

Focus VENETO



Analisi e mappatura del tessuto economico e delle infrastrutture strategiche per la ripresa economica

**Programma Infrastrutture
Fondo di perequazione 2019-2020**



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

PREMESSA

L'obiettivo del presente slide report è fornire alcuni primi elementi utili ad identificare, in chiave strategica, le **priorità di sviluppo infrastrutturale del Veneto** che hanno il fine di migliorare i livelli di mobilità e di trasporto delle imprese. Difatti, la dotazione di infrastrutture di trasporto rappresenta per il sistema produttivo un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, in quanto è in grado di agevolare l'attività delle aziende già presenti in un'area e, allo stesso tempo, incide sulle scelte di insediamento di nuove attività produttive nonché sulle necessità logistiche delle imprese.

La prima parte del report è dedicata all'**inquadramento del tessuto economico e delle principali filiere produttive**. In particolare, dopo una sintetica descrizione delle dimensioni socio-demografiche ed economiche della Regione, si entra nel dettaglio dell'analisi con l'individuazione dei settori produttivi e dei distretti economici presenti sul territorio.

La seconda parte descrive lo **«stato dell'arte» delle infrastrutture di trasporto e mobilità** del Veneto anche, mediante un **indice sintetico di valutazione** per ciascuna tipologia di infrastruttura di trasporto (strade, ferrovie, porti, aeroporti, nodi logistici), che quota la performance infrastrutturale delle singole province, per poi proseguire con l'analisi del **contesto europeo e dei piani di sviluppo sovranazionali dei Corridoi TEN-T**.

La disamina degli interventi infrastrutturali presenti a livello regionale, oggetto della terza parte, comprende l'**analisi dei documenti programmatici** quali gli allegati al *Documento di Economia e Finanza 2015, 2017 e 2019*, l'Allegato infrastrutture al Programma Nazionale di Riforma (*Italia Veloce 2020*), lo schema di *DPCM di individuazione degli interventi infrastrutturali da sottoporre a commissariamento*, gli ultimi *Contratti di programma tra ANAS e RFI* ed il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (attuale MIMS), il *Piano Commerciale* edizioni febbraio 2021 e quella edizione speciale PNRR di agosto 2021 di RFI, nonché, per ultimi, il *PNRR* e le schede di lettura aggiornate a luglio 2021 che individuano le infrastrutture prioritarie per il territorio e le risorse a disposizione.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

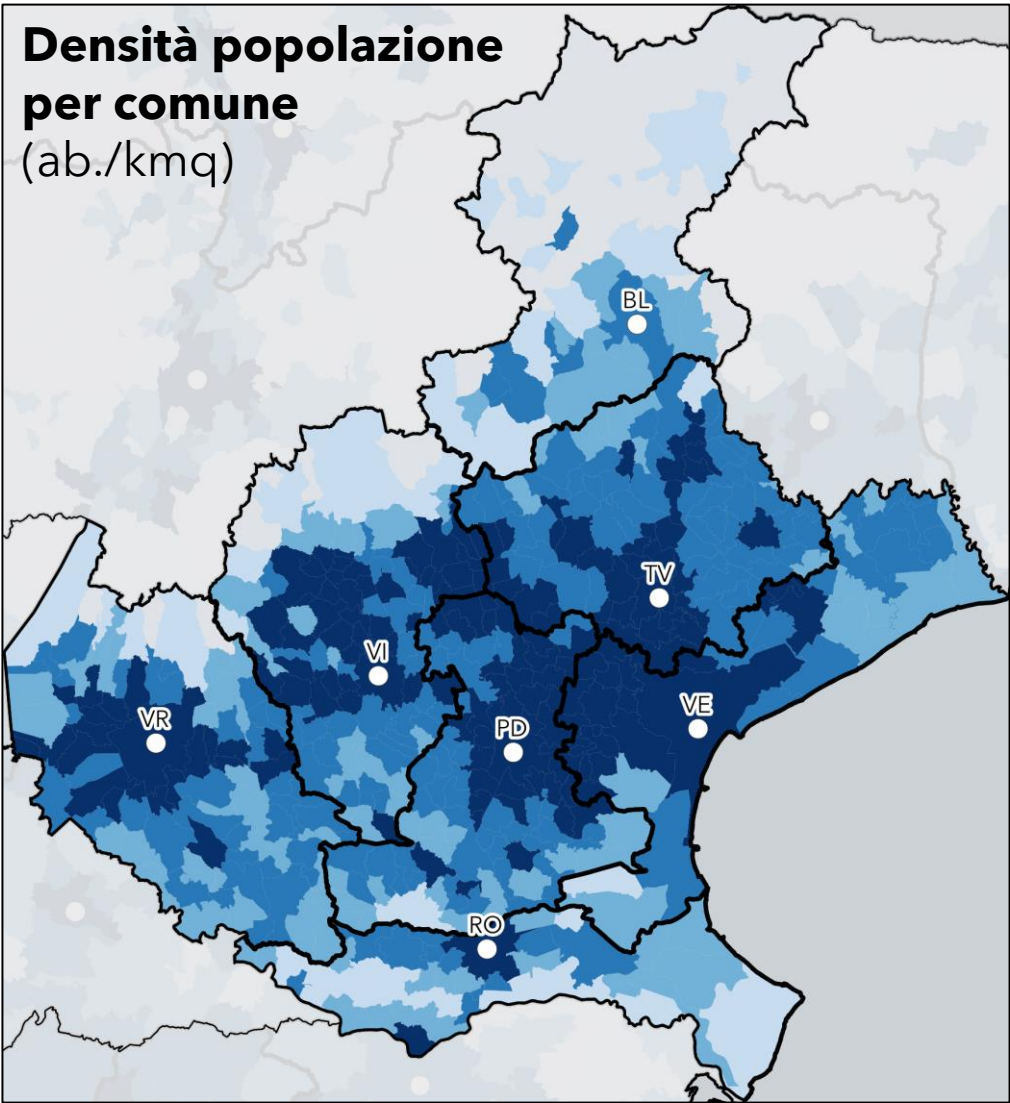
Mappatura del tessuto economico e delle principali filieri produttive



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI



Il Veneto si estende per 18.345 kmq e conta 4,8 milioni di abitanti (42% del Nord Est). Il territorio è suddiviso in 563 comuni distribuiti in 7 enti di area vasta di cui 6 province e 1 città metropolitana (Venezia).

Provincia	Popolazione 2020	% pop. Veneto	Numero comuni	Densità pop. ab./kmq
BELLUNO	199.599	4,1%	61	55,3
PADOVA	929.520	19,2%	102	433,5
ROVIGO	229.652	4,7%	50	126,2
TREVISO	878.070	18,1%	94	354,1
VENEZIA	842.942	17,4%	44	340,9
VERONA	922.291	19,0%	98	297,9
VICENZA	850.379	17,5%	114	312,4
VENETO	4.852.453	100%	563	264,5
NORD EST	11.575.215	-	1.388	185,7

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat al 01/01/2021 (stima popolazione al 17/05/21)

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

CONTI ECONOMICI

Il territorio beneficia di condizioni geografiche, climatiche, sociali e culturali che ne fanno una delle regioni più rilevanti dal punto di vista economico nel quadro produttivo nazionale.

Nonostante la spinta all'industrializzazione avviata dal secondo dopoguerra, l'**agricoltura** resta un settore rilevante. Le attività agricole sono condotte prevalentemente nella pianura padana e nelle aree collinari; mais, frumento, vite sono prodotti portanti di filiere di qualità.

Variabile	Anno	Valore	Var. anno precedente
PIL (M€)	2019	165.254	1,15%
Quota su PIL Italia	2019	9,2%	-
PIL pro capite (€)	2019	33.651	1,1%
Imprese attive	2020	427.517	-0,42%
Imprese artigiane	2020	123.953	-0,91%
Iscritte	2020	21.827	4,51%
Cessate	2020	23.649	4,89%
Export (M€)	2020	59.812	-8,18%
% export su PIL	-	36%	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, Movimprese, 2020

La produzione di vini di eccellenza è valsa alla regione il riconoscimento delle **colline di produzione del Prosecco** come **patrimonio dell'Unesco nel 2019**.

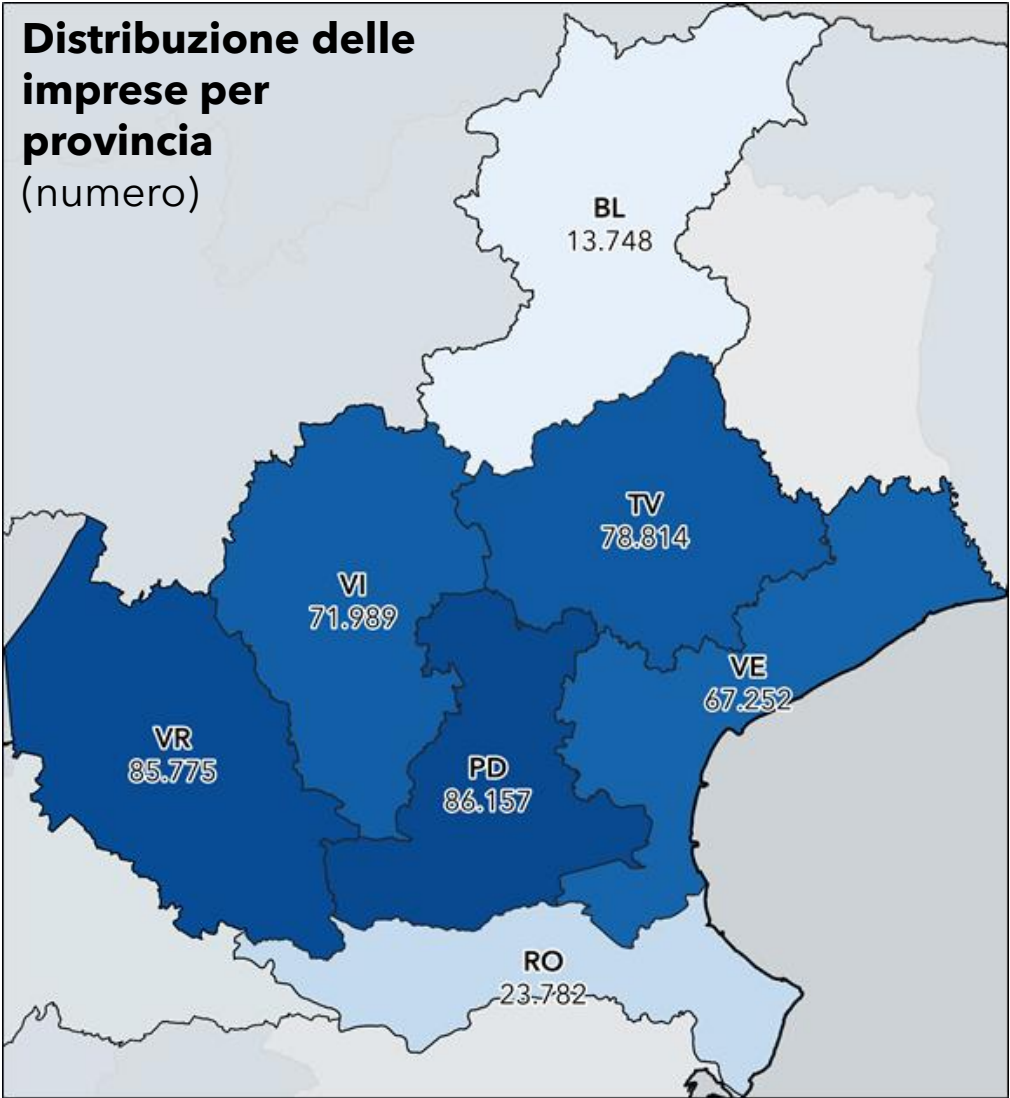
Anche l'**industria tessile** è fortemente radicata, con marchi di primaria importanza a livello mondiale. L'industria pesante si concentra soprattutto nell'area di Marghera.

Il **turismo** è il settore più dinamico dell'economia veneta. Venezia, Verona, Padova sono tra le città più visitate al mondo, ma anche la costa e l'entroterra attirano molti turisti tutto l'anno. **Nel 2019 le presenze hanno superato i 70 milioni**.

La prossimità ai principali assi del trasporto internazionale, ha favorito la nascita e lo sviluppo di numerose **attività dedicate alla movimentazione delle merci e delle persone e di servizi per la logistica**.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



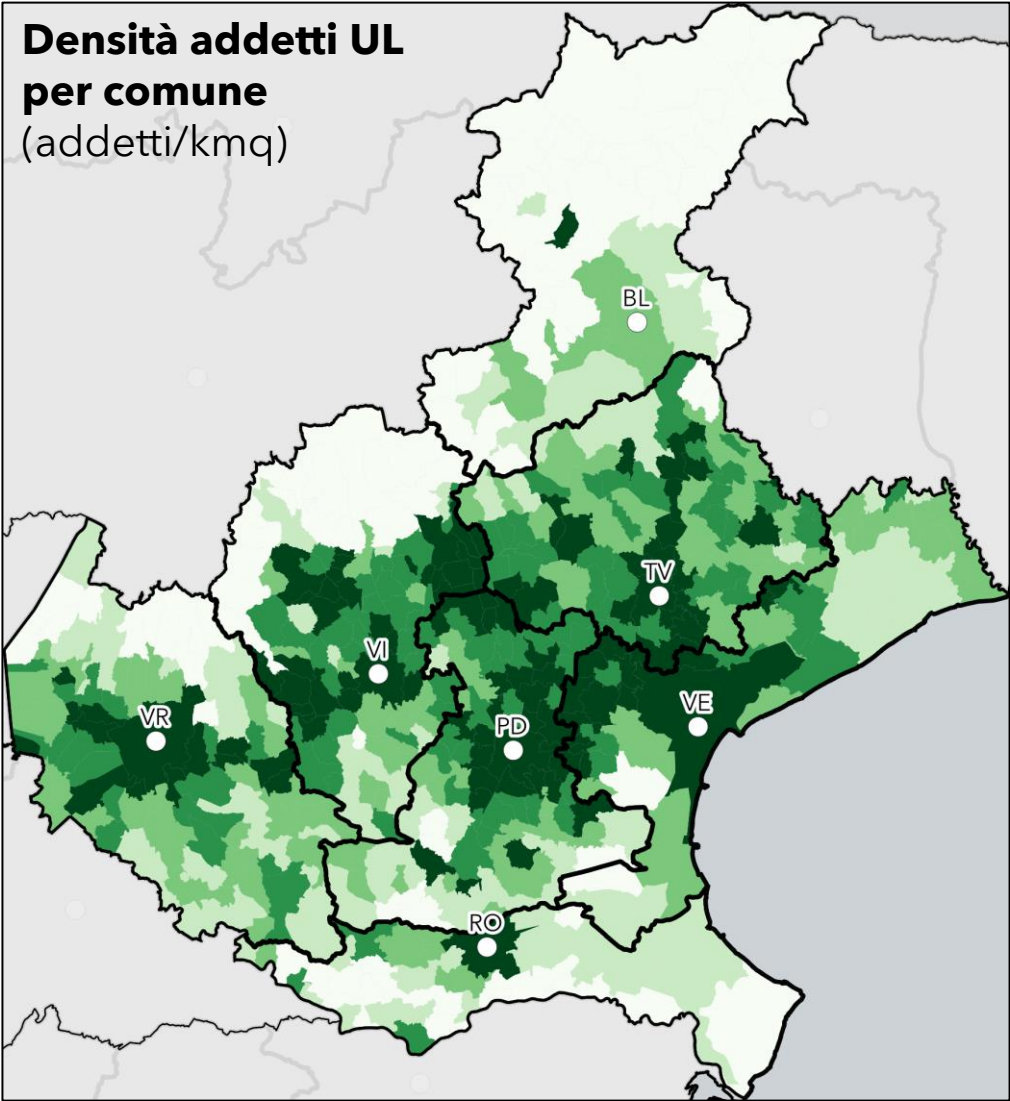


In Veneto è localizzato il 32% delle imprese attive del Nord Est. L'incidenza delle imprese artigiane sul totale regionale, circa il 29%, supera di 4 punti l'incidenza nazionale, posizionando la regione all'8° posto della relativa graduatoria.

Provincia	Imprese attive	Imprese artigiane	Imprese/ 100 ab.	Imprese/ kmq
BELLUNO	13.748	4.702	6,9	3,7
PADOVA	86.157	24.727	9,3	40,2
ROVIGO	23.782	6.057	10,4	13,3
TREVISO	78.814	22.423	9,0	31,8
VENEZIA	67.252	18.451	8,0	27,3
VERONA	85.775	24.532	9,3	27,5
VICENZA	71.989	23.061	8,5	26,4
VENETO	427.517	123.953	8,8	23,2
NORD EST	1.336.467	301.832	11,5	30,4

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Movimprese, 2020

ADDETTI E UNITÀ LOCALI



Il Veneto conta circa 535 mila Unità Locali e 1,8 milioni di addetti (42% del Nord Est).
A livello dimensionale, l'87% delle Unità locali sono micro (0-9 addetti) e il 9% piccole (10-49 addetti).

Provincia	UL IV° 2020	% UL Veneto	Addetti UL	Addetti UL/kmq
BELLUNO	18.111	3,4%	71.887	19,9
PADOVA	106.646	19,9%	349.314	162,9
ROVIGO	29.027	5,4%	74.289	40,8
TREVISO	97.081	18,1%	330.341	133,2
VENEZIA	89.854	16,8%	297.554	120,3
VERONA	105.429	19,7%	371.448	120,0
VICENZA	88.885	16,6%	333.210	122,4
VENETO	535.033	100%	1.828.043	99,6
NORD EST	1.270.690	-	4.349.592	69,8

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

IL COMMERCIO ESTERO

Nel 2020 il commercio estero del Veneto ha totalizzato un **valore di 101,3 miliardi di euro** complessivi con un saldo positivo di circa 18,3 miliardi. L'incidenza sul totale nazionale è del 13,8%. Il **64% del commercio estero è diretto verso l'Ue**. L'effetto complessivo della pandemia Covid-19 può essere quantificato in una **riduzione di circa il 10% del valore degli scambi**. Le esportazioni sono una voce importante nell'economia veneta e contribuiscono per circa il 39% alla formazione del PIL regionale. Le misure di contenimento conseguenti al Covid-19 hanno avuto come effetto una diminuzione del loro valore dell'8,2% rispetto al 2019. A livello territoriale le maggiori flessioni si sono avute nelle province di Vicenza (-1,7 mld) e Padova (-1,3 mld).

A inizio 2020 si erano rilevate le ottime performance delle esportazioni dei distretti industriali, in particolare nel settore dell'agro-alimentare, come i Dolci e Pasta Veronese (+11,1%) e le Carni di Verona (+10,5%), che avevano aumentato le vendite in Germania, e la Concia di Arzignano (+11,1%) trainata dalle vendite in Svizzera. Tuttavia, anche questi settori hanno risentito della frenata a causa della pandemia.

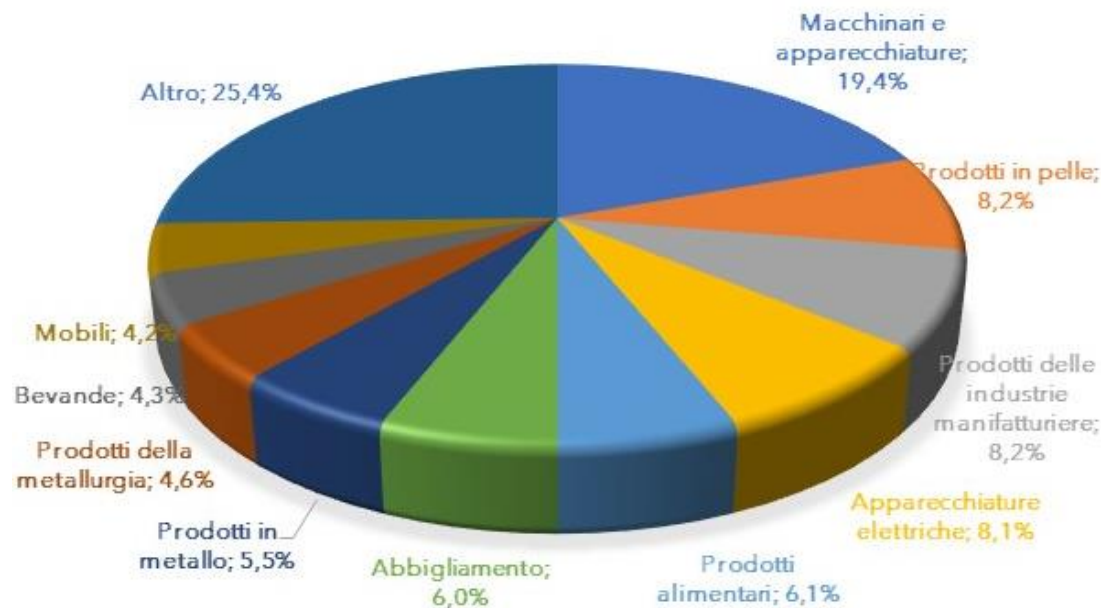
Anno	MONDO (M€)			Unione europea 28 (M€)		
	import	export	totale	import	export	totale
2020	41.478	59.812	101.290	28.485	36.431	64.916
2019	47.886	65.142	113.029	32.596	39.908	72.504
var 20/19	-13,4%	-8,2%	-10,4%	-12,6%	-8,7%	-10,5%

**Per agevolare il confronto tra i risultati degli anni 2019 e 2020 si è scelto di considerare ancora l'area geografica Ue a 28 membri, in ragione anche del regime transitorio ancora in vigore per il Regno Unito fino al 31 dicembre 2020.*

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, valori in milioni di euro

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

IL COMMERCIO ESTERO: FOCUS SULL'EXPORT



Nel 2020 **Macchinari e apparecchiature** sono state la voce più consistente delle esportazioni venete (19,4%), grazie soprattutto al distretto vicentino della meccanica. Altri settori importanti sono i **prodotti in pelle** (8,2%) e **altri prodotti delle industrie manifatturiere** (8,2%).

Nel primo trimestre 2020, a far da traino all'export regionale erano il **Prosecco e i vini**, che nei mesi successivi hanno subito una brusca frenata a causa della pandemia.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, anno 2020

Modo di trasporto (export)

	59,3% (95,9% vs Ue)
	1,2% (1,8% vs Ue)
	26,8% (1,1% vs Ue)
	12,7% (1,1% vs Ue)
Altro	0%

Destinazioni principali (2020)

	Germania 8.220 M€
	Francia 6.260 M€
	USA 5.533 M€
	UK 3.358 M€
	Svizzera 2.905 M€

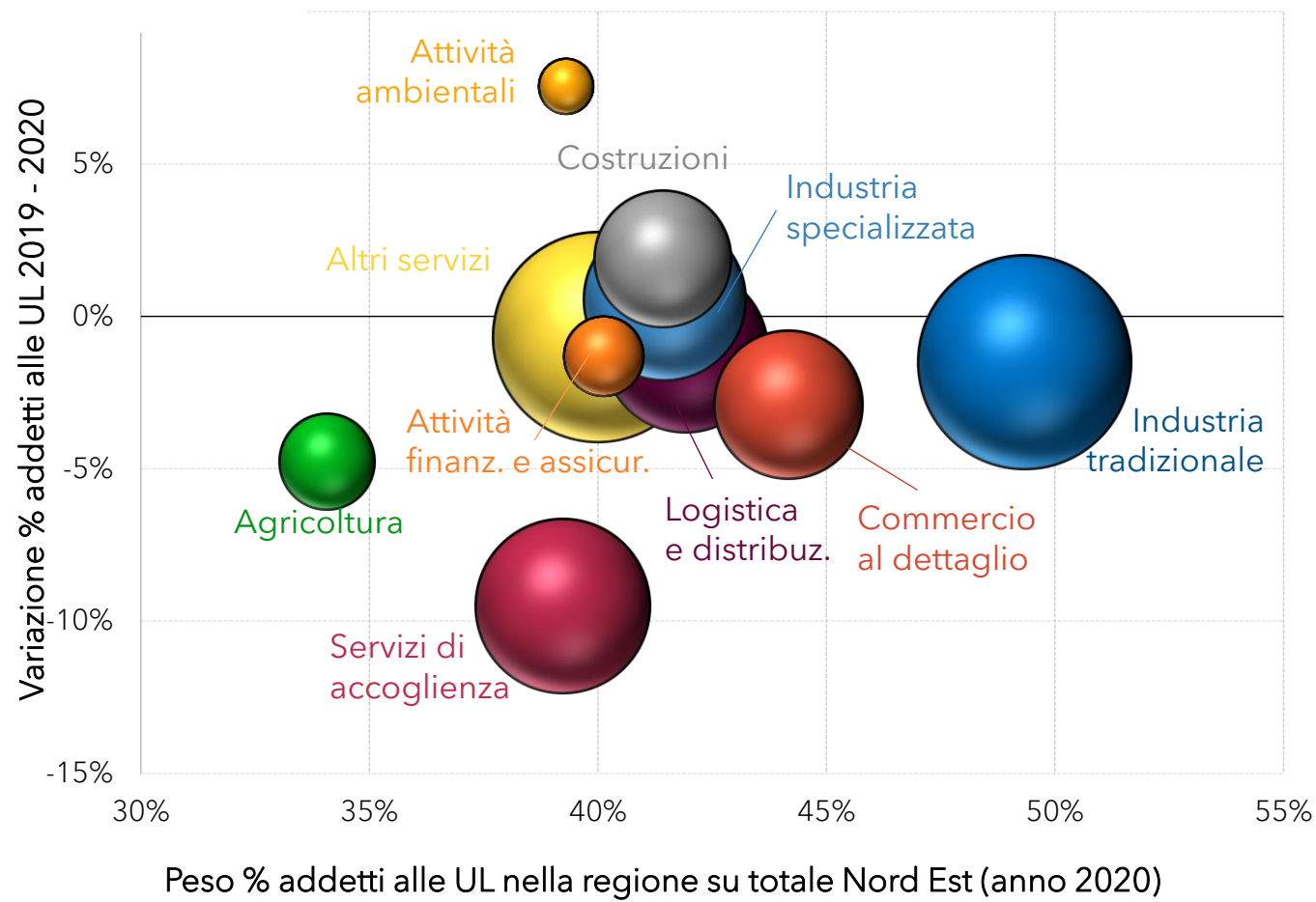
La **modalità maggiormente utilizzata** nelle esportazioni è il trasporto su strada che ha una quota del **59,3%** verso il resto del mondo, ed è quasi l'unica verso i paesi Ue. Anche il **trasporto marittimo** è una modalità molto utilizzata nell'export verso il resto del mondo (26,8%).

A livello mondiale i **primi 5 Paesi destinatari** delle esportazioni venete sono: Germania (13,7%), Francia (10,5%), Stati Uniti (9,3%), Regno Unito (5,6%) e Svizzera (4,9%).

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

I SETTORI PRODUTTIVI IN VENETO RISPETTO AL NORD EST

VENETO



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.

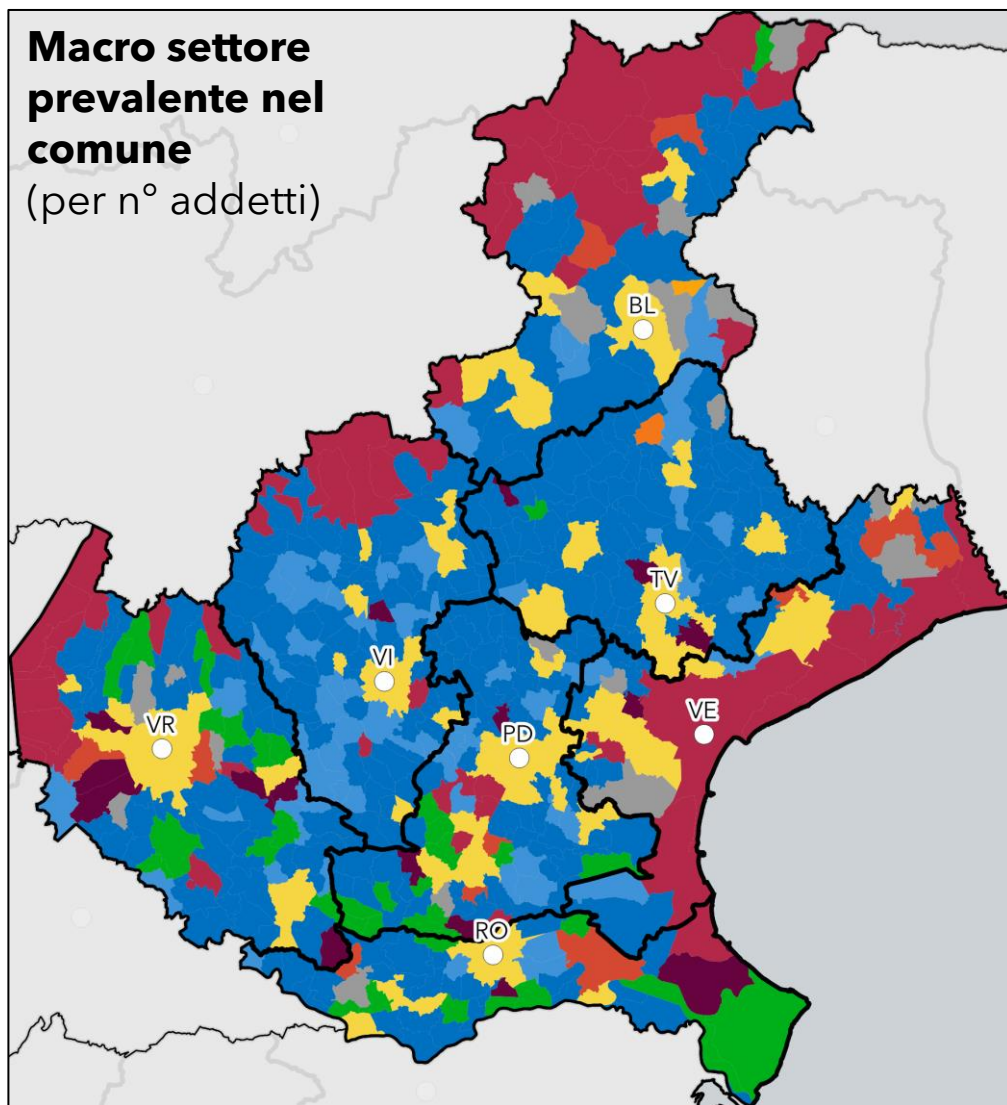
In Veneto il settore dell'**industria tradizionale** (agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.) occupa il **49% degli addetti nelle unità locali dello stesso settore presenti nel Nord Est, seguito dal commercio al dettaglio (44%)**. Entrambi i settori nel 2020 hanno subito una lieve flessione del numero di addetti (-1,5% e -2,9%). Gli unici due comparti con una crescita significativa nel 2020 sono stati le **Costruzioni** (edilizia, servizi di ingegneria), +1,9%, e soprattutto le **attività ambientali** (attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia), +7,6%, che tuttavia non sono tra i settori predominanti nella regione. Il settore dei **servizi di accoglienza** (servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.) è invece quello che ha subito la decrescita maggiore in termini di addetti nel 2020 (-9,5%), dato che è stato uno dei più colpiti dalle conseguenze della pandemia da Covid-19.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

I SETTORI PRODUTTIVI IN VENETO - DISTRIBUZIONE ADDETTI PER PROVINCIA

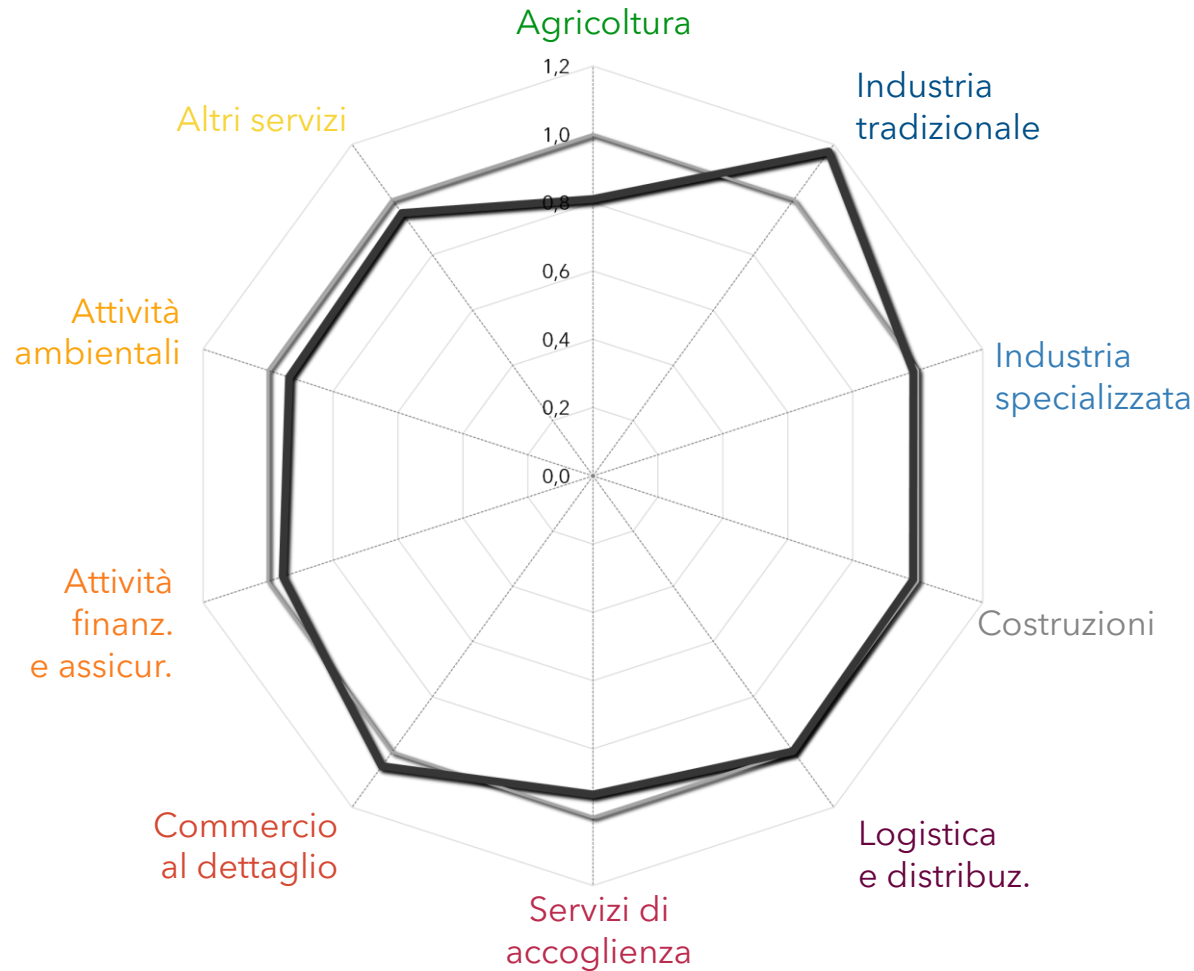
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020



MACRO SETTORE	PESO %	BL	PD	RO	TV	VE	VR	VI	VEN
AGRICOLTURA Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura	4%	2,9%	14,2%	9,9%	21,2%	11,0%	30,8%	9,9%	100%
INDUSTRIA TRADIZIONALE Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.	19%	5,9%	17,0%	4,1%	22,6%	10,6%	15,6%	24,2%	100%
INDUSTRIA SPECIALIZZATA Chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.	11%	3,5%	20,5%	3,2%	20,0%	9,9%	15,2%	27,6%	100%
COSTRUZIONI Edilizia, servizi di ingegneria	8%	4,1%	18,6%	4,9%	18,4%	17,1%	20,6%	16,3%	100%
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE Attività di trasporto e magazzinaggio	12%	2,3%	19,8%	3,5%	15,8%	17,1%	26,6%	14,8%	100%
SERVIZI DI ACCOGLIENZA Servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.	13%	4,7%	16,2%	3,8%	13,3%	26,1%	20,7%	15,3%	100%
COMMERCIO AL DETTAGLIO Vendita di beni al dettaglio escluso veicoli	10%	3,8%	20,7%	3,9%	14,1%	22,4%	21,1%	14,0%	100%
ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE Banche e assicurazione	3%	2,6%	25,3%	2,8%	18,1%	15,4%	21,3%	14,5%	100%
ATTIVITÀ AMBIENTALI Attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia	1%	3,8%	15,2%	5,6%	19,7%	24,9%	17,3%	13,5%	100%
ALTRI SERVIZI Attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi	19%	3,1%	21,8%	3,7%	17,9%	15,8%	21,5%	16,2%	100%
TOTALE	100%	3,9%	19,1%	4,1%	18,1%	16,3%	20,3%	18,2%	100%

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NEL VENETO



Nord Est = 1

L'**indice di specializzazione** è stato calcolato confrontando le percentuali regionali di addetti nelle singole attività economiche con le percentuali globali nella macroarea del Nord Est. Un valore superiore a 1 segnala la presenza di un'attività specifica e la relativa specializzazione del territorio regionale.

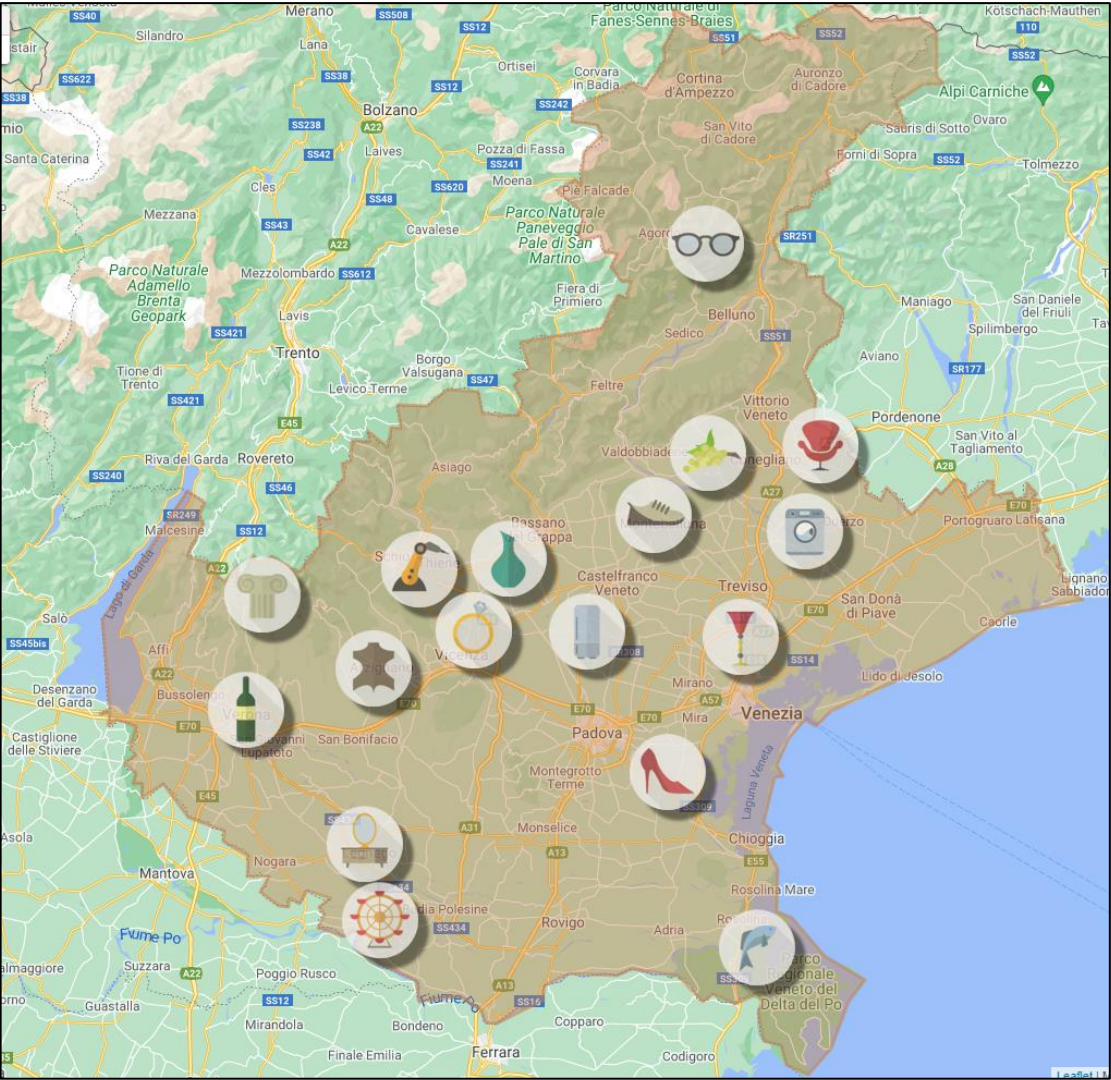
L'analisi dell'indice di specializzazione evidenzia ulteriormente la predominanza dell'**industria tradizionale**. Tuttavia, si evince una sostanziale diversificazione settoriale del tessuto produttivo regionale, che rappresenta la forza trainante della tenuta dell'economia e il fattore di successo che colloca il Veneto tra le regioni economiche più importanti d'Italia.

Nella regione si contano **17 distretti industriali**.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

I DISTRETTI INDUSTRIALI NEL VENETO



Fonte: Regione Veneto, www.venetoclusters.it

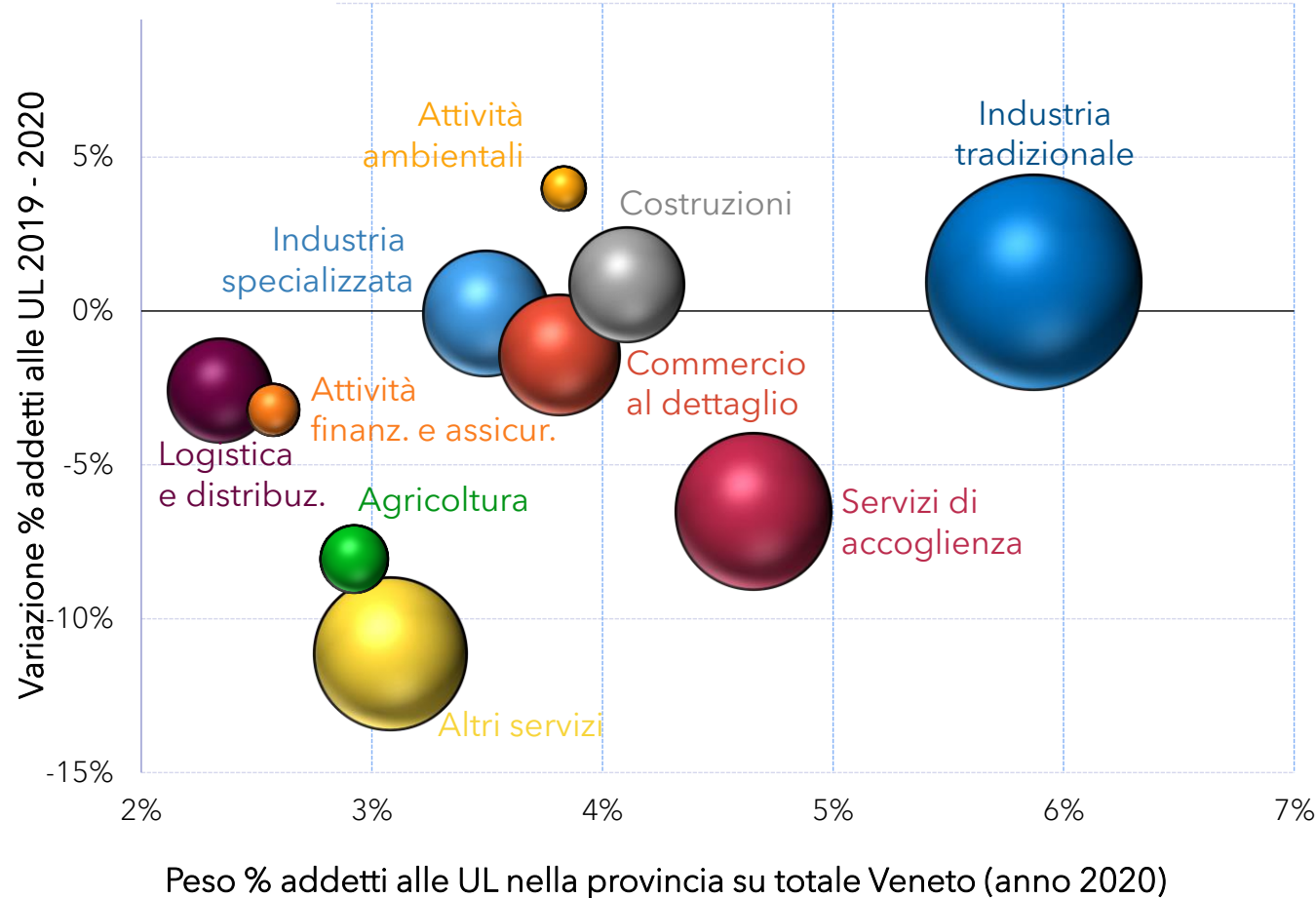
17 DISTRETTI	SEDE
 Occhialeria Bellunese	BL
 Calzatura della Riviera del Brenta	PD
 Condizionamento e refrigerazione del Padovano	PD
 Giostra del Polesine	RO
 Ittico di Rovigo e Chioggia	RO
 Conegliano Valdobbiadene Prosecco	TV
 Elettrodomestici ed inox di Conegliano e del Trevigiano	TV
 Legno Arredo del Trevigiano	TV
 Sportsystem di Asolo e Montebelluna	TV
 Vetro artistico di Murano e vetro del Veneziano	VE
 Ceramica artistica di Nove e Bassano del Grappa	VI
 Meccanica dell'Alto Vicentino	VI
 Orafo Vicentino	VI
 Pelle della Valle del Chiampo	VI
 Marmo e pietra del Veronese	VR
 Mobile di Verona	VR
 Vini Veronesi	VR

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

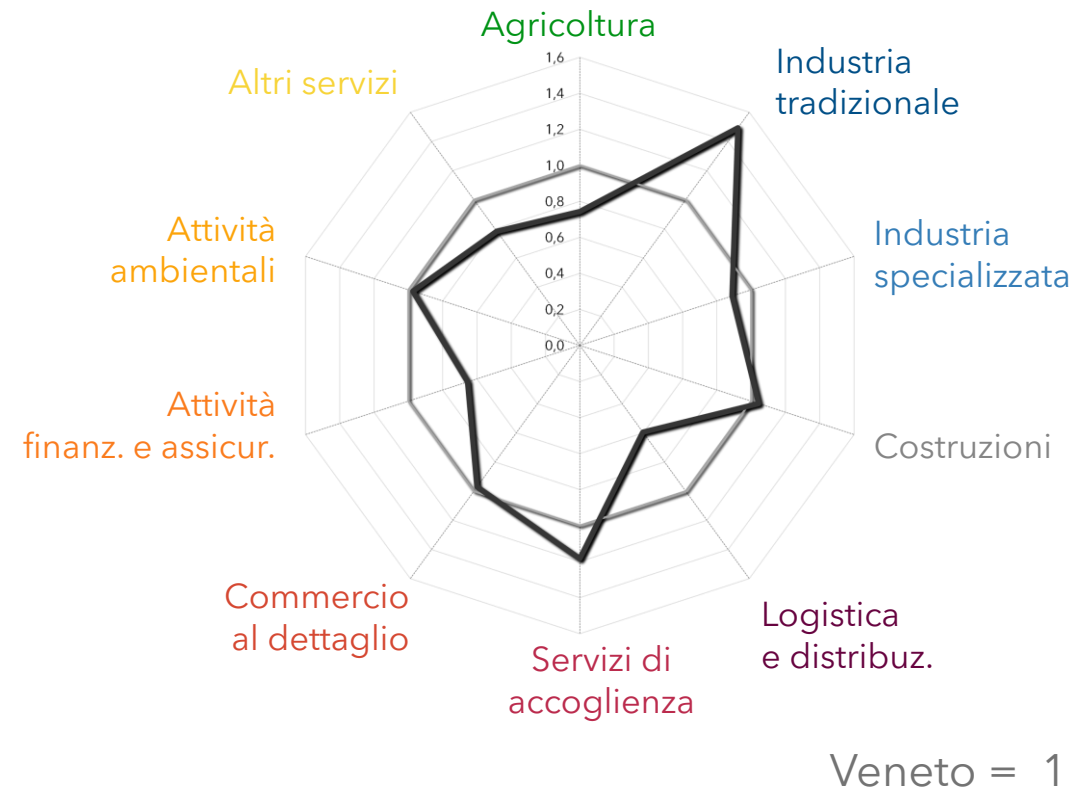


LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE DEL VENETO

BELLUNO



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



1 distretto presente



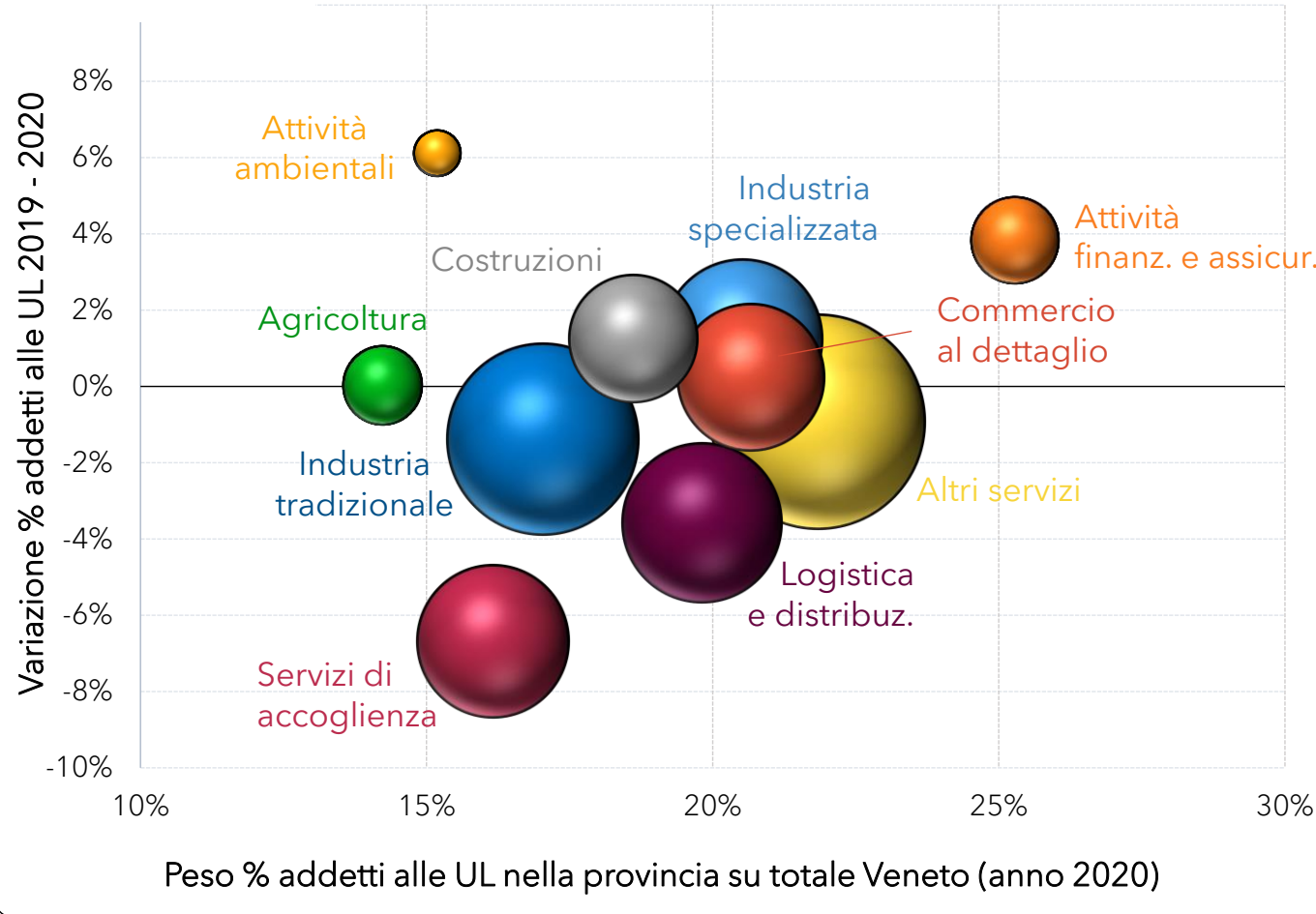
Occhialeria del bellunese

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

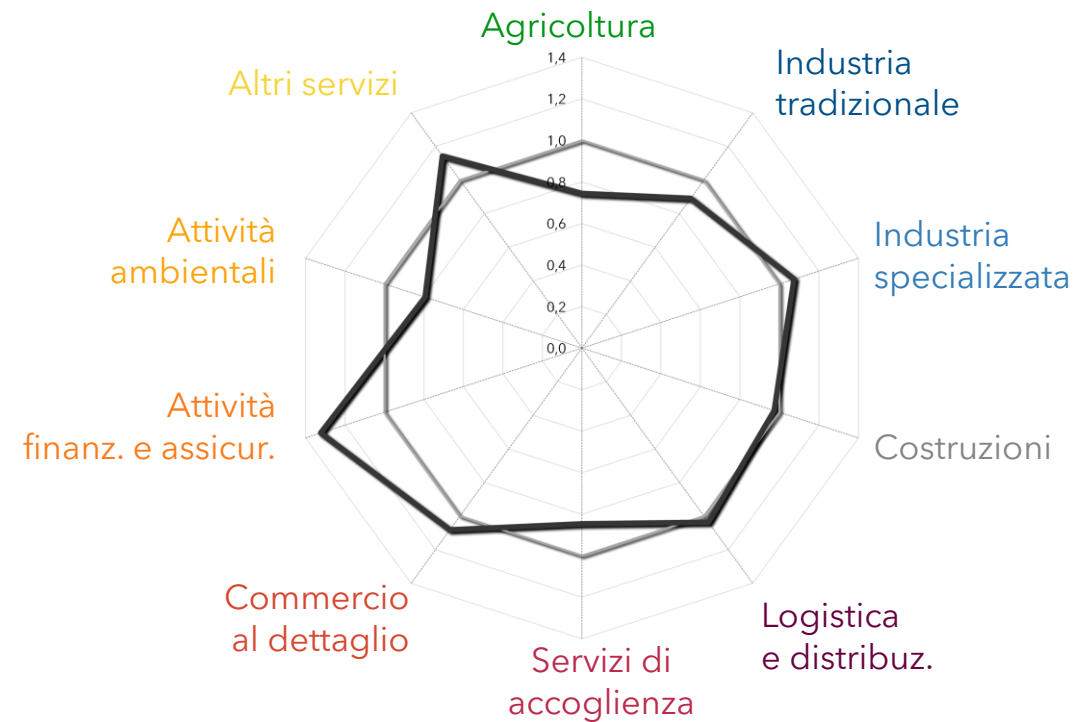
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE DEL VENETO

PADOVA



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



2 distretti presenti

Calzatura della Riviera del Brenta

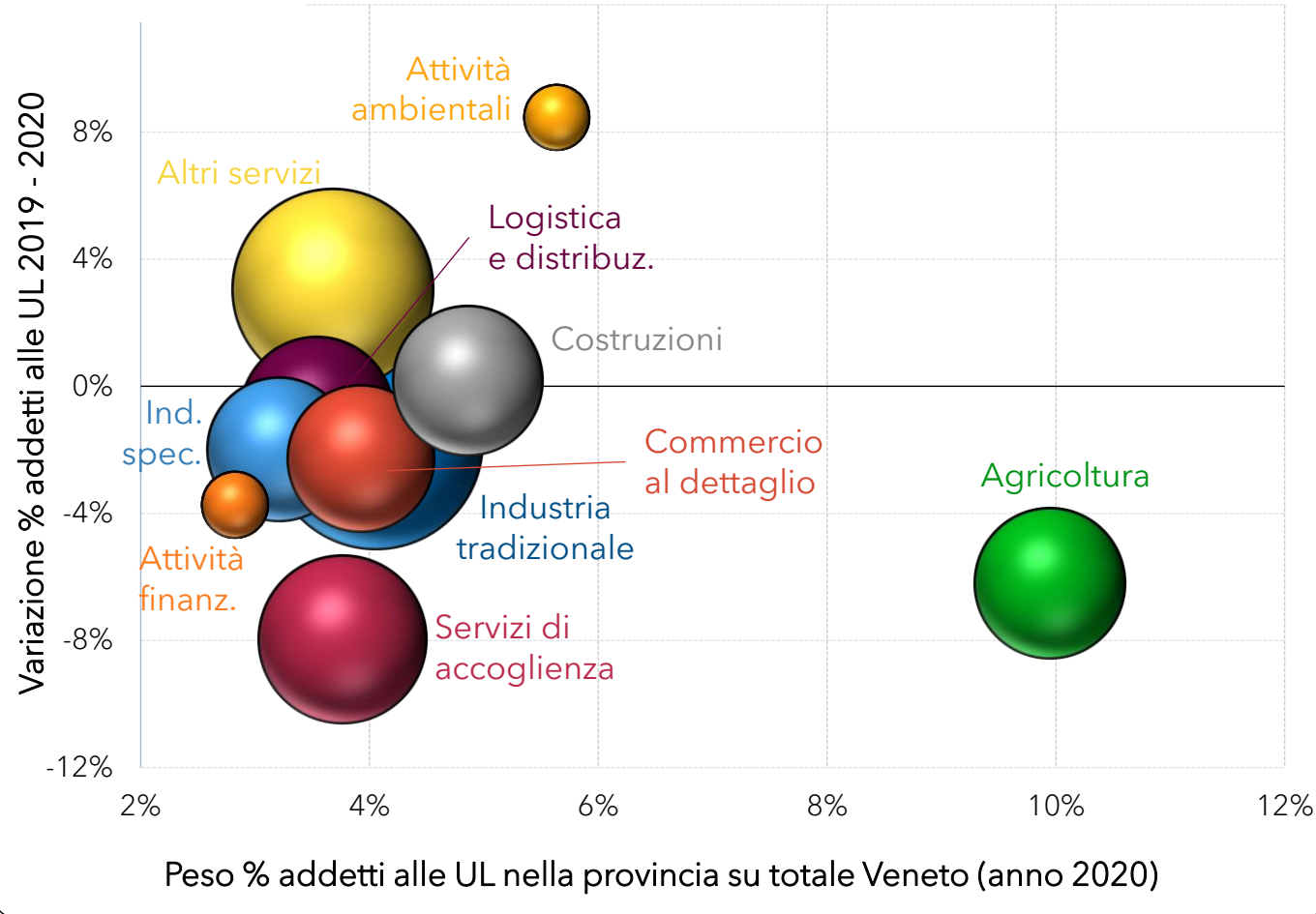
Condizionamento e refrigerazione del Padovano

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

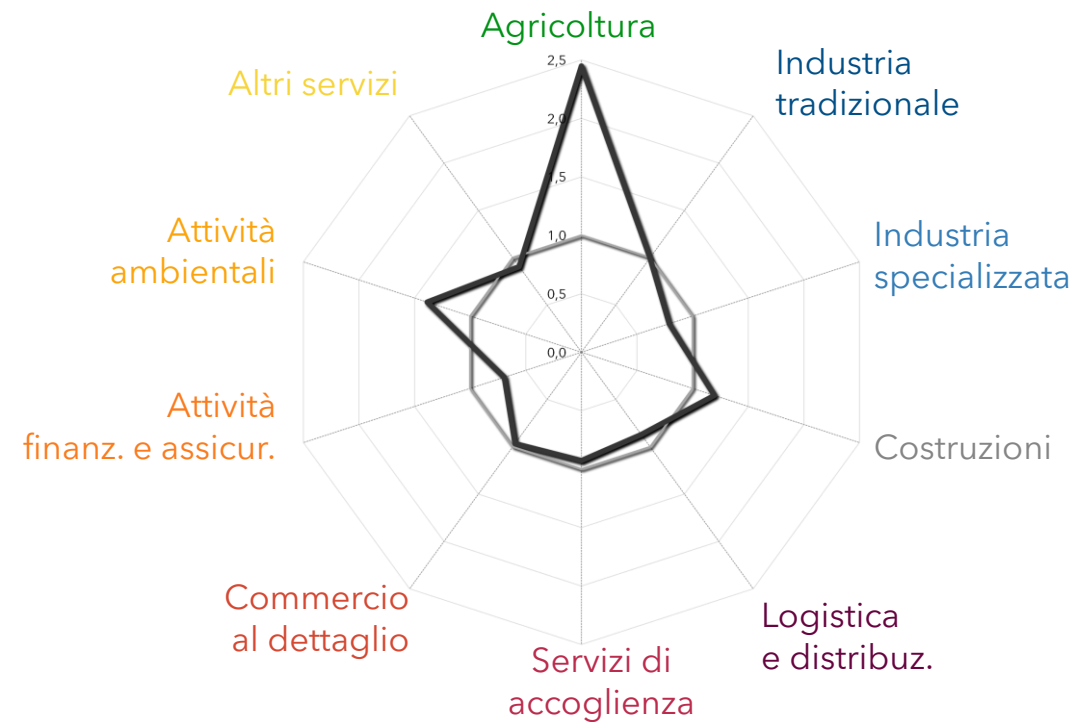
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE DEL VENETO

ROVIGO



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



Veneto = 1

2 distretti presenti



Giostra del Polesine



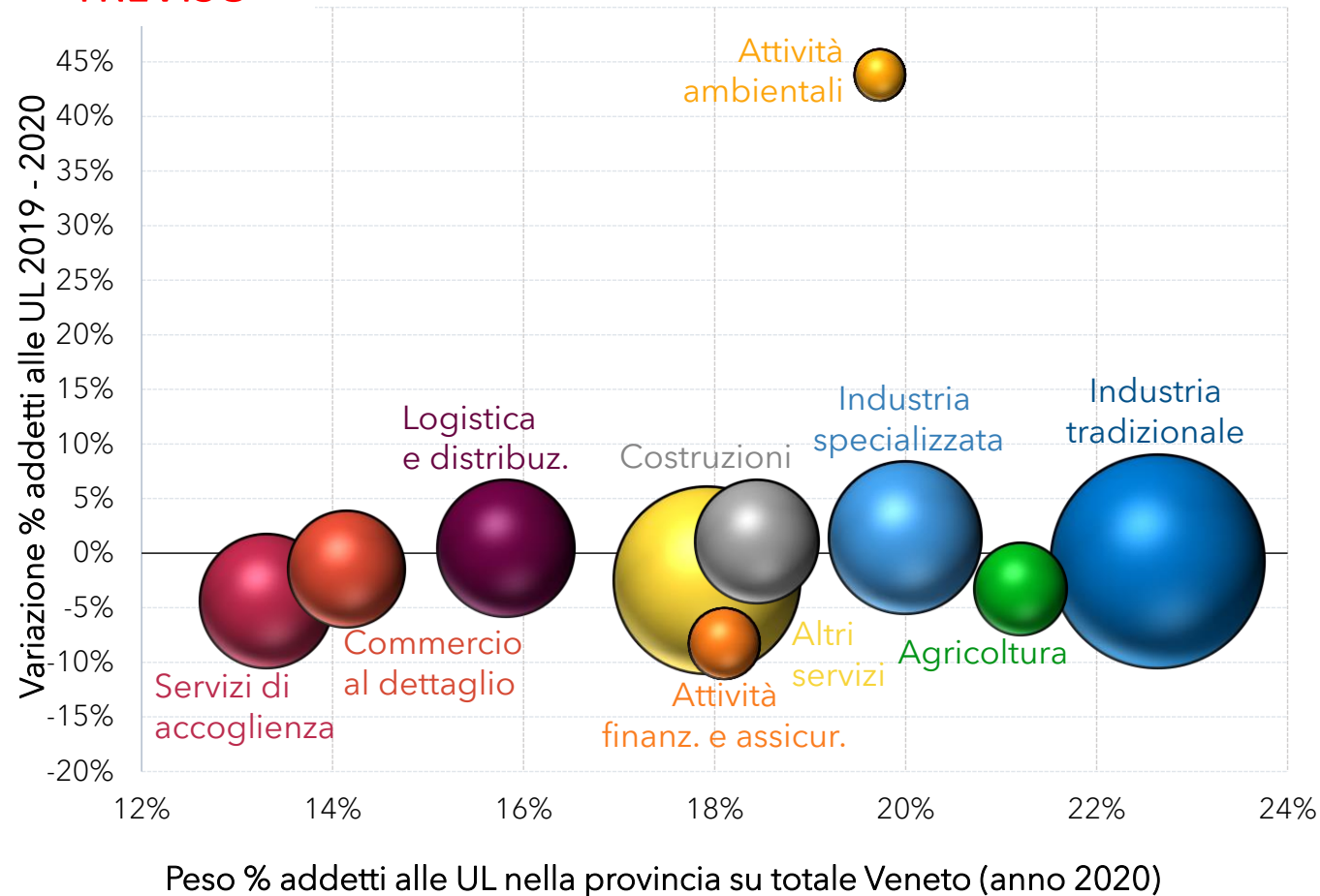
Ittico di Rovigo e Chioggia

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

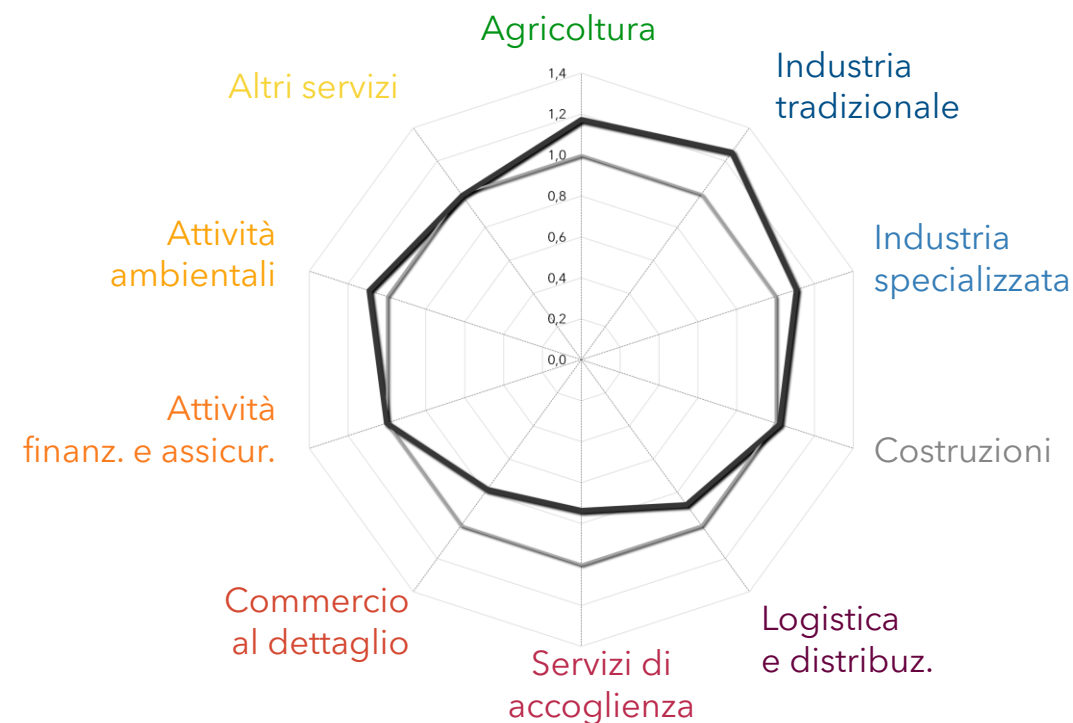
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE DEL VENETO

TREVISO



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



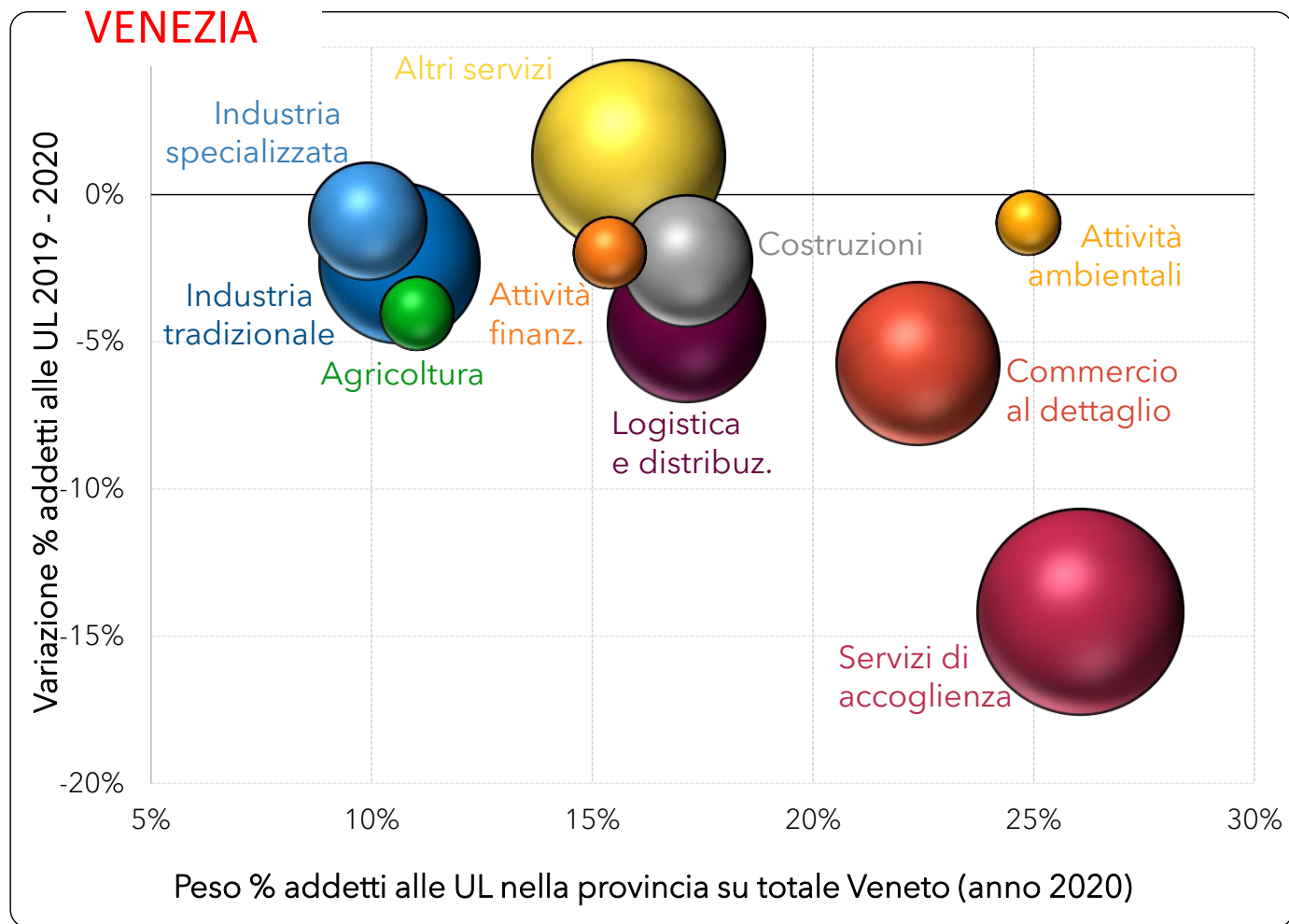
4 distretti presenti

-  Conegliano Valdobbiadene Prosecco
-  Elettrodomestici ed inox di Conegliano e del Trevigiano
-  Legno Arredo del Trevigiano
-  Sportssystem di Asolo e Montebelluna

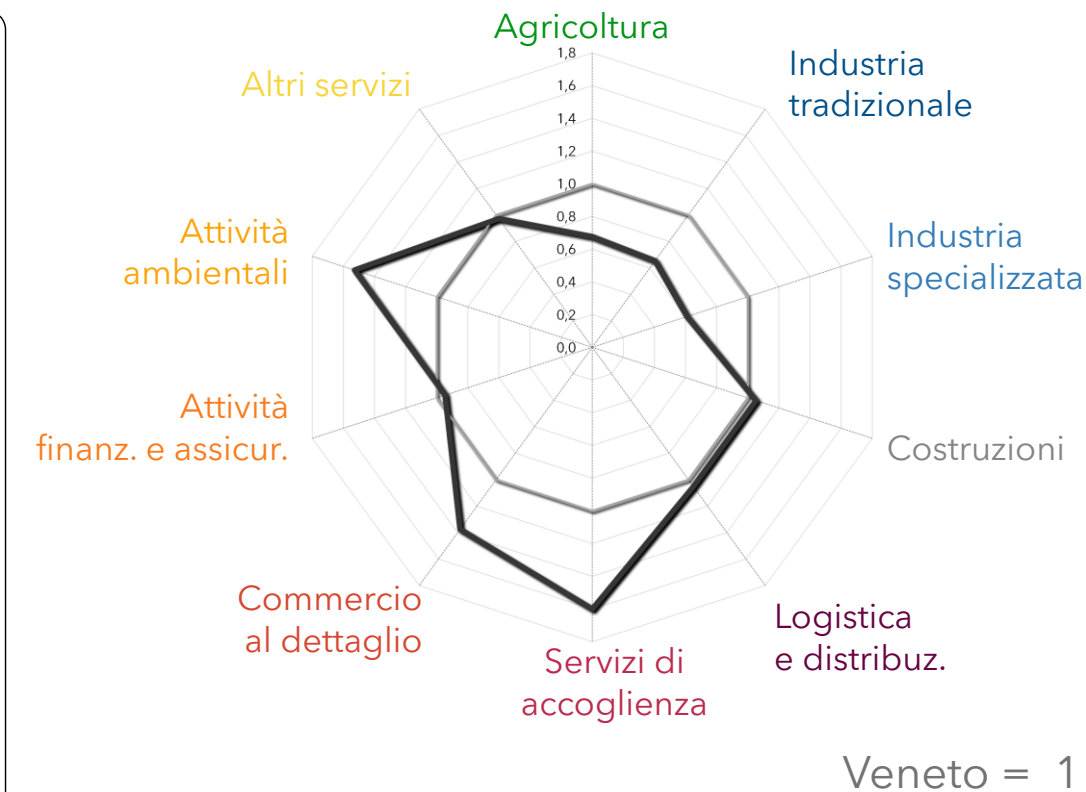
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE DEL VENETO



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



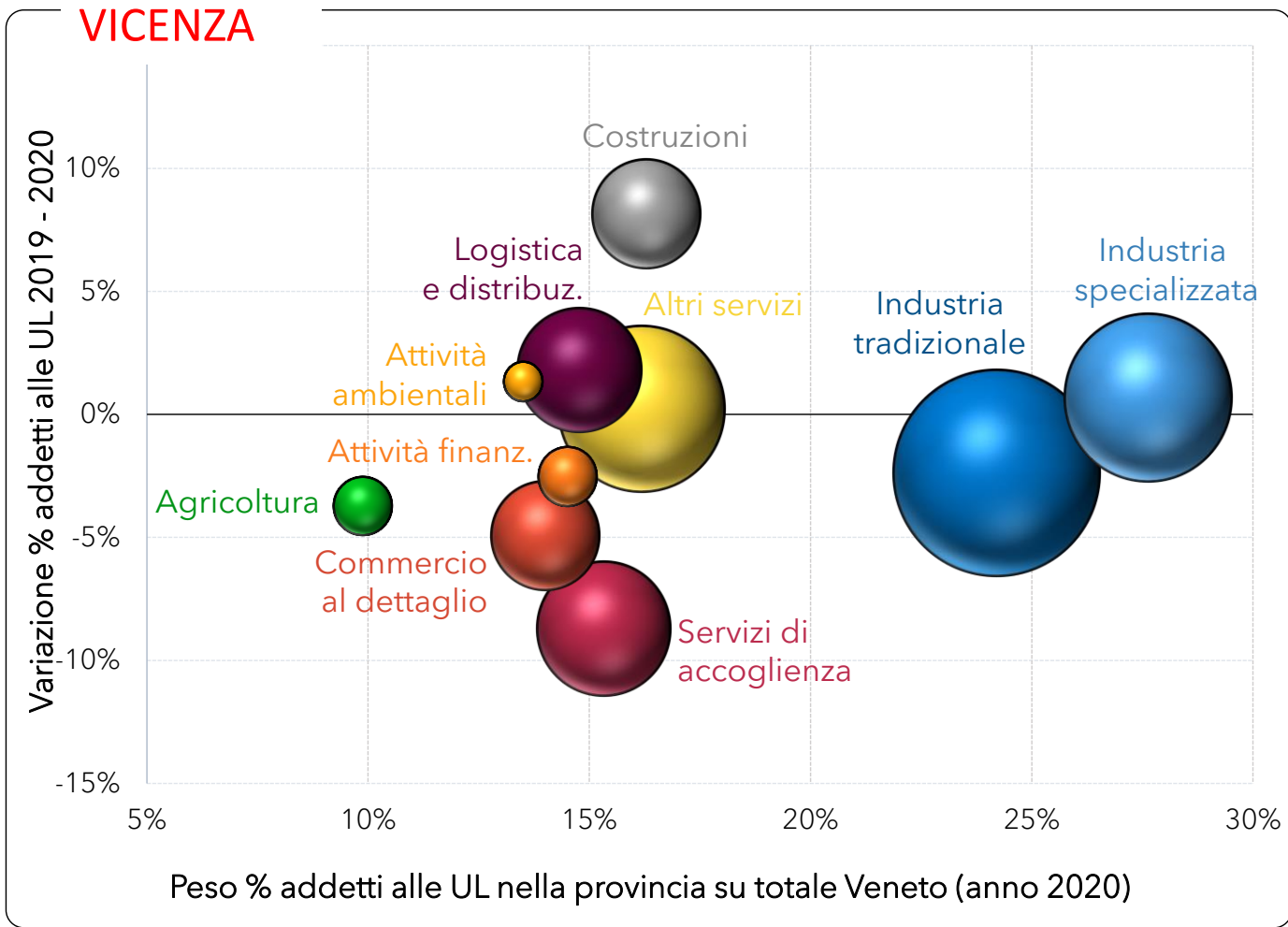
1 distretto presente

Vetro artistico di Murano e vetro del Veneziano

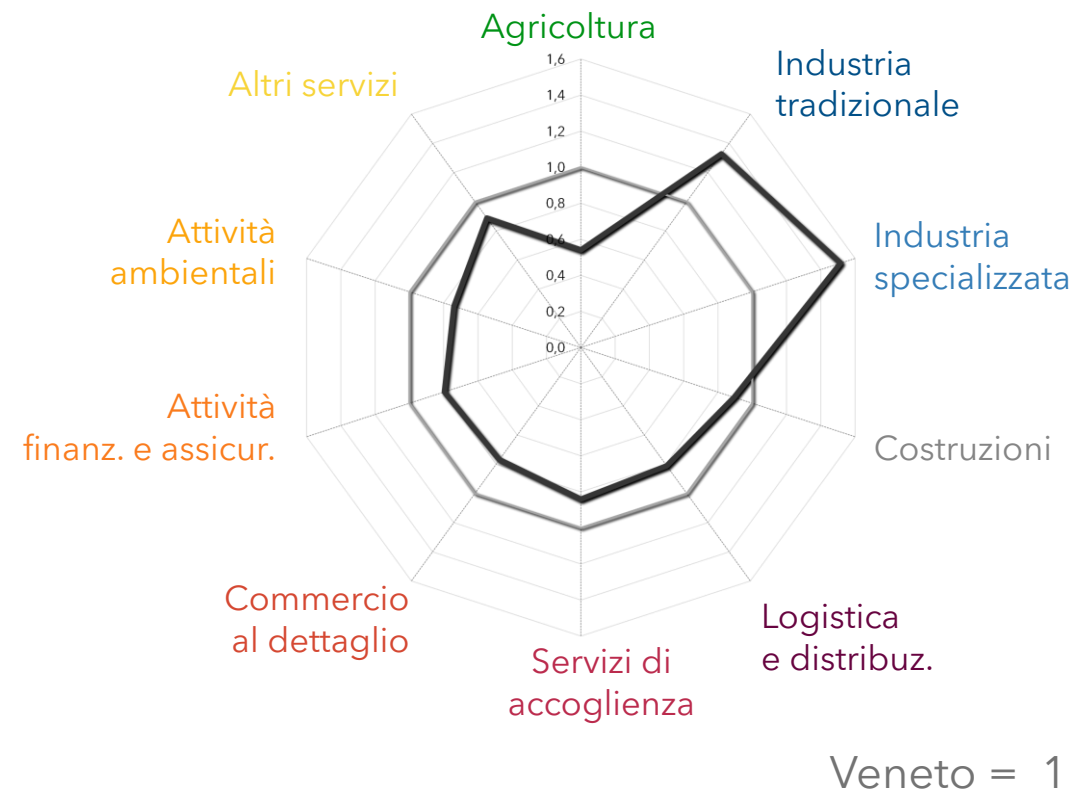
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE DEL VENETO



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



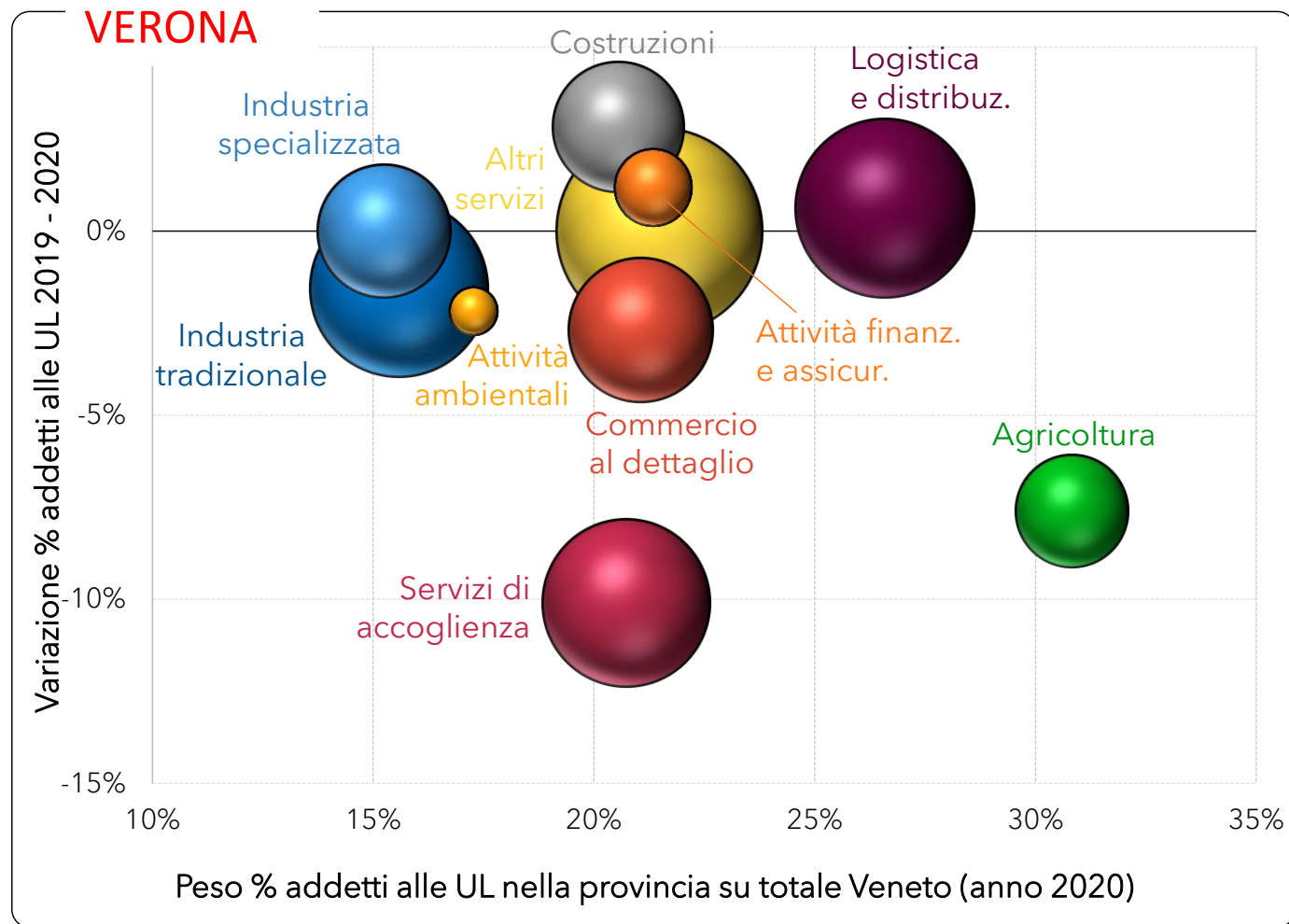
4 distretti presenti

-  Ceramica artistica di Nove e Bassano del Grappa
-  Meccanica dell'Alto Vicentino
-  Orafo Vicentino
-  Pelle della Valle del Chiampo

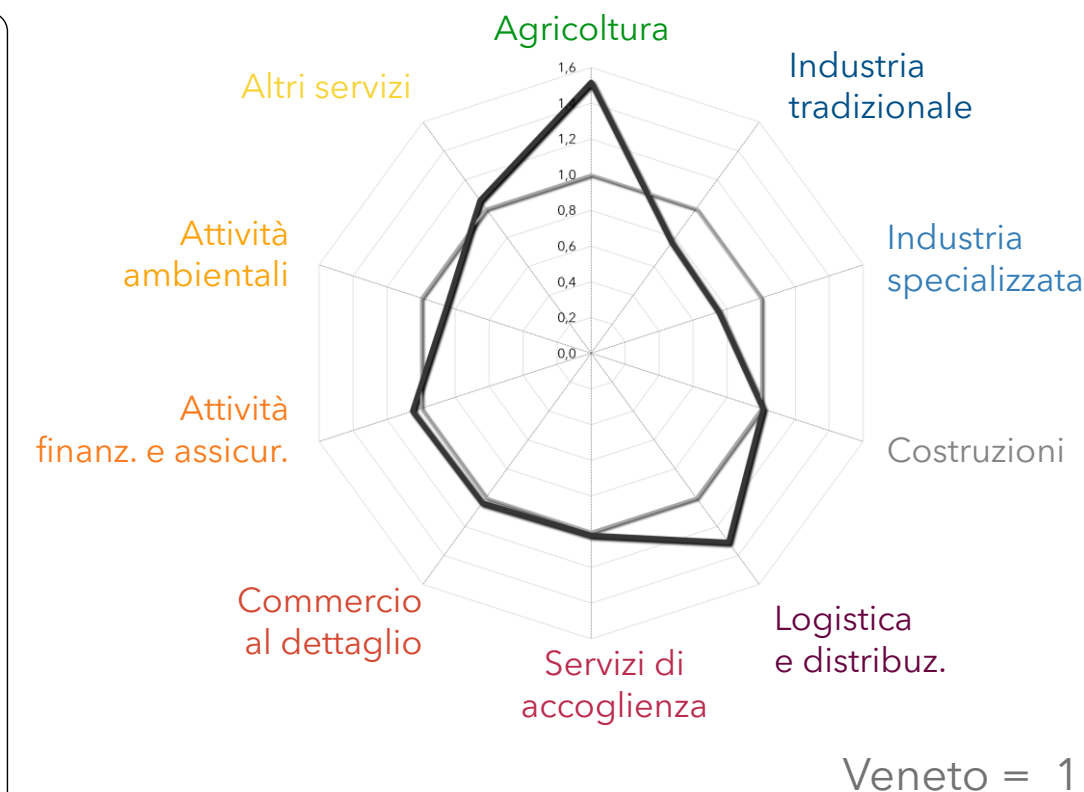
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

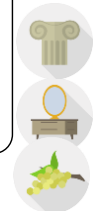
LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE DEL VENETO



Nota: la dimensione della sfera è proporzionale al numero di addetti alle UL nel settore.



3 distretti presenti



Marmo e pietra del Veronese

Mobile di Verona

Vini Veronesi

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Il sistema infrastrutturale attuale del Veneto



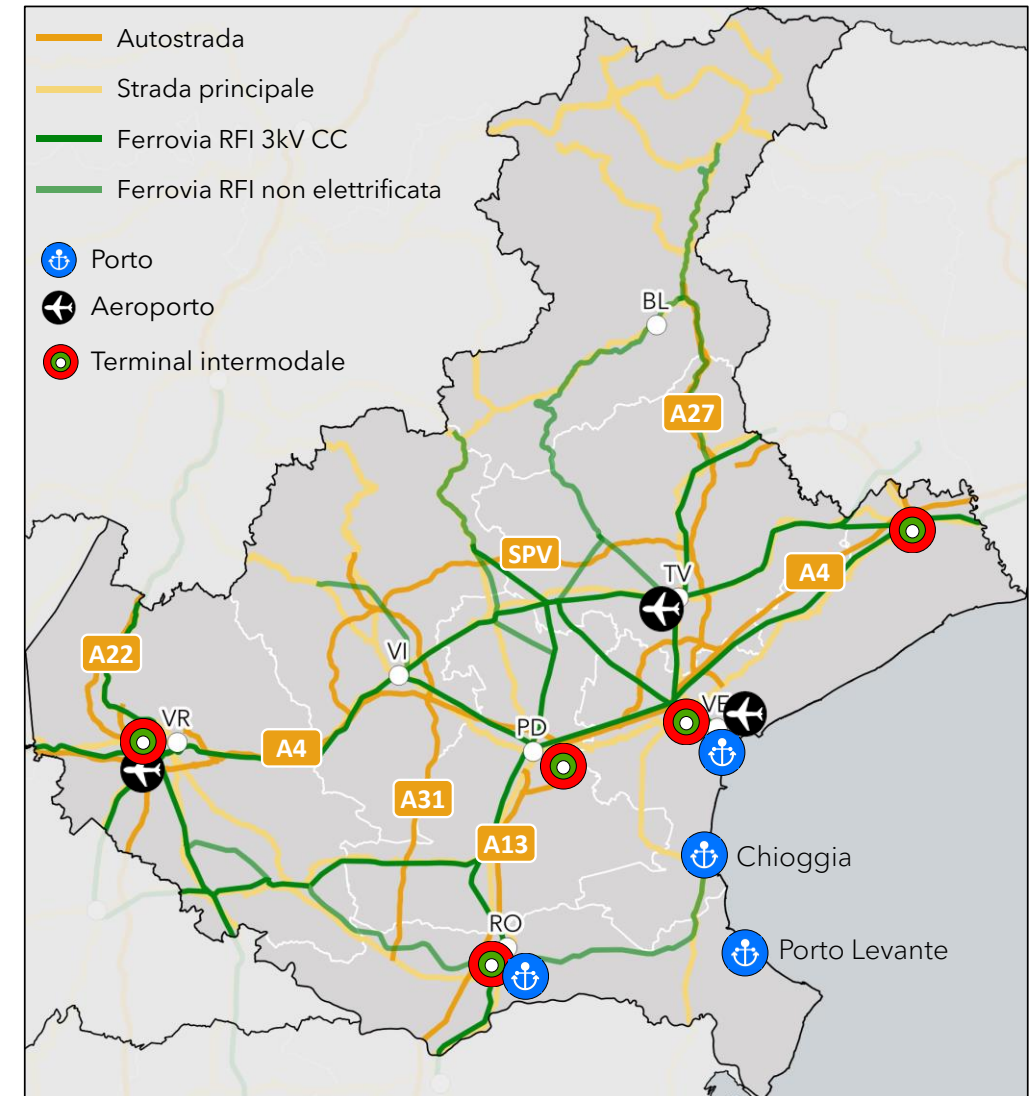
UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ATTUALE

- **10.500 Km di rete stradale** di cui il 6% di categoria autostradale 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
- **4 porti:** **Venezia** (7° in Italia per numero di TEU nel 2019, oltre 593 mila, e per numero di tonnellate, circa 25 milioni), inserito nel Core Network europeo (come porto marittimo e interno); **Chioggia** (porto marittimo e interno), **Porto Levante Terminal** (porto privato marittimo e interno) e **Rovigo** (porto interno), inseriti nel Comprehensive Network europeo.
- **3 aeroporti:** **Venezia Tesserà** (4° in Italia con 11,5 milioni di passeggeri nel 2019 e circa 64 mila tonnellate di merci), inserito nel Core Network europeo; **Verona Villafranca e Treviso Sant'Angelo**, inseriti nel Comprehensive Network europeo.
- **5 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; **Venezia e Portogruaro**.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

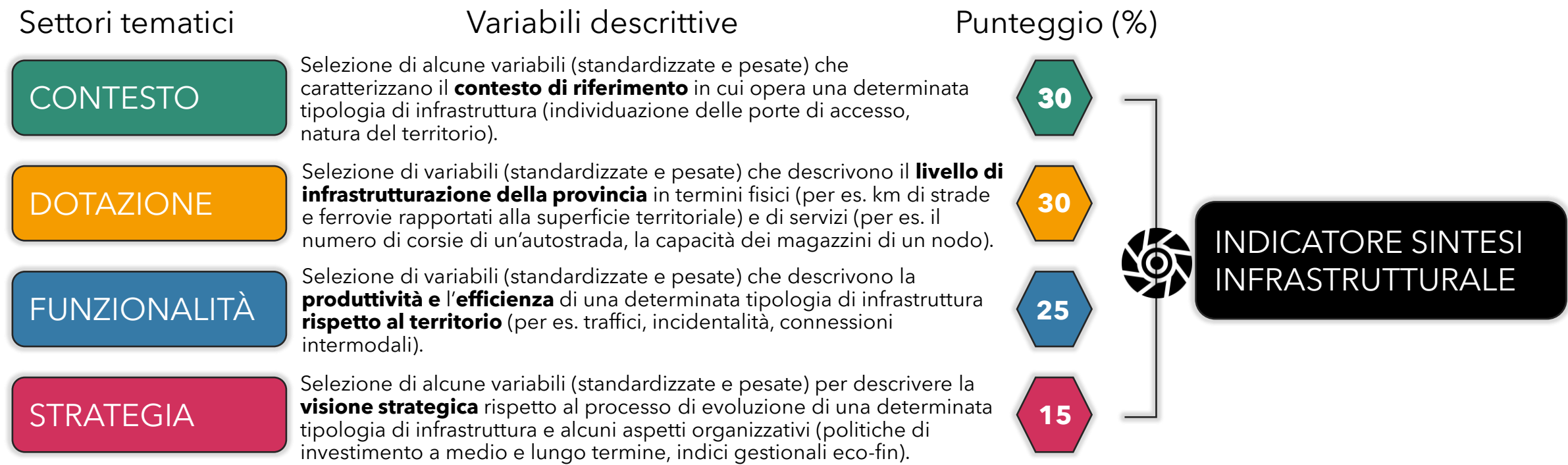
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Scala territoriale: PROVINCIA* Anno di riferimento: 2019

* L'analisi è stata svolta sul territorio nazionale con scala territoriale provinciale (in quanto considerare come riferimento le Camere di commercio avrebbe comportato considerare anche territori non confinanti). Fanno eccezione le regioni Sardegna e Puglia per le quali è stata considerata la seguente ripartizione «storica»: 4 territori per la Sardegna (Sassari, Nuoro, Oristano, Cagliari); 5 per la Puglia (Foggia, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce). In totale sono quindi stati considerati 105 territori sul territorio nazionale.

Tipologia di infrastruttura: STRADALE, FERROVIARIA, PORTUALE, AEROPORTUALE, LOGISTICA

4 SETTORI TEMATICI PER OGNI TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURA



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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

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

Nel caso delle **infrastrutture di nodo (porti marittimi, aeroporti e interporti)**¹, è stata svolta un'analisi più articolata che potesse esprimere le potenzialità di accesso alle infrastrutture portuali, interportuali e aeroportuali indipendentemente dalla «territorialità». Si è quindi tenuto conto della **capacità di attrazione del singolo nodo infrastrutturale non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe**. Questo approccio esprime le potenzialità dotazionali di un territorio riflettendo più realisticamente la distribuzione territoriale dell'utenza e la maggiore o minore convenienza che essa ha nell'usufruire dei servizi resi dall'infrastruttura. Per quanto riguarda i nodi, quindi, si è operato nel modo seguente: partendo da una selezione dei nodi più significativi sul territorio nazionale, **per ciascun capoluogo di provincia sono stati rilevati i nodi infrastrutturali raggiungibili entro 90 minuti, con coefficienti di «assorbimento» inversamente proporzionali alla distanza temporale (≤30 minuti, 30-60 minuti, 60-90 minuti)**. Lo spazio che intercorre tra il capoluogo di provincia e il luogo in cui sorge l'infrastruttura è una distanza stradale misurata in termini di tempo di percorrenza, considerando il percorso stradale minimo, ipotizzando velocità medie di percorrenza diverse a seconda della tipologia di strada.

Le variabili descrittive per ciascuna infrastruttura (di rete e di nodo) e per ciascun settore tematico (Contesto, Dotazione, Funzionalità, Strategia) sono state normalizzate a livello nazionale (ridimensionamento tra 0 e 1, poi riportato tra 0 e 100) e quindi il calcolo dell'indicatore di sintesi risulta dalla combinazione dei valori adimensionati rispetto al peso che è stato loro assegnato.

¹ Sono stati considerati 24 porti marittimi, 35 aeroporti e 24 interporti sul territorio nazionale.

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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

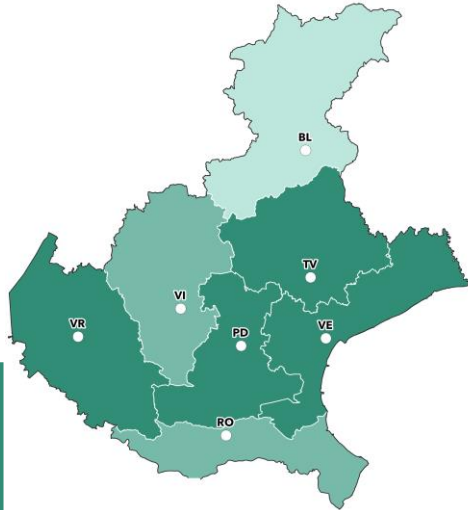
LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE DEL VENETO: OUTPUT

CONTESTO

VE	60,7
VR	57,9
PD	55,4
TV	50,2
RO	43,3
VI	41,2
BL	17,2

NORD EST

Max	
BO	64,7
Min	
BL	17,2

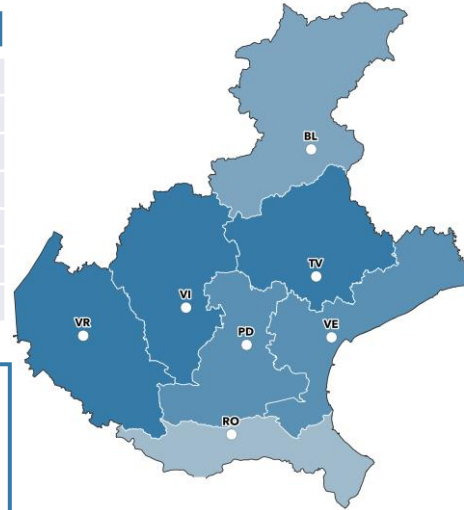


FUNZIONALITÀ

VR	81,3
TV	73,5
VI	72,7
PD	71,5
VE	71,0
BL	67,9
RO	65,6

NORD EST

Max	
UD	84,8
Min	
TS	59,5

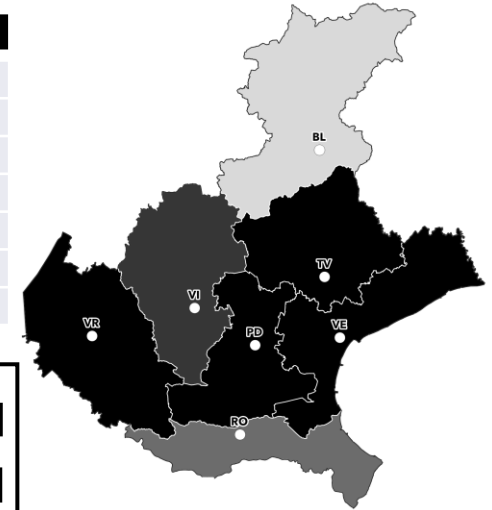


SINTESI

VR	57,2
VE	53,5
PD	53,0
TV	50,3
VI	47,0
RO	43,3
BL	33,4

NORD EST

Max	
VR	57,2
Min	
BL	33,4



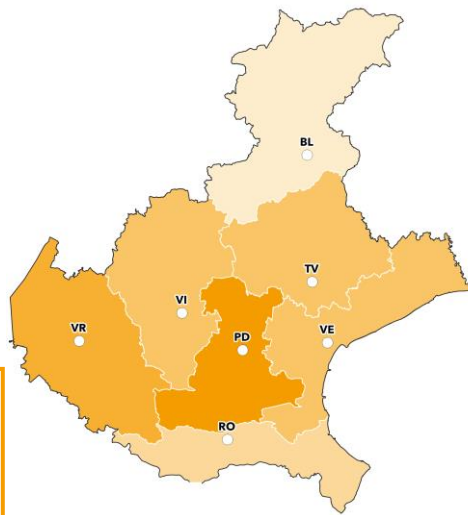
INFRASTRUTTURE STRADALI

DOTAZIONE

PD	37,9
VR	34,2
TV	29,0
VI	28,5
VE	26,9
RO	21,8
BL	18,4

NORD EST

Max	
FC	47,5
Min	
BZ	15,2

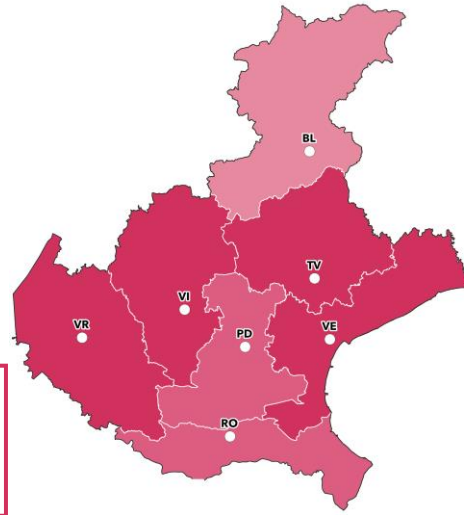


STRATEGIA

VE	63,2
VR	61,9
TV	54,4
VI	53,0
RO	49,5
PD	47,3
BL	38,2

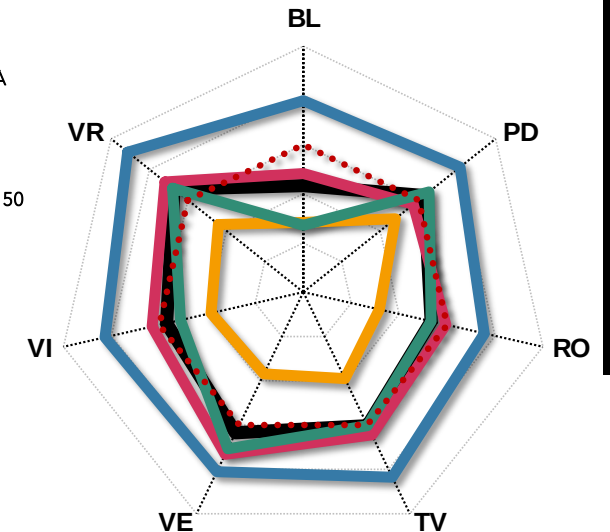
NORD EST

Max	
GO	63,6
Min	
FC	12,0



- CONTESTO
- DOTAZIONE
- FUNZIONALITÀ
- STRATEGIA
- SINTESI

..... Indice soglia = 50

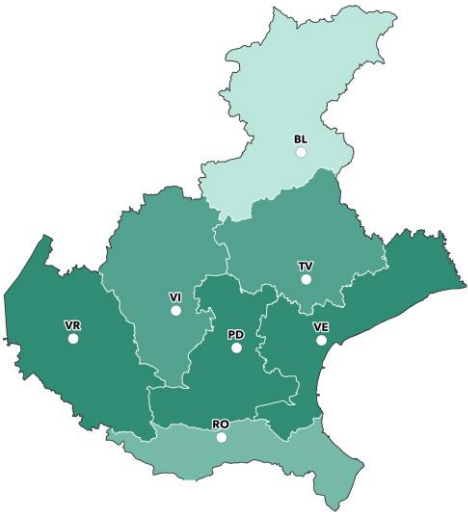


Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

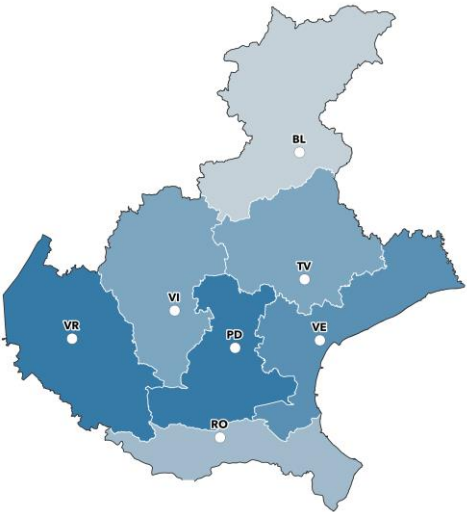
LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE DEL VENETO: OUTPUT

CONTESTO	
VE	52,1
VR	46,5
PD	39,2
TV	32,6
VI	27,7
RO	23,5
BL	2,3



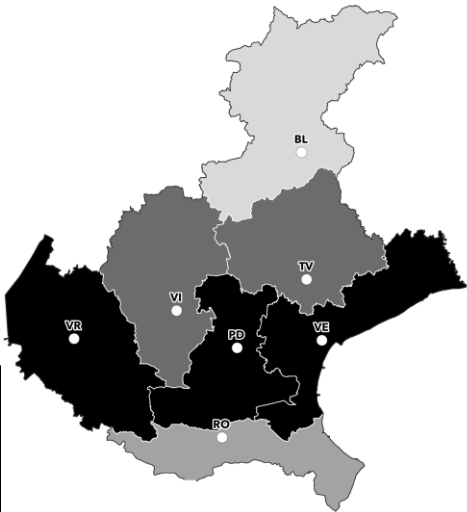
NORD EST	
Max	
BO	63,2
Min	
BL	2,3

FUNZIONALITÀ	
VR	67,6
PD	66,1
VE	58,0
TV	52,8
VI	49,5
RO	43,1
BL	20,9



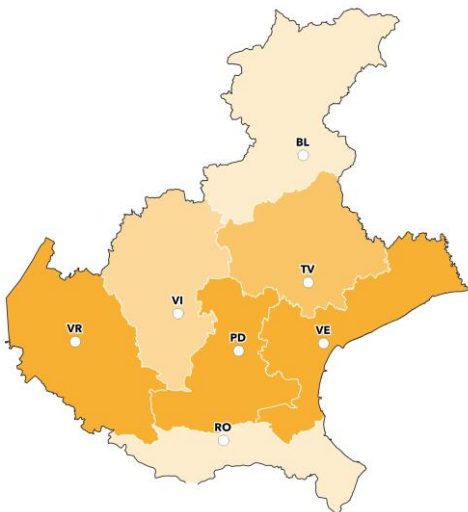
NORD EST	
Max	
BO	84,6
Min	
BL	20,9

SINTESI	
VR	52,2
VE	50,3
PD	48,6
TV	38,0
VI	37,1
RO	28,7
BL	12,1



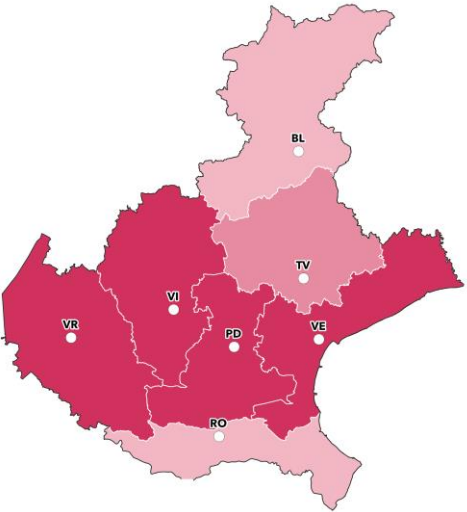
NORD EST	
Max	
BO	60,8
Min	
BL	12,1

DOTAZIONE	
PD	40,5
VE	40,4
VR	40,3
TV	32,9
VI	24,0
RO	20,5
BL	5,0

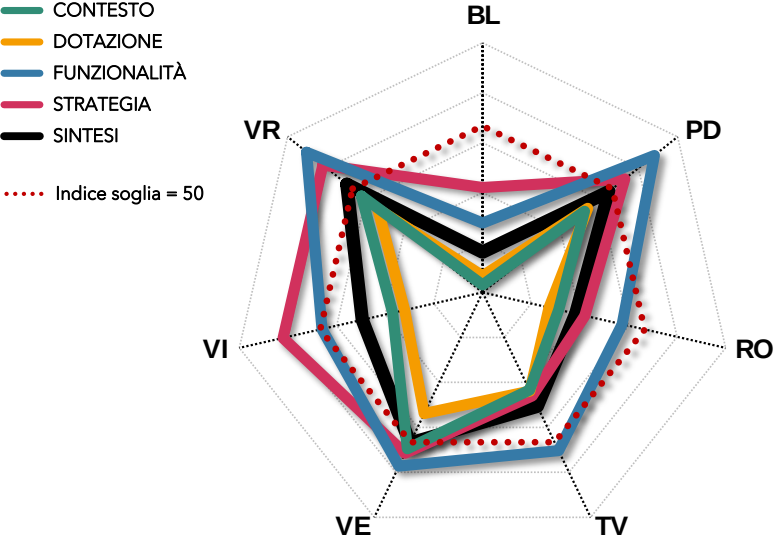


NORD EST	
Max	
TS	61,1
Min	
BL	5,0

STRATEGIA	
VI	61,5
VR	61,4
PD	54,8
VE	53,7
TV	34,5
RO	31,6
BL	31,6



NORD EST	
Max	
BZ	70,2
Min	
FE	22,7



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

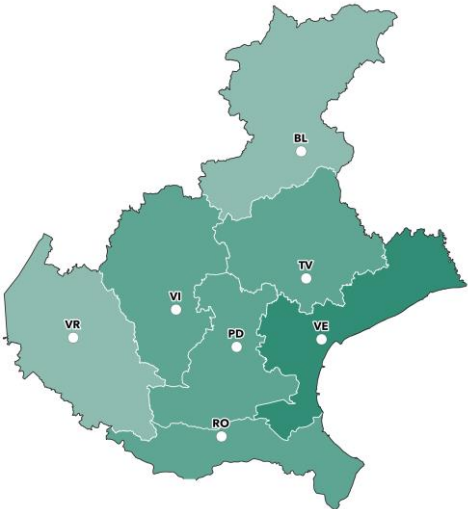
Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE DEL VENETO: OUTPUT

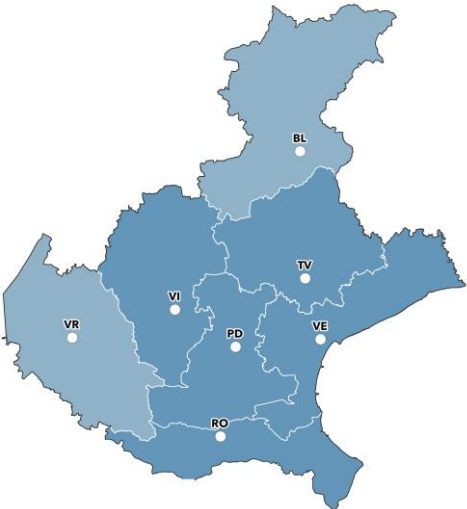
CONTESTO	
VE	61,8
RO	55,9
VI	54,5
TV	54,5
PD	54,5
VR	50,0
BL	50,0



NORD EST	
Max	
TS	70,0
Min	
BZ*	0,0

* Insieme a TN, PC, PR, RE, MO

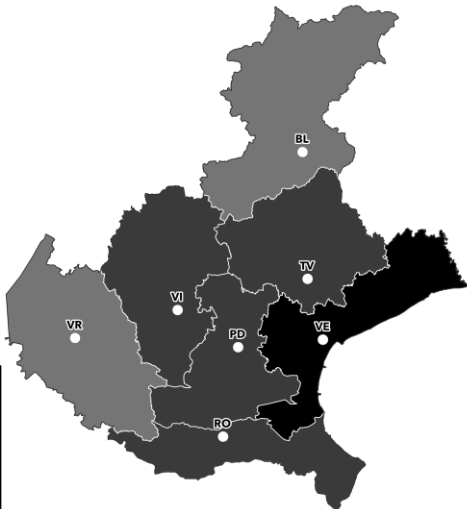
FUNZIONALITÀ	
VE	36,4
RO	32,6
TV	32,6
PD	32,6
VI	32,6
VR	28,8
BL	28,8



NORD EST	
Max	
TS	65,0
Min	
BZ*	0,0

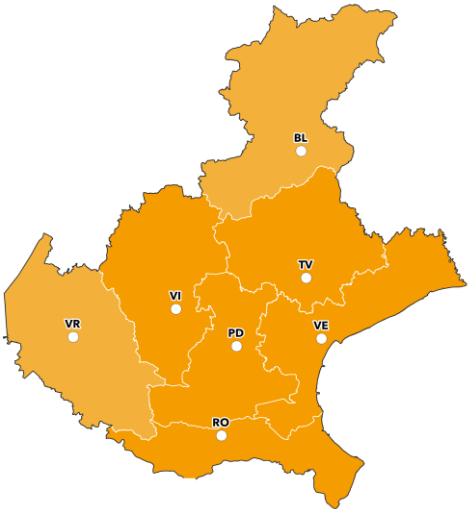
* Insieme a TN, PC, PR, RE, MO

SINTESI	
VE	50,0
RO	41,5
TV	41,1
PD	41,0
VI	41,0
VR	36,9
BL	36,8



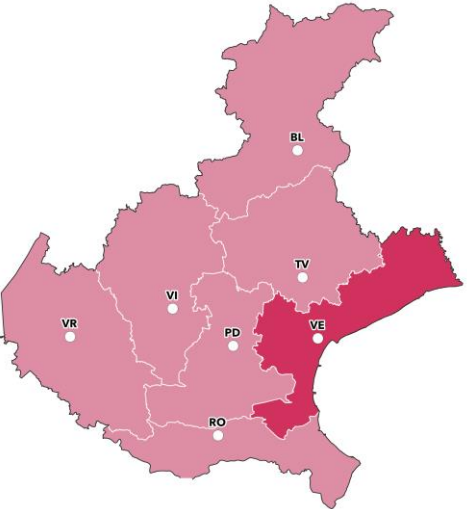
NORD EST	
Max	
TS	62,6
Min	
TN	0,0

DOTAZIONE	
VE	52,8
RO	43,5
TV	43,3
PD	43,2
VI	43,1
VR	37,1
BL	36,9



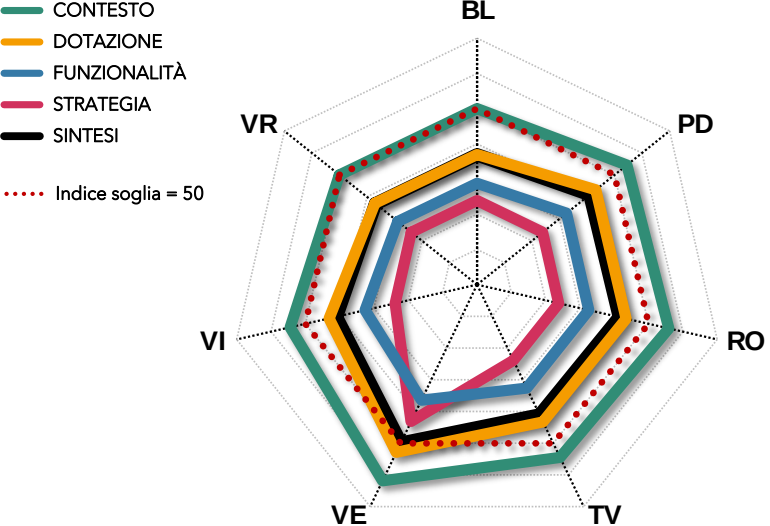
NORD EST	
Max	
TS	54,3
Min	
TN	0,0

STRATEGIA	
VE	43,1
RO	23,9
TV	23,9
PD	23,9
VI	23,9
VR	23,9
BL	23,9



NORD EST	
Max	
RA	62,8
Min	
BZ*	0,0

* Insieme a TN, PC, PR, RE, MO



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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



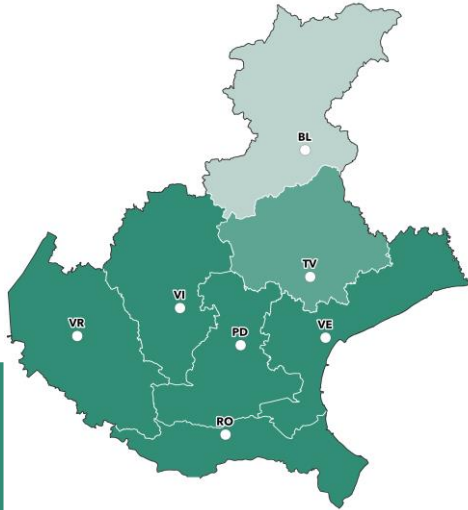
LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE DEL VENETO: OUTPUT

CONTESTO

VR	92,1
PD	88,9
VE	83,0
VI	81,4
RO	78,7
TV	76,3
BL	63,8

NORD EST

Max	
PC	93,0
Min	
BZ	0,0

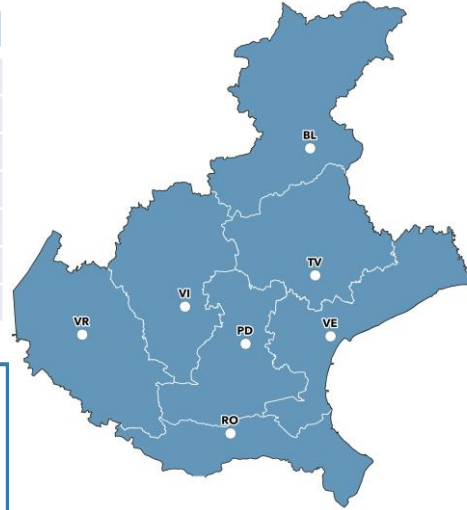


FUNZIONALITÀ

VR	51,6
PD	51,1
RO	49,2
VE	48,1
VI	47,0
TV	43,9
BL	41,3

NORD EST

Max	
PC	61,4
Min	
BZ	0,0

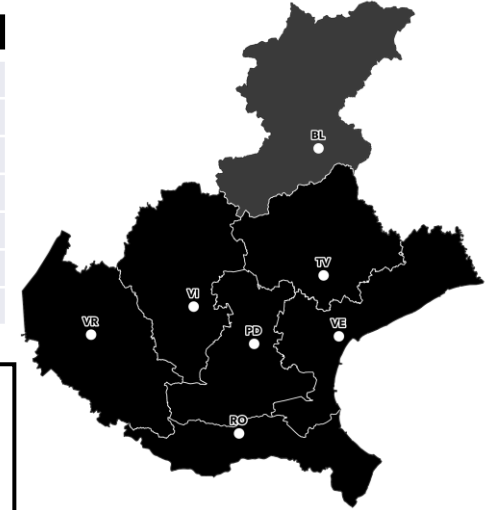


SINTESI

VR	56,4
VE	56,3
PD	54,9
VI	50,6
RO	50,0
TV	48,0
BL	41,7

NORD EST

Max	
PC	60,9
Min	
BZ	0,6

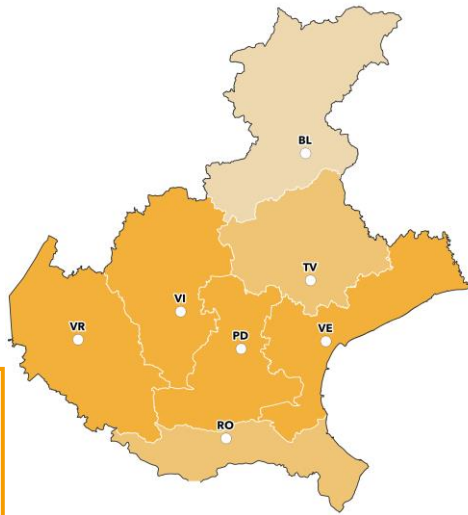


DOTAZIONE

VR	40,3
PD	39,1
VE	38,8
VI	36,1
RO	34,5
TV	34,3
BL	28,0

NORD EST

Max	
PC	48,5
Min	
BZ	2,0

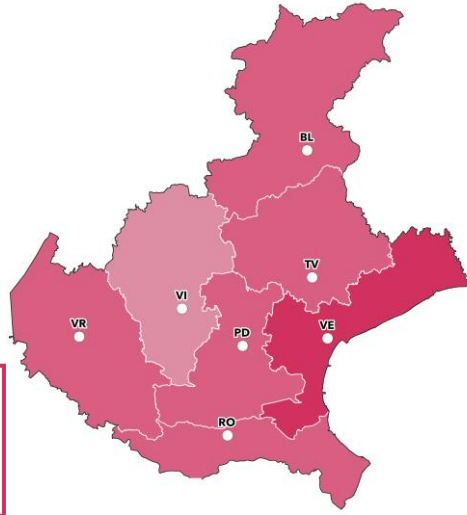


STRATEGIA

VE	51,5
BL	26,0
TV	25,3
VR	25,0
PD	25,0
RO	25,0
VI	24,0

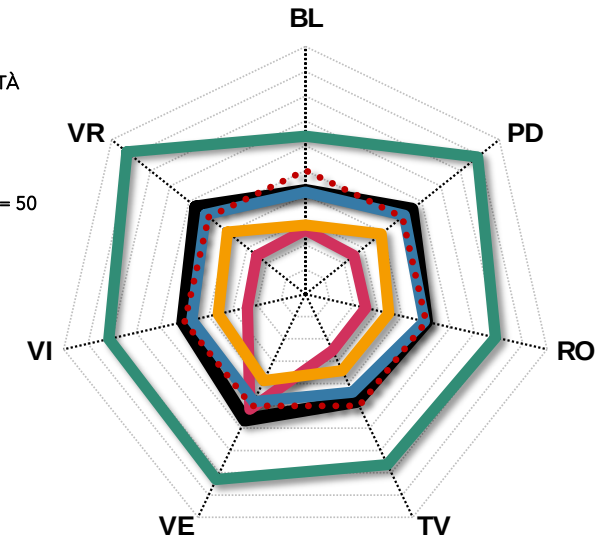
NORD EST

Max	
BO	53,6
Min	
BZ	0,0



- CONTESTO
- DOTAZIONE
- FUNZIONALITÀ
- STRATEGIA
- SINTESI

..... Indice soglia = 50



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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



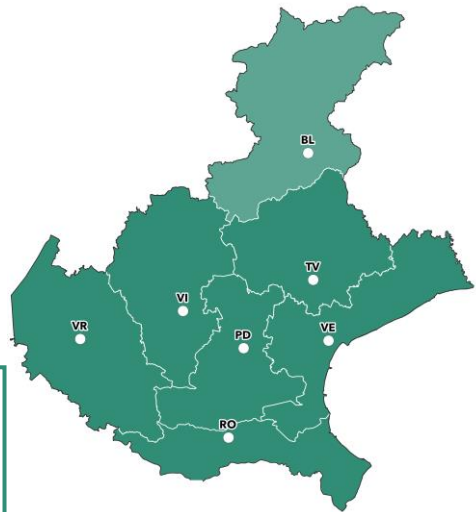
LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE DEL VENETO: OUTPUT

CONTESTO

PD	79,3
VE	78,7
RO	77,5
VI	60,8
VR	60,5
TV	59,7
BL	38,1

NORD EST

Max	
PD	79,3
Min	
BZ	26,0

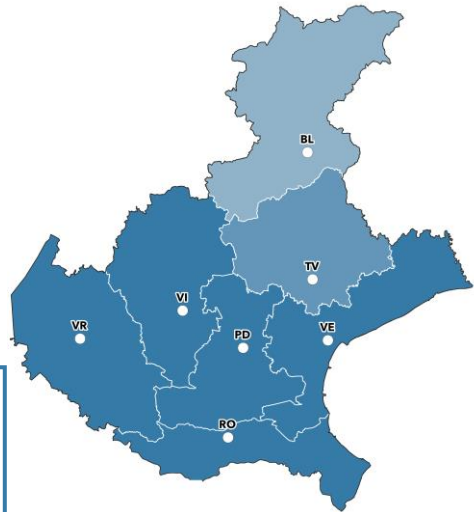


FUNZIONALITÀ

VR	76,7
PD	75,0
RO	74,2
VI	72,3
VE	65,7
TV	49,7
BL	44,0

NORD EST

Max	
VR	76,7
Min	
UD	34,3

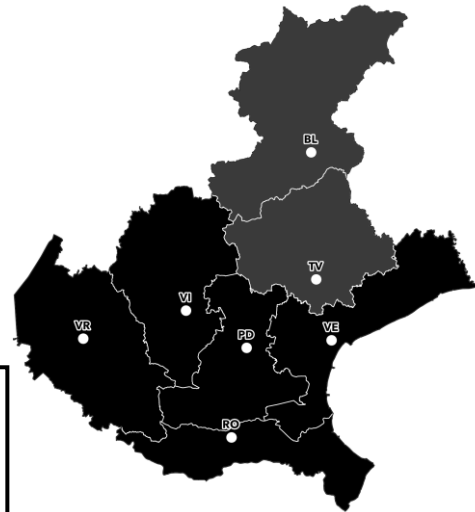


SINTESI

PD	65,7
RO	64,7
VE	60,4
VR	59,3
VI	55,0
TV	44,5
BL	32,0

NORD EST

Max	
PD	65,7
Min	
BZ	25,0

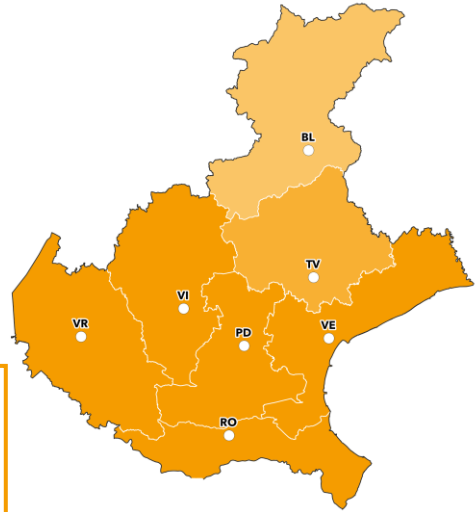


DOTAZIONE

RO	63,5
PD	63,4
VR	60,0
VE	56,0
VI	49,2
TV	36,2
BL	19,0

NORD EST

Max	
BO	69,9
Min	
BZ	9,7

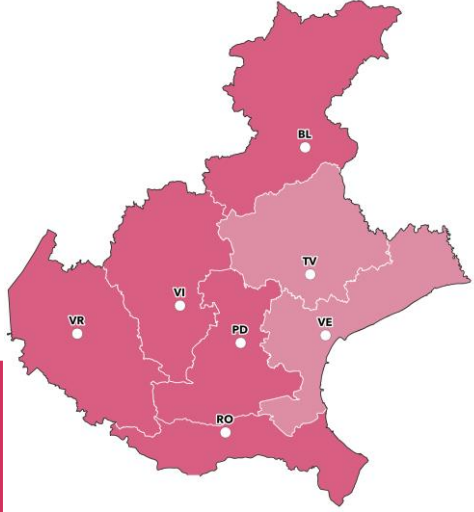


STRATEGIA

PD	27,6
VI	26,3
VR	26,2
RO	25,4
BL	25,3
VE	24,0
TV	22,0

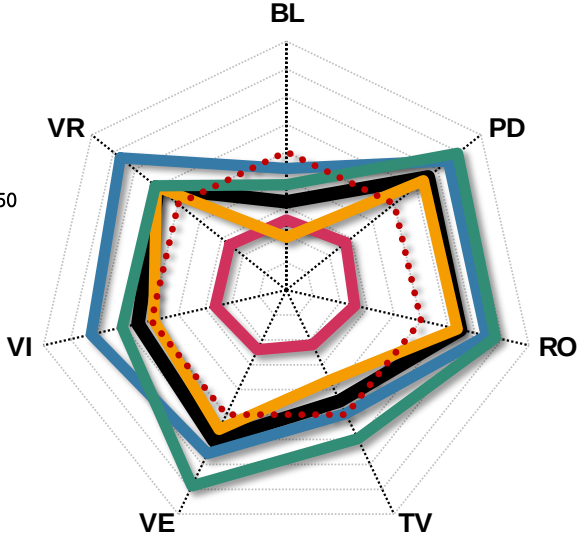
NORD EST

Max	
BZ	37,8
Min	
TV	22,0



- CONTESTO
- DOTAZIONE
- FUNZIONALITÀ
- STRATEGIA
- SINTESI

Indice soglia = 50



INFRASTRUTTURE LOGISTICHE

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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE DEL VENETO: SINTESI

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

											INDICE DI SINTESI	
	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE
1°	VR (4°)		VR (8°)		VE (13°)		VR (13°)		PD (1°)		VE (4°)	
2°	VE (8°)		VE (10°)		RO (27°)		VE (14°)		RO (3°)		VR (5°)	
3°	PD (10°)		PD (16°)		TV (28°)		PD (17°)		VE (6°)		PD (6°)	
4°	TV (18°)		TV (46°)		PD (29°)		VI (27°)		VR (8°)		VI (17°)	
5°	VI (29°)		VI (49°)		VI (31°)		RO (29°)		VI (9°)		RO (22°)	
6°	RO (48°)		RO (75°)		VR (43°)		TV (34°)		TV (21°)		TV (24°)	
7°	BL (101°)		BL (104°)		BL (44°)		BL (62°)		BL (48°)		BL (82°)	

Il **sistema logistico** rappresenta il punto di forza della regione (5 province nella Top10 nazionale), 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 (assenti nella provincia di Belluno, al 104° posto nella classifica nazionale).

Anche le province più performanti, come Verona (che, nel contesto regionale primeggia in 3 categorie infrastrutturali), presentano un potenziale importante che potrebbe essere valorizzato attraverso interventi mirati, ma che tengano conto di **una visione organica regionale**.

Forte carenza infrastrutturale nella provincia di Belluno.

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



ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE DEL VENETO: SINTESI

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



Infrastrutture stradali: le prime posizioni della classifica premiano Verona, Venezia e Padova, territori che, oltre ad avere **un contesto di per sé già favorevole** (per es. una bassa incidenza di aree montane e l'attraversamento di assi del Core Network), presentano una più elevata consistenza della rete stradale, soprattutto di categoria autostradale (anche a 3 o più corsie). **Verona occupa la 1ª posizione nel Veneto e nel Nord Est, la 4ª in Italia** (in particolare grazie alla sua performance in termini di funzionalità, quindi volumi di traffico, incidentalità, veicoli circolanti, ecc.). Belluno risulta «maglia nera» non solo a livello regionale, ma anche a livello di macroarea del Nord Est e a livello nazionale (101° posto in classifica), particolarmente penalizzata dal contesto montuoso in cui risiede, da una scarsa presenza di rete autostradale e dall'assenza di assi del Core Network che la attraversano.



Infrastrutture ferroviarie: le province meno performanti risultano Belluno e Rovigo, penalizzate da un contesto di per sé già meno favorevole rispetto ad altre province (soprattutto Belluno evidenzia una bassa presenza di stazioni ferroviarie, quasi tutte di categoria Bronze, nessuna di categoria Gold/Platinum). Come per le infrastrutture stradali, le prime posizioni della classifica premiano i territori provinciali di **Verona, Venezia e Padova che presentano elementi qualificanti come un numero più elevato di stazioni** (anche di categoria Gold e Platinum), l'attraversamento di assi del Core Network, una più elevata consistenza di rete ferroviaria elettrificata e a doppio binario, la presenza di servizi di mobilità integrata in stazione (TPL, taxi, metropolitana, posteggio bici, ecc.). **Verona occupa la 1ª posizione nel Veneto e la 2ª nel Nord Est** (dopo Bologna) e l'8ª in Italia, mentre Belluno occupa l'ultima posizione a livello regionale e di macroarea del Nord Est e la penultima a livello nazionale.

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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE DEL VENETO: SINTESI

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



Infrastrutture portuali: la provincia di **Venezia**, in cui il «contesto» gioca un ruolo dominante, occupa il **1° posto nel Veneto**, il **3° nel Nord Est** (dopo TS e GO). Tuttavia si evidenziano aspetti che potrebbero essere ulteriormente migliorati attraverso maggiori investimenti in termini dotazionali (per es. tecnologia, dogana e retroportualità, profondità dei fondali) e funzionali (favorendo una migliore performance dei traffici merci, in termini di tonnellaggio e tendenza, per un miglior posizionamento sui mercati internazionali in termini di capacità e frequenza).



Infrastrutture aeroportuali: la provincia di **Verona**, al **1° posto nella classifica regionale** e al **2° nella macro-area** (dopo PC), è premiata soprattutto per il contesto molto favorevole dato dalla sua posizione strategica (5 aeroporti nei 90 min di cui 2 nella Rete Core). Tuttavia, si evidenziano criticità dotazionali (area sedime, area parcheggio aerei, assenza di una stazione ferroviaria, n° banchi check-in, ecc.) e funzionali (volumi di traffico e carenza di servizi intermodali).



Infrastrutture logistiche: la provincia di **Padova**, occupa il **1° posto nella classifica regionale e nazionale**, grazie a un contesto molto favorevole, 6 interporti nei 90 minuti dal capoluogo provinciale, di cui 3 appartenenti al Core Network (Interporto di Padova, Interporto Quadrante Europa di Verona e Interporto di Bologna); una buona dotazione infrastrutturale, in termini di disponibilità di superfici, magazzini e binari; una discreta funzionalità, in termini di numero di operatori, lunghezza massima del treno ricevibile, integrazione modale, coppie treni/anno. Tuttavia, alcuni aspetti più deboli possono essere migliorati, per esempio prevedendo maggiori investimenti nei **collegamenti di "ultimo miglio"** degli interporti presenti nel suo bacino. La provincia di **Verona** (al 4° posto in Veneto), nonostante la presenza dell'Interporto Quadrante Europa, risente di un contesto meno favorevole rispetto ad altri territori, soprattutto in termini di nodi logistici raggiungibili entro i 90 minuti dal capoluogo.

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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Il Veneto e i corridoi europei della rete TEN-T



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

IL CORE NETWORK DELLA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO (TEN-T)

© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario. Il **Core Network** (Rete Centrale) è costituito da **9 Corridoi (di cui 4 attraversano l'Italia)**, da completare **entro il 2030**, che comprendono: i nodi urbani a maggiore densità abitativa, i nodi intermodali di maggiore rilevanza e le relative connessioni. 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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Il **Corridoio Baltico-Adriatico** attraversa 27 regioni, anche incluse nelle strategie dell'UE per la Regione del Mar Baltico (EUSBSR), la Regione del Danubio (EUSDR), la Regione Alpina (EUSALP) e la Regione Adriatica e Ionica (EUSAIR). Collega il Baltico con il Mare Adriatico attraverso aree industrializzate tra la Polonia meridionale (Alta Slesia), Vienna e Bratislava, la regione alpina orientale e l'Italia settentrionale.

I numeri del Corridoio	TOTALE	ITALIA	VENETO
Km rete ferroviaria	4.200	680	280
Km rete stradale	3.600	480	165
N° porti	10	3	1
N° aeroporti	13	2	1
N° terminal intermodali	24	3	1

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

Comprende importanti progetti ferroviari come: il **tunnel di base del Semmering** e la **ferrovia di Koralm in Austria** e **sezioni transfrontaliere**.

VENETO: 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.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Il **Corridoio Mediterraneo** collega la penisola iberica con il confine ungherese-ucraino. Segue le coste mediterranee di Spagna e Francia, attraversa le Alpi, l'Italia settentrionale, la costa adriatica in Slovenia e in Croazia fino a raggiungere l'Ungheria.

I numeri del Corridoio	TOTALE	ITALIA	VENETO
Km rete ferroviaria	9.000	1.360	485
Km rete stradale	5.700	840	275
Km vie navigabili	1.285	695	225
N° porti interni	9	5	1
N° porti marittimi	12	3	1
N° aeroporti	17	6	1
N° terminal intermodali	19	7	2

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea
A parte il fiume Po e alcuni altri canali nel Nord Italia, è costituito principalmente da strada e ferrovia.

VENETO: 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**.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** è un asse cruciale per l'economia europea, collega Helsinki a La Valletta attraversando 8 Paesi: Finlandia, Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta. È il più esteso tra i corridoi della rete centrale. Collega i maggiori centri urbani in Germania e in Italia alla Scandinavia.

I numeri del Corridoio	TOTALE	ITALIA	VENETO
Km rete ferroviaria	9.600	3.000	85
Km rete stradale	6.300	2.400	60
N° porti	25	9	-
N° aeroporti	19	4	-
N° terminal intermodali	28	5	1

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

In Italia, il corridoio parte dal valico del Brennero e collega Trento, **Verona**, Bologna, Ancona, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud, tra cui: Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.

VENETO: 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**.

PRINCIPALI GAP INFRASTRUTTURALI DEL CORE NETWORK RISPETTO AI TARGET 2030



- **Sezioni ferroviarie** **Verona P.N. - Fortezza - Brennero** (accesso sud al Passo del Brennero/Galleria di Base del Brennero) e **Venezia - Trieste** non conformi 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 oltre il 2024).

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

FOCUS SULLE GRANDI OPERE FERROVIARIE LUNGO I CORRIDOI TEN-T

Trasversale Torino-Venezia

Potenziamento tecnologico Torino-Padova

Tipologia intervento: 

Attivazione: **2022**

AV/AC Brescia-Verona  

Tipologia intervento:    

Attivazione: **Oltre 2024**

AV/AC Verona-Padova    

Tipologia intervento:    

Attivazione: **Oltre 2024**

PRG e ACC di Verona Quadrante Europa

Tipologia intervento:  (T)

Attivazione: **Oltre 2024**

Linea Milano Sm. - Padova I. - Venezia

Tipologia intervento:  (M)

Attivazione: **2021** (Fase 1), **2024** (Fase 2)

Linea Vicenza - Treviso - Portogruaro

Tipologia intervento:  (M)

Attivazione: **Oltre 2024**

Legenda tipologia intervento

-  Capacità
-  Regolarità
-  Prestazioni (Sagoma/Modulo/Peso Assiale/Terminali)
-  Accessibilità
-  Velocità



Brennero-Verona-Bologna

Accesso al Brennero 

Tipologia intervento: 

Attivazione: **Oltre 2024**

Linea Bologna-Verona

Tipologia intervento:   

Attivazione: **2023**

Bologna-Venezia-Trieste/Udine

Potenziamento tecnologico Bologna-Padova

Tipologia intervento:   (S/M)

Attivazione: **2021** (S), **2024** (M), **Oltre 2024** (regolarità)

Linea Venezia-Trieste   

Tipologia intervento  (M/PA) 

Attivazione: **Oltre 2024**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

-  Prioritarie DEF 2015
-  Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
-  Italia Veloce 2020
-  PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea e Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Le infrastrutture strategiche programmate per il territorio



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

AV/AC Milano-Verona: 2a Fase funzionale - Tratta Brescia-Verona

3.430 M € (costo complessivo dell'intervento):

1 1° LOTTO FUNZIONALE: TRATTA BRESCIA EST-VERONA 1° LOTTO COSTRUTTIVO

- Costo intervento: 1.892 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2026/oltre 2026**



AV/AC Milano-Verona: 2a Fase funzionale - Tratta Brescia-Verona

3.430 M € (costo complessivo dell'intervento):

2 NODO AV/AC DI VERONA INGRESSO OVEST

- Costo intervento: 376 M €
- Finanziati: 100%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **oltre 2026**



AV/AC Verona-Padova

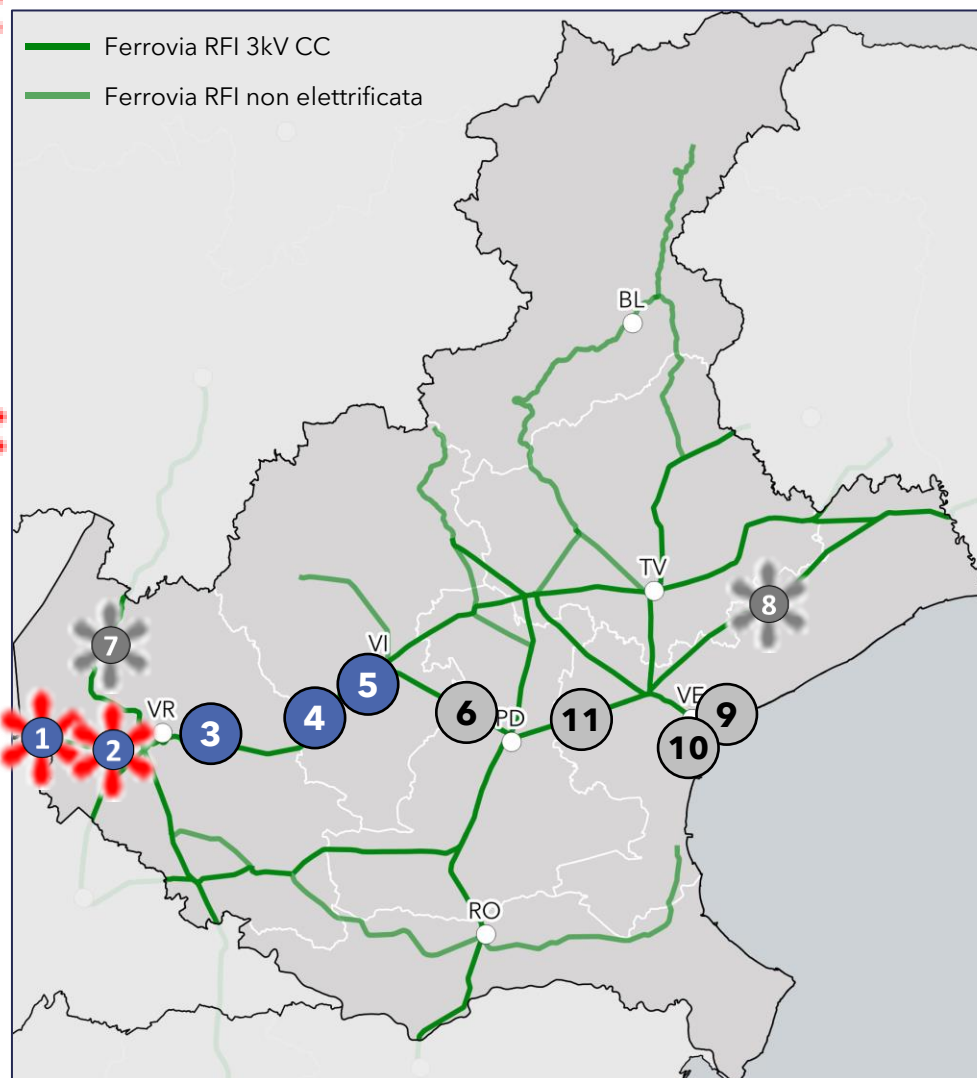
NODO AV/AC DI VERONA EST

Costo intervento: 380M €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **oltre 2026**



AV/AC Verona-Padova

1° LOTTO FUNZIONALE: TRATTA VERONA-BIVIO VICENZA

Costo intervento: 2.760 M €

Finanziati: 100%

Fase: lavori in corso

Fine lavori prevista: **2027**



AV/AC Verona-Padova

2° LOTTO FUNZIONALE: ATTRAVERSAMENTO DI VICENZA

Costo intervento: 849M €

Finanziati: 18%

Fase: opere con esecutore individuato

Fine lavori prevista: **oltre 2026**



Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.



Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

AV/AC Verona-Padova

3° LOTTO FUNZIONALE: TRATTA VICENZA-PADOVA

Costo intervento: 1.316 M €

Finanziati: 0%

Fase: opere con esecutore individuato

Fine lavori prevista : **oltre 2026**



6

Accesso al Brennero

4.926 M € (costo complessivo dell'intervento):

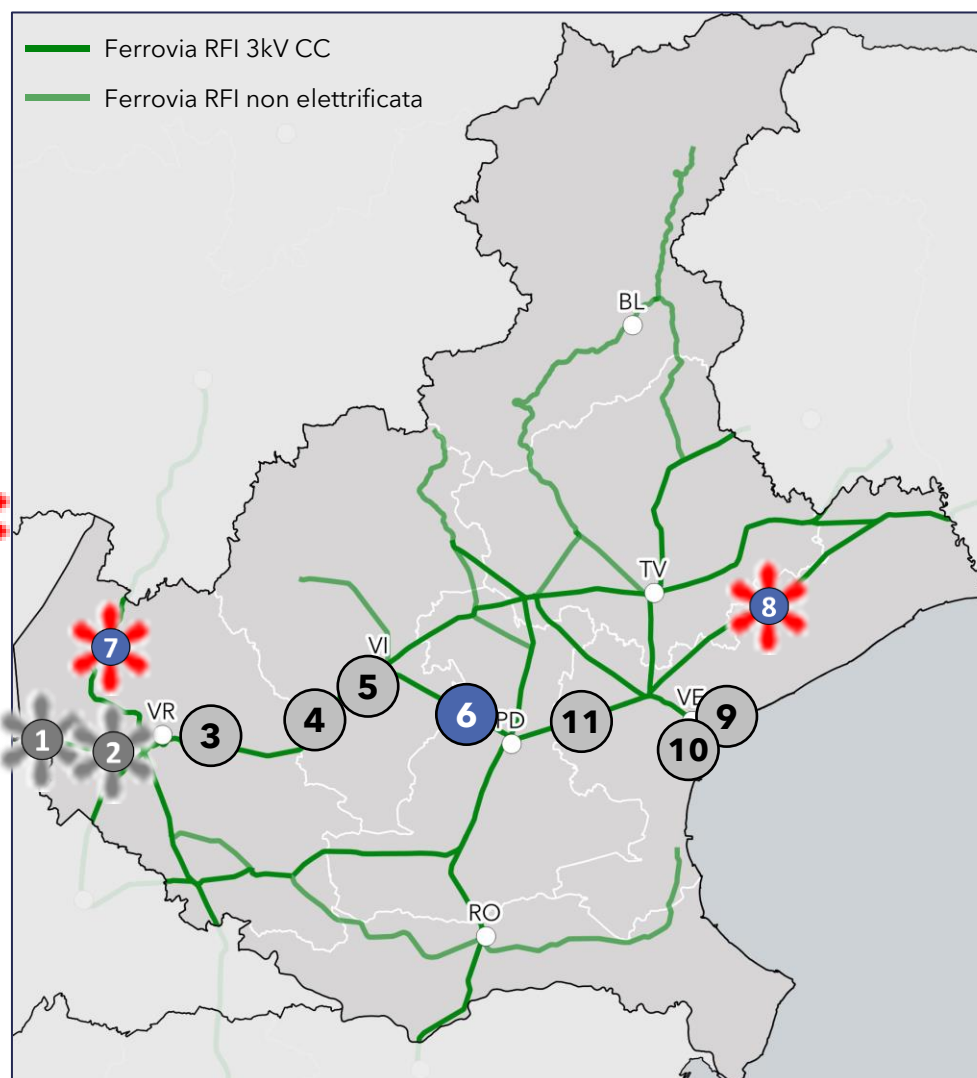
7 LOTTO 4: INGRESSO NEL NODO DI VERONA (PROJECT REVIEW)

- Costo intervento: 998 M €

- Finanziati: 2%

- Fase: progettazione preliminare

- Fine lavori prevista : **2026**



Potenziamento Venezia-Trieste

8 VELOCIZZAZIONE LINEA STORICA E VARIANTI, OPERE CIVILI, SOPPRESSIONE PL E ADEGUAMENTO A MODULO 750M, VARIANTE LATISANA, VARIANTE RONCHI DEI LEGIONARI - BIVIO AURISINA

- Costo intervento: 1.800 M €

- Finanziati: 13%

- Fase: progettazione preliminare

- Fine lavori prevista: **n.d.**



Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.



Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI SISTEMI URBANI

Nodo ferroviario di Venezia

UPGRADING INFRASTRUTTURALE E TECNOLOGICO, RIPRISTINO LINEA DEI BIVI DI VENEZIA MESTRE E COLLEGAMENTO AEROPORTO

Costo intervento: 946 M €

Finanziati: 64%

Fase: lavori in corso/progettazione

Fine lavori prevista : **2025**

Nodo ferroviario di Venezia

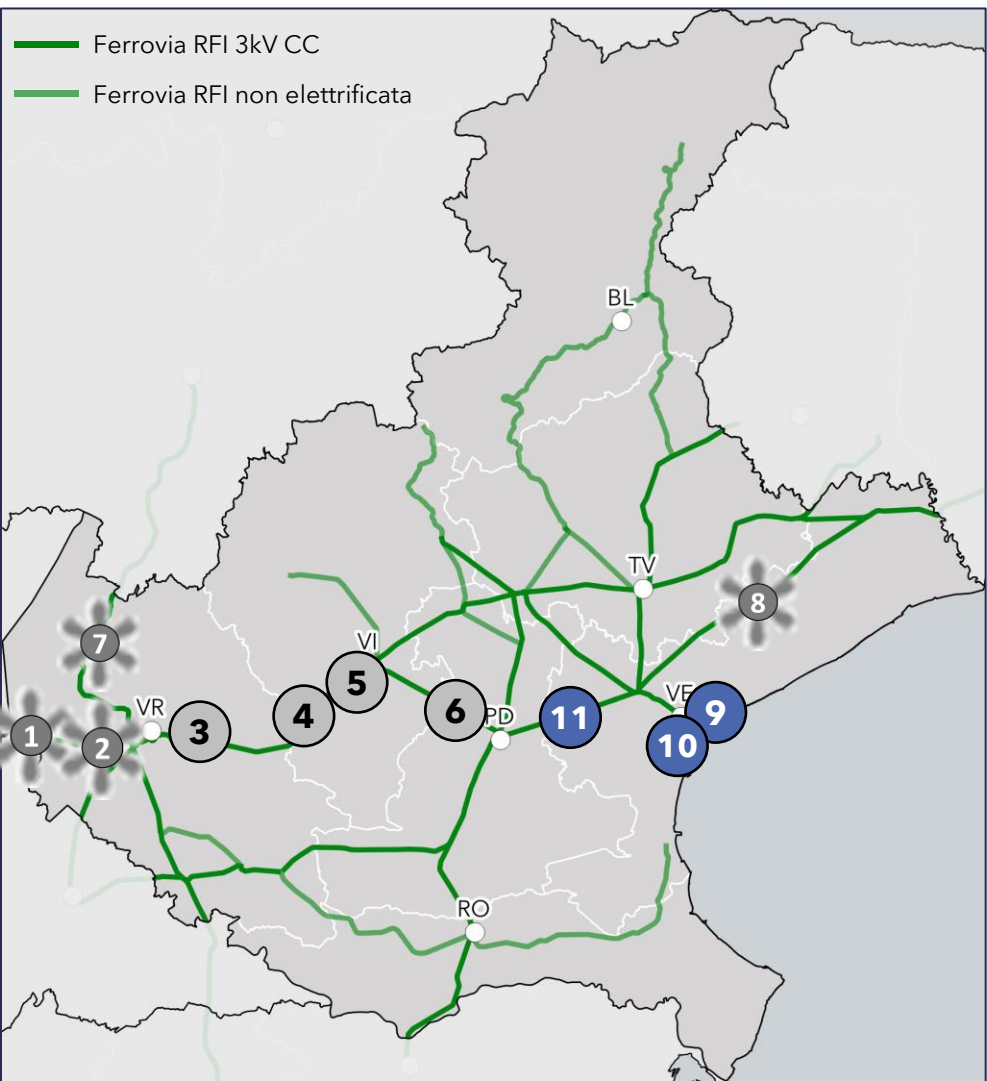
REALIZZAZIONE DUE NUOVE FERMATE DEL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO (VIA OLIMPIA E MUNICIPALITÀ DELLA GAZZERA) NEL CENTRO URBANO DI MESTRE-VENEZIA COMPRESA LA REALIZZAZIONE DI ALCUNE INFRASTRUTTURE AFFERENTI; REALIZZAZIONE SCMT-RTB-PAI PL

Costo intervento: 25 M €

Finanziati: 100%

Fase: studio di fattibilità

Fine lavori prevista : **n.d.**



Padova sistema di trasporto intermedio a guida vincolata

Costo intervento: 69 M €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista : **n.d.**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.



Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

1 A31 Valdastico Nord

Costo intervento: 1.299 M €

Finanziati: 100%

Stato avanzamento: progettazione definitiva

Completamento: **n.d.**

2 Pedemontana Veneta

Costo intervento: 2.258 M €

Finanziati: 100%

Stato avanzamento: lavori in corso

Completamento: **2022**

3 SS 47 Valsugana

MESSA IN SICUREZZA E ADEGUAMENTO

Costo intervento: 860 M €

Finanziati: 1%

Stato avanzamento: progettazione preliminar.

Completamento: **n.d.**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020

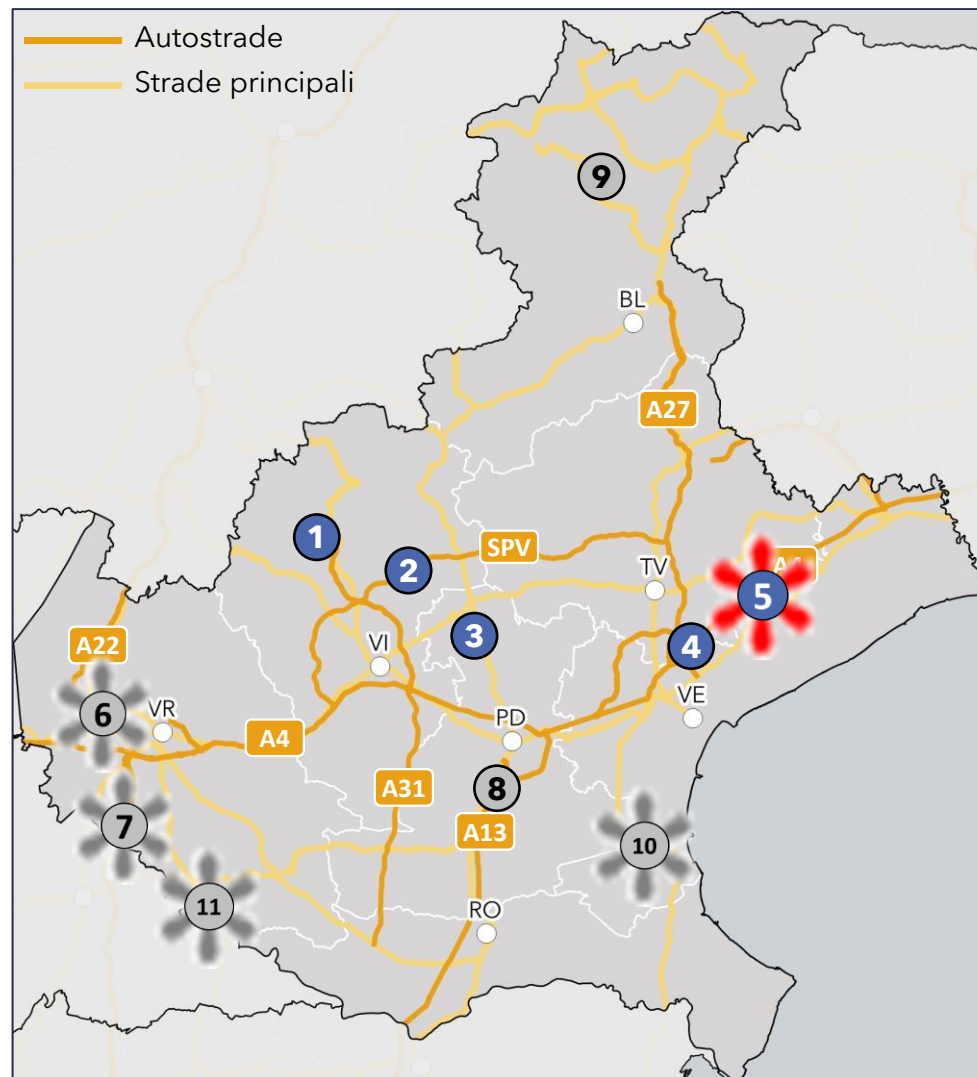


Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.



4 A4 - Jesolo e litorali

Costo intervento: 201 M €

Finanziati: 100%

Stato avanzamento: Opere con bando di gara per la realizzazione pubblicato

Completamento: **n.d.**

Potenziamento dell'autostrada A4 - Terza corsia tra San Donà di Piave ed Alvisopoli e tra Gonars e Villesse

1.500 M € (costo complessivo dell'intervento):

5 TERZA CORSIA TRATTO SAN DONÀ DI PIAVE-SVINCOLO DI ALVISOPOLI - 2° LOTTO

- Costo intervento: 656 M €
- Finanziati: 100%
- Stato avanzamento: lavori in corso (1°sublotto), / progettazione definitiva (2° e 3°)
- Completamento: **2022 / n.d.**

* Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

Autostrada del Brennero A22

1.667 M € (costo complessivo dell'intervento):

6 POTENZIAMENTO DELL'AUTOSTRADA A22 TRA BOLZANO SUD E L'INTERCONNESSIONE CON L'AUTOSTRADA A1 VERONA NORD

- Costo intervento: 995 M €
- Finanziati: n.d.
- Stato avanzamento: progettaz. esecutiva.
- Completamento: **n.d.**

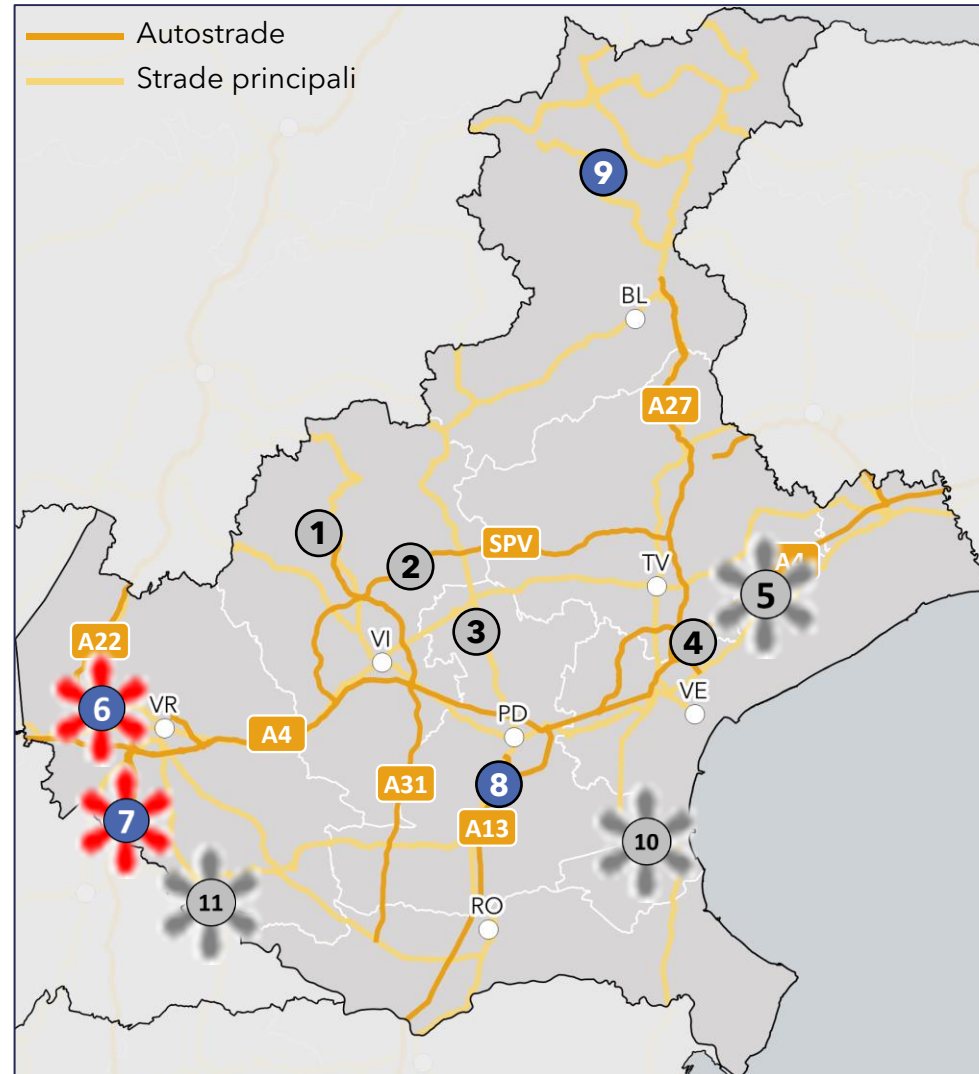


Itinerario Autostradale Medio

Padano 1.732 M € (costo complessivo dell'intervento):

7 RACCORDO AUTOSTRADALE DELLA CISA A15 - AUTOSTRADA DEL BRENNERO A22 FONTEVIVO (PR) - NOGAROLE ROCCA (VR)

- Costo intervento: 424 M €
- Finanziati: 100%
- Stato avanzamento: lavori in corso
- Completamento: **2021**



Autostrada A13

AMPLIAMENTO ALLA TERZA CORSIA DELL'AUTOSTRADA A13 NELLA TRATTA MONSELICE - PADOVA SUD

Costo intervento: 185 M €
Finanziati: 100%
Stato avanzamento: n.d.
Completamento: **n.d.**



SS 51 di Alemagna

MIGLIORAMENTO DELLA VIABILITÀ DI ACCESSO ALL'ABITATO DI CORTINA (EX VARIANTE DI ZUEL)

Costo intervento: 33 M €
Finanziati: 100%
Stato avanzamento: n.d.
Completamento: **n.d.**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.



Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

Itinerario Civitavecchia-Orte- Ravenna-Venezia 2.186 M € (costo complessivo dell'intervento):

10 RIQUALIFICA SS 309 RAVENNA-VEENZIA

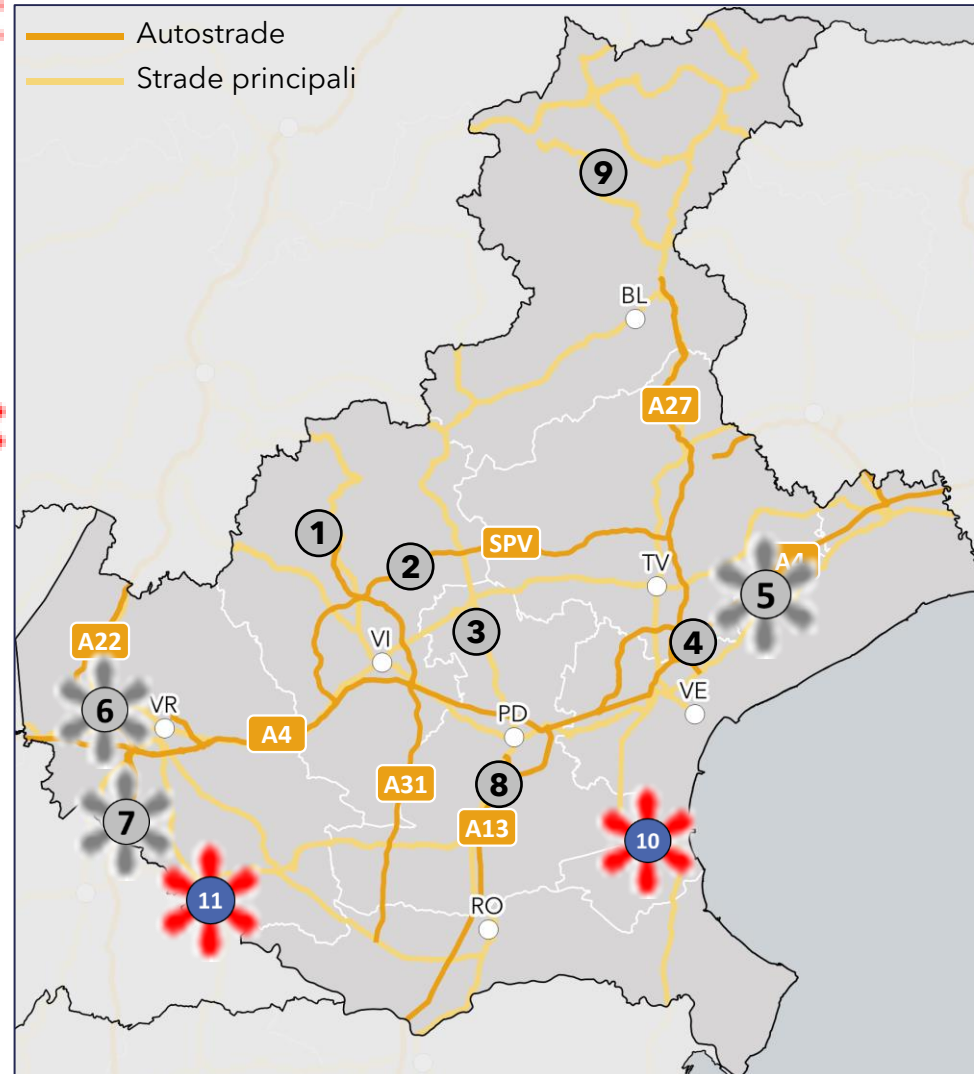
- Costo intervento: 236 M €
- Finanziati: 100%
- Stato avanzamento: lavori in corso
- Completamento: **n.d.**



SS 12 dell'Abetone e del Brennero

11

- Costo intervento: 258 M €
- Finanziati: 100%
- Stato avanzamento: n.d.
- Completamento: **n.d.**



Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.



Interventi diffusi e non ripartibili
a livello regionale

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI NODI (PORTI E AEROPORTI)

Porto di Venezia
PIATTAFORMA D'ALTURA E TERMINAL
CONTAINER MONTESYNDIAL
Costo intervento: 162 M €
Finanziati: 88%
Fase: progettazione
Attivazione: **n.d.**

Porto di Venezia
MESSA IN SICUREZZA SPONDA OVEST DEL
CANALE INDUSTRIALE PORTO MARGHERA
Costo intervento: 24 M €
Finanziati: 100%
Fase: n.d.
Attivazione: **n.d.**



Porto di Venezia
LAVORI DI ADEGUAMENTO
DIAFRAMMATURA MOLO SALI
Costo intervento: 18 M €
Finanziati: 100%
Fase: progettazione preliminare
Attivazione: **n.d.**

Porto di Venezia
CONSERVAZIONE ARCHITETTONICO E
STRUTTURALE AD USO PORTUALE
DELL'EDIFICIO B «EDIFICIO SALI E TABACCHI»
DEL COMPENDIO «EX MONOPOLI DI STATO»
Costo intervento: 15 M €
Finanziati: 12%
Fase: progettazione preliminare
Attivazione: **n.d.**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

- Prioritarie DEF 2015
- Italia Veloce 2020
- Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
- PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI NODI (PORTI E AEROPORTI)

Aeroporto di Verona

COLLEGAMENTO FERROVIARIO (LINEA MODENA-VERONA)

Costo intervento: 90 M €

Finanziati: 0%

Fase: progettazione preliminare

Attivazione: **n.d.**

Aeroporto di Venezia

SVILUPPO CARGO AEREO E CAPACITÀ AIRSIDE

Costo intervento: 84 M €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione preliminare

Attivazione: **n.d.**



Aeroporto di Venezia

TERMINAL PASSEGGERI, SECURITY E PASSENGERS EXPERIENCE

Costo intervento: 194 M €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione preliminare

Attivazione: **n.d.**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

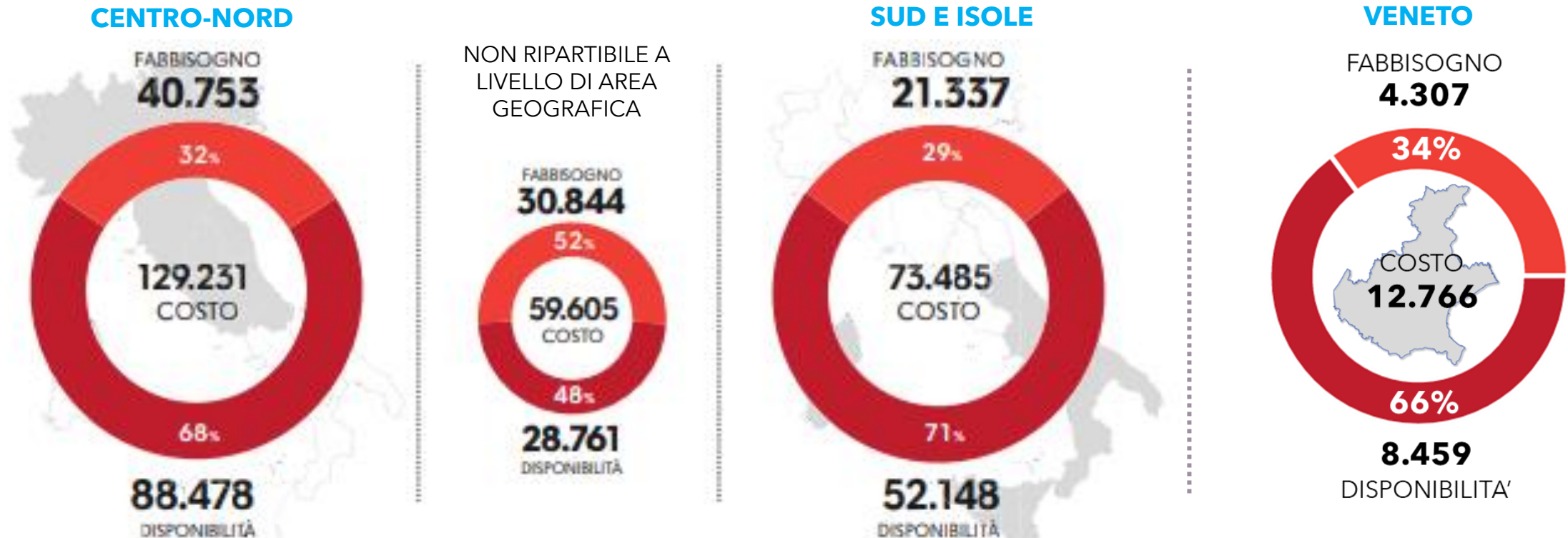
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER MACRO AREA GEOGRAFICA

(importi in milione di euro)

Le disponibilità finanziarie per le infrastrutture del Centro-Nord ammontano a 88,478 miliardi di euro (il 52% delle disponibilità nazionali) con un fabbisogno residuo di 40,753 miliardi, includendo nel calcolo eventuali fondi residui. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 68% del costo.

In **Veneto** sono previsti **investimenti per 12.766 milioni di euro** pari al **10% del Centro-Nord** al **5% dell'Italia**.

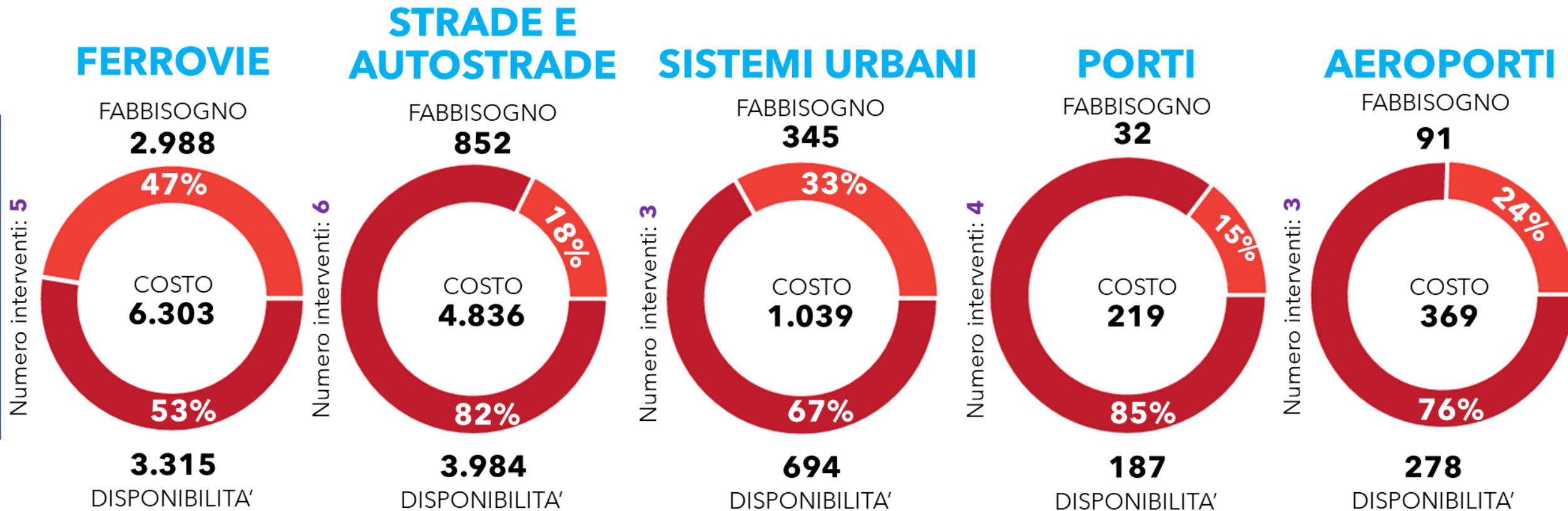


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER SISTEMA INFRASTRUTTURALE IN VENETO

(importi in milione di euro)



Nota: nel conteggio sono esclusi gli interventi diffusi non localizzabili esclusivamente sul territorio veneto.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LINEE AD ALTA VELOCITÀ NEL NORD DI COLLEGAMENTO CON L'EUROPA

Risorse PNRR
sull'intero investimento
Totale
(mln)

8.570

Prosecuzione dei grandi interventi per lo sviluppo del corridoio europeo Reno-Alpi e la parte occidentale del corridoio Mediterraneo

• Brescia - Vicenza - Padova

→ 4,6 mld

Gli interventi di interesse regionale si riferiscono a:

- **Brescia-Verona** (48 km);
- **Verona-Bivio Vicenza** (44 km)

Gli interventi si riferiscono alla tratta Brescia-Verona e alla tratta Verona bivio Vicenza. I principali benefici saranno un **aumento della capacità e della regolarità del traffico** grazie alla separazione dei nuovi servizi AV rispetto a quelli preesistenti, un significativo miglioramento del sistema di trasporto regionale, dovuto alla maggiore capacità della linea tradizionale e una migliore accessibilità della nuova stazione di Vicenza Fiera (il cui attraversamento sarà finanziato con risorse nazionali).



• Nodo Verona Ovest

Gli interventi del Nodo di Verona del progetto ingresso Ovest prevedono la realizzazione di 3,6 km di nuova linea AV/AC, 4,2 km di nuova Linea Storica e 3,3 km di linea indipendente merci, oltre alla sistemazione del Piano Regolatore Generale di Verona Porta Nuova per l'ingresso dell'AV/AC da Milano.

• Nodo Verona Est

Gli interventi del Nodo di Verona del progetto ingresso Est riguardano interventi funzionali all'ingresso a Verona della tratta Verona-Padova con la realizzazione di circa di 6,6 Km di nuova linea AV/AC, una nuova stazione elementare a Verona Porta Nuova e dei binari dedicati all'AV a Verona Porta Vescovo, collegati dal nuovo ponte sull'Adige. Inoltre è previsto un nuovo fascio merci di tre binari, scalo Cason, a modulo 750 metri, situato in adiacenza alla linea merci realizzata nel nodo Ovest.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021 e Schede di lettura aggiornato al 15 luglio 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

POTENZIAMENTO DEI NODI FERROVIARI METROPOLITANI E DEI COLLEGAMENTI NAZIONALI CHIAVE



L'investimento consiste nel miglioramento di 1.280 km di tratte ferroviarie riguardanti 12 nodi metropolitani e i collegamenti nazionali chiave (Liguria-Alpi, collegamento trasversale, Bologna-Venezia-Trieste/Udine, collegamento tirrenico centro-settentrionale, collegamento Adriatico-Ionio, collegamento tirrenico meridionale, rete siciliana, rete sarda).

- Upgrading tecnologico Verona-Brennero

L'upgrade tecnologico della linea Verona-Brennero rappresenta un intervento propedeutico all'implementazione del programma ERTMS. L'obiettivo di realizzare un unico ACCM con Posto Centrale a Verona che si interfacci con il RBC del futuro ERTMS della Verona-Brennero, rende necessario l'upgrade tecnologico degli apparati di stazione e di linea esistenti e un contestuale rinnovo delle tratte di blocco tradizionali con sistema di blocco elettronico.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021 e Schede di lettura aggiornato al 15 luglio 2021

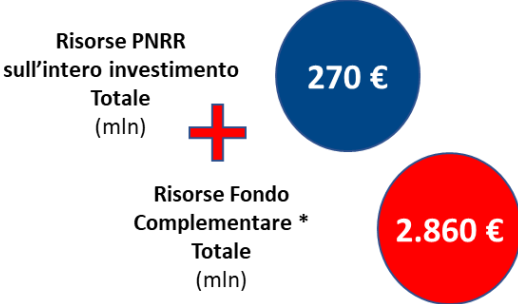
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

PORTI VERDI (GREEN PORTS): INTERVENTI IN MATERIA DI ENERGIA RINNOVABILE ED EFFICIENZA ENERGETICA NEI PORTI

Il **Progetto Green Ports** vuole rendere le attività portuali sostenibili e compatibili con i contesti urbani portuali attraverso il finanziamento di interventi di efficientamento e riduzione dei consumi energetici delle strutture e delle attività portuali.



Tipologia di intervento	Porto	Intervento	Finanziamento € mln
Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici	Venezia	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	23,5
		Intervento di messa in sicurezza del palancolato della sponda nord del canale industriale sud a Marghera	4,00
Aumento selettivo della capacità portuale	Venezia	Montesyndial - Nuovo terminal container	35,15
Ultimo / Penultimo miglio ferroviario / stradale	Venezia	Nuovo ponte ferroviario su canale ovest	8,00
		Adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica a porto Marghera	12,00
Elettificazione delle banchine (Cold ironing)	Venezia	Elettificazione Banchine Aree di Marghera	57,60
		Elettificazione Banchine Aree di Venezia	32,20
TOTALE			148,95

Altro principio cardine del progetto è la promozione della sostenibilità ambientale delle aree portuali, attraverso interventi di miglioramento dell'efficienza energetica e di promozione dell'uso di energie rinnovabili nei porti. L'obiettivo finale è ridurre del 20% le emissioni di CO2 per anno nelle aree portuali interessate.

*di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), (così come ripartite tra i punti 7), 8), 9), 10) e 11) del D.L 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101 nei limiti delle annualità che saranno assegnate in bilancio.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021, Schede di lettura aggiornato al 15 luglio 2021, Il Piano Commerciale ed. speciale PNRR- agosto 2021 e DM 330/2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



GLI INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA TERRITORIALE

Elettificazione linee Veneto (fase 1)

Costo intervento: 230M €

Finanziati: 100%

Fase: esecuzione lavori

Attivazione: **entro 2024**



Nuovo sistema di distanziamento sulle linee via Ponte Nuovo e Ponte Vecchio tra Venezia Mestre e Venezia Santa Lucia

Costo intervento: 341M € (costo complessivo dell'intervento **Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia**)

Finanziati: 49%

Attivazione: **2021**



Collegamento ferroviario con Aeroporto di Venezia

Costo intervento: 475M €

Finanziati: 95%

Fase: Progettazione definitiva

Attivazione: **oltre 2024**



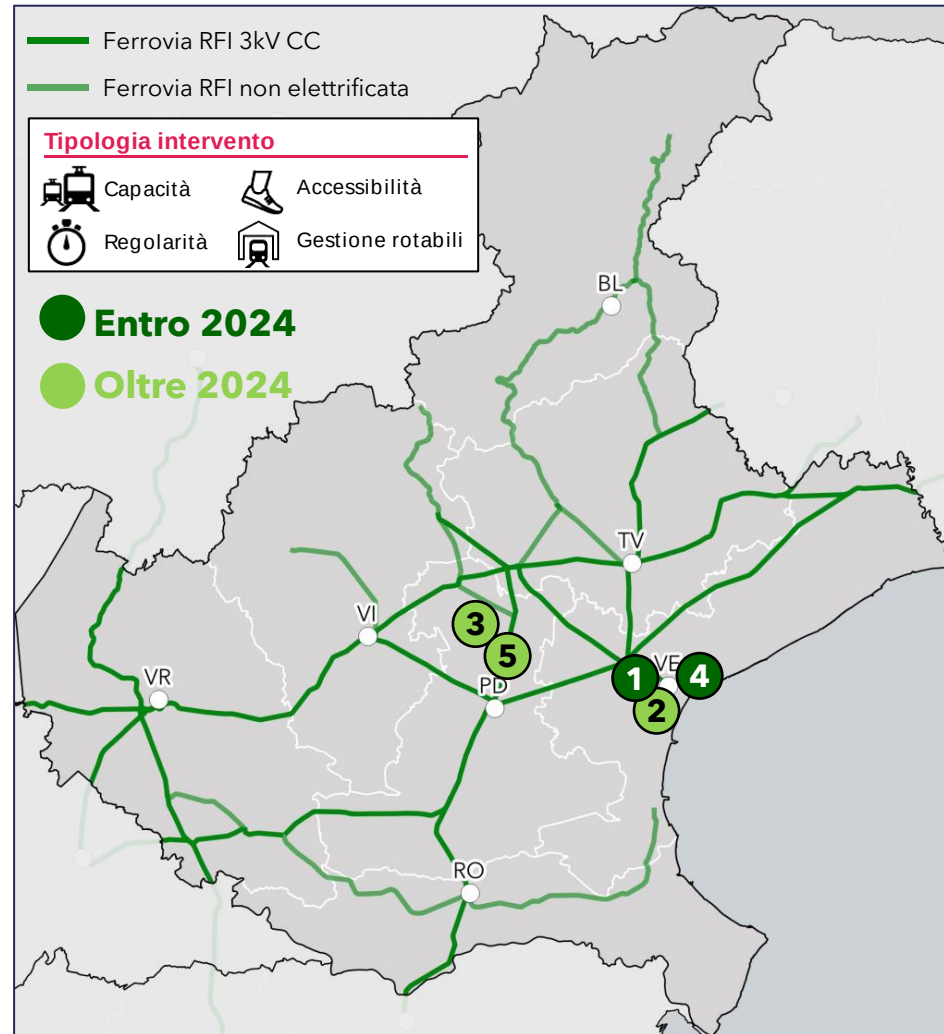
Raddoppio Maerne - Castelfranco

Costo intervento: 260M €

Finanziati: 18%

Fase: Progettazione definitiva

Attivazione: **oltre 2024**



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

Piano Regolatore Generale e nuovo apparato tecnologico di Venezia Santa Lucia

Costo intervento: 341M € (costo complessivo dell'intervento **Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Venezia**)

Finanziati: 49%

Fase: studio di fattibilità

Attivazione: **2021 (fase 1) e 2022 (fase 2)**



Potenziamento Padova-Castelfranco (Raddoppio ponte sul Brenta Padova - Castelfranco)

Costo intervento: 40M €

Finanziati: 100%

Fase: Progettazione definitiva

Attivazione: **oltre 2024**



Elettificazione linee Veneto (fase 2)

Costo intervento: 230M € (costo complessivo dell'intervento)

Finanziati: 100%

Fase: esecuzione lavori

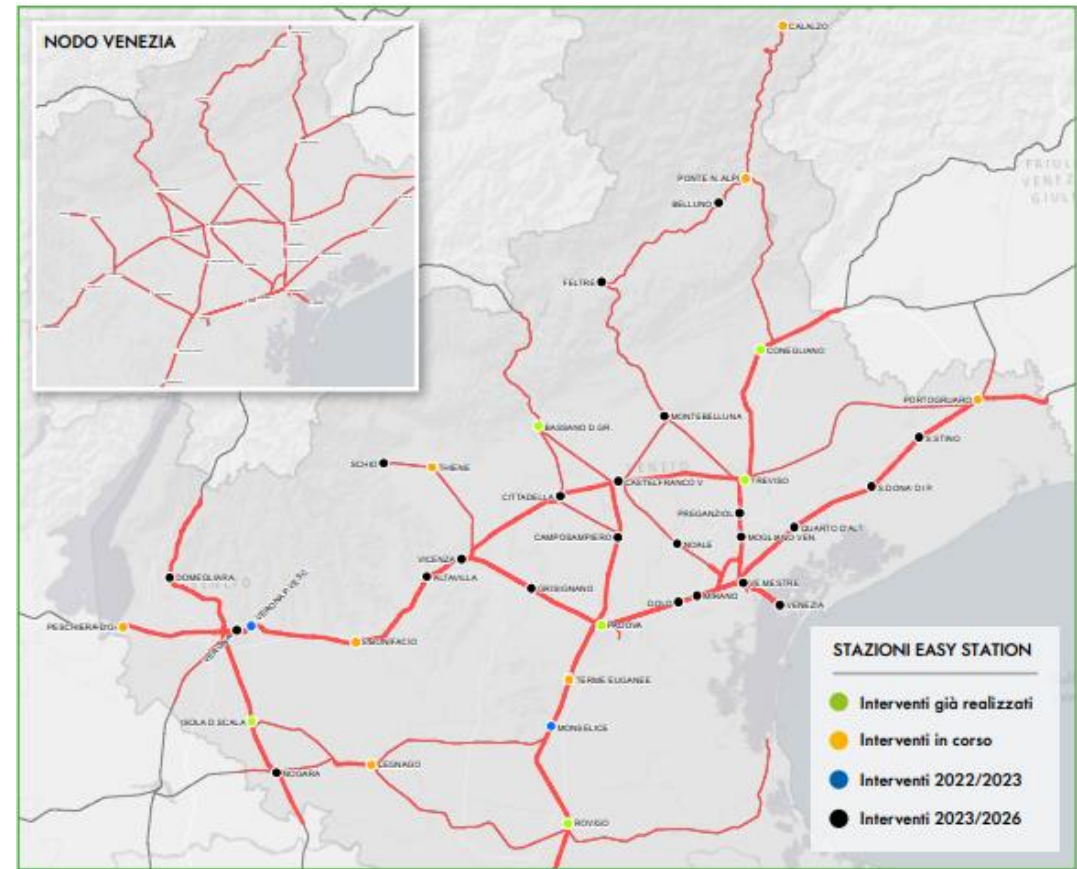
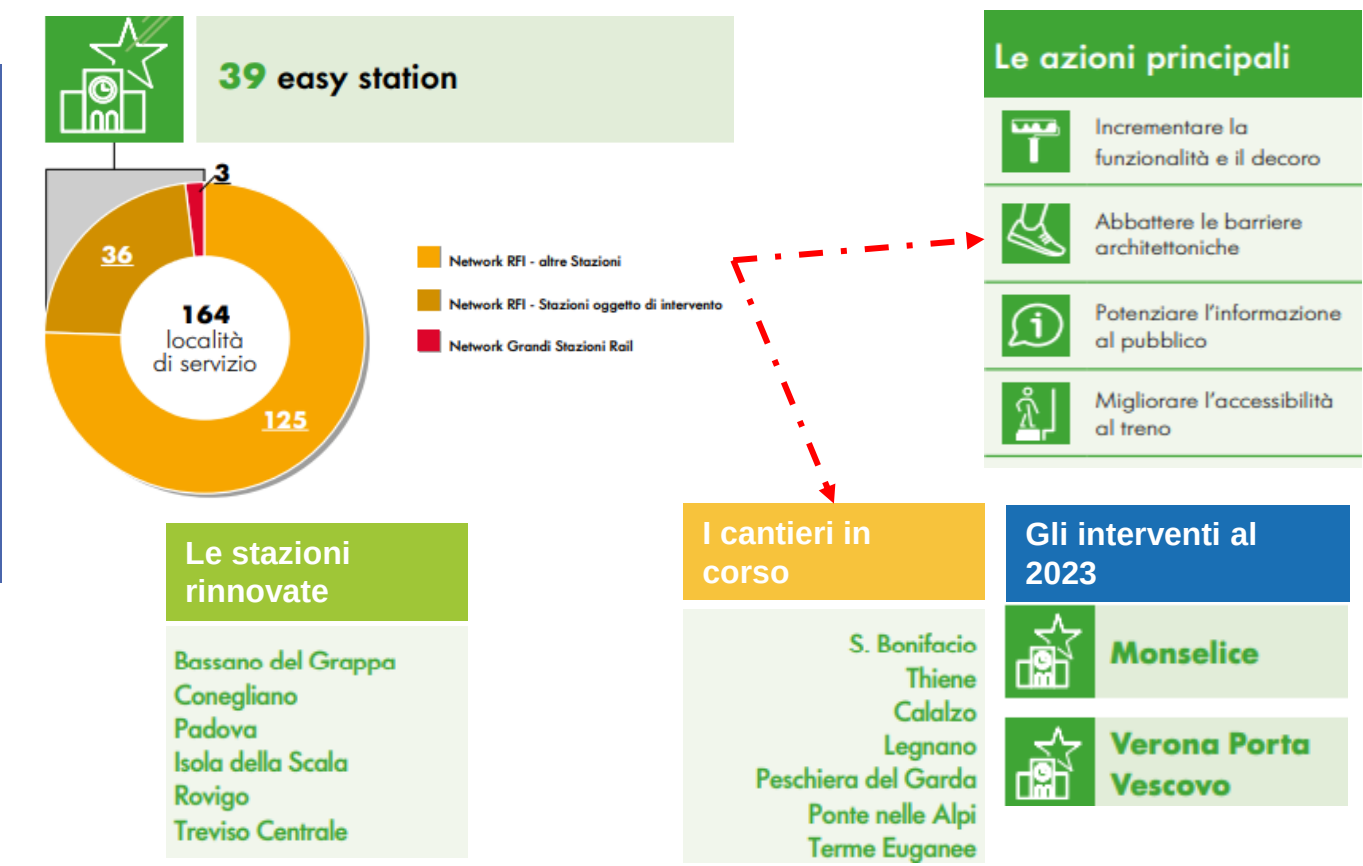
Attivazione: **oltre 2024**



ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

IL PIANO STAZIONI IN VENETO

In Veneto sono presenti complessivamente **164** località per servizio viaggiatori. RFI, con il piano di attuazione dei progetti Easy Station e Smart Station, entro il 2026, prevede di trasformare e adeguare **39 stazioni medio/grandi** presenti sul territorio veneto per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori grazie a uno standard architettonico unico (brand) e funzionale. Nell'ambito degli interventi previsti dal progetto Easy Station, RFI adotterà misure adeguate a garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla normativa europea (STI PMR), coerentemente con la programmazione e con i finanziamenti disponibili.



Fonte: Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA TERRITORIALE

1 Tangenziale Nord Est di Vicenza

Completamento, 1 stralcio 1 tronco

Costo intervento: 86M €

Finanziati: 82%

Stato avanzamento: Lavori in corso

2 Tangenziale Est di Vicenza

Completamento, 2° 3° 4° stralcio

Costo intervento: 357M €

Finanziati: 98%

Stato avanzamento: Progettazione esecutiva

3 Tangenziale Nord Est di Vicenza

Completamento, 1° stralcio

Costo intervento: 17M €

Finanziati: 100%

Stato avanzamento: Progettazione esecutiva

4 SS 47 della Valsugana

Opere di connessione alla variante di Bassano del Grappa

Costo intervento: 39M €

Finanziati: 100%

Stato avanzamento: Progettazione esecutiva



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati CdP ANAS 2016-2020

5 SS 51 Alemagna

Variante di Zuel

Costo intervento: 33,096M €

Finanziati: 100%

Stato avanzamento: Progettazione esecutiva

6 SS 51 Alemagna

Variante di Vittorio Veneto: 2° lotto.

Collegamento La Sega - Savassa

Costo intervento: 59M €

Finanziati: 100%

Stato avanzamento: Studio di fattibilità

7 SS 52 Carnica

Galleria del Col Trondo

Costo intervento: 70M €

Finanziati: 100%

Completamento: lavori in corso

8 SS 14 della Venezia Giulia

Variante S.Donà Piave (VE) 3° lotto

Costo intervento: 42M €

Finanziati: 100%

Stato avanzamento: Progettazione esecutiva

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Le infrastrutture strategiche per il territorio

FOCUS



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

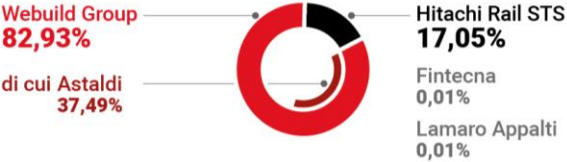
LA TRATTA AV/AC VERONA - PADOVA

FIRMATO CONTRATTO PER AVVIO LAVORI PRIMO LOTTO FUNZIONALE VERONA-BIVIO VICENZA

Il progetto fa parte del **Corridoio Mediterraneo** che attraversa il Nord Italia da Ovest a Est, da Torino a Trieste passando da Milano, Verona, Venezia



CONTRAENTE GENERALE CONSORZIO IRICAV DUE



Valore totale investimento Primo Lotto Funzionale	2,7 mld €	Valore contratto Iricav due primo lotto funzionale	2,47 mld €	Nuovi posti di lavoro previsti - diretti e indiretti -	4.000
---	-----------	--	------------	--	-------

2020
10 AGOSTO

Firma contratto Primo Lotto



La nuova linea AV/AC Verona-Padova attraversa il territorio di **3 province: Verona, Vicenza e Padova**. Fa parte della trasversale est-ovest Torino-Milano-Venezia, inserita nel **Corridoio Mediterraneo** che dalla Spagna arriva alla frontiera Ucraina.

Il progetto complessivo ha un tracciato di **76,5 Km**, attraversa **21 comuni** (8 in provincia di Verona, 9 in provincia di Vicenza e 4 in provincia di Padova) e si articola in **3 lotti funzionali**.

Il **1° lotto funzionale**, che riguarda la tratta **Verona-Bivio di Vicenza**, attraverserà 13 comuni con 44,2 Km di linea.

KPI di Sostenibilità
Riduzione tempi di percorrenza: 50%
Passeggeri attesi all'anno: 3 Milioni pax
Emissioni Co2 evitate: 300 mila t/anno

Fonte: WEBUILD - Digital info point, Agosto 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



LA TRATTA BOLOGNA - PADOVA

La linea Bologna-Padova **collega i due principali snodi logistici ed economici del Nord Est**, fa parte del **Corridoio Adriatico-Baltico** e si inserisce sul **Corridoio Mediterraneo**: è un segmento fondamentale sia per le relazioni **passeggeri** nazionali che per quelle a lunga distanza **merci** internazionali.

Ad oggi il tracciato si presenta a doppio binario, scartamento ordinario (1.435 mm) ed elettrificazione a 3kV CC. Le **caratteristiche del tracciato** (in particolare i ponti sul Fiume Adige e Po e la presenza di passaggi a livello), **penalizzano le prestazioni in termini di velocità commerciale**; a questo si sommano: la **sovrapposizione di servizi ferroviari** (regionali e a lunga percorrenza, viaggiatori e merci); la presenza di importanti poli urbani (come Ferrara e Rovigo) e poli logistici (interporti di Bologna, Rovigo e Padova), le ramificazioni per altre direttrici ferroviarie (Mantova, Chioggia, Rimini, Legnago, Suzzara).

Il **CdP RFI-MIT 2017-2021** prevede interventi di potenziamento tecnologico della linea che miglioreranno:

- entro il 2024: **le prestazioni** della linea per il servizio merci (in termini di sagoma e modulo)
- oltre il 2024: **la regolarità** per tutte le tipologie di servizi passeggeri (abbattimento dei minuti di ritardo derivanti da indisponibilità degli apparati che gestiscono la circolazione del servizio)

Le rappresentanze economiche e politiche territoriali spingono per la realizzazione di una linea AV, mediante un quadruplicamento della linea esistente, per ridurre il tempo di percorrenza che attualmente occorre per raggiungere Roma, Napoli e Milano, e per consentirne la messa in sicurezza. Il segmento Bologna-Padova costituisce, di fatto, uno dei 3 lati del triangolo industriale che ha nell'area metropolitana di Milano il perno su cui poggia il cuore produttivo del Paese.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

FOCUS SUL SISTEMA INTERPORTUALE

Nell'ambito del bando per il completamento della rete nazionale degli interporti del 22 giugno 2020, gli interporti italiani hanno ricevuto un finanziamento di circa **45 milioni di euro**. Questi fondi permetteranno di ammodernare ed efficientare gli interporti in modo da sviluppare un sistema di trasporti sempre più performante e che produca al tempo stesso una riduzione drastica dell'impatto ambientale. Parte di questo finanziamento verrà assorbito dalla regione Veneto e in particolare dagli **Interporti di Padova, Verona e Portogruaro**.



Il contributo di **4.494.336,38 euro** va a finanziare una serie di iniziative di completamento delle funzionalità del Terminal Intermodale con particolare riferimento all'automazione delle operazioni di carico/scarico delle unità di carico intermodale (container, semirimorchi e casse mobili), all'adeguamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria che collega il fascio di binari del Terminal alla stazione RFI di Padova Interporto, alla realizzazione di ulteriori aree di sosta sicure per gli autotrasportatori e all'adeguamento delle infrastrutture per il ricevimento e la gestione di unità di carico refrigerate.



Il contributo di **3.465.557 euro** va a finanziare:

- Viabilità di accesso all'area per l'autotrasporto localizzata in AIU (Area Intervento Unitario) 1;
- Interventi di sostenibilità energetica e riduzione inquinamento luminoso;
- Interventi di potenziamento Interterminal
- Area di sosta sicura per l'autotrasporto presso l'Interporto Quadrante Europa.



Il contributo destinato all'Interporto è pari a **2.025.105,84 euro**

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Il presente report è stato
realizzato da



UNIONTRASPORTI

per conto di



UNIONCAMERE

