

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali del **Veneto**

Monitoraggio delle
opere prioritarie per
il sistema economico



2025

FdP 2023-2024

Indice



Introduzione

3



Monitoraggio delle opere prioritarie per il sistema economico del Veneto

7



Focus su opere selezionate: incontri tecnico-operativi con gli stakeholder

18



Considerazioni finali

50

Introduzione



INTRODUZIONE

Il **Programma Infrastrutture** promosso da Unioncamere nazionale prosegue il percorso avviato nelle precedenti due annualità consolidando il ruolo chiave del sistema camerale quale ente facilitatore di un dialogo costruttivo tra istituzioni e sistema imprenditoriale e di una sempre più cruciale collaborazione reciproca anche oltre i confini regionali.

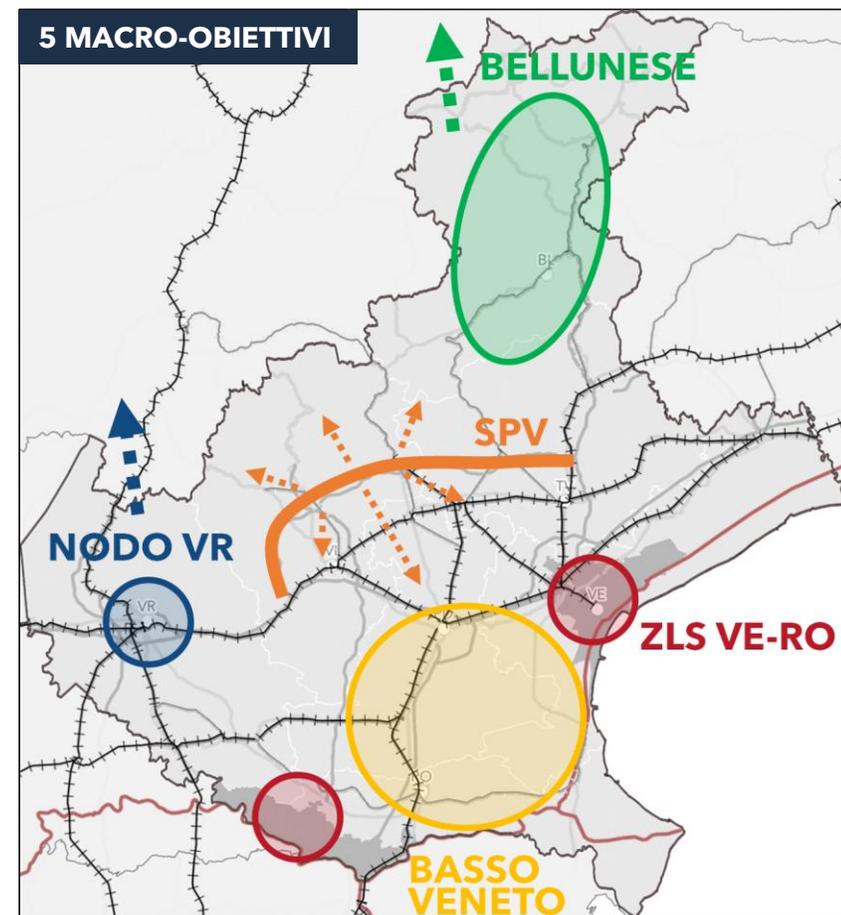
Questa terza edizione del Programma si è concentrata su quattro attività centrali:

- Monitoraggio delle priorità infrastrutturali del territorio attraverso l'aggiornamento del Libro Bianco
- Realizzazione di un fascicolo regionale che mette a fuoco i numeri chiave del tessuto economico ed infrastrutturale regionale, a partire dai dati contenuti nel portale camerale C.Stat
- Sviluppo di uno studio di approfondimento sull'accessibilità territoriale del Veneto ai mercati europei
- Sensibilizzazione e informazione alle imprese sulle opportunità del PNRR, attraverso un ciclo di 4 webinar.

Il Veneto rappresenta il cuore pulsante dell'economia italiana, la terza regione con un valore dell'export di 80,2 miliardi di euro che forma oltre il 40% del PIL regionale. È un territorio che ospita uno dei sistemi produttivi più dinamici d'Europa ed è riconosciuta come **naturale piattaforma logistica**, crocevia di importanti **corridoi** di trasporto terrestri e marittimi. Tutto questo impone la presenza di infrastrutture e servizi logistici di alto livello per poter rispondere alle esigenze delle imprese. Tra i progetti più virtuosi ed emblematici in questa regione va senz'altro ricordata la **Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino (BLUEGATE)**, che ha come fulcro il Porto di Venezia, incluso tra i porti marittimi prioritari della rete trans-europea di trasporto (TEN-T). Un progetto in grado di fungere da volano di sviluppo per tutta l'economia regionale in termini di aumento dell'occupazione, dell'export e quindi del business delle imprese, degli investimenti e del traffico container. All'interno di questa strategia rientra il progetto di riconversione industriale dell'area di Marghera che punta a diventare la più importante **hydrogen valley** italiana. A metà marzo 2025 l'Autorità di sistema portuale ha firmato il decreto di autorizzazione per la realizzazione di un impianto di produzione di idrogeno verde nello stabilimento industriale Sapio a **Marghera**, beneficiando anche dei finanziamenti del **PNRR**, innescando un processo virtuoso di decarbonizzazione.

INTRODUZIONE

La forte dipendenza dai mercati esteri, con un ruolo dominante della Germania, principale partner della regione sia per l'export che per il turismo, rende l'**asse del Brennero** una questione di priorità strategica. A questo si aggiunge la necessità urgente di un sistema logistico resiliente e innovativo capace di rispondere alle esigenze del vivace tessuto produttivo, di adattarsi alle nuove tendenze e di mitigare l'evidente fragilità del sistema dei valichi alpini. Questa terza edizione del Libro Bianco ha quindi un duplice obiettivo: da un lato, confermare le scelte di fondo, coerenti con la **vision** del sistema imprenditoriale veneto, individuata nella prima edizione del documento, **«Promuovere la coesione territoriale come fattore determinante per una crescita sostenibile»**, che esprime la necessità di adeguare ed efficientare le infrastrutture esistenti e consentire a tutti i territori di poter accedere alle grandi dorsali di traffico; dall'altro, mantenere la connessione con il territorio, adattandosi al mutevole contesto, in continua evoluzione. La vision regionale si basa su **5 macro-obiettivi**: • **Efficientare il nodo di Verona** (principale porta di accesso del Veneto verso i mercati del Nord); • **Potenziare i collegamenti intervallivi** (agganciare le aree produttive interne del bellunese, trevigiano, padovano e vicentino alla rete nazionale); • **Cogliere le opportunità della ZLS** (a vantaggio dell'intera regione); • **Colmare il gap del basso Veneto** (ricucire il territorio del rodigino e del padovano con il resto della regione); • **Valorizzare le specificità del bellunese** (rivitalizzare il territorio agendo sulle sue potenzialità per superare l'isolamento).



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

INTRODUZIONE

I 5 macro-obiettivi sono a loro volta declinati in opere prioritarie che il sistema imprenditoriale veneto ritiene fondamentali per la competitività del territorio.

In particolare, nella precedente edizione del Libro Bianco^(*), 8 priorità sono state individuate come urgenti dalle imprese venete.

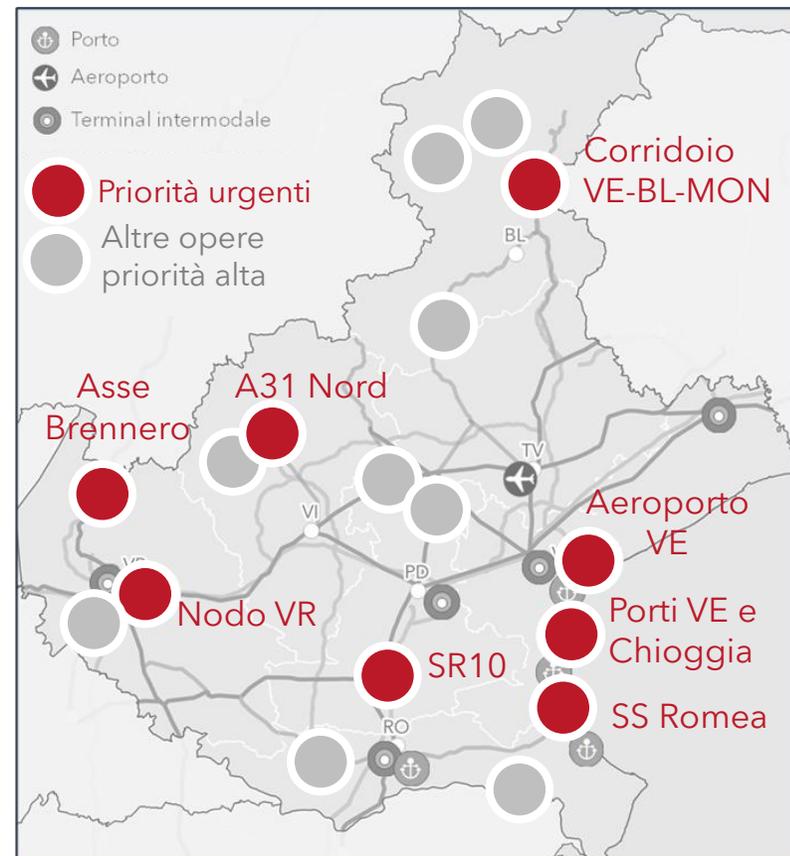
Questa terza edizione del Libro Bianco si concentra sul **monitoraggio delle 8 priorità urgenti** attraverso l'aggiornamento delle relative schede di dettaglio e un'analisi della loro evoluzione, con una **lettura anche in chiave semaforica** rispetto al rischio (alto, medio, basso) in termini di rispetto dei tempi di realizzazione.

Con questa chiave di lettura, già nella precedente edizione del Libro Bianco, emerge con chiarezza la complessità delle opere di potenziamento delle connessioni verso Nord, l'esigenza intrinseca di relazionarsi con territori confinanti (anche esteri) e di raggiungere una visione condivisa.

Un capitolo a parte è dedicato al **focus su 3 priorità**, selezionate in accordo con il sistema camerale: • **Asse del Brennero** (in sinergia con i sistemi camerale di Bolzano e Trento); • **Variante SR10 e Monselice-Mare** (corridoio Medio-Padano); • **Nuova Romea** (adeguamento e potenziamento).

Nella selezione si è anche tenuto conto della rilevanza sovregionale e internazionale, nella ricerca delle sinergie tra territori confinanti, come nel caso dell'asse del Brennero. L'approfondimento delle 3 priorità è stato realizzato attraverso **incontri tecnico-operativi** con i gestori e gli stakeholder del territorio strettamente coinvolti.

^(*) Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Veneto - Edizione 2023



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

Monitoraggio delle opere prioritarie per il sistema economico del Veneto



LE PRIORITÀ URGENTI: STATO ATTUALE

Priorità	Tipologia	Costo [Mln €]	Stato	Fine lavori	Copertura finanziaria	Risorse PNRR	Commissario	Criticità		
								P	T	F
Accessibilità al Brennero (A22 e ferrovia Fortezza-Verona)		2.182 ^(*)	P	Oltre 2026	7%	-	X [Fortezza-Verona]			
Prolungamento A31 Valdadastico verso Nord		1.299 [Lotto 1]	P/S	-	100% [Lotto 1]	-	-			
Corridoio Venezia-Belluno-Monaco (prolungamento A27)		-	-	-	-	-	-			
Completamento variante SR10 e Monselice-mare (SR104)		170 [Lotto 1 SR10]	P	Oltre 2026	100% [Lotto 1 SR10]	-	-			
Adeguamento e potenziamento SS309 Ravenna-Venezia		437	L	Oltre 2026	100%	-	-			
Accessibilità al nodo di Verona (Mediana e Var. SS12)		263 [Var. SS12]	P	2030	100%	-	-			
Integrazione modale dell' aeroporto di Venezia		644	L	2026	100%	X	X			
Efficientamento dei porti di Venezia e Chioggia		1.113	L/P	Oltre 2026	69%	X	X			

Legenda: «Stato» Nuova proposta; Studio di fattibilità; Progettazione, Gara, Lavori in corso;
«Criticità» Politiche, Tecniche, Finanziarie

(*) Lotto 4 della linea Fortezza-Verona (Ingresso nodo di Verona) + A22 (Bolzano Sud-Verona Nord/A1)

LE PRIORITÀ URGENTI: EVOLUZIONE

Confronto con le due precedenti edizioni del Libro Bianco (2022 e 2023)

Priorità	Tipologia	Costo [Mln €]			Stato			Fine lavori			Livello rischio
		2022	2023	2025	2022	2023	2025	2022	2023	2025	
Accessibilità al Brennero (A22 e ferrovia Fortezza-Verona)		1.993 ^(*)	1.993 ^(*)	2.182 ^(*)	P	P	P	-	Oltre 2026	Oltre 2026	
Prolungamento A31 Valdadastico verso Nord		1.299 [Lotto 1]	1.299 [Lotto 1]	1.299 [Lotto 1]	P/S	P/S	P/S	-	-	-	
Corridoio Venezia-Belluno-Monaco (prolungamento A27)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Completamento variante SR10 e Monselice-mare (SR104)		-	165 [L1 SR10]	170 [L1 SR10]	P	G	G/P	-	Oltre 2026	Oltre 2026	
Adeguamento e potenziamento SS309 Ravenna-Venezia		437	437	437	L	L	L	-	Oltre 2026	Oltre 2026	
Accessibilità al nodo di Verona (Mediana e Var. SS12)		224 [Var. SS12]	263 [Var. SS12]	263 [Var. SS12]	P	P	P	Oltre 2026	Oltre 2026	2030	
Integrazione modale dell' aeroporto di Venezia		644	644	644	L	L	L	2025	2025	2026	
Efficientamento dei porti di Venezia e Chioggia		583	934	1.113	P	L/P	L/P	2026	Oltre 2026	Oltre 2026	

Legenda: «Stato» Nuova proposta; Studio di fattibilità; Progettazione, Gara, Lavori in corso.

^(*) Lotto 4 della linea Fortezza-Verona (Ingresso nodo di Verona) + A22 (Bolzano Sud-Verona Nord/A1)

Rispetto tempi realizzazione



Rischio ALTO



Rischio MEDIO

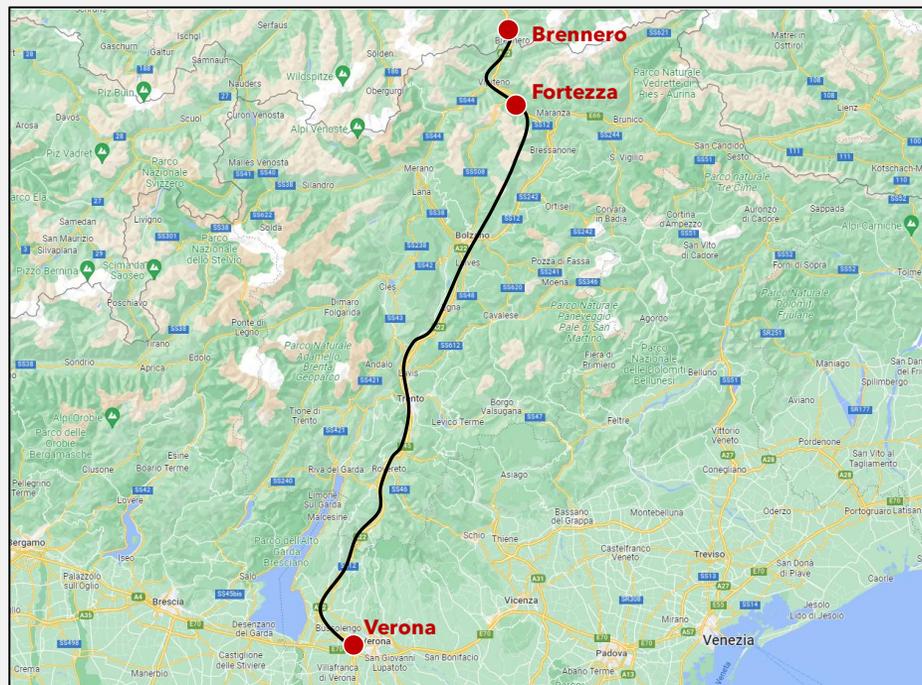


Rischio BASSO

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



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



Costo	2.182 Mln € (Lotto 4 + A22)
Copertura	7%
Fine lavori	Oltre 2026
Criticità	Tecniche/Finanziarie
Doc. programmazione	CdP RFI 2022-2026 Investimenti - aggiornamento 2024
Note	L'Asse del Brennero è parte del Corridoio TEN-T Scan - Med. Commissario Linea Fortezza-Verona: Paola Firmi

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
PROGETTAZIONE

Macro obiettivo
EFFICIENTARE IL NODO
DI VERONA

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 agli standard europei (la linea attuale non consente il transito di treni da 750 m). L'opera è commissariata e contempla 4 lotti prioritari di cui 1 ricadente in Veneto: Lotto 4 «Ingresso nel Nodo di Verona» (circa 10 km, con un costo di 1.187 Mln € di cui il 13% attualmente finanziati).
- 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 Mln € da reperire), in progettazione esecutiva. Permane la criticità del rinnovo della concessione autostradale, in attesa che si pronunci la Corte di Giustizia dell'Unione Europea.

Benefici

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

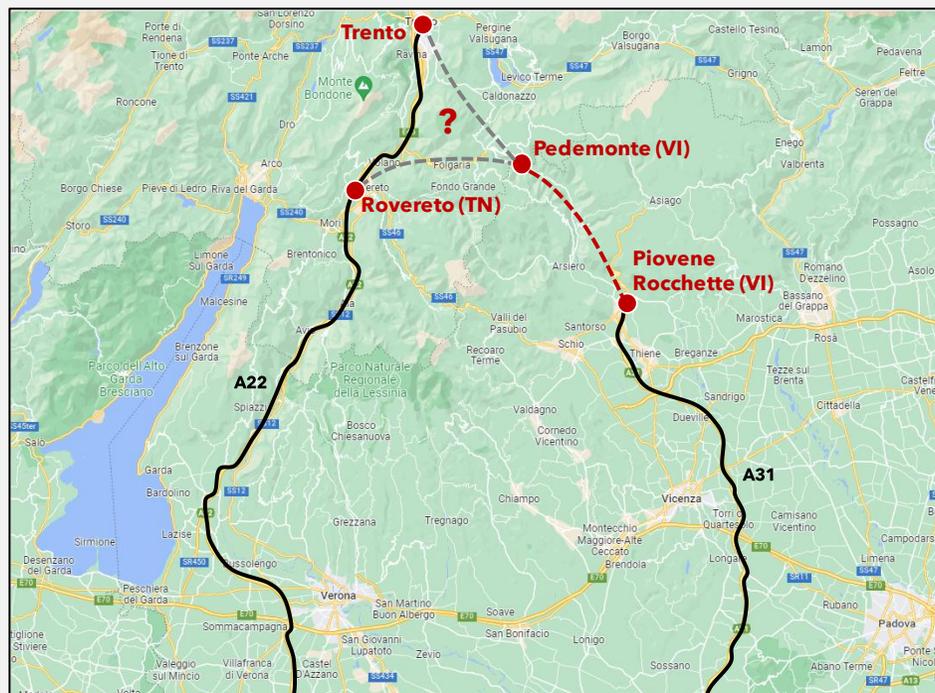
Azioni

È necessaria una spinta politica per accelerare l'avanzamento dell'iter progettuale anche in ottica di complementarità tra progetti sulla stessa direttrice, come la Galleria di Base del Brennero che sarà operativa nel 2032, e su altre direttrici, come il prolungamento della A31 verso Nord e il progetto Ti.Bre, che dovrebbero innestarsi sulla A22.

Incontro tecnico-operativo 23/06/2025 (cfr. Focus)



Opera PROLUNGAMENTO A31 VALDASTICO VERSO NORD



Costo	1.299 Mln € (lotto I)
Copertura	100%
Fine lavori	-
Criticità	Politiche/Tecniche/Finanziarie
Doc. programmazione	
Note	Dati economici SILOS (agg. 31/05/2025)

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
PROGETTO
DEFINITIVO /PFTE

Macro obiettivo
POTENZIARE I COLLEGAMENTI
INTERVALLIVI

Descrizione

L'autostrada A31 Rovigo - Piovène 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 Piovène 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**, Piovène Rocchette (VI) - Pedemonte (VI), è in **progettazione definitiva** e prevede un costo di 1,3 Mld €; 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).

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.
Fondamentale un ruolo centrale della Regione del Veneto e del sistema camerale a supporto del dialogo tra le due Province rispetto allo «sbocco» su Rovereto.





Opera CORRIDOIO VENEZIA-BELLUNO-MONACO (PROLUNGAMENTO A27)



🔍 Punto di vista dei sistemi camerali coinvolti

-  **Sostegno alla prosecuzione** della A27 verso Monaco e la Baviera con aspettative di **impatto positivo sull'economia**, crescita del turismo e della sua filiera e, più in generale, del sistema delle imprese che vede agevolati i collegamenti con il proprio mercato di riferimento.
-  La questione del Corridoio **non risulta un tema rilevante** nella politica dei trasporti del Tirolo e non si prevede un'attenzione sull'argomento in futuro.
-  Negli ultimi decenni l'obiettivo principale è stato quello di ottimizzare e **mantenere i corridoi di transito esistenti** tra Monaco e l'Italia (come, ad esempio, la via di accesso settentrionale al Passo del Brennero).

 L'Art. 11 del Protocollo di attuazione della **Convenzione delle Alpi del 1991** nel settore dei trasporti prevede che le parti contraenti si astengano dalla costruzione di nuove strade ad alta capacità per il trasporto transalpino.

Criticità Politiche/Tecniche/Finanziarie

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
PROGETTO
FERMO

Macro obiettivo
VALORIZZARE LE SPECIFICITÀ
DEL BELLUNESE

Descrizione

Da tempo si discute la proposta di prolungare l'autostrada A27 d'Alemagna verso Nord, 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 l'idea di un prolungamento dell'autostrada A27, con un progetto preliminare che ne prevedeva il prolungamento, per circa 20 km, fino a Perarolo di Cadore. Il progetto era stato valutato positivamente dalla commissione VIA Nazionale, ma con diverse prescrizioni da considerare per il progetto definitivo. Nel 2016 una votazione del Parlamento europeo ha, di fatto, bloccato la possibilità di estensione verso nord. È **un tema di cui si discute da decenni**, mai arrivato a una definizione, con un quadro ad oggi poco chiaro sul possibile tracciato e la fattibilità. A marzo 2023 il **Presidente del Veneto**, Luca Zaia, **si è confrontato con il Ministro delle Infrastrutture**, Matteo Salvini, **per avviare una verifica degli aspetti progettuali** del possibile collegamento stradale fra Venezia e Monaco.

Risulta essenziale verificare l'effettiva fattibilità di un tale prolungamento in direzione nord.

Benefici

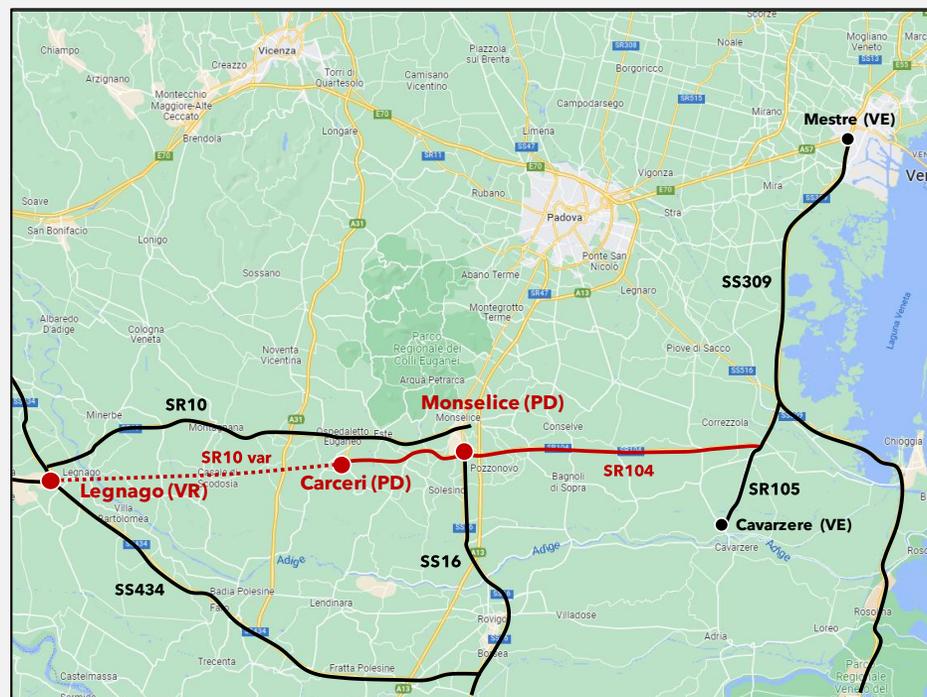
Il prolungamento potrebbe rappresentare una soluzione al problema del traffico intenso lungo la Strada Statale 51 e come asse complementare rispetto alla direttrice del Brennero (anche alla luce dell'attuale situazione precaria dei valichi alpini inteso come sistema).

Azioni

Il sistema economico produttivo richiede ulteriori **verifiche sull'opportunità e l'utilità** di quest'opera attraverso approfondimenti di fattibilità tecnica ed economica. Trattandosi di un tema transnazionale è **fondamentale un'interlocuzione con il MIT e con i Governi austriaco e tedesco**. Le prospettive per il Corridoio sono strettamente legate alla capacità di superare le criticità storiche e di **trovare un equilibrio tra esigenze di sviluppo economico e tutela ambientale**. Il coordinamento e l'attuazione di un progetto di tale portata richiedono il **coinvolgimento** di numerosi **enti e attori a diversi livelli**. **Date queste circostanze, per sostenere tale progetto è necessaria un'attenta analisi delle opportunità e della volontà degli attori coinvolti, tenendo anche conto dell'Art. 11 del Protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991.**



Opera
COMPLETAMENTO VARIANTE SR10 E
MONSELICE-MARE (SR104)



Costo	170 Mln € (SR10 1° lotto)
Copertura	100 % (SR10 1° lotto)
Fine lavori	Oltre 2026
Criticità	Finanziarie
Doc. programmazione	-
Note	Viene «superato» il progetto della Nogara-Mare, sulla medesima direttrice, il cui iter risulta chiuso.

Rilevanza
REGIONALE

Stato
GARA/PROGETTAZIONE
ESECUTIVA (SR10 1° lotto)

Macro obiettivo
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:

- il prolungamento della SR10 (variante alla Strada Padana Inferiore) fino a Legnago (VR), che attualmente termina a Ponso/Carceri (PD)
- la messa in sicurezza della 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 1° lotto funzionale della variante alla SR10 (Carceri-Borgo Veneto/A31) ha un costo di 170 milioni di euro totalmente finanziati e comprende i primi due stralci: 80,5 Mln€ da CdP Anas per la tratta Carceri-Ponso e 89,7 Mln€ da Regione del Veneto, attraverso FSC, per la tratta Ponso-Borgo Veneto. Questi due stralci si trovano ad uno stadio più avanzato e in procinto di avvio dei lavori, mentre per i tre stralci rimanenti, necessari per il completamento della variante fino a Legnago, ad oggi manca il finanziamento. Nel frattempo è in corso il passaggio di competenza della gestione della strada da Veneto Strade ad Anas.

Benefici

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

Azioni

Monitorare l'iter realizzativo degli interventi per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere e il reperimento delle risorse per i tre stralci rimanenti per accelerare il completamento della variante alla SR10.



Incontro tecnico-operativo 10/07/2025 (cfr. Focus)



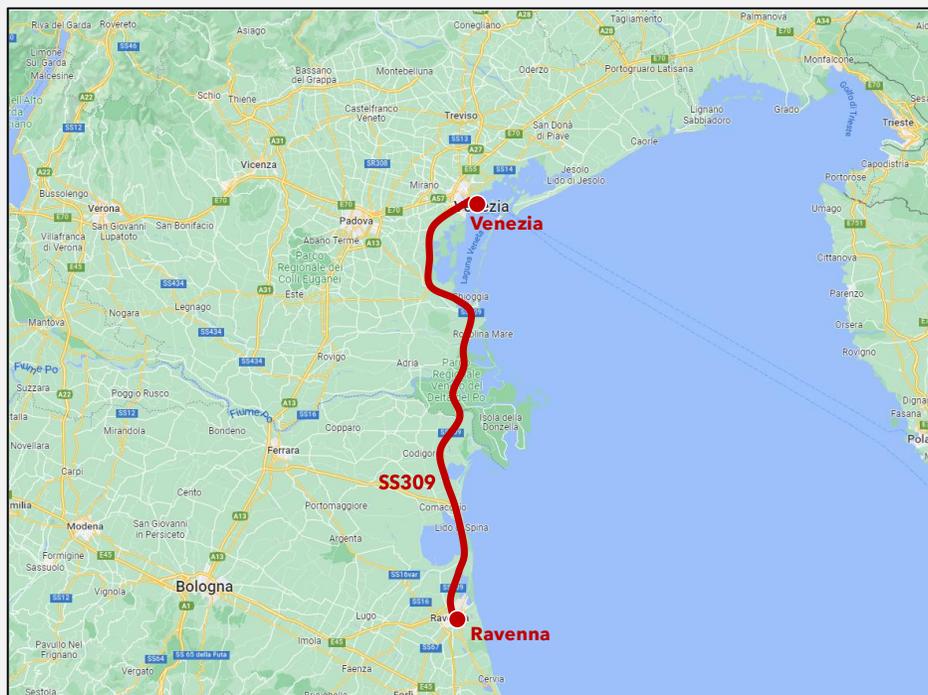


Opera
ADEGUAMENTO E POTENZIAMENTO SS309
RAVENNA-VENEZIA

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
LAVORI IN
CORSO

Macro obiettivo
COLMARE IL GAP
DEL BASSO VENETO



Descrizione

La Strada Statale 309 Romea è riconosciuta da anni come **uno dei tratti stradali più pericolosi d'Italia** per incidentalità e indice di mortalità. Il tracciato, lungo 127 km, collega Ravenna a Mestre. L'ingente traffico veicolare, con una quota significativa di mezzi pesanti, si riversa su un'arteria attualmente inadeguata per dimensioni e per stato di conservazione del corpo stradale e quindi insufficiente a soddisfare le esigenze del territorio. 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 originario 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

Oggi **non si parla più solo di un adeguamento della Romea commerciale** ma di un potenziamento dell'asse. È fondamentale sostenere l'opera e **trovare una soluzione definitiva all'alta pericolosità di questa arteria** (Documento di intenti della Regione del Veneto al Governo del 23/10/2023). Un elemento chiave della nuova fase di pianificazione di questa arteria sono i **recenti studi sui flussi di traffico** realizzati da **Anas**, su impulso della Regione del Veneto, che evidenziano come gran parte del **traffico** sulla Romea veneta non è di lunga percorrenza, ma **di tipo locale** (con O/D Chioggia e l'area Mestre).

Costo	437 Mln € (intero tracciato, nell'ambito del piano di manutenzione straordinaria avviato a marzo 2016)
Copertura	100%
Fine lavori	Oltre 2026
Criticità	Tecniche/Finanziarie
Doc. programmazione	
Note	Dati economici SILOS (agg. 31/05/2025)

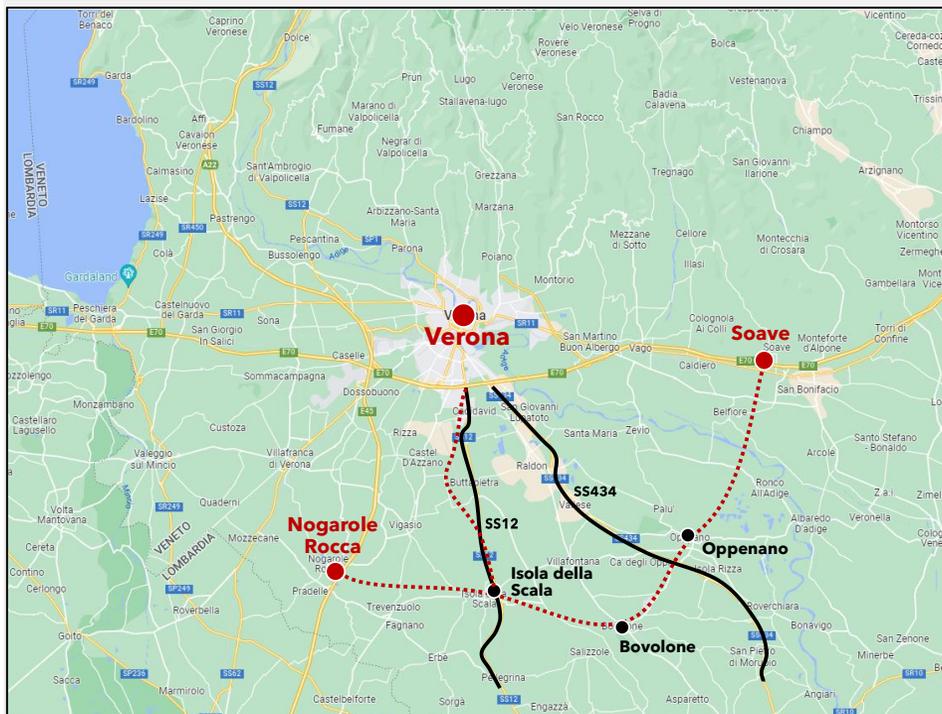


Incontro tecnico-operativo 04/09/2025 (cfr. Focus)





Opera ACCESSIBILITÀ AL NODO DI VERONA (STRADA MEDIANA E VARIANTE SS12)



Costo	263 Mln € (Var. SS12)
Copertura	100%
Fine lavori	2030
Criticità	Tecniche/Finanziarie (<i>strada Mediana</i>)
Doc. programmazione	CdP Anas 2021-2025
Note	Dati economici SILOS (agg. 31/05/2025)

Rilevanza REGIONALE

Stato PROGETTAZIONE / STUDIO DI FATTIBILITÀ

Macro obiettivo EFFICIENTARE IL NODO DI VERONA

Descrizione

La SS434 Transpolesana, che collega Verona a Rovigo, si attesta sulla Tangenziale Sud-Est di Verona e rappresenta una delle arterie principali di penetrazione della città. La statale è interessata da importanti volumi di traffico, lunghe attese alle intersezioni e conseguenti alti livelli di congestione, incidentalità e inquinamento. La realizzazione della strada Mediana e della variante alla SS12 sono due importanti interventi che andranno a migliorare l'accessibilità sud del nodo di Verona, deviando il traffico di attraversamento dai centri abitati. La strada **Mediana** è il progetto di 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 Mln€** con un finanziamento da parte di Autobrennero, ma attualmente **l'opera risulta ferma allo studio di fattibilità**.

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. La procedura VIA è terminata. Il costo dell'opera è di **263 Mln€** totalmente finanziati. A luglio 2025 Anas si è aggiudicata il bando di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori: un passaggio fondamentale che sancisce l'inizio, da settembre 2025, delle attività preliminari dell'intervento. L'avvio dei cantieri è previsto a luglio 2026. Il tempo contrattuale previsto è di circa 4 anni. Dalla consegna formale dei lavori, che avverrà entro settembre, sono previsti tre mesi di tempo per redigere la progettazione esecutiva.

Benefici

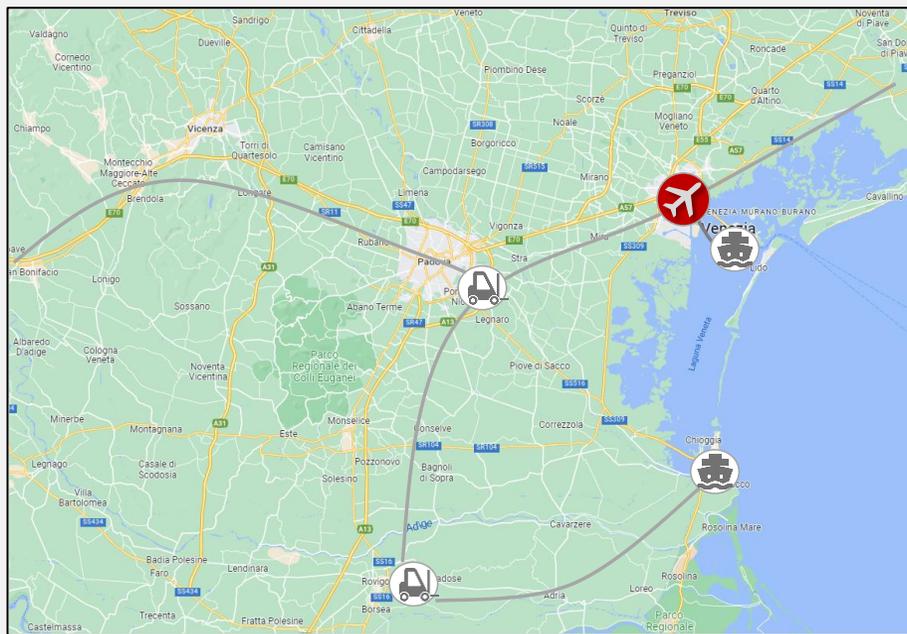
Collegamento tra la media pianura veronese e la viabilità di primo livello (A22 e A4), riduzione dei carichi di traffico nel basso veronese e nell'hinterland di Verona.

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.



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



Costo

644 Mln €

Copertura

100%

Fine lavori

2026

Criticità

-

Doc. programmazione

CdP RFI 2022-2026 Investimenti -
aggiornamento 2024

Note

Commissario straordinario Vincenzo Macello - nominato
con DPCM del 29 aprile 2021.

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo
**COGLIERE LE OPPORTUNITÀ
DELLA ZLS**

Descrizione

Nella **macroarea del Nord-Est** l'aeroporto Marco Polo di Venezia, **nodo Core** della rete transeuropea di trasporto si conquista il primato nel 2024, per traffico cargo e traffico passeggeri, raccogliendo il **52%*** della **domanda cargo** (61,6 mila tonnellate) e il **37%*** della **domanda passeggeri** (11,6 Mln) e rappresentando circa il 5% del traffico nazionale in entrambe le categorie. Nell'ambito del Polo Aeroportuale del Nord Est (Venezia / Treviso / Verona / Brescia), l'Aeroporto Marco Polo rappresenta il principale hub internazionale e intercontinentale. La creazione di un **anello ferroviario tra la stazione di Mestre e l'aeroporto** 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).

I **lavori** sono stati **avviati** a **dicembre 2023** (con la «posa della prima pietra» l'11.12.23 e consegna lavori avvenuta il 23.12.23). Secondo gli ultimi dati SILOS(**), l'investimento è realizzato per circa il 56% grazie alle risorse del PNRR - M3C1 (361 Mln €).

Benefici

Il collegamento ferroviario favorirà l'integrazione modale treno/aereo, e diventerà un elemento fondamentale per potenziare la mobilità sostenibile del sistema aeroportuale e dell'intero territorio, grazie alla programmazione di nuovi servizi per la media e lunga percorrenza.

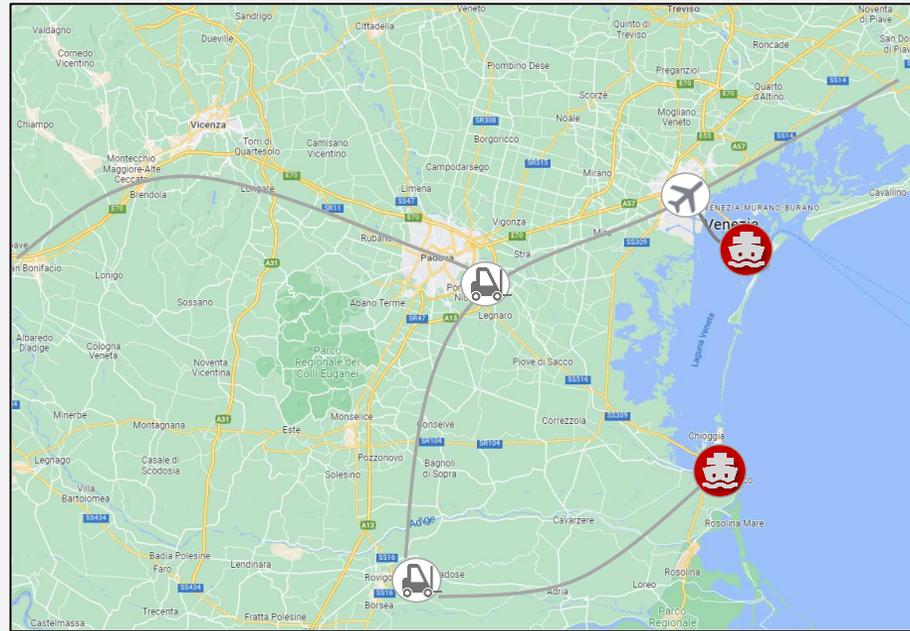
Azioni

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.

(*) Considerando il traffico complessivo dei 9 aeroporti della macroarea del Nord-Est censiti da Assaeroporti: Venezia, Bologna, Verona, Treviso, Trieste, Rimini, Parma, Forlì, Bolzano. (**) Ufficio studi della Camera dei Deputati - Ultimo aggiornamento 31/05/2025.



Opera
EFFICIENTAMENTO DEI PORTI DI VENEZIA E
CHIOGGIA



Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
**LAVORI IN CORSO/
 PROGETTAZIONE**

Macro obiettivo
**COGLIERE LE OPPORTUNITÀ
 DELLA ZLS**

Descrizione

Con DPCM del 5 ottobre 2022 è stata istituita in Veneto la prima Zona Logistica Semplificata (ZLS) - BLUEGATE avente come fulcro il Porto di Venezia. 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. Oltre alla vocazione industriale e logistica, le peculiarità veneziane sono di essere un porto multipurpose e **home port per la crocieristica**. 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 dotata una rilevante infrastrutturazione ferroviaria: una stazione merci nazionale (12 binari elettrificati + 18 binari di appoggio), un Raccordo Base costituito da 45 km di binari che serve tutti i raccordi portuali privati. Con il PNRR sono state ulteriormente sviluppate le infrastrutture portuali marittime, intermodali e legate alla transizione digitale. Gli obiettivi dell'AdPSMAS prevedono: il rafforzamento del porto come hub energetico, il potenziamento della rete infrastrutturale terrestre, il completamento del nuovo terminal di Montesyndial (opera commissariale avviata a luglio 2024, che include anche la realizzazione di una piattaforma intermodale composta da due fasci di 4 binari a modulo europeo), le opere relative al miglioramento dell'accessibilità nautica anche conseguenti al **DL103/2021**.

Benefici

Incremento dell'efficienza e della competitività del sistema portuale veneto grazie anche allo sviluppo della funzione industriale e logistica, della ZLS, dei servizi alle merci ad alto valore aggiunto, e della qualità dei servizi portuali offerti al fine di attrarre nuove realtà industriali e investimenti. I porti di Venezia e Chioggia sono al centro di nuovi progetti che rafforzeranno la cooperazione tra porti italiani e porti croati in materia di trasporto marittimo e multimodale sostenibile, nonché la promozione di soluzioni per la riduzione degli impatti ambientali e sociali legati ai flussi turistici nell'Adriatico.

Azioni

La ZLS consentirà di valorizzare il ruolo dell'AdSPMAS come snodo di riferimento per tutto il sistema logistico e interportuale del Veneto ed in particolare con l'interporto di Rovigo e il basso Veneto.

Costo	1.113 Mln €
Copertura	69%
Fine lavori	Oltre 2026 (entro il 2026 gli interventi finanziati da fondi PNRR/PNC e attraverso il DL103/2021, per gli altri probabilmente l'orizzonte sarà oltre il 2026)
Criticità	-
Doc. programmazione	

Note Dati economici SILOS (agg. 31/05/2025), Allegato DEF2025, AdSP MAS

Focus su opere selezionate: incontri tecnico-operativi con gli stakeholder

- Asse del Brennero
- Variante SR10 e Monselice-Mare
- Adeguamento SS309 Romea



Rispetto alle priorità monitorate nel precedente capitolo, in linea con gli obiettivi del Programma Infrastrutture, il sistema camerale veneto ha selezionate tre priorità per le quali è stato realizzato un approfondimento sullo stato di avanzamento della progettazione e/o dei lavori in corso sul territorio veneto, in una visione anche complessiva rispetto alla pianificazione regionale e alle priorità di intervento.

L'approfondimento è stato realizzato attraverso degli incontri puntuali con gli enti gestori e/o di riferimento nella programmazione e sviluppo delle singole progettualità:

- **Asse del Brennero** (in sinergia con i sistemi camerali di Bolzano e Trento) - incontro realizzato il 23 giugno 2025
- **Completamento della Variante alla SR10 e adeguamento Monselice-Mare** (corridoio Medio-Padano) - incontro realizzato il 10 luglio 2025
- **Adeguamento della SS309 Romea** - incontro realizzato il 4 settembre 2025.

Di seguito si riporta un'elaborazione dei principali esiti degli incontri realizzati, con le dovute integrazioni e considerazioni di contesto da parte degli autori del presente documento.

I tre incontri sono stati realizzati con il coinvolgimento e il prezioso supporto dei seguenti Enti, che si ringraziano: Regione del Veneto, Provincia Autonoma di Bolzano, Provincia Autonoma di Trento, Brenner Basistunnel BBT SE, RFI - Rete Ferroviaria Italiana Spa, Autostrada del Brennero Spa, Interbrennero Spa, Consorzio ZAI, Anas - Struttura Territoriale Veneto e Friuli-Venezia Giulia.



ASSE DEL BRENNERO

CONTESTO E OBIETTIVO

L'**asse del Brennero** rappresenta una fondamentale arteria di collegamento transalpino, vitale per il commercio e i trasporti tra l'Italia e il Nord Europa. La sua importanza è strategica non solo per le regioni direttamente interessate (Veneto, Trentino-Alto Adige, Tirolo, Baviera), ma per l'intero sistema economico europeo, facilitando lo scambio di merci e persone e contribuendo alla competitività delle imprese.

Lato italiano, le infrastrutture che compongono l'asse del Brennero sono un sistema complesso e intermodale, che include: la **Galleria di Base del Brennero** (BBT), l'Autostrada **A22**, la linea **Ferroviaria del Brennero**, l'**interporto di Trento** e l'**interporto di Verona** (due nodi fondamentali che consentono l'interscambio tra diverse modalità di trasporto e la gestione della logistica delle merci).

L'impegno delle Camere di Commercio lungo questo asse è cruciale, in quanto svolgono un ruolo di promozione, coordinamento e rappresentanza degli interessi delle imprese: sostengono lo sviluppo economico delle aree interessate, facilitando le relazioni commerciali e l'internazionalizzazione; individuano e propongono soluzioni alle problematiche legate al trasporto e alla logistica, agendo come ponte tra le imprese e le istituzioni; promuovono l'intermodalità e l'uso di soluzioni di trasporto più sostenibili; sensibilizzano sull'importanza strategica dell'asse e sulla necessità di investimenti continui nelle infrastrutture.

Nell'ambito della terza edizione del Programma Infrastrutture si è pertanto ritenuto necessario un incontro tecnico-operativo con **i gestori** delle sopracitate infrastrutture (BBT SE, Autostrada del Brennero Spa, RFI Spa, Interbrennero Spa, Consorzio ZAI), coinvolgendo anche **le due Province Autonome e la Regione del Veneto**.

L'incontro, fortemente voluto dal **sistema camerale del Trentino-Alto Adige in sinergia con quello del Veneto**, si è svolto il **23 giugno 2025**, allo scopo di approfondire la conoscenza sullo stato della progettazione e dei lavori in corso, nonché gli ostacoli affrontati, in una visione integrata di «corridoio». Non si tratta, infatti, di opere isolate, ma di un sistema interconnesso dove ogni criticità o miglioramento in un punto si ripercuote sull'intero asse.

Il progetto della Galleria di Base del Brennero è un progetto monumentale che andrà a cambiare la mobilità del traffico merci e passeggeri nella regione del Trentino-Alto Adige e del Veneto e auspicabilmente anche in tutta l'Europa. Con BBT (Brenner Basistunnel) si intende la **tratta tra Fortezza e Innsbruck**, quindi la tratta transfrontaliera sotterranea che collegherà l'Austria e l'Italia. È un'infrastruttura completamente ferroviaria con una lunghezza di 55 km ad andamento pianeggiante. In Austria la BBT si allaccerà all'esistente circonvallazione della città di Innsbruck arrivando, quindi, ad un'estensione complessiva di 64 km.

Lo stato di avanzamento oggi è di circa l'86% (riferito agli scavi). Al momento si stanno ancora scavando le gallerie, soprattutto sul lato austriaco. **Sul versante italiano, la maggior parte delle opere è già completata.** A maggio 2025 si è raggiunta una milestone importante: si è concluso lo scavo delle gallerie di linea sul versante italiano con l'arrivo dell'ultima fresa del cantiere di Mules. Oggi, con **tre cantieri ancora attivi** (uno sul lato italiano e due in Austria), i lavori procedono senza criticità significative: di 230 km totali da scavare, ne sono stati scavati oltre l'86%*.

I costi del progetto sono rimasti stabili negli ultimi anni: circa 10,5 miliardi di euro (per le opere civili e l'attrezzaggio ferroviario del progetto) di cui il 50% di competenza italiana.

La fine dei lavori è prevista per il 2031 (scavo gallerie e attrezzaggio ferroviario) a cui si aggiunge un anno di prove tecniche. Pertanto **l'operatività è prevista nel 2032.** La conclusione delle opere civili dei tre cantieri attivi è prevista tra il 2028 e il 2029. In contemporanea si potrà iniziare con l'attrezzaggio ferroviario che è in fase di ri-progettazione: il progetto originario risale, infatti, al 2008 (in 15 anni, molte cose, soprattutto di natura tecnica, sono cambiate). La prospettiva è di poter far partire la gara d'appalto nel 2026. Per quanto riguarda l'ultimazione degli scavi, non si rilevano rischi importanti: a settembre 2025, si ultimeranno gli scavi del cunicolo esplorativo che consentirà una completa visibilità della geologia. Nell'immagine seguente sono rappresentati i lotti in costruzione, dove ogni colore rappresenta un cantiere: in blu quelli ancora in costruzione (2 lato austriaco e 1 lato italiano), in verde quelli già completati (3 lato austriaco e 1 lato Italia).

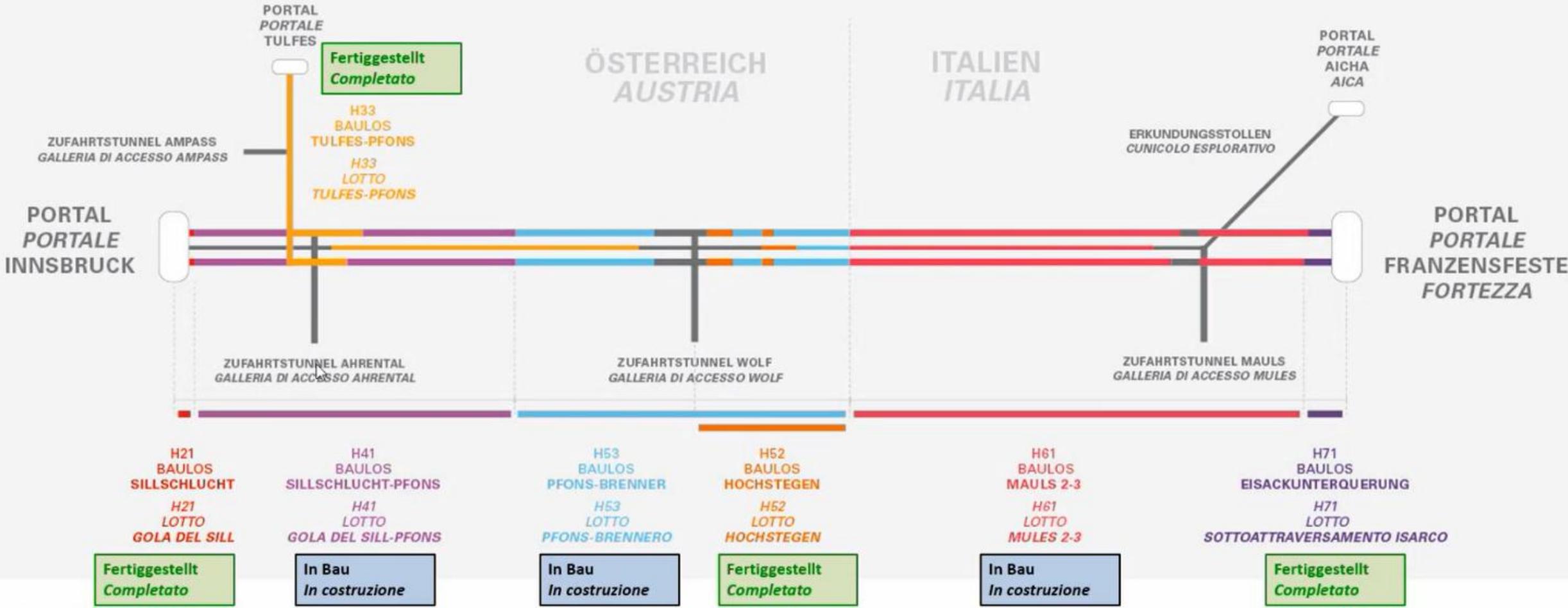
Costo: 5.262 Mln €**Risorse disponibili: 74%****Stato: LAVORI IN CORSO / PROGETTAZIONE**

** Il 18 settembre 2025 è stato inaugurato il completamento del cunicolo esplorativo tra Italia e Austria.*

GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO

TERRITORIO ALTOATESINO

Lotti di costruzione



Fonte: BBT

GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO

TERRITORIO ALTOATESINO

Avanzamento lavori

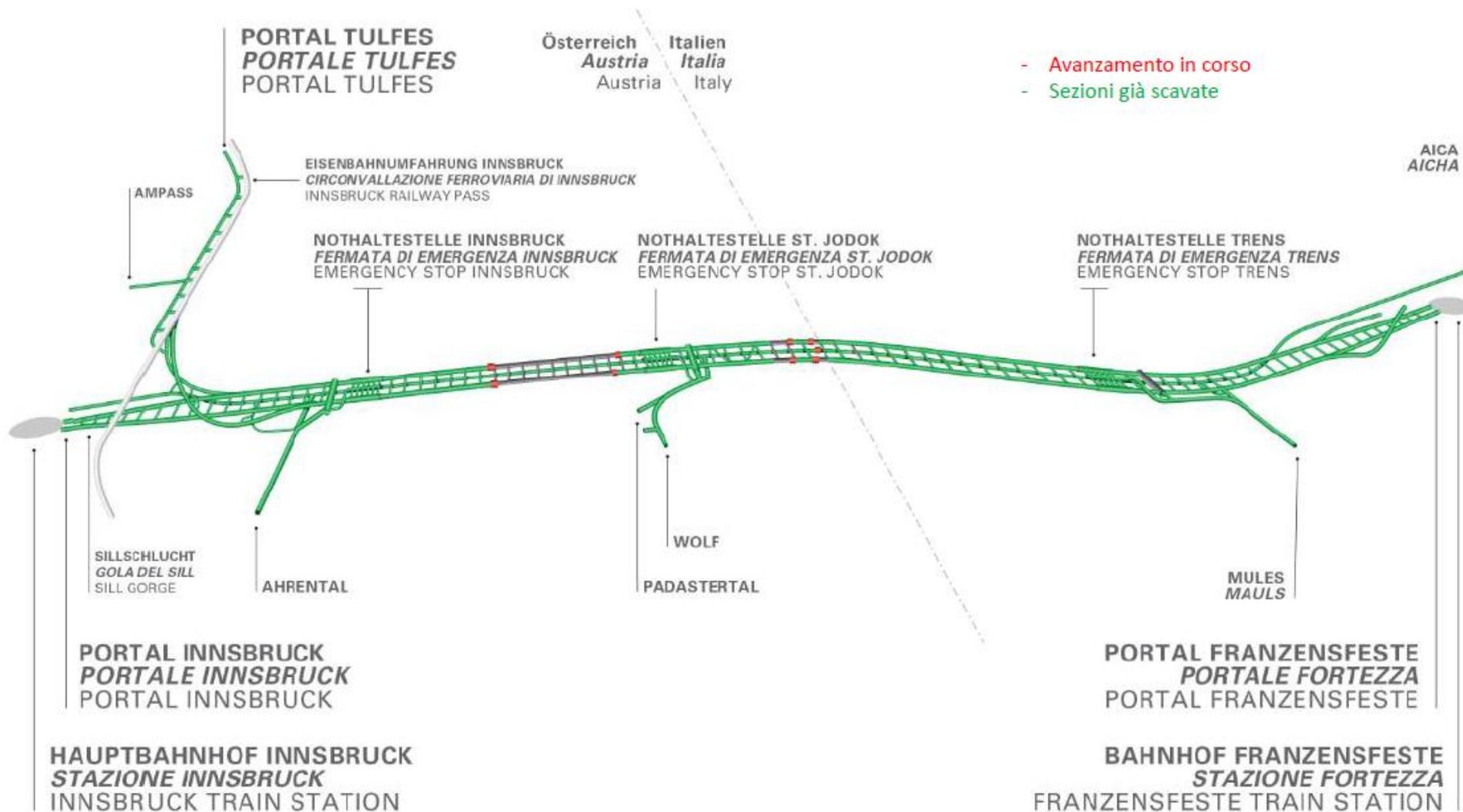
86%
degli scavi

**196 km di
230 km**

10,5 mrd. €
Costo globale

2031
Fine lavori

2032
Messa in esercizio



Fonte: BBT

LINEA FORTEZZA-VERONA (ACCESSO SUD AL BBT)

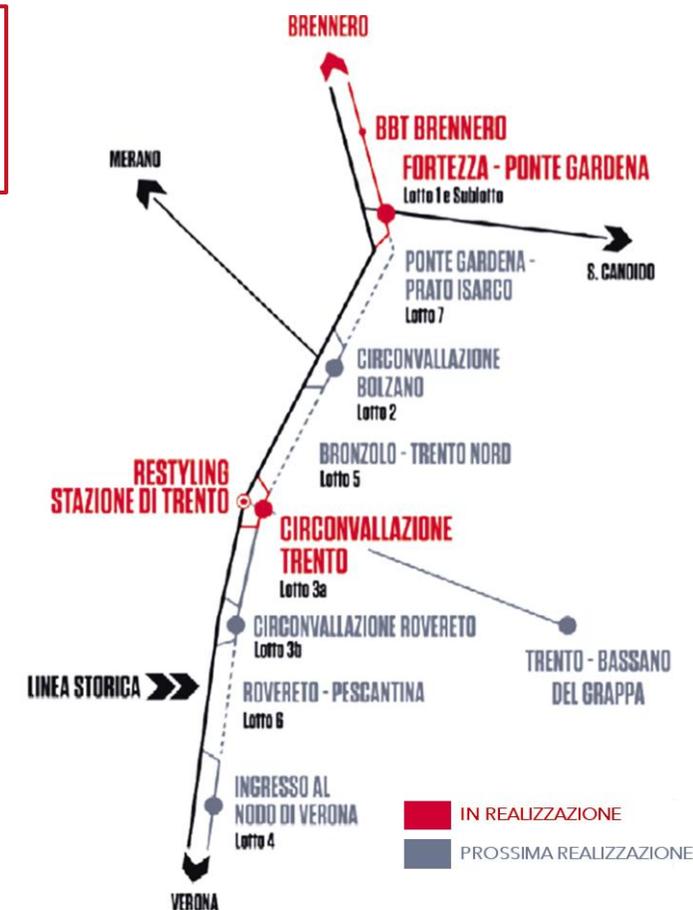
TERRITORIO ALTOATESINO

Il quadruplicamento dell'intero asse ferroviario tra Fortezza e Verona contempla un insieme di interventi inseriti nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Il progetto è diviso in **7 lotti** di cui **4 prioritari** e **3 di completamento**.

Ai **4 lotti prioritari** (inseriti nel 2021 nell'allegato 4 del decreto-legge n°77) è stato assegnato un **Commissario straordinario di Governo** e, quindi, beneficiano di agevolazioni normative, come l'avvio dell'iter autorizzativo anche nelle more del completamento della copertura finanziaria.

LOTTO 1 (Fortezza-Ponte Gardena) - circa 23 km

Prolungamento naturale del tunnel di base del Brennero. Più di tutti gli altri, questo lotto, lato italiano, va a eliminare le criticità infrastrutturali del corridoio per agevolare il trasporto ferroviario, in particolare merci, che oggi necessita della doppia trazione: abbattimento della pendenza (da 23% a 12,5%) e aumento dei raggi di curvatura. L'intervento prevede due gallerie (Gardena e Scaleres) collegate da un viadotto di circa 220 metri sul fiume Isarco. Alla data di fine giugno 2025, risultano avviate le opere cosiddette di «Parte B» che comprendono scavi e riporti delle gallerie, partendo da tre finestre costruttive: • Forch (980 metri di galleria già scavati, in TBM - Tunnel Boring Machine, le attività dovrebbero essere completate entro il 2025); • Funes (in fase di realizzazione, è stato avviato a metà giugno 2025 lo scavo con galleria TBM, circa 700 m di finestra costruttiva che dovrebbe terminare entro il 2025 per poi proseguire con le gallerie di linea); • Chiusa (galleria scavata in tradizionale, ad oggi circa 560 metri di scavo). Sono comprese importanti opere di adeguamento ferroviario, in particolare nella stazione di Ponte Gardena che dovrà accogliere le interconnessioni con la linea storica. Un ulteriore lotto è quello di adeguamento di alcune viabilità esistenti, in particolare al futuro punto di gestione delle emergenze (si stanno ultimando le attività di interferenza con la linea ferroviaria).

**Costo:** 1.495 Mln €**Risorse disponibili:** 100%**Stato:** LAVORI IN CORSO

Fonte: elaborazione su fonte RFI

LINEA FORTEZZA-VERONA: LOTTO 1

TERRITORIO ALTOATESINO



CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

Lunghezza tratta ferroviaria	22,5 km
Sviluppo tratti in viadotto	440 m
Sviluppo tratti in galleria	49 km
Sviluppo finestre intermedie	4 km
Pendenza massima	12,5 ‰
Raggio minimo	2.500 m
Velocità max di tracciato	225 km/h

CARATTERISTICHE DELL'OPERA

COSTO VITA INTERA :1.494,70 Mio€

PARTE A: Opere provvisorie di imbocco delle finestre Forch, Funes e della discenderia Chiusa, comprese le viabilità connesse alla realizzazione delle stesse.

PARTE B: Scavo delle finestre Forch, Funes e Chiusa, della galleria Gardena e galleria Scaleres intervallate quest'ultime da un ponte sulla Valle dell'Isarco, opere civili, armamento ferroviario, impianti meccanici, impianti di trazione elettrica e tecnologie ferroviarie.



Fonte: RFI

LINEA FORTEZZA-VERONA: SUB LOTTO FUNZIONALE

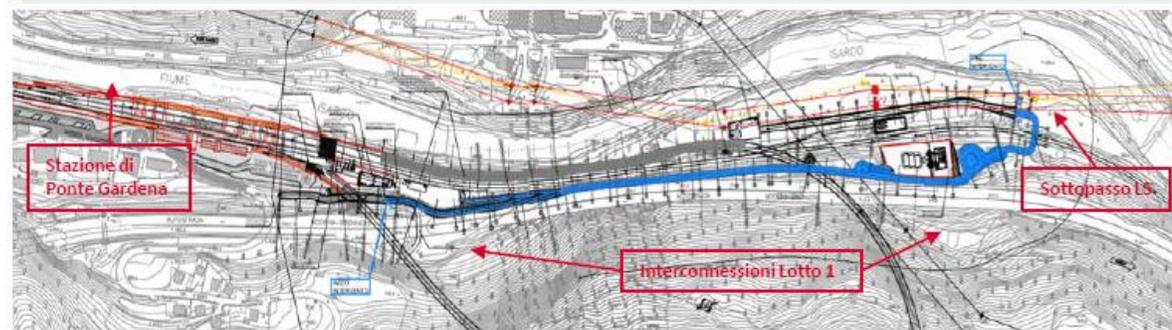
TERRITORIO ALTOATESINO



INQUADRAMENTO

Gli interventi del Sublotto Funzionale, fanno parte integrante del sistema delle opere all'aperto: agli imbocchi delle interconnessioni di Ponte Gardena il progetto del lotto 1 prevede due aree di emergenza, a servizio dei due rami di interconnessione, il cui accesso da parte dei mezzi di soccorso avviene dalla viabilità oggetto del presente progetto del Sublotto funzionale. L'intervento è limitato al tratto compreso tra le progressive dal km 0+132 al km 1+056, inclusa la realizzazione del nuovo sottopasso della linea storica.

COSTO VITA INTERA: 26,9 Mio€

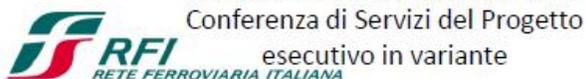


Costo: 27 Mln €

Risorse disponibili: 100%

Stato: LAVORI IN CORSO

Fonte: elaborazione su fonte RFI



CIRCONVALLAZIONE DI BOLZANO

In fase di progettazione, è in corso di completamento il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE). Entro il 2025 si prevede di avviare il dibattito pubblico dell'opera, quindi l'iter autorizzativo vero e proprio. È in questo caso evidente il beneficio di un'opera con Commissario straordinario di Governo, quindi identificata come lotto prioritario, che consente di avviare l'iter autorizzativo nonostante si tratti di un finanziamento mancante importante.

Intervento parzialmente finanziato

CARATTERISTICHE TECNICHE

Galleria Val D'Ega: ca. 13 km
Interc. Bronzolo: ca. 4,3 km
Finestra di Laives: ca. 1 km
Finestra Cardano: ca. 2 km

**CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO**

Pendenza massima	11,4 %
Raggio minimo	3700 m
Velocità max di tracciato	200 km/h

**Costo:** ~1.300 Mln €**Risorse disponibili:** 1%**Stato:** PROGETTAZIONE

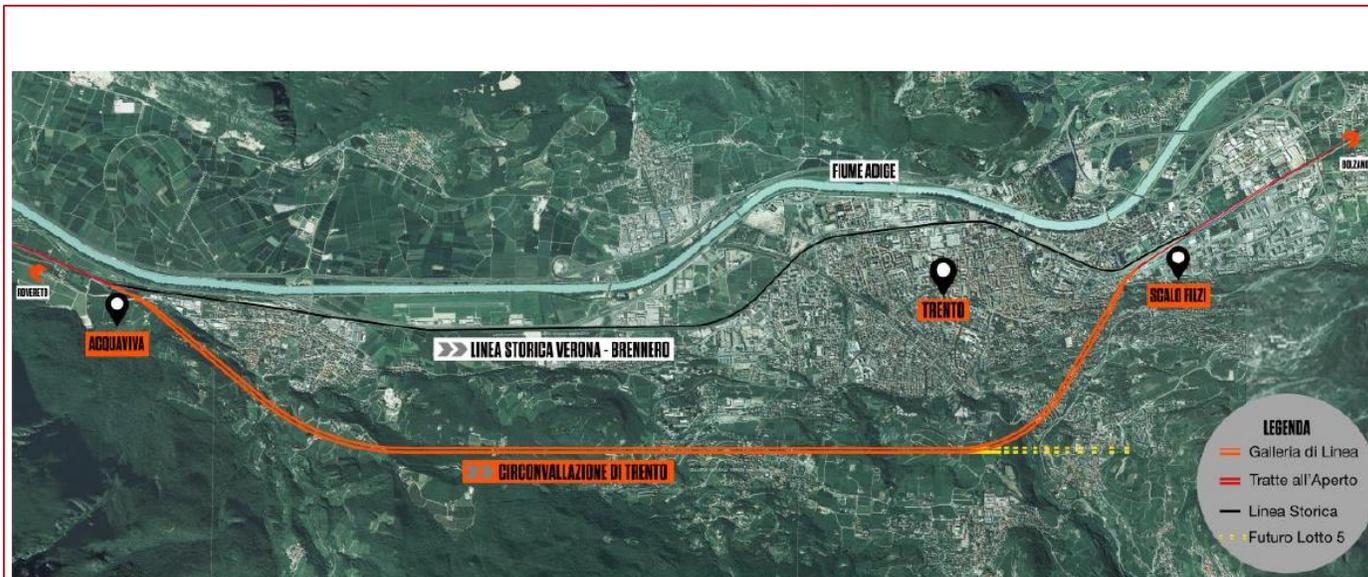
Fonte: elaborazione su fonte RFI

LINEA FORTEZZA-VERONA: LOTTO 3A

TERRITORIO TRENTO

CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO

È in fase di realizzazione la galleria di circa 10,5 km. L'intervento completo è di circa 14 km che comprendono anche i collegamenti con la linea storica. È una circonvallazione pura del centro abitato di Trento che va poi ad alimentare a nord lo scalo di Roncafort. L'intervento è stato predisposto, come anche il Lotto1 e il Lotto2, per garantire il collegamento con gli altri lotti prioritari. Il finanziamento è di circa 1,3 Mld €. Si stanno realizzando gli imbocchi delle gallerie principali (nord e sud). L'imbocco sud dovrebbe essere completato a ottobre 2025 con l'avvio del montaggio delle TBM nella primavera 2026.



CARATTERISTICHE DELL'OPERA

COSTO VITA INTERA: 1.278 Mio €

OPERE DI PARTE A: Opere finalizzate ad avviare lo scavo meccanizzato della «Galleria Trento», sia dall'imbocco Sud che dall'imbocco Nord, comprese le viabilità connesse alla realizzazione delle stesse e la deviazione della linea Trento-Malè. **In realizzazione**

OPERE DI PARTE B: Scavo galleria Naturale Trento, opere civili, armamento ferroviario, impianti meccanici, impianti di trazione elettrica e tecnologie ferroviarie. **In corso di progettazione esecutiva**



CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

Pendenza massima	12,5 %
Raggio minimo	1.114 m
Velocità max di tracciato	200 km/h

Costo: 1.278 Mln € | **Risorse disponibili: 100%** | **Stato: LAVORI IN CORSO**

Fonte: elaborazione su fonte RFI

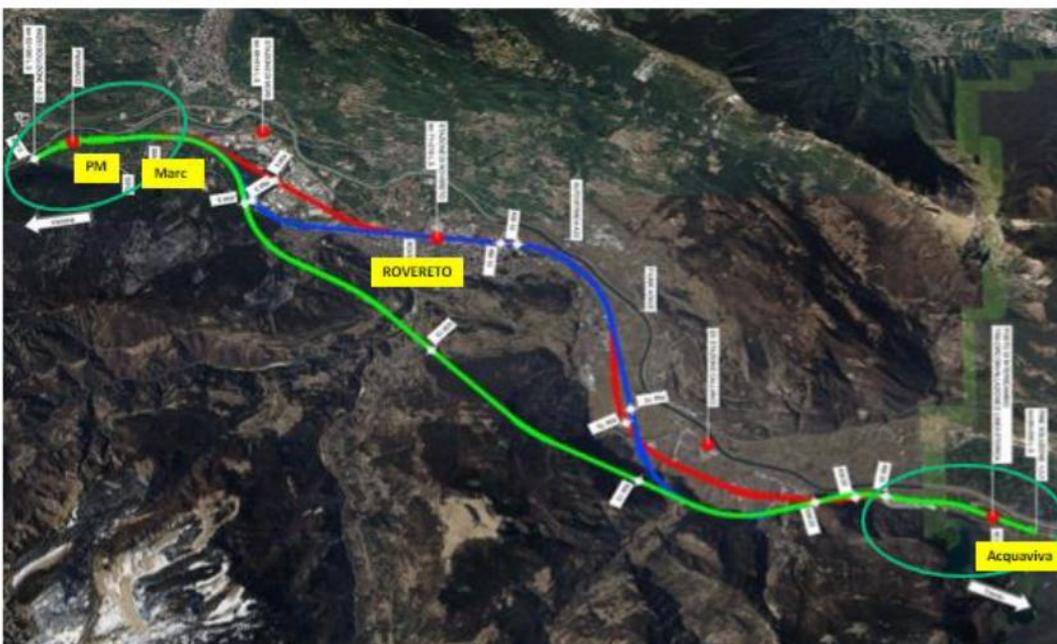
LINEA FORTEZZA-VERONA: LOTTO 3B

TERRITORIO TRENINO

CIRCONVALLAZIONE DI ROVERETO

Nel 2024 è stato completato il DOCFAP partendo da un'importante revisione del progetto preliminare del 2015 (che aveva delle criticità in termini di impatto, in particolare con le sorgenti e gli ammassi montuosi attraversati), individuando una soluzione condivisa con il territorio. Attualmente è stato avviato il PFTE.

Intervento non finanziato



- SOLUZIONE 1
- SOLUZIONE 2
- SOLUZIONE 3

 Outdoor sections

Alternative Progettuali

SOLUZIONE 1 - L= 23044 (m)	
OPERE D'ARTE	LUNGHEZZA (m)
VIADOTTI	485
GALLERIE ARTIFICIALI	2390
GALLERIE NATURALI	14545
TRINCEE/RILEVATI	5624

SOLUZIONE 2 - L= 24437 (m)	
OPERE D'ARTE	LUNGHEZZA (m)
VIADOTTI	485
GALLERIE ARTIFICIALI	1415
GALLERIE NATURALI	16776
TRINCEE/RILEVATI	5761

SOLUZIONE 3 - L= 23637 (m)	
OPERE D'ARTE	LUNGHEZZA (m)
VIADOTTI	485
GALLERIE ARTIFICIALI	1193
GALLERIE NATURALI	16362
TRINCEE/RILEVATI	5597

I risultati ottenuti tramite l'analisi multicriteria mostrano come **la Soluzione 3 risulti la vincente** rispetto alle altre soluzioni progettuali considerando gli indicatori di tutte le categorie: complessità infrastrutturale, sostenibilità ambientale, efficacia trasportistica e realizzazione ed economica del progetto.

CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO SOL. 3

Pendenza massima	12,5 ‰
Raggio minimo	1.114 m
Velocità max di tracciato	200 km/h

Dicembre 2022
Inizio sviluppo DOCFAP

Agosto 2023
Approfondimenti DOCFAP

Ottobre 2024
Consegna aggiornamento DOCFAP

Giugno 2023
Consegna DOCFAP

Aprile 2024
Attività negoziale Dibattito Pubblico

Marzo 2025
Avvio PFTE



Costo: ~2.400 Mln €

Risorse disponibili: 0%

Stato: PROGETTAZIONE

Fonte: elaborazione su fonte RFI

LINEA FORTEZZA-VERONA: **LOTTO 4****INGRESSO A VERONA DA NORD**

Il PFTE è stato sviluppato nel 2022. Attualmente è in corso il dibattito pubblico, quindi l'iter autorizzativo dell'opera. L'intervento si estende per 9,5 km con tratti in affiancamento alla linea storica esistente e tratti in variante. La particolarità dell'intervento, a livello funzionale, è il quadruplicamento dell'attuale bivio San Massimo, quindi il potenziamento degli ingressi da/per l'interporto Quadrante Europa. Il valore dell'opera è di circa 1,2 Mld € senza una copertura finanziaria totale, ma si è partiti con l'iter autorizzativo nella speranza di aumentarne la priorità nella legge di bilancio.

Costo: 1.187 Mln €**Risorse disponibili:** 13%**Stato:** ITER AUTORIZZATIVO**Lotto 4: Ingresso a Verona da nord**
Inquadramento generale e avanzamento attività

Intervento parzialmente finanziato

CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

Pendenza massima	14 ‰
Raggio minimo	550 m
Velocità max di tracciato	150 km/h

TRATTI IN AFFIANCAMENTO

Lunghezza ~ 4,5 km

TRATTI IN VARIANTE

Lunghezza ~ 2,5 km

GALLERIE ARTIFICIALIGalleria Parona ~ 0,74 km
Galleria S. Massimo ~ 1,80 km**NUOVE FERMATE**

Nuova fermata S. Massimo

**Maggio 2021**

Firma protocollo di intesa tra la Regione Veneto e le Amministrazioni Locali

Marzo 2022

Presentazione progetto alle Amministrazioni

Ottobre 2022

Conclusione PFTE

Dicembre 2021

Conclusione Project Review

Aprile 2022

Aggiornamento del Contratto di Programma con la revisione dei costi

I Semestre 2025

Avvio Dibattito Pubblico

Iter autorizzativo



Fonte: elaborazione su fonte RFI

LINEA FORTEZZA-VERONA: **BENEFICI ATTESI**

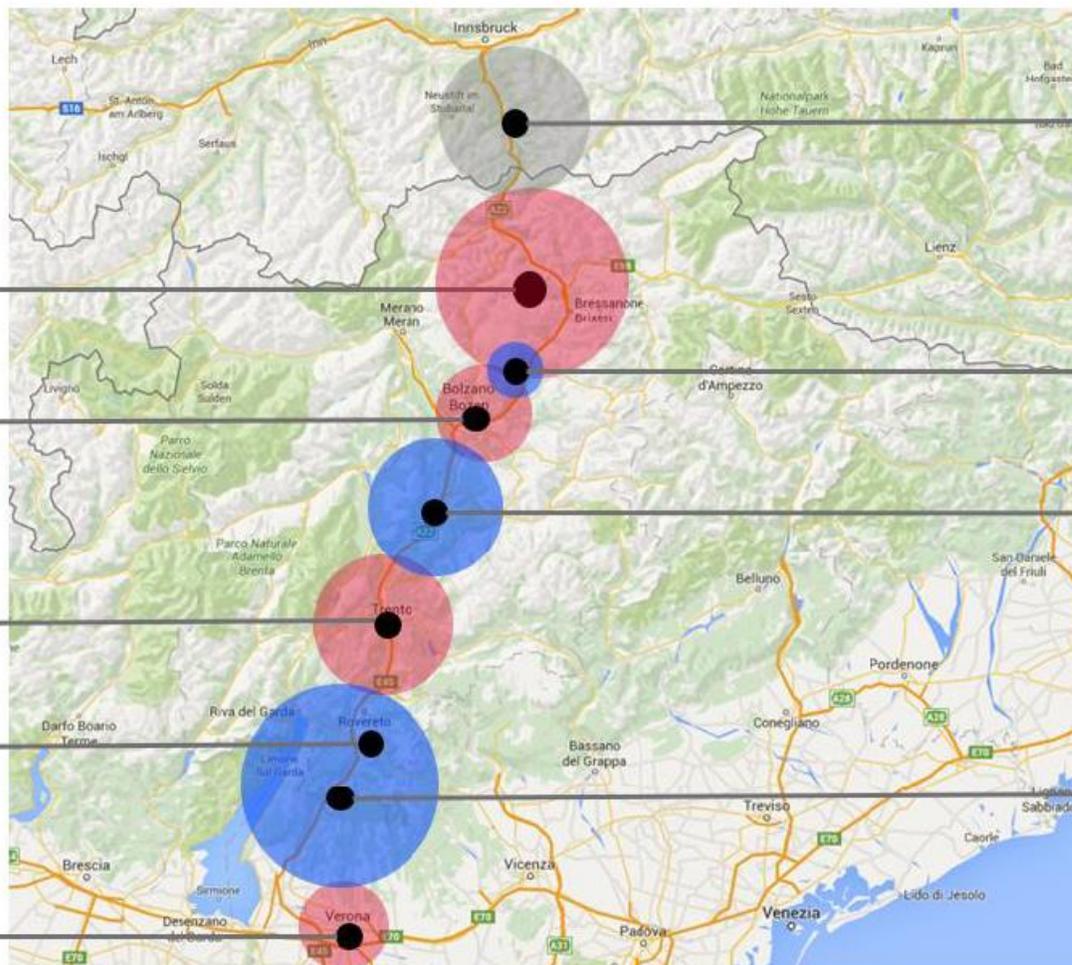
Lotto 1 e Sublotto
Fortezza - Ponte Gardena*
in realizzazione

Lotto 2
Circonvallazione di Bolzano*
in progettazione

Lotto 3a
Circonvallazione di Trento*
in realizzazione

Lotto 3b
Circonvallazione di Rovereto*
in progettazione

Lotto 4
Ingresso al nodo di Verona*
Iter autorizzativo



Galleria di Base del Brennero

Lotto 7

Ponte Gardena – Prato Isarco

Lotto 5

Bronzolo – Trento nord

Lotto 6

Rovereto – Pescantina

LOTTI PRIORITARI (1,2,3,4)

- Utilizzo di treni più lunghi (740 m) e pesanti grazie alla riduzione della pendenza;
- Aumento capacità dei treni e diminuzione dei costi unitari;
- Incremento della regolarità e puntualità del traffico;
- Mitigazione dell'impatto acustico dovuto al traffico;
- Riduzione delle emissioni di CO₂

A SEGUIRE

- Realizzare i Lotti 5 e 7, minimizzando le interferenze con il traffico passeggeri;
- Con il Lotto 6 si completerà l'intero asse con un aumento di capacità fino al doppio rispetto ad oggi.

* Lotti prioritari

Fonte: RFI

AUTOSTRADA A22 DEL BRENNERO

La gestione dell'Autostrada A22 (Autostrada del Brennero) sta attraversando una fase complessa e delicata, caratterizzata principalmente dalle incertezze legate al **rinnovo della concessione**, attualmente in capo ad Autostrada del Brennero Spa («Autobrennero»). La concessione è scaduta il 30 aprile 2014 e da allora si sono succeduti numerosi rinvii e proroghe. Il 31 dicembre 2024 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha pubblicato il bando per la nuova concessione cinquantennale. Il 26 giugno 2025 la procedura di gara è stata sospesa in attesa della pronuncia definitiva della Corte di Giustizia dell'Unione Europea, rispetto al diritto di prelazione, che sarà determinante per sbloccare la situazione.

Nonostante la fase di transizione e le incertezze legali, la gestione operativa e la manutenzione ordinaria dell'A22 proseguono: vengono effettuati lavori di manutenzione e ammodernamento, per garantire la sicurezza e l'efficienza della tratta, e pianificati gli investimenti. La vocazione di **Autostrada del Brennero Spa**, essendo una società a maggioranza pubblica che vede tra i principali azionisti gli enti pubblici dei territori attraversati dall'asse (tra cui le Province Autonome di Trento e Bolzano, le Regioni, ecc.), è a tutela dei territori attraversati: l'indirizzo primario è quello di garantire la mobilità con un'attenzione particolare all'ambiente e alla transizione ecologica, dove l'intermodalità e la multimodalità sono elementi determinanti.

La Società Autobrennero ha presentato una **proposta spontanea** (oggetto di fattibilità tecnico-economica e attualmente messa a gara) che prevede ingenti investimenti per la gestione e l'ammodernamento dell'infrastruttura nei prossimi 50 anni. L'obiettivo è anche la realizzazione di una «Smart Highway» e un «Green Corridor» con mobilità sostenibile e transizione ecologica.

Già oggi, sull'asse del Brennero, la Società è il primo operatore per il trasporto delle merci combinato non accompagnato sul passo del Brennero nelle relazioni tra il Mediterraneo e l'Europa centrale, attraverso le proprie controllate in ambito ferroviario (RTC - Rail Traction Company, InRail, Lokomotion). Grazie a questa attività, circa 20.000 treni si spostano sull'asse del Brennero per il trasporto delle merci, che significa togliere dalla strada più di 1.000 tir al giorno. Oltre a questa politica, dal 1997 ogni anno una parte dei proventi viene accantonata per attività infrastrutturali che riguardano la parte ferroviaria, quindi il Tunnel di Base del Brennero e le tratte di accesso.

Fonte: elaborazione su fonte Autostrada del Brennero Spa e altre fonti

AUTOSTRADA A22 DEL BRENNERO

L'idea alla base della proposta spontanea della Società, per i prossimi 50 anni, è una **visione di corridoio**, dove i vari modi sono messi tra loro in una correlazione funzionale e non competitiva, attraverso una gestione coordinata. Utilizzare le infrastrutture stradali esistenti in maniera più efficace è un elemento centrale contemplato nel piano. Oggi la mobilità su gomma, infatti, è quella meno coordinata in termini di gestione della capacità residua dell'infrastruttura (a differenza di quanto avviene, ad esempio, nella mobilità ferroviaria). La proposta di Autostrada del Brennero Spa prevede un piano di investimenti complessivi di oltre 9 miliardi di euro che comprendono, tra i principali capitoli di spesa:

- **ampliamento della capacità** (terza corsia tra Verona e l'intersezione con la A1 e terza corsia dinamica tra Bolzano e Verona, comprese anche opere infrastrutturali rilevanti come lo spostamento dell'arteria autostradale in corrispondenza degli abitati di Trento e di Rovereto), con attenzione all'aspetto tecnologico (guida autonoma, guida cooperativa, rapporto veicolo-veicolo, rapporto veicolo-infrastruttura) che è la parte rilevante nella gestione della mobilità del futuro
- ampliamento importante dell'offerta di **parcheggi**, differenziata tra mezzi pesanti e leggeri (frutto di diversi progetti europei sui servizi dell'autotrasporto) e di riqualificazione delle **aree di servizio** (queste ultime prevedono investimenti per circa 560 milioni di euro) intese come un ambito dove si possano avere servizi e utilità differenti da quelle di primo bisogno
- **transizione ecologica e digitale** (quasi 800 milioni di euro) che comprende il piano di mobilità sostenibile, i servizi per la digitalizzazione a supporto della mobilità, l'idrogeno, il fotovoltaico e tutta una serie di attività tecnologiche
- **manutenzione e sicurezza** (circa 1,8 miliardi di euro): 90 km dello sviluppo autostradale che si dipartono dal Brennero a Bolzano sono caratterizzati da oltre 30 km di viadotti e 25 gallerie che richiedono tempestività negli interventi di manutenzione. Circa 650 milioni di euro sono destinati al rifacimento di sovrappassi, 1 miliardo e 150 milioni per le barriere fonoassorbenti e altre attività che riguardano le stazioni autostradali e i centri per la sicurezza. Inoltre, viene posta attenzione alla stabilizzazione dei versanti (l'A22, infatti, si incardina all'interno della valle d'Isarco che necessita garanzia di sicurezza).

Fonte: elaborazione su fonte Autostrada del Brennero Spa e altre fonti

INTERPORTO DI TRENTO

TERRITORIO TRENTO

Con la sua posizione privilegiata lungo il corridoio del Brennero, l'Interporto di Trento, insieme a quello di Verona, rappresenta un nodo strategico per l'efficienza dei trasporti e la competitività economica del Nord Italia e dell'Europa. Punto di convergenza tra ferrovia e gomma, è un volano fondamentale per lo sviluppo sostenibile del sistema logistico, non solo regionale, riducendo l'impatto ambientale e ottimizzando i flussi di merci lungo la direttrice. Sono in corso di progettazione opere primarie volte al suo potenziamento infrastrutturale. Si tratta di 3 nuovi binari da 750 metri (in linea con gli standard europei), a corredo dei 9 binari esistenti, per potenziare la modalità RoLa da/verso l'Austria. Il nuovo impianto consentirà una sostanziale diminuzione (fino al 70%) dei tempi di lavorazione di ogni singola coppia di treni con un potenziale che potrà concretarsi in tutta la sua valenza in concomitanza con l'entrata in esercizio della nuova linea ad alta capacità Brennero-Verona.

TRAFFICO TOTALE	2022	2023	2024
Treni	1.725	1.785	1.696
Pezzi UTI	32.443	30.404	29.686
Tonnellate	748.749	657.900	639.444

TRAFFICO ROLA Anno 2024	Treno Andata	Treno Ritorno	TIR	gg/sett.	Mute	Autotreni/gg			Autotreni/sett.		
						Dir. NORD	Dir. SUD	TOT	Dir. NORD	Dir. SUD	TOT
ATTUALE	1	1	21	6	1	21	21	42	126	126	252
POTENZIALITÀ FUTURE	20	20	21	7	13	420	420	840	2.940	2.940	5.880

La sottoscrizione nel 2017 di un protocollo d'intesa fra Interbrennero Spa e RFI, unitamente alla firma della convenzione con il MIT nel dicembre 2020, sono stati i passaggi cruciali per dare avvio alla progettazione dell'adeguamento e potenziamento del terminal ferroviario intermodale. L'intesa, sviluppata unitamente alla Provincia Autonoma di Trento (socio di controllo, con il 63% del capitale sociale), consente di dare prospettiva di mercato all'infrastruttura, garantendo, almeno per i prossimi anni, adeguata capacità operativa alla piattaforma interportuale regionale. Attualmente, però, questo progetto, che inizialmente era stato valutato in 15 Mln € è incrementato a 53 Mln € e risulta fermo per **mancanza di risorse**. La Provincia Autonoma di Trento ha già deliberato 12 Mln € per il progetto e, a maggio 2025, ha messo a disposizione una parte dei terreni. Tuttavia, c'è il **rischio** concreto di **perdita dei finanziamenti già stanziati dal MIT** (4,3 Mln € con scadenza a fine 2026), se non vengono recuperate le risorse mancanti per la realizzazione dell'opera.

Fonte: elaborazione su fonte Interbrennero Spa

Costo: 53 Mln € | **Risorse disponibili: 31%** | **Stato: PROGETTAZIONE**

INTERPORTO DI VERONA

L'Interporto Quadrante Europa di Verona è riconosciuto come il più importante interporto d'Italia e uno dei principali a livello europeo. In vista degli interventi programmati da RFI sulla rete, l'obiettivo del Consorzio ZAI è quello di potenziare l'offerta terminalistica dell'interporto: realizzare un **quarto modulo ferroviario** portando a 750 m la lunghezza dei treni ricevibili direttamente all'Interporto Quadrante Europa (quindi poter lavorare direttamente sotto gru senza dover spezzare i treni, senza incrementi di costi di manovra, riducendo i tempi, ecc.). Il quarto modulo prevede la realizzazione di **8 binari sotto gru**, con gru a carroponete, e il potenziamento della stazione di Verona Quadrante Europa e dell'asta di manovra che permetteranno l'ingresso dei treni presso il terminale. Dal punto di vista del finanziamento:

- la parte inerente la stazione rientra nell'infrastruttura ferroviaria nazionale e quindi potrà essere compresa nel CdP RFI-MIT;
- l'intervento relativo al terminal è in cosiddetto autofinanziamento da parte di RFI e quindi necessita di un iter ad hoc.

Nei primi mesi del 2025 sono state concluse le analisi ambientali al fine di verificare l'area in cui si insedierà il terminal e in vista della VAS con Regione del Veneto. Si tratta di un intervento di lungo periodo che ha come obiettivo il 2032, quando verrà terminato il BBT e la linea Fortezza-Ponte Gardena (due interventi che permetteranno di realizzare convogli più lunghi e più pesanti riducendo la pendenza e la necessità della doppia trazione sul lato italiano).

Nel breve periodo, grazie a un finanziamento del MIT legato ai sistemi di sollevamento (quindi all'implementazione della quarta gru sul Quadrante Europa Terminal Gate), è in programma la realizzazione di **2 binari sul terzo modulo esistente** che potrà incrementare la capacità rispondendo alla domanda crescente degli operatori. Sono previsti anche degli interventi dal punto di vista dei **sistemi informativi** che permetteranno la velocizzazione delle procedure di tipo amministrativo per gli operatori del trasporto stradale e ferroviario. Questo è frutto di un lavoro di squadra con RFI realizzato negli ultimi anni anche grazie a un finanziamento CEF per la progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva del terminal e della **viabilità connessa**. L'intervento viabilistico è di competenza di Consorzio ZAI (in corso) e in parte del Comune di Verona (la cosiddetta «Strada di Gronda» in fase di progettazione). Attualmente **non si rilevano criticità rilevanti**.

Fonte: elaborazione su fonte Consorzio ZAI



VARIANTE SR10 E MONSELICE MARE

CONTESTO E OBIETTIVO

Il **completamento della SR10 Padana Inferiore e la messa in sicurezza della SR104 Monselice-Mare** sono inserite tra le **priorità urgenti per il sistema imprenditoriale del Veneto**, nell'ottica di contribuire a un nuovo disegno infrastrutturale della bassa padovana per superare il disagio viabilistico e rilanciarne l'economia. Le due arterie costituiscono un asse viario importante per il Veneto, il cosiddetto corridoio Medio-Padano Veneto, con connessioni significative con la SS309 Romea. La variante alla SR10 è una delle opere ritenute più rilevanti dell'area del basso veneto e una delle criticità più grandi.

Il progetto storicamente è nato per rispondere alle esigenze dei numerosi **centri urbani** che l'attuale percorso della SR10 attraversa: Este, Ospedaletto Euganeo, Borgo Veneto (che oggi è un'unione di Comuni), Montagnana, ecc. Questi territori sono interessati da un attraversamento di traffico importante, soprattutto di **mezzi pesanti**.

Infatti, l'attuale SR10 è una delle ex strade statali storiche (insieme alla SR11, nella direzione est-ovest), nata, come le principali statali, ricongiungendo i principali centri abitati.

L'attenzione da parte di Regione del Veneto sul progetto di variante alla SR10 c'è sempre stata anche se è **un'opera che il territorio attende da oltre 20 anni** (il primo tratto è stato realizzato da Anas a fine anni '90/primi anni 2000). Il prolungarsi dell'attesa è riconducibile a diverse questioni che ruotano intorno al **reperimento delle risorse**: valutazione di soluzioni alternative e sopravvento di altre priorità regionali più urgenti (come il potenziamento della Statale 308, essendo interessata da volumi di traffico più importanti). Nel momento in cui la Regione ha ricevuto risorse dal Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) è stata fatta la precisa scelta di partire con questo intervento.

Obiettivo dell'incontro, realizzato il **10 luglio 2025** con personale della Direzione Infrastrutture e Trasporti della Regione del Veneto, è stato quello di approfondire e comprendere lo stato di avanzamento, i benefici attesi, le sfide affrontate e le prospettive future dell'asse in una visione anche complessiva e integrata dell'opera rispetto alla pianificazione regionale.

STATO DI AVANZAMENTO E BENEFICI ATTESI

Il progetto di completamento della variante alla SR10 coinvolge due province molto vivaci dal punto di vista economico, **Verona e Padova**. La realizzazione dell'intera opera, che prevede l'estensione fino a Legnago, è suddivisa in **5 stralci**, di cui i primi due, che costituiscono il 1° lotto funzionale, sono in fase più avanzata.

Progetto Definitivo 1° Lotto funzionale Borgo Veneto-Carceri



Fonte: Regione Veneto

Il **1° lotto funzionale**, da Carceri a Borgo Veneto, prevede un investimento complessivo del valore di 170 milioni di euro (165 Mln € nominali) totalmente finanziati: 89,7 Mln€ da Regione del Veneto, attraverso le risorse FSC (per la tratta Borgo Veneto-Ponso) e 80,5 Mln€ da Contratto di Programma Anas (per la tratta Ponso-Carceri):

- per il **1° stralcio** (Borgo Veneto-Ponso), con completamento previsto nel 2028, è già stato completato il progetto esecutivo ed è in procinto l'**avvio dei lavori** (è attualmente in corso la bonifica bellica che dovrebbe terminare a breve)
- per il **2° stralcio** (Ponso-Carceri) si sta avviando la **progettazione esecutiva**, i lavori dovrebbero partire nel 2026.

I primi due stralci complessivamente hanno un'estensione di **6,35 km** di sezione **C1**, con svincoli a livelli sfalsati, quindi buone caratteristiche funzionali anche in termini di sicurezza. Partendo dalla bretella di connessione con lo svincolo della A31 Valdastico Sud, a Borgo Veneto, la variante si connette con l'esistente SR10, in corrispondenza di Carceri.

L'intervento comprende anche la sistemazione delle interconnessioni nord/sud. Il tracciato segue per lo più zone a bassa urbanizzazione o zone agricole; pertanto, non sono state riscontrate criticità importanti in termini di espropri e acquisizione terreni.

STATO DI AVANZAMENTO E BENEFICI ATTESI

I **tre stralci rimanenti** sono stati **progettati e quantificati**, ma non è possibile al momento definire la data di ultimazione perché **manca il finanziamento**. Lo stralcio che parte dall'allaccio presso Borgo Veneto e prosegue in direzione ovest (circa 5 km) attualmente è stato quantificato in 240 Mln € (il costo è elevato perché è necessario realizzare un'importante opera di scavalco dell'A31, con un viadotto di luce importante). Per il completamento dei tre stralci, fino a Legnago, l'onere economico complessivo è di circa **900 Mln €**, che comprendono due **scalchi della linea ferroviaria**. Per quanto riguarda la parte est dell'itinerario che prosegue con la **Monselice-Mare (SR104)**, gli investimenti attualmente riguardano la messa in sicurezza e la manutenzione straordinaria, anche del piano viabile. Recentemente è stato eseguito un controllo accurato della strada da parte di ANSFISA - *Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture stradali e autostradali* ed è stato stilato un elenco di interventi prioritari da realizzare in sede. La SR104 può ancora assolvere alla sua funzione e potrà trovare un'ottima continuità con la variante alla SR10. Il livello di servizio della SR104 è inferiore essendo presenti diversi incroci a raso (sono recentemente state sistemate alcune rotatorie), ma non ha le criticità dell'attuale SR10 dato che non attraversa centri urbani. Come classificazione, dimensionalmente la SR104 è assimilabile a una **C1**, anche se non dal punto di vista di tutte le caratteristiche tecniche (essendo anche una strada «storica», realizzata con una normativa differente da quella attualmente utilizzata che risale al 2001).

Benefici attesi

La nuova variante alla SR10, avendo delle intersezioni a livelli sfalsati, sarà **più scorrevole e più sicura** dell'attuale tracciato (che ha tutti gli accessi a raso) e quindi potrà essere un ottimo **volano** anche **per le attività economiche**. Oggi le aziende che sono interessate dalle relazioni dal veronese verso est, sono costrette ad utilizzare una strada con velocità di percorrenza molto ridotta. Inoltre, il movimento di mezzi pesanti è molto gravoso anche per i residenti. Questo disagio si verifica in tutte le principali statali storiche. L'intervento nasce soprattutto come **risposta a tutti i centri abitati che l'attuale tracciato attraversa** e il vivace tessuto economico che insiste sul basso padovano e sul basso veronese. Inoltre, la SR104 consente il collegamento con la Città Metropolitana di Venezia e quindi verso le zone portuali, con una ricaduta importante. Tenendo conto anche della SR104, dell'interconnessione con la statale Romea e dello sviluppo della **ZLS Porto di Venezia Rodigino**, questa variante si inserisce come tassello cruciale nel disegno infrastrutturale dell'area.

LE SFIDE AFFRONTATE

Nel corso degli anni la Regione ha valutato diverse ipotesi, poi sfumate, per superare l'ostacolo della mancanza di risorse, tra cui:

- un'iniziativa in partnership con privati (sorta di project financing), prevedendo la realizzazione della variante da parte di un privato e un pagamento del pedaggio (nonostante la categoria C1)
- il progetto dell'autostrada Nogara-Mare, per creare un corridoio a scorrimento veloce lungo questo asse non avendo un corridoio autostradale di supporto come avviene per esempio con la A4 per la SR11 (parallela alla SR10, ma più a nord) che, altrimenti, avrebbe lo stesso problema della SR10 ma molto più amplificato.

Il progetto di un'infrastruttura a pedaggio è poi tramontato in quanto non sostenibile economicamente, tenendo anche conto di opportune valutazioni in termini di volumi di traffico, mentre la variante alla SR10 è stata ritenuta un'ottima risposta alle effettive esigenze di mobilità.

Tuttavia, la **valutazione di possibili soluzioni alternative**, come la suddetta iniziativa in project financing e il progetto della Nogara-Mare (che ha anche tenuto bloccata la programmazione una volta dichiarato concluso il procedimento, a causa di un ricorso), hanno prolungato negli anni l'individuazione di una soluzione definitiva che ora finalmente si sta portando avanti. Nel frattempo, però, i costi delle opere sono aumentati considerevolmente. Va tenuto presente che oggi la realizzazione di una sezione C1 ha un peso economico importante che arriva anche a 20 Mln €/km (tra espropri, lavori, intersezioni, sottoservizi, ecc.), mentre in passato il valore era sensibilmente inferiore.

Gestione dell'appalto

L'appalto è attualmente gestito da **Veneto Strade in accordo con Anas**.

La SR10 è inserita nel DPCM del 2019 come strada di «rientro» nelle competenze di Anas, come viabilità statale. Il passaggio di competenza ad Anas non è ancora avvenuto formalmente, ma è imminente. L'attuale tracciato, una volta che sarà concluso il completamento della variante, diventerà probabilmente di competenza regionale.

VISIONE A LUNGO TERMINE

In una visione a lungo termine, il completamento della SR10 richiederà diversi anni, considerando almeno tre stralci ancora da realizzare con un investimento importante, dell'ordine di circa 250 Mln€ per stralcio e quindi è anche molto probabile che non vengano realizzati contemporaneamente. Per il completamento fino a Legnago potrebbero volerci circa 10 anni, ma è molto complicato definire un orizzonte temporale perché il punto critico è la reperibilità delle risorse. Sarebbe già un traguardo molto rilevante se uno scenario futuro di completamento della variante alla SR10 vedesse anche risolto l'**adeguamento della Romea** (con interventi puntuali per la messa in sicurezza, su cui attualmente si sta trovando una definizione).

Regione del Veneto partecipa anche ai tavoli con Anas per la sistemazione della Romea, considerato il forte richiamo del territorio sulla problematica dell'incidentalità. Quindi gli interventi necessari in quest'area (tra SR10 e Romea) assorbiranno molte risorse rispetto a quelle disponibili, essendo stati individuati come i temi più rilevanti per l'area. Trai temi attualmente in discussione, c'è anche l'opportunità di un **prolungamento della SS434 Transpolesana**, eventualmente con una sezione ridotta, in direzione est. Regione del Veneto ha già proposto ad Anas la valutazione di questo intervento, ma al momento non sono ancora stati realizzati studi sul traffico e sulle esigenze di mobilità che possano dare una risposta sull'efficacia dell'intervento. Oggi la Transpolesana ha un traffico importante, soprattutto nella zona verso Verona, ma anche a sud di Rovigo (presso l'interconnessione con l'A13). Presumibilmente entro metà 2026 sarà realizzato un approfondimento sull'opportunità di un prolungamento della Transpolesana verso est, fino ad agganciarsi alla Romea.

Approccio collaborativo con il territorio

Come precedentemente evidenziato, la variante alla SR10 nasce da esigenze storiche espresse nel tempo dal territorio. Dal punto di vista tecnico, nello sviluppo progettuale, Veneto Strade ha sempre adottato un approccio partecipativo con i Comuni coinvolti per arrivare alla definizione della soluzione progettuale. Un aspetto cruciale è che, a livello di programmazione, il **corridoio** è già individuato e **condiviso** e ha raggiunto la progettazione definitiva. L'elemento chiave rimane il reperimento delle risorse per **accelerare il completamento**.



Adeguamento SS309 ROMEA

CONTESTO E OBIETTIVO

La SS309 Romea è un'arteria transregionale fondamentale che attraversa Veneto ed Emilia-Romagna, collegando Ravenna e Venezia, ed è parte dell'**itinerario internazionale E55**. Con un'estensione di **127 km di cui 71 km in Veneto**, il tracciato attraversa le province di Ravenna, Ferrara, Rovigo, Padova e Venezia, passando per i lidi Ravennati, le Valli di Comacchio e il delta del Po, e superando corsi d'acqua come il Po e l'Adige. Oltre a essere una via di comunicazione fondamentale, per la domanda passeggeri e merci, ha anche una rilevanza turistica. La SS309 è definita la strada più pericolosa d'Italia a causa dell'alto numero di **incidenti** per chilometro e del numero di decessi per incidente. L'infrastruttura presenta oggi dei vincoli strutturali importanti che non la rendono più adeguata ai volumi di traffico. Gli studi di ANAS sulla tratta veneta confermano queste criticità, rilevando un traffico giornaliero medio pari a circa 27 mila veicoli al giorno intorno a Chioggia, con una componente di **traffico pesante** massima a Comacchio, pari al 28%. Le zone più problematiche sono state individuate tra Chioggia e Marghera, con un'alta incidenza di sinistri causati principalmente da sorpassi. Le analisi di Anas hanno evidenziato come la tratta veneta della Romea attragga soprattutto un **traffico industriale di tipo locale**, non di lunga percorrenza, concentrato nell'area tra Venezia, Padova e Rovigo.

Negli ultimi anni, in particolare per il tratto veneto, si è fatta strada la consapevolezza che la «semplice» messa in sicurezza del tracciato esistente non fosse sufficiente. Un elemento chiave di questa nuova fase di pianificazione sono stati proprio i recenti **studi sui flussi di traffico realizzati da Anas su impulso della Regione del Veneto**. Per garantire la sicurezza e la fluidità del transito, Anas ha definito un **Piano di Infrastrutturazione specifico** per il tratto veneto della Romea (e analogamente si sta procedendo sul tratto in Emilia-Romagna), che include una serie di interventi mirati a migliorare il livello di servizio dell'arteria stradale. Alla luce degli studi sopra menzionati, una parte di questi interventi sono transitati in altri piani (di seguito indicati come «interventi rimodulati»). I tracciati in Veneto ed Emilia-Romagna sono caratterizzati da ambiti trasportistici diversi, pertanto anche le soluzioni adottate sono necessariamente differenti ma coordinate a livello centrale dalla Direzione generale dell'Anas in una logica unitaria di gestione.

Questo terzo incontro è stato realizzato il **4 settembre 2025** con la **Struttura territoriale Anas del Veneto e Friuli-Venezia Giulia** allo scopo di approfondire lo stato dell'arte, con particolare riferimento alla tratta veneta, e, anche in questo caso, tenendo conto di del quadro più ampio del basso Veneto.

IL PIANO ROMEA: INTERVENTI E STATO DI ATTUAZIONE

Il Piano Romea raccoglie tutti gli interventi attualmente previsti sulla statale nell'arco di 5 anni. Il Piano è stato finanziato con un investimento di **184,28 milioni di euro** all'interno del Contratto di Programma Anas 2016-2020 e si articola in **57 interventi** di diversa natura (piani viabili, ripristino strutturale delle opere d'arte, risoluzione delle intersezioni a raso, varianti ai centri abitati, allargamento della sede stradale nel tratto parallelo al canale Novissimo, tra Venezia e Chioggia).

Piano Romea. Stato di attuazione



20 interventi ultimati per 43,49 M€



12 interventi in corso di esecuzione per 37,58 M€



3 interventi previsti di prossimo avvio per 16,10 M€:
 - 2 interventi per **10,63 M€** (entro settembre 25);
 - 1 interventi per **5,47 M€** (entro novembre 25).



16 interventi in fase di progettazione per 44,55 M€*
 *alcuni di questi recentemente rifinanziati con la LB23/24



6 interventi in rimodulazione per transito in altre pianificazioni per 42,56 M€*



AVANZAMENTO PIANO ROMEA



- **Interventi ultimati (20):** con un investimento di 43,5 Mln €, questi lavori hanno riguardato principalmente la manutenzione straordinaria dei ponti (che hanno un impatto importante sul tessuto produttivo in termini di limitazioni della portata, soprattutto per i trasporti eccezionali, di congestionamento e quindi criticità nel rispetto dei tempi di consegna, ecc.), la segnaletica verticale, la realizzazione di rotatorie in sostituzione di intersezioni a raso pericolose, la sistemazione idraulica (essendo una strada con delle problematiche in corrispondenza delle parti della laguna e di avvicinamento al Po che devono essere gestiti e regimati). A questo si aggiunge anche l'implementazione del sistema Smart Road, spina dorsale tecnologica e sensoristica che fornisce assistenza al gestore stradale. In Veneto è già stata realizzata la prima Smart Road a livello nazionale (la SS51 Alemagna) ed è stato ultimato il primo stralcio della Romea.

Fonte: Anas, Struttura Territoriale Veneto-Friuli Venezia Giulia

IL PIANO ROMEA: INTERVENTI E STATO DI ATTUAZIONE

- **Interventi in corso (12):** attualmente in esecuzione per un valore di 37,6 Mln €, questi interventi includono ancora lavori di manutenzione su ponti, l'adeguamento delle piazzole di sosta e dei golfi di fermata per il trasporto pubblico nel tratto immediatamente a sud di Venezia (con un grande impatto sulla sicurezza per l'utenza), l'installazione di barriere acustiche, l'ulteriore risoluzione di incroci critici e la contestuale concentrazione degli accessi diretti in statale tramite la realizzazione di controstrade. È inoltre compreso il secondo stralcio della Smart Road.
- **Interventi in fase di avvio (3):** del valore di 16,1 Mln €, questi interventi riguardano la risistemazione a rotatoria delle intersezioni ai km 94+00 (Valli di Chioggia), 119+500 (via Bastie in comune di Mira) e 122+150 (Malcantone in comune di Mira).
- **Interventi in progettazione (16):** con un investimento di 44,5 Mln €, questi interventi ricadono nelle fasi precedenti all'approvazione del progetto, quindi sia interventi in avvio sia interventi in fase di elaborazione (essendoci anche un tema di sostenibilità da parte dell'infrastruttura e della circolazione, in termini di numero di cantieri contemporaneamente attivi). Gli interventi più attesi sono quelli che prevedono la sostituzione con rotatorie degli incroci a raso nel tratto tra Mira e il passo della Fogolana (quindi l'innesto sulla SS516 Piovese), notoriamente tra i punti a più alta incidentalità. A livello tecnico questi interventi sono molto complessi perché in quel tratto la Romea funge da elemento di separazione tra la conterminazione lagunare di Venezia (che rappresenta la zona più vincolata d'Europa dal punto di vista ambientale e normativo, rendendola sostanzialmente intangibile dal punto di vista infrastrutturale) e il canale navigabile Novissimo che, benché non sia navigato, ha un regime vincolistico importante. Pertanto, intervenire sull'argine che divide la laguna dal canale, per realizzare delle rotatorie (quindi allargandolo e modificandolo), è un intervento complesso sia dal punto di vista tecnico che, ancor di più, dal punto di vista amministrativo.
- **Interventi rimodulati (6):** sono interventi transitati in altri piani, con un orizzonte a lungo termine, in quanto parte di progetti più ampi e complessi. Nello specifico riguardando sostanzialmente l'ampliamento della sede stradale in alcune tratte puntuali, a seguito dei recenti studi di traffico condotti da Anas sul territorio veneto.

PROGETTI A LUNGO TERMINE (INTERVENTI RIMODULATI)

Gli studi più recenti di Anas sulla tratta veneta della Romea hanno cambiato la prospettiva su questa arteria dimostrando che la maggior parte del traffico (leggero e pesante) è di natura locale, non di lunga percorrenza, oltre a non rappresentare un'alternativa all'Autostrada A13 per il transito Nord-Sud. Infatti, il bacino di utenza delle due arterie non è sovrapponibile, dato che le zone servite dalla Romea sono distanti dal tracciato della A13.

Quindi, la prima considerazione importante dedotta dalle analisi di Anas è che il tracciato della Romea serve un segmento di domanda di traffico specifico e quindi da quel punto di vista la sua collocazione è assolutamente funzionale all'assorbimento di quel tipo di traffico. Questo ha portato a rivedere l'efficacia di alcuni progetti (come l'idea originaria di una «Romea commerciale» alternativa alla A13 e alla Romea, che non avrebbe una sufficiente attrazione) e a focalizzare l'attenzione su tre interventi mirati:

- **Variante di Chioggia.** Risponde alla necessità di un nuovo tracciato che aggiri il nodo di Chioggia, principale attrattore di traffico nel tratto veneto della Romea, e quindi consenta di separare i flussi di traffico locale (che utilizzano il tracciato attuale) da quelli di lunga percorrenza (che utilizzeranno il nuovo tracciato, di categoria analoga a quella dell'attuale Romea).
- **Raddoppio in sede.** L'obiettivo è aumentare la sicurezza (non la capacità) attraverso l'ampliamento in sede nel tratto di 15 km parallelo al canale Novissimo, ottenendo 4 corsie separate (due sull'attuale Romea e due sulla nuova variante) ed eliminando il «problema del sorpasso» che è la principale causa di incidentalità mortale. È in procinto di avvio il dibattito pubblico per la valutazione delle alternative progettuali.
- **Collegamento con l'A4.** Lo studio di traffico di Anas dimostra chiaramente che un collegamento tra l'attuale Romea (in corrispondenza di Mira) e l'autostrada A4 è tanto più efficace quanto più è vicino a Marghera, mentre più ci si allontana verso Padova, per es. allacciandosi al Passante di Mestre, meno sarebbe efficace, dato che quel traffico non percorre la Romea. Il progetto è ancora oggetto di discussione, è un tema aperto è delicato che storicamente ha bloccato qualunque tipo di nuova infrastrutturazione della Romea, ma la questione oggi è stata spostata su un collegamento stradale di tipo C, quindi a 1 corsia per senso di marcia (avendo l'attuale Romea che supplisce la funzione di una delle due carreggiate).

TEMPISTICHE E SOSTENIBILITÀ

Tempistiche

Gli interventi del piano di manutenzione (Piano Romea) sono attualmente a un avanzamento del 65%, in termini economici (tra interventi ultimati, in esecuzione e in corso d'avvio), e si prevede che verranno completati entro i prossimi tre anni (2028).

I progetti rimodulati, hanno un iter più complesso e a lungo termine. Per la variante di Chioggia sono state stanziato le risorse per la progettazione, ma non ancora per la realizzazione, che richiederà tempi più lunghi a causa della loro complessità tecnica e amministrativa. La Regione e ANAS sono attualmente impegnati a definire il miglior tracciato, in stretta collaborazione con gli enti locali, per individuare una soluzione progettuale che sia condivisa e sostenibile. Per quanto concerne, invece, il raddoppio in sede di 15 km, lungo il canale Novissimo, andranno valutate le alternative progettuali e quindi i costi e le tempistiche di realizzazione (che si prevede non saranno brevi). Ancora più complesso è il tema dell'allaccio alla A4, come delineato in precedenza.

Sostenibilità

Il tema della sostenibilità ha una molteplicità di declinazioni. Rispetto alla gestione dei singoli cantieri, Anas è allineata con le più recenti norme in termini di criteri ambientali minimi e di esecuzione dei lavori. Inoltre, investendo massicciamente sull'adeguamento di un'infrastruttura esistente, basicamente l'intervento minimizza il consumo di suolo e di risorse. Non è scontato, però, che l'intervento di adeguamento in sede sia il più economico in valore assoluto e sicuramente non è il più sostenibile dal punto di vista del traffico: intervenire in sede ha necessariamente delle ripercussioni più o meno pesanti sulla circolazione, anche se l'obiettivo di fondo è sempre quello di intervenire nel modo meno impattante e più veloce.

Sebbene i lavori in loco possano causare disagi alla circolazione, gli interventi più impattanti in questo senso sono già stati realizzati, intervenendo sugli incroci a raso e la fluidità del traffico. La riduzione degli incidenti e degli incolonnamenti, nel lungo periodo, porterà a un miglioramento della sostenibilità ambientale, che ha come indicatore principale la qualità dell'aria.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI E VISIONE PROSPETTICA

Considerazioni di sintesi

Il Piano quinquennale Anas della Romea (CdP 2016-2020), totalmente finanziato, recepisce tutte le osservazioni in materia di manutenzione per la sicurezza già rilevate da Anas, indipendentemente dalle rilevazioni di traffico, con ultimazione dei lavori prevista entro il 2028. Per quanto riguarda, invece, gli interventi rimodulati sulla base dei recenti studi di traffico (condotti da Anas su impulso della Regione del Veneto) i tempi e i costi di realizzazione non sono al momento quantificabili, ma si procede per tratte prioritarie: quindi innanzitutto la progettazione della tratta sud (variante di Chioggia e raddoppio in sede lungo il canale Novissimo), mentre sulla tratta nord (collegamento con l'A4) sono necessarie ulteriori valutazioni di approfondimento. Attualmente la criticità più rilevante è quindi rappresentata dalla valutazione della soluzione più efficace per la tratta nord, ma gli studi di traffico hanno portato a un significativo progresso nella pianificazione della progettualità su questa importante arteria che rimane un intervento molto attenzionato e in evoluzione.

Visione prospettica

Lo studio di traffico condotto da Anas ha mostrato chiaramente che la tratta veneta della Romea ha diversi propulsori del traffico, tra cui l'area di Monselice, nella retta orizzontale che passa tra Monselice e Adria. Pertanto, si sta ipotizzando l'esistenza di una domanda di trasporto trasversale che possa giustificare una connessione trasversale con la Romea. Tale ipotesi è in corso di approfondimento da parte di Anas su impulso di Regione del Veneto.

Considerato che la variante di Chioggia si colloca più all'interno (il tracciato deve essere ancora definito, ma è stato individuato nell'intorno di Adria, tra Chioggia e Adria), al momento si stanno profilando due scenari da valutare: se sia più efficace potenziare una parte di collegamento esistente, attraverso la SR10, che diventerà statale, e la SR443 fino ad Adria e quindi collegare la zona di Adria, con una viabilità adeguata, al corridoio della Romea; oppure realizzare un collegamento, tutto in nuova sede, più a sud, in prossimità di Rovigo, in asse con la Transpolesana SS434. Tale valutazione deve ancora essere avviata.

Considerazioni finali



AVANZAMENTO DELLE OPERE PRIORITARIE

Il Libro Bianco del Veneto, realizzato dal sistema camerale con il supporto delle associazioni di categoria, rappresenta il risultato di un lavoro di squadra, attraverso un percorso avviato nel 2021 grazie al Programma Infrastrutture promosso da Unioncamere.

Questa terza edizione si concentra sul monitoraggio dello stato di **avanzamento** delle **8 priorità individuate come più urgenti** dal sistema economico del Veneto, realizzato anche attraverso degli incontri tecnico-operativi che hanno consentito un approfondimento puntuale con i soggetti di riferimento di alcune opere selezionate.

Il quadro aggiornato evidenzia un cambio di passo significativo in alcune situazioni come la **Galleria di Base del Brennero**, con una confidente operatività prevista al 2032: lo stato di avanzamento dell'opera è a buon punto e la prospettiva è di poter avviare la gara d'appalto nel 2026. Proseguendo su questo asse, rimangono, invece, **più critiche le questioni a sud del Brennero che convergono sul nodo di Verona**: sia per quanto concerne il potenziamento della **linea ferroviaria Fortezza-Verona** (che prevede un miglioramento sostanziale delle prestazioni, con benefici soprattutto per il traffico merci), dove si procede più celermente nella progettazione per lotti prioritari, anche grazie al commissariamento, ma con una **copertura finanziaria** ancora limitata; sia sull'adeguamento dell'**Autostrada A22** dove prosegue la manutenzione ordinaria, ma si trascina ormai da troppo tempo la mancata risoluzione del **rinnovo della concessione autostradale**, in attesa che si pronunci la Corte di Giustizia dell'Unione Europea.

Oltre alla necessità di una spinta politica forte che acceleri l'avanzamento delle progettualità, il documento evidenzia quanto sia fondamentale tenere conto della **complementarietà tra progetti**, soprattutto sulle direttrici di interesse sovregionale, come: il progetto di **prolungamento verso nord** dell'Autostrada Valdastico **A31**, opera ritenuta urgente, ma il cui progetto risulta in sostanziale stallo, in assenza di una condivisione del tracciato tra le parti interessate; il progetto **Ti.Bre**, benché non sia un'opera attualmente evidenziata come prioritaria dalle imprese venete, su cui si rileva la recente apertura di un 1° lotto (in Provincia di Parma), ma il cui completamento, che prevederebbe la connessione alla A22, rimane un'incognita e meriterebbe un approfondimento rispetto al coinvolgimento della Regione del Veneto (anche alla luce dello schema di Protocollo di Intesa tra MIT, Regione Lombardia e Regione Emilia-Romagna approvato a luglio 2024).

AVANZAMENTO DELLE OPERE PRIORITARIE

Significativi progressi si evidenziano sulle altre opere prioritarie urgenti. A luglio 2025 Anas si è aggiudicata il bando di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori della **variante alla SS12**, che andrà a migliorare l'accessibilità sud del nodo urbano di Verona. Un passaggio fondamentale che consente di avviare le attività preliminari dell'intervento, con previsione di **avvio dei cantieri a luglio 2026**.

Un segnale importante arriva anche per il **completamento della variante alla SR10**, progetto che nasce per rispondere alle esigenze dei numerosi centri urbani attraversati da un importante traffico di mezzi pesanti: è stata raggiunta la **progettazione definitiva** con un **tracciato condiviso** e i primi due stralci già finanziati. Cruciale sarà il reperimento delle risorse per i tre stralci rimanenti, che attualmente non hanno una copertura finanziaria, per accelerare il completamento della variante. L'asse Medio-Padano Veneto, costituito dalla variante alla regionale 10 e dalla sua naturale prosecuzione nella SR104 Monselice-Mare, intercetta infrastrutture rilevanti come la SS309 Romea, l'A13, l'A31 e la SS434 Transpolesana (arteria per la quale è anche allo studio un potenziale prolungamento verso est). Sulla **Romea**, nota come la strada più pericolosa d'Italia a causa dell'alto tasso di incidentalità, si rilevano i **risvolti** più **decisivi**: grazie ai recenti studi realizzati da Anas, su impulso della Regione del Veneto, è stata rilevata una **domanda di traffico** dell'arteria prevalentemente **di tipo locale**, concentrata nell'area tra Venezia, Padova e Rovigo, che ha portato ad individuare tre interventi mirati da realizzare nel lungo termine: variante di Chioggia per separare il traffico locale da quello di lunga percorrenza; raddoppio in sede per 15 km che affiancano il canale Novissimo, con l'obiettivo di aumentare la sicurezza eliminando il «problema del sorpasso» che è la principale causa di incidentalità mortale; collegamento con l'A4, attualmente oggetto di discussione per l'individuazione del tracciato. Proseguono nel frattempo gli interventi di manutenzione già programmati e ricompresi nel «Piano Romea» per il miglioramento del livello di servizio dell'arteria. Infine, procedono senza criticità significative, anche grazie alle **risorse del PNRR**, i lavori che riguardano il collegamento ferroviario all'**aeroporto di Venezia** e l'efficientamento dei **porti di Venezia e Chioggia**, elementi centrali della rete TEN-T. Si registra quindi oggi una concreta volontà da parte della Regione di superare lo stallo di alcune progettualità che per troppo tempo, a causa della loro complessità e la mancanza di una copertura finanziaria, hanno penalizzato la competitività regionale. Nell'area del basso veneto cresce particolarmente l'attenzione, anche alla luce delle nuove opportunità che potranno generarsi grazie allo sviluppo della ZLS Porto di Venezia-Rodigino.

IL VENETO NELLA LOGISTICA NAZIONALE ED EUROPEA

Il Veneto si posiziona come un hub logistico strategico a livello nazionale ed europeo, grazie a una **combinazione vincente di fattori** geografici, infrastrutturali e di un dinamico tessuto produttivo. La sua collocazione al crocevia dei principali corridoi europei di trasporto (Baltico-Adriatico, Mediterraneo e Scandinavo-Mediterraneo) rende questa regione un ponte naturale tra il Nord Europa e i mercati del Mediterraneo e dell'Est Europa, posizionandosi come un **pilastro fondamentale per l'economia italiana** e un partner imprescindibile per l'Europa. I **valichi alpini**, in particolare il Brennero ma anche le vie di comunicazione che attraversano il Tarvisio, sono i gateway attraverso i quali il Veneto gestisce un flusso costante di merci e persone. La sfida non è solo garantire la loro operatività, ma integrarli in una strategia che favorisca un equilibrio modale, riducendo la dipendenza dalla strada e l'impatto ambientale. La forza del sistema logistico veneto risiede proprio nella sua **rete intermodale avanzata**. Il ruolo chiave è giocato dai suoi **interporti**, in particolare l'Interporto di Verona Quadrante Europa e l'Interporto di Padova: veri e propri centri di eccellenza per il trasporto combinato (ferro-gomma), capaci di gestire enormi volumi di merci e di collegare la regione ai principali partner commerciali, soprattutto la Germania. Le province di Padova e Verona, in particolare, si distinguono per performance infrastrutturali nettamente superiori alla media nazionale, come già era stato evidenziato nella precedente edizione del Libro Bianco, attraverso la lettura dei KPI di Unioncamere-Uniontrasporti. A completare il quadro, il Porto di Venezia e quello di Chioggia fungono da cruciali sbocchi marittimi per il traffico commerciale, con progetti di sviluppo come la **Zona Logistica Semplificata** (ZLS) che puntano ad attrarre investimenti, a potenziare ulteriormente la connettività marittima e a diventare centri per l'energia sostenibile. In un'analisi proiettata al futuro, va considerato anche il Veneto non si limiti a sfruttare le infrastrutture esistenti, ma investa in modo significativo in **innovazione e digitalizzazione**.

La Regione promuove una **strategia di logistica integrata** che vede la collaborazione tra tutti i principali attori del settore: porti, interporti, aeroporti e gestori delle infrastrutture stradali e ferroviarie. Questo approccio sistemico, formalizzato anche attraverso il «Patto per lo Sviluppo del Sistema Logistico Veneto», mira a ottimizzare i flussi di merci, migliorare la competitività e garantire una gestione efficiente e sostenibile.

La sfida principale oggi è completare la realizzazione degli interventi attesi da anni per sbloccare il pieno potenziale di questa regione.

IL VENETO NELLA LOGISTICA NAZIONALE ED EUROPEA

Considerato l'attuale **preponderante utilizzo della modalità stradale**, soprattutto per il trasporto merci, ne deriva una maggiore sensibilità delle imprese rispetto alla risoluzione urgente di progetti prettamente legati alle infrastrutture viarie.

In questo quadro, tuttavia, va tenuta presente anche la strategia europea che pone l'obiettivo ambizioso di spostare entro il 2030 almeno il 30% del trasporto merci su ferrovia per le tratte superiori ai 300 km. I corridoi ferroviari TEN-T rappresentano un'importante opportunità di finanziamento e sviluppo per riabilitare e modernizzare le linee chiave. Lo studio di approfondimento realizzato da Unioncamere del Veneto nell'ambito di questa terza edizione del Programma infrastrutture, che delinea i livelli di accessibilità dei sistemi economici locali del Veneto ai **corridoi TEN-T**, evidenzia come il **Corridoio Mediterraneo** (quindi la direttrice orizzontale Est-Ovest), formata dall'autostrada A4 e dalla linea ferroviaria Milano-Verona-Venezia-Trieste) rappresenti attualmente il supporto fondamentale per le province venete nella commercializzazione di materie prime, semilavorati e beni finiti a scala sia internazionale che nazionale. Da questo punto di vista, la progressiva saturazione dell'asse autostradale (quindi della A4) può rappresentare, prospetticamente, un ostacolo all'intera economia regionale, che dovrà essere valutato anche alla luce delle nuove funzionalità offerte dalla linea **ferroviaria AV/AC Verona-Vicenza-Padova**. Il Corridoio Mediterraneo, peraltro, esercita anche la funzione, non secondaria, di alimentare il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo**, quindi la direttrice del Brennero, che rappresenta il valico alpino principale per gli scambi verso la Germania ed il Nord Europa, e che nel 2032 vedrà completata la realizzazione della Galleria di Base. La **centralità del Brennero** rende potenzialmente interessante, in chiave di riequilibrio dei traffici, una più approfondita valutazione dell'opportunità di un nuovo corridoio sulla direttrice Venezia-Belluno-Monaco. Il corridoio, fortemente richiesto dal sistema camerale veneto (in particolare Treviso-Belluno e Venezia-Rovigo), molto meno da quello austriaco e tedesco, è oggetto di annose discussioni di natura ambientale, economica e politica che ne hanno ostacolato nel tempo la realizzazione. Le prospettive per il Corridoio sono strettamente legate alla capacità di superare le criticità storiche e di trovare un equilibrio tra esigenze di **sviluppo economico e tutela ambientale**. Nonostante ci sia una forte spinta da parte delle imprese venete, solo una più approfondita analisi e una volontà condivisa tra i numerosi attori coinvolti, a partire dai Governi centrali, potrebbe dare una risposta sull'opportunità del Corridoio, tenendo anche conto del protocollo di attuazione della Convenzione delle alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti che, all'Art.11, inibisce la realizzazione di nuove strade ad alta capacità per il traffico transalpino.

LA NECESSITÀ DI SINERGIE CON I TERRITORI LIMITROFI

Per sostenere uno sviluppo infrastrutturale efficace e competitivo, il Veneto deve necessariamente adottare un approccio di **collaborazione** con i territori limitrofi. Una visione isolata e centrata unicamente sui confini regionali rischia di compromettere la sua posizione strategica e limitare il pieno potenziale dei progetti infrastrutturali. La connettività del Veneto è intrinsecamente legata a quella delle regioni confinanti come Lombardia, Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Trentino-Alto Adige, ma anche Paesi come l'Austria e la Slovenia, con i quali condivide corridoi di trasporto, rotte commerciali e flussi di traffico.

L'efficienza dei corridoi di trasporto si basa su una **pianificazione condivisa** e su un'azione coordinata tra le regioni italiane e gli stati confinanti. Senza questa visione transregionale e transfrontaliera, anche le opere più significative rischiano di non esprimere il loro pieno potenziale.

Un esempio emblematico di questa necessità è proprio la direttrice del Brennero, come precedentemente evidenziato, la cui vera forza risiede nella **ricerca di un'integrazione** tra le varie infrastrutture che la compongono come anelli fondamentali di un'unica catena logistica integrata. Un ambito di impegno particolarmente significativo per Unioncamere del Veneto e l'intero sistema camerale del Nord Italia è quello legato alle limitazioni di transito in Tirolo, una grave minaccia per il flusso delle merci e un costo importante per l'autotrasporto.

In quest'ottica, e alla luce di quanto precedentemente illustrato, è evidente che il **coordinamento sovregionale** non è solo un'opzione, ma la chiave imprescindibile per lo sviluppo di un piano della logistica a livello nazionale che sia realmente sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale.

Oltre ai singoli progetti infrastrutturali, il Veneto deve guardare alla creazione di «corridoi strategici» che colleghino in modo organico settori e territori. Questo approccio sistemico permette di ottimizzare non solo la mobilità, ma anche i flussi economici e digitali. La cooperazione è quindi cruciale per la **resilienza del territorio**.

Anche le sfide legate al cambiamento climatico mettono in evidenza come progetti congiunti siano essenziali per proteggere la popolazione e le attività economiche, dimostrando come la sinergia sia una necessità vitale, non solo un'opportunità.

IL RUOLO DEL SISTEMA CAMERALE

Il ruolo delle Camere di Commercio nello sviluppo infrastrutturale dell'Italia ha radici profonde. A partire dalla **Legge n. 580 del 1993**, il sistema camerale ha agito secondo il principio di sussidiarietà attiva, partecipando con investimenti significativi alla realizzazione di opere fondamentali, come aeroporti, autostrade e fiere. Secondo i dati dell'Osservatorio gestito da Uniontrasporti per conto di Unioncamere, il sistema camerale nazionale oggi partecipa in maniera diretta in 143 società - in 84 in maniera indiretta - nel settore infrastrutturale (tra fiere, aeroporti, mercati, autostrade, holding infrastrutturali, centri intermodali, società di sviluppo infrastrutturale e porti commerciali e turistici), per oltre 600 milioni di euro e un valore patrimoniale attuale di oltre 1 miliardo di euro, a dimostrazione di un impegno storico e costante. In Veneto, le cinque Camere di commercio e Unioncamere del Veneto detengono partecipazioni in circa 40 società nel settore infrastrutturale, in maniera diretta e indiretta, per un valore nominale sottoscritto di oltre 120 milioni di euro. Negli ultimi anni, seppur con meno risorse, il **ruolo delle Camere di commercio** si è evoluto da **«soggetto investitore» a «soggetto facilitatore»**, quindi le Camere diventano attori strategici dello sviluppo economico, grazie alla capacità di interpretare le esigenze concrete delle imprese e di tradurle in proposte operative e progettuali. L'impegno del sistema camerale veneto, attraverso il Programma Infrastrutture avviato nel 2021, è proprio quello di condividere e mettere a disposizione del territorio e degli stakeholder di riferimento le propria conoscenza, competenza e visione, nell'ottica di supportare le strategie di sviluppo.

Il **Libro Bianco** sulle priorità infrastrutturali del Veneto, rappresenta l'anima del Programma, un documento di sintesi a livello regionale che viene monitorato e aggiornato annualmente e rappresenta la chiave di lettura del territorio dal punto di vista del sistema produttivo. Non si tratta di un semplice elenco di opere, ma il risultato di un profondo lavoro di ascolto e analisi, condotto attraverso focus di approfondimento con le imprese e le associazioni di categoria che, partendo dal locale, converge verso una visione regionale ed evolve in una dimensione sovraregionale creando sinergie con i territori limitrofi. L'importanza di questo programma va oltre le singole opere: ha costruito un metodo, una cultura dell'ascolto e della collaborazione, attraverso la condivisione e il dialogo con tutti gli attori chiave, a partire dalla **Regione del Veneto**.

Questo ruolo di «sentinella» del territorio è essenziale per promuovere uno sviluppo infrastrutturale e logistico in linea con le reali esigenze del sistema produttivo e un impiego efficiente delle risorse al fine di **massimizzare la competitività del Veneto a livello nazionale ed europeo**.

Programma Infrastrutture

finanziato dal Fondo di Perequazione 2023-2024
di Unioncamere italiana



UNIONTRASPORTI



UNIONCAMERE
VENETO



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE



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 di categoria, la Regione del Veneto e tutti i soggetti che a vario titolo hanno contribuito all'aggiornamento del presente documento (Autorità di Sistema Portale del Mar Adriatico Settentrionale, Save Spa, Consorzio ZAI, Interbrennero Spa, RFI Spa, Anas - Struttura Territoriale Veneto e Friuli-Venezia Giulia, Autostrada del Brennero Spa, Brenner Basistunnel BBT SE).



UNIONTRASPORTI



UNIONCAMERE
VENETO

Report realizzato da Unioncamere del Veneto
con il supporto tecnico scientifico di



Settembre 2025