità adeguate e alla difficile disponibilità di imprese pronte a realizzare i lavori. Capacità decisionale della pubblica amministrazione (molti interventi sul territorio veronese sono commissariati), semplificazione della burocrazia e velocizzazione delle procedure autorizzative sono gli elementi chiave al fine di individuare gli interventi prioritari e attuare un'adeguata programmazione che garantisca il rispetto del cronoprogramma (per es. costi raddoppiati del IV° modulo del Quadrante Europa, progetto di cui si parla da 15 anni)

Si ravvisa la necessità di una visione nazionale e regionale che valorizzi le opere strategiche del territorio.

Si riporta infine un'analisi SWOT, con l'obiettivo di analizzare i margini di miglioramento del territorio veneto in termini di accessibilità, sostenibilità e attrattività, tenendo conto: delle preziose risorse interne di cui già dispone e che rappresentano dei **punti di forza** su cui investire, a beneficio dell'intera regione; degli elementi strutturali di fragilità, anche a livello di governance, che rappresentano i principali **punti di debolezza** e quindi ostacoli nel percorso di evoluzione del territorio; delle potenziali **minacce** come condizioni che potrebbero verificarsi se non si applicano cambiamenti sostanziali; delle **opportunità** che il territorio potrebbe cogliere sfruttando le risorse di cui già dispone, anche approfittando di un periodo favorevole per i cambiamenti (i «punti di rottura» generati dall'emergenza sanitaria, rispetto alle tendenze consolidate negli anni, anche in termini di mobilità e trasporti, e i fondi stanziati dall'Europa e dal Governo italiano per la ripresa economica), valorizzando soluzioni pragmatiche e finanziariamente sostenibili.

 <b>PUNTI DI FORZA</b>	 <b>PUNTI DI DEBOLEZZA</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Posizione privilegiata rispetto alle reti transeuropee di trasporto nelle direzioni Nord-Sud ed Est-Ovest (3 Corridoi Core, Mediterraneo, Scandinavo - Mediterraneo, Baltico-Adriatico)</li> <li>▪ Sistema logistico: presenza di un rilevante numero di nodi multimodali (passeggeri e merci) di valenza nazionale e internazionale (interporti di Verona e Padova, porto e aeroporto di Venezia)</li> <li>▪ Sistema produttivo diversificato con una forte vocazione all'export</li> <li>▪ 1a regione italiana per presenze turistiche, nonostante i diffusi deficit di accessibilità via terra ai principali centri attrattori</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Forte deficit infrastrutturale nei territori provinciali di Belluno e Rovigo</li> <li>▪ Rilevante presenza di zone rurali/scarsamente popolate accompagnata da un progressivo calo demografico nei centri urbani, a causa delle difficoltà logistiche e di trasporto</li> <li>▪ Eterogeneità delle prestazioni infrastrutturali dei nodi (porti, aeroporti, interporti), senza una visione d'insieme coordinata che ne valorizzi le sinergie</li> <li>▪ Preponderante utilizzo della modalità stradale per mancanza di alternative, con pesanti conseguenze sulla sicurezza e sull'ambiente</li> </ul>
 <b>OPPORTUNITÀ</b>	 <b>MINACCE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Implementare una governance integrata delle strutture logistiche presenti sul territorio veneto, al fine di rafforzare le connessioni multimodali con i mercati del Nord (anche attraverso il bellunese) e sfruttare le opportunità della ZLS Porto di Venezia-Rodigino a beneficio dell'intero territorio regionale</li> <li>▪ Colmare il divario infrastrutturale del basso veneto e delle aree interne rispetto alle grandi direttrici</li> <li>▪ Inserire pienamente il Veneto nella rete dei servizi ferroviari ad alta velocità, valorizzando il ruolo dei nodi core</li> <li>▪ Efficientare il coordinamento e le tempistiche della grande cantierizzazione</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Isolamento di parte del territorio regionale dalle grandi direttrici di traffico nazionali ed europee e perdita di competitività logistica (in particolare dei territori di Belluno e Rovigo)</li> <li>▪ Perdita di competitività del settore turistico a causa delle difficoltà di accesso ad alcune aree, anche in riferimento alle nuove tendenze che mettono al centro il valore dell'esperienza di viaggio sostenibile</li> <li>▪ Incremento dei costi sociali e ambientali legati all'inefficienza dei servizi di trasporto con ricadute economiche importanti</li> <li>▪ Difficoltà di reperimento di competenze specializzate in determinati settori economici</li> </ul>

Report realizzato da Unioncamere  
Veneto con il supporto tecnico  
scientifico di

---



UNIONTRASPORTI



Ottobre 2022