

Libro bianco sulle priorità infrastrutturali del **Veneto**

Le opere indifferibili
per il sistema
economico



PROGRAMMA INFRASTRUTTURE
LIBRO BIANCO
Priorità del sistema economico



2023



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2021-2022



UNIONTRASPORTI



UNIONCAMERE
VENETO

Indice



Premessa

3



Evoluzione del contesto territoriale

6



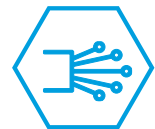
I fabbisogni logistici e infrastrutturali delle imprese venete

21



Monitoraggio delle priorità infrastrutturali delle imprese venete

32



Evoluzione della strategia italiana per la Banda Ultralarga (BUL)

45



Conclusioni

55

Premessa





Unioncamere del Veneto da anni supporta, promuove e monitora la realizzazione di reti di collegamento funzionali al movimento di merci e passeggeri sul territorio regionale, inclusi i grandi flussi di attraversamento d'interesse europeo, considerando la posizione privilegiata di questa regione nella rete transeuropea di trasporto e nei collegamenti con il Nord Europa.

A metà 2021 Unioncamere del Veneto, con il supporto di Uniontrasporti, ha aderito all'iniziativa nazionale promossa da Unioncamere italiana che, come principale risultato, ha portato alla realizzazione del «Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Veneto».

Il percorso avviato nel 2021 prosegue grazie al **Fondo di Perequazione 2021-2022 Programma infrastrutture**^(*) con l'obiettivo di rafforzare il dialogo con la Regione del Veneto e il ruolo di raccordo del sistema camerale tra mondo imprenditoriale e istituzioni. Attraverso tale programma, infatti, il sistema camerale veneto intende **consolidare il proprio ruolo strategico nello sviluppo infrastrutturale del territorio regionale**, fornendo contributi pragmatici per una strategia sulle infrastrutture, sia materiali che immateriali, che tenga conto delle esigenze di competitività del sistema imprenditoriale.

Il presente documento rappresenta un **aggiornamento della precedente edizione** (ottobre 2022), con il supporto delle cinque Camere di commercio venete, il coinvolgimento delle associazioni datoriali territoriali e degli attori chiave del territorio e in stretta sinergia con l'operato della Regione del Veneto.

^(*) Per maggiori informazioni vedasi il portale web dedicato www.programmainfrastrutture.unioncamere.it



L'attività di ascolto del mondo datoriale è al centro di questo percorso - avviato nella precedente annualità e consolidato in questa - con l'obiettivo di mettere a fuoco l'identità e la vocazione di ciascun territorio per lo sviluppo dell'economia regionale. Le strategie infrastrutturali contemplano un'area di riferimento quantomeno regionale, per questo motivo si tende verso **una vision condivisa del sistema economico veneto** attraverso una lettura di sintesi dei fabbisogni infrastrutturali e logistici raccolti dal territorio. Il cuore del documento è rappresentato da **5 ambiti di intervento** (macro obiettivi), individuati nella precedente annualità, declinati in **15 opere prioritarie**, con l'obiettivo di recuperare competitività sui mercati nazionali e internazionali.

Il documento rappresenta **uno strumento dinamico**, in continuo aggiornamento, quale contributo del sistema economico alle strategie sullo sviluppo del sistema infrastrutturale del Veneto.

Proseguendo il percorso avviato nella prima annualità, attraverso il nuovo Programma infrastrutture Unioncamere del Veneto recepisce le esigenze del mondo imprenditoriale e rafforza il **dialogo con la Regione del Veneto** e i territori limitrofi.

L'aggiornamento del Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Veneto fa il punto sui seguenti aspetti:

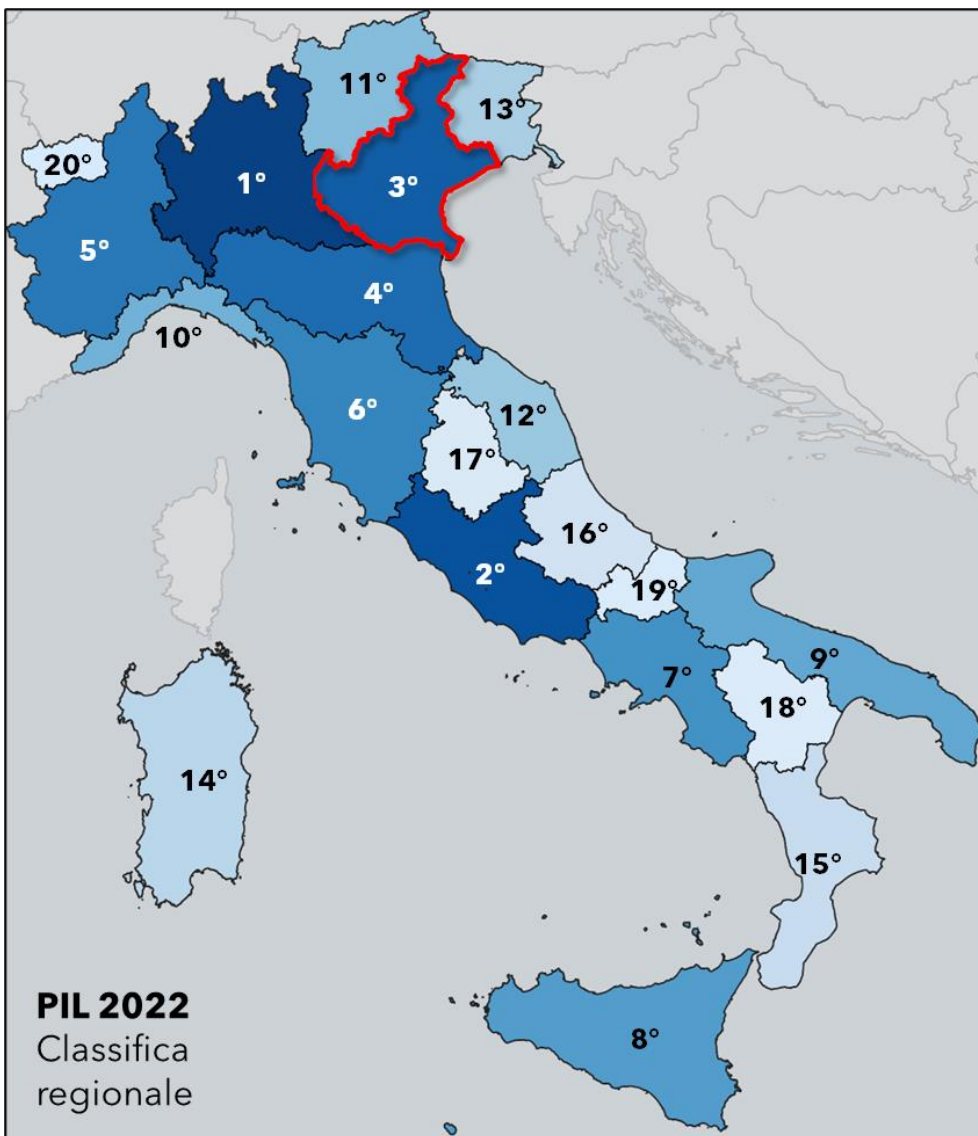
- Evoluzione del contesto territoriale
- Fabbisogni logistici e infrastrutturali delle imprese venete
- Monitoraggio delle priorità infrastrutturali
- Evoluzione della strategia italiana per la Banda Ultralarga.

Evoluzione del contesto territoriale

- ◆ Quadro economico
- ◆ Commercio estero
(valore export)
- ◆ Il sistema dei trasporti veneto
- ◆ Il Veneto nel Ten-T
- ◆ KPI territoriali



QUADRO ECONOMICO

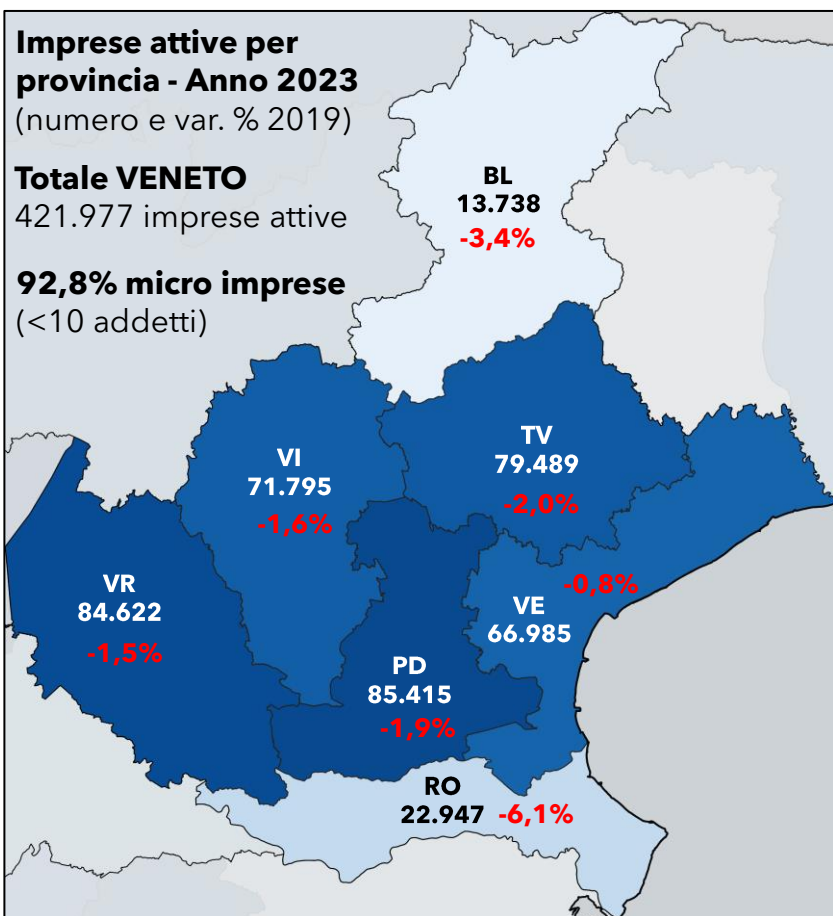


REGIONE		PIL 2022 [Mio €]	% PIL ITALIA		PIL PRO CAPITE 2022 [€]
LOMBARDIA	1°	442.298	22,7%	2°	44.408
LAZIO	2°	212.589	10,9%	6°	37.181
VENETO	3°	180.553	9,3%	5°	37.238
EMILIA-ROMAGNA	4°	177.404	9,1%	4°	40.033
PIEMONTE	5°	146.278	7,5%	10°	34.387
TOSCANA	6°	128.465	6,6%	9°	35.075
CAMPANIA	7°	119.311	6,1%	18°	21.241
SICILIA	8°	96.897	5,0%	19°	20.088
PUGLIA	9°	84.528	4,3%	17°	21.589
LIGURIA	10°	53.935	2,8%	8°	35.756
TRENTINO ALTO ADIGE	11°	53.049	2,7%	1°	49.330
MARCHE	12°	45.687	2,3%	11°	30.751
FRIULI-VENEZIA GIULIA	13°	43.038	2,2%	7°	36.033
SARDEGNA	14°	37.564	1,9%	16°	23.733
CALABRIA	15°	35.943	1,8%	20°	19.418
ABRUZZO	16°	34.436	1,8%	14°	27.023
UMBRIA	17°	24.187	1,2%	12°	28.203
BASILICATA	18°	14.969	0,8%	13°	27.751
MOLISE	19°	7.138	0,4%	15°	24.497
VALLE D'AOSTA	20°	5.383	0,3%	3°	43.689
NORD OVEST	1°	647.893	33,3%	1°	40.889
NORD EST	2°	454.045	23,3%	2°	39.312
CENTRO	4°	410.927	21,1%	3°	35.051
SUD E ISOLE	3°	430.786	22,1%	4°	21.653
ITALIA	-	1.946.479	100%	-	32.984

- Nel 2022 il Veneto si conferma la **3ª regione in Italia per ricchezza prodotta** (dopo Lombardia e Lazio) con un PIL pari a circa 180,6 miliardi di euro, il **9,3% del PIL nazionale** e il **39,8% di quello del Nord Est**
- **Rispetto al 2019 il PIL cresce del +8,4%**, in linea con la crescita nazionale (+8,3%), ma inferiore a quella del Nord Est (+9,1%)
- Il **PIL pro capite**, in crescita del **+9,2%** rispetto al 2019, rimane **più alto della media italiana, ma inferiore a quello del Nord Est** (37.238 € vs 32.984 € in Italia e 39.312 € nel Nord Est), confermando il Veneto **5ª regione in Italia**

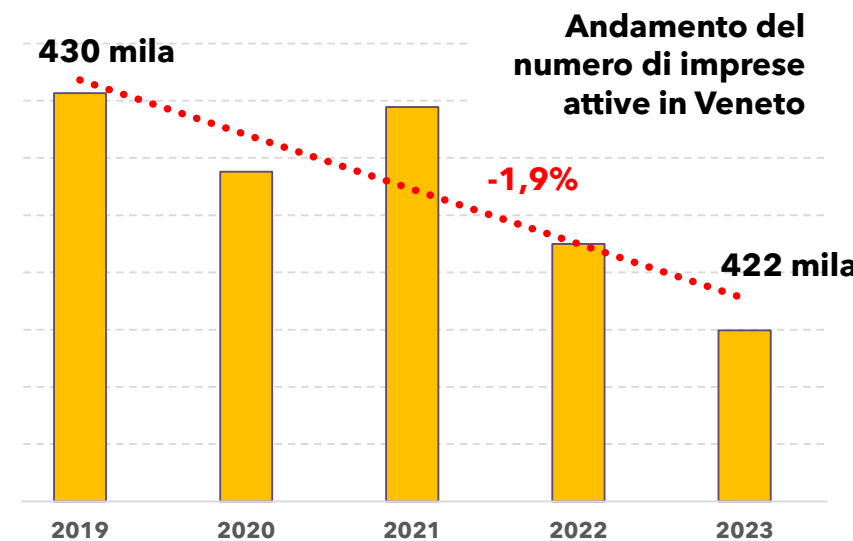
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat

QUADRO ECONOMICO



Con circa 422 mila imprese attive nel 2023, il Veneto rappresenta il **42%** del tessuto imprenditoriale del **Nord Est** e l'8,3% di quello nazionale, occupando il **quarto posto in Italia**, dopo Lombardia (16,0%), Campania (9,9%) e Lazio (9,2%).

Il **91,5%** delle imprese attive si concentra nelle province di **Padova** (20,2%), **Verona** (20,0%), **Treviso** (18,4%), **Vicenza** (17,0%) e **Venezia** (15,9%).



	VENETO	di cui COMMERCIO	di cui AGRICOLTURA	di cui COSTRUZIONI	di cui MANIFATTURIERO	NORD EST	ITALIA
Imprese attive nel 2023	421.977	22%	15%	15%	11%	1.004.478	5.097.617
Variazione % 2023/2019	-1,9%	-7,0%	-5,2%	-0,9%	-6,0%	-1,6%	-0,8%

Nel 2023 si registra una perdita di imprese del **-1,9% (8.289 imprese in meno) rispetto al 2019**, superiore alla decrescita nazionale (-0,8%) e del Nord Est (-1,6%).

La contrazione del numero di imprese risulta più accentuata nelle province di **Rovigo (-6,1%), Belluno (-3,4%), Treviso (-2,0%) e Padova (-1,9%)** e interessa tutti i principali macro-comparti di attività economica: Commercio (-7,0%), Agricoltura (-5,2%), Costruzioni (-0,9%) e Manifatturiero (-6,0%).

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati InfoCamere/Stockview

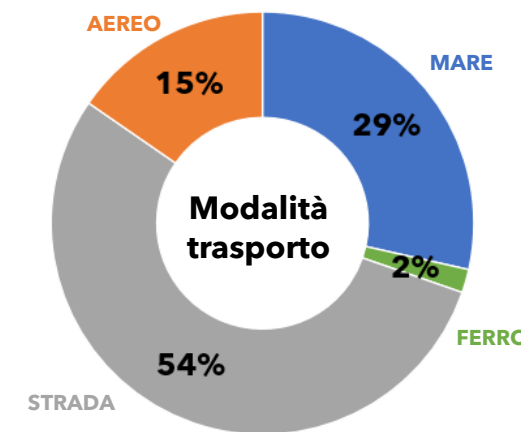
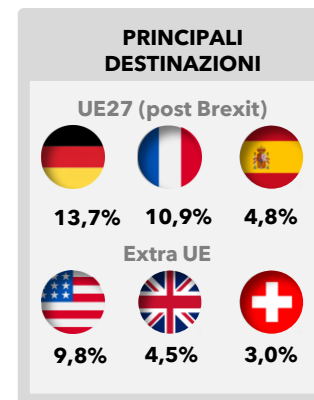
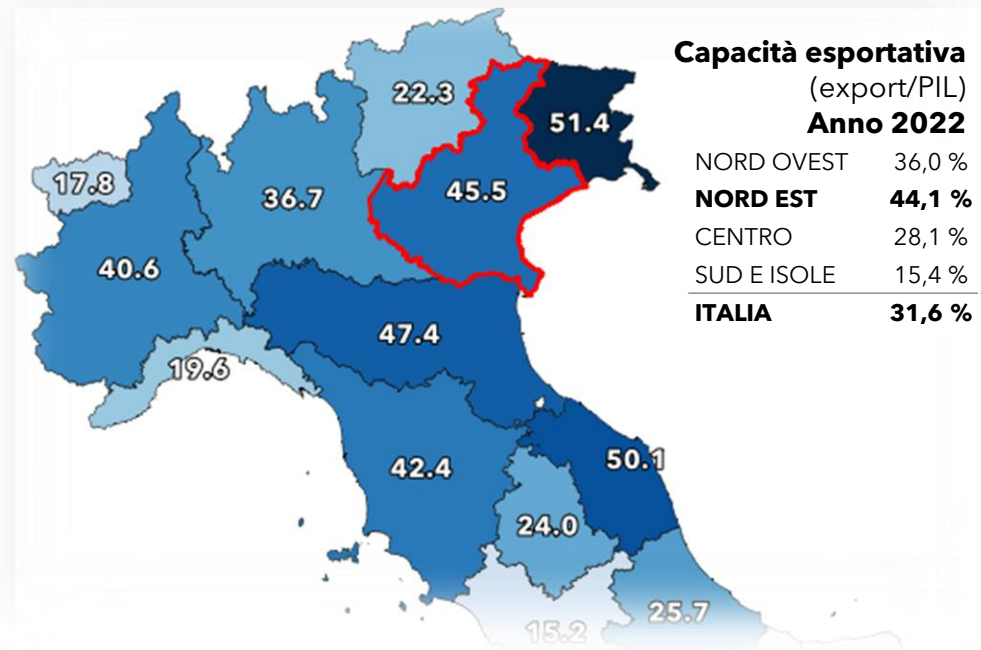
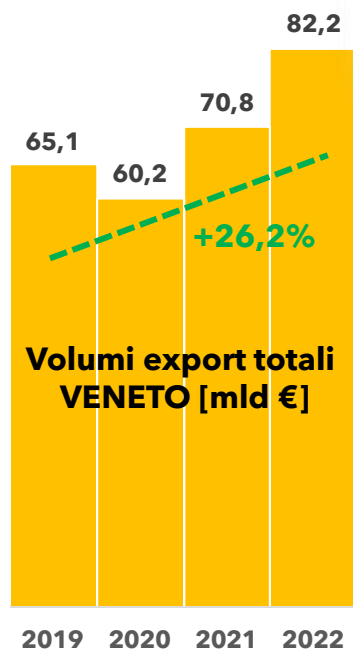
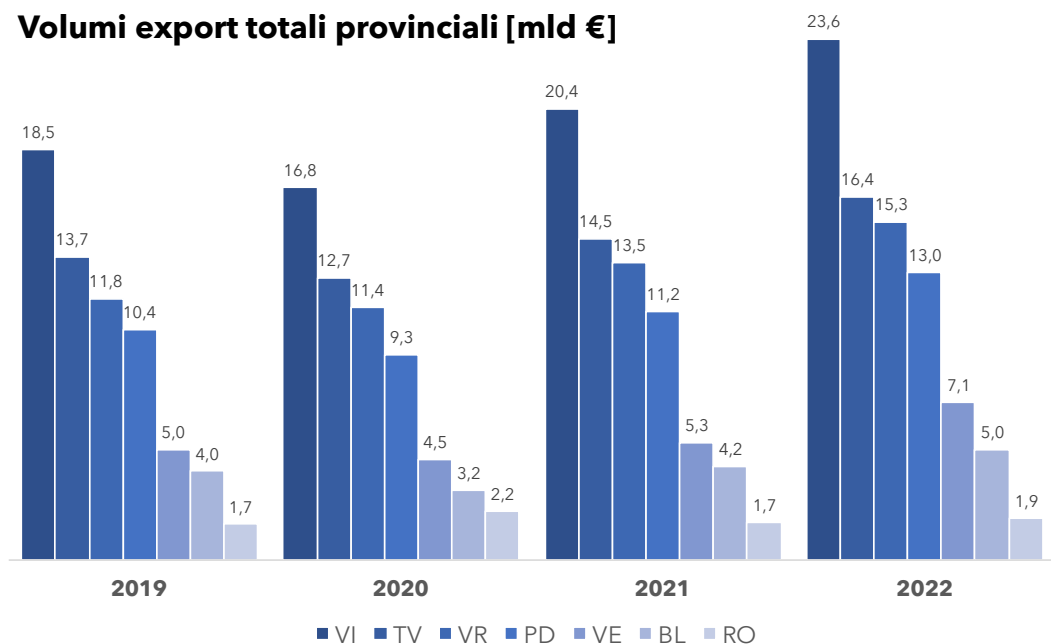
COMMERCIO ESTERO: VALORE EXPORT



La regione del Veneto **nel 2022 ha esportato** beni per un valore di **82,2 miliardi di euro**, con un saldo commerciale di 10,8 miliardi di euro, segnando un +16,1% rispetto all'anno precedente e un **+26,2% rispetto al 2019**. Con una quota pari al **13,4% dell'export italiano**, è la terza regione dopo Lombardia (26,4%) ed Emilia-Romagna (13,7%). Le esportazioni contribuiscono per il **45,5%** alla formazione **del PIL regionale** contro il 42,1% del 2021 e il 39,1% del 2019.

La provincia di **Vicenza forma il 29% dell'export regionale**, seguita da Treviso (20%), Verona (19%) e Padova (16%). Il 58% delle esportazioni è diretto verso l'UE27 (post Brexit), il **54%** avviene attraverso la **modalità stradale** (che arriva al 94% se si considera solo l'export verso l'UE27 post Brexit).

Volumi export totali provinciali [mld €]

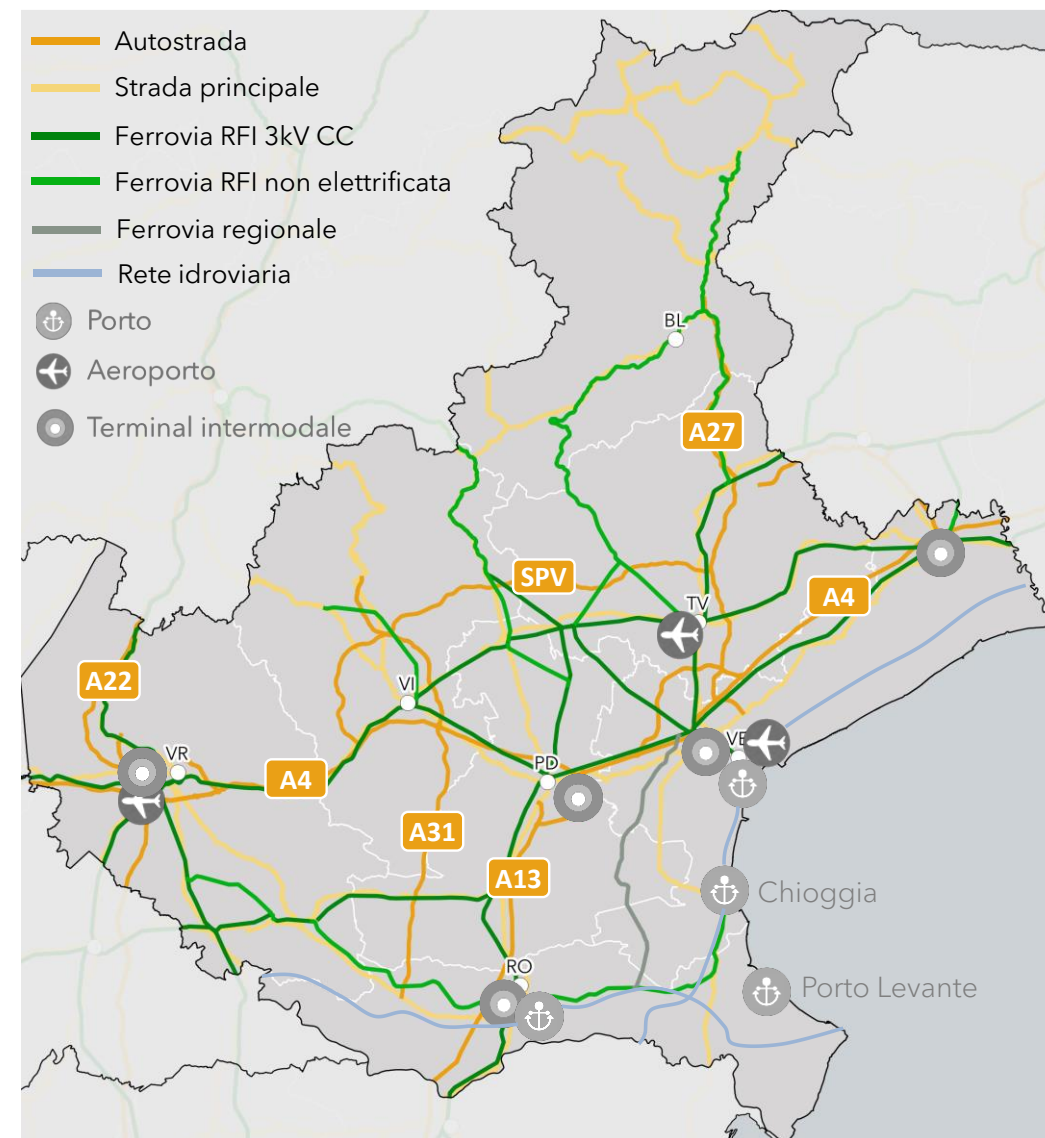


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat



Infrastrutture di rete

- **Circa 10 mila km di rete stradale** di cui il **6% autostrade**. Nel 2022 in Veneto si sono verificati 13.220 **incidenti stradali** con un aumento del **+6,6% rispetto al 2021**. Rispetto al costo sociale dell'incidentalità stradale con lesioni alle persone stimato in 17,9 miliardi di euro per l'Italia, il Veneto incide per l'8,5%. La pericolosità stradale rimane alta sull'autostrada **A27** con 5,6 morti per 100 incidenti e sull'asse Est-Ovest dell'**A4** (4,9). Sulle statali **SS14, SS309 e SS13** l'indice di lesività è superiore a 150 e l'indice di mortalità è compreso tra 4,3 e 9,4.
- **1.188 km di rete ferroviaria RFI**, di cui **74% elettrificata** (3kV CC), **91 km di rete elettrificata in più rispetto al 2019** (1a fase anello bellunese) e 51% a doppio binario, a cui si aggiungono **57 km di rete regionale** (linea Adria-Mestre, 1 binario, non elettrificata tranne la tratta Mira Buse-Venezia Mestre; i lavori di elettrificazione dell'intera linea sono stati avviati a settembre 2023).
- Circa **500 km di rete idroviaria**, di cui **223 km** inseriti nel **Core Network europeo** (Fissero-Tartaro-Canalbianco, Litoranea Veneta).



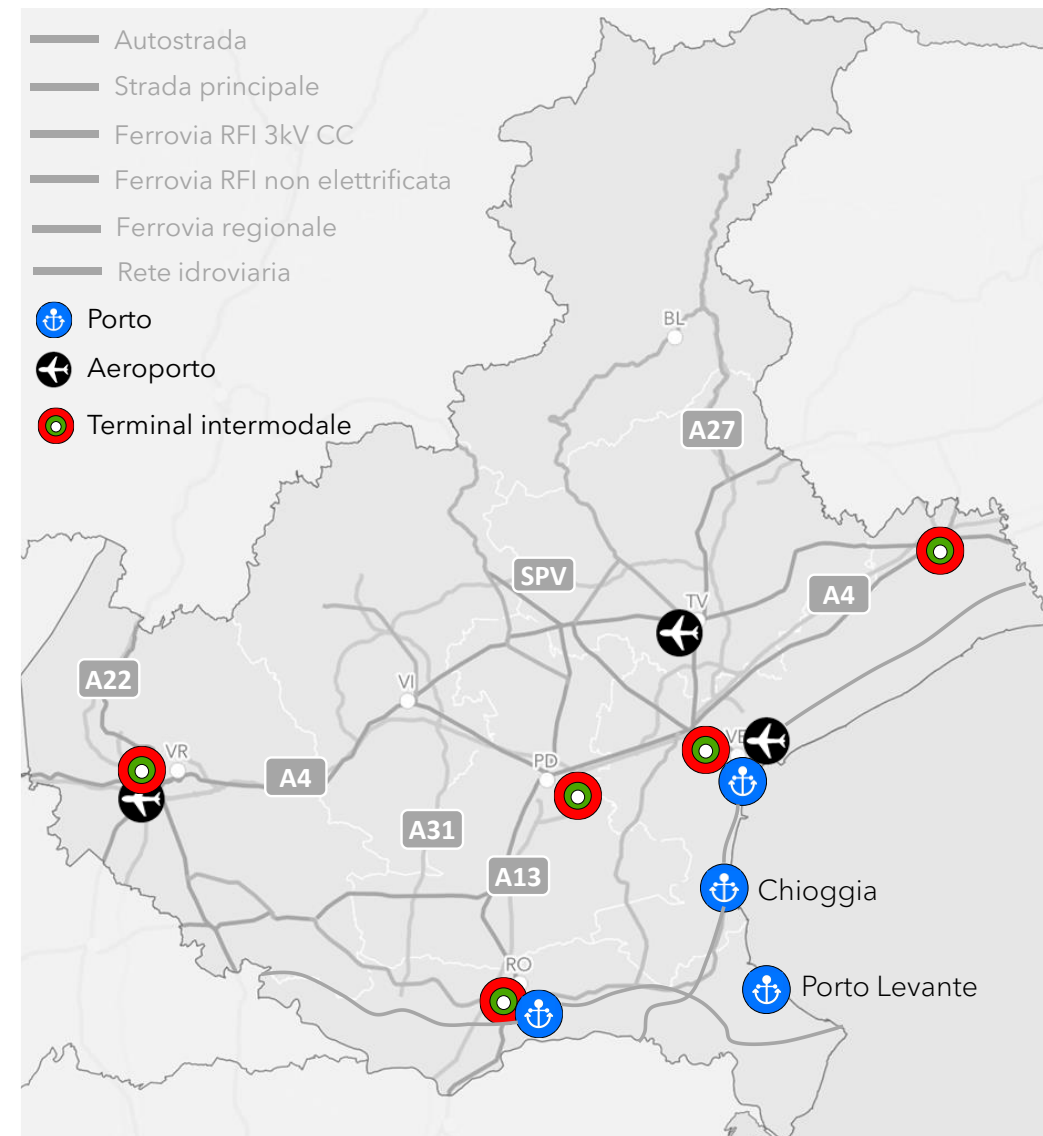
Elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

IL SISTEMA DEI TRASPORTI VENETO



Infrastrutture di nodo

- **4 porti (AdSP MAS):** **Venezia** (inserito nel **Core Network europeo**, porto marittimo e fluviale con funzione anche logistica nell'area interna al porto di Marghera); **Chioggia** (porto marittimo e fluviale), **Porto Levante Terminal** (porto privato marittimo e fluviale) e **Rovigo** (porto fluviale annesso all'interporto di Rovigo), inseriti nel **Comprehensive Network europeo**. **Nel 2023 il porto di Venezia** movimentava **circa 23,3 Mln t** (-5,4% rispetto al 2022) e **491.118 TEU** (-8,0%). I **passengeri delle crociere** crescono del **+121% rispetto al 2022** (507.980 passeggeri nel 2023), grazie anche alla nuova strategia avviata con il Decreto 103 del 2021.
- **4 interporti:** **Verona Quadrante Europa e Padova** inseriti nel **Core Network europeo**; **Rovigo** e **Portogruaro** inseriti nel **Comprehensive Network europeo**. **I 4 interporti** complessivamente coprono una superficie di circa 8,2 Mln mq con oltre 70 binari (di cui il 50% a Padova e il 24% a Verona) e **movimentano circa 12.300 coppie di treni/anno** (di cui il 63% Verona e il 33% Padova) - *dati MIT al 31/12/2022 (CNIT 2021-2022)*
- **3 aeroporti (gruppo Save):** **Venezia**, inserito nel **Core Network europeo**, **Verona** e **Treviso**, inseriti nel **Comprehensive Network europeo**. **I tre aeroporti nel 2023** hanno movimentato **17,8 milioni di passeggeri** (di cui il 64% Venezia) segnando un **+19,2%** rispetto al 2022 e **47,8 mila tonnellate di traffico cargo** (di cui 99% Venezia) segnando un **-1,0%**, a causa della forte contrazione del traffico cargo nell'aeroporto di Verona.



Elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

IL VENETO NEL TEN-T

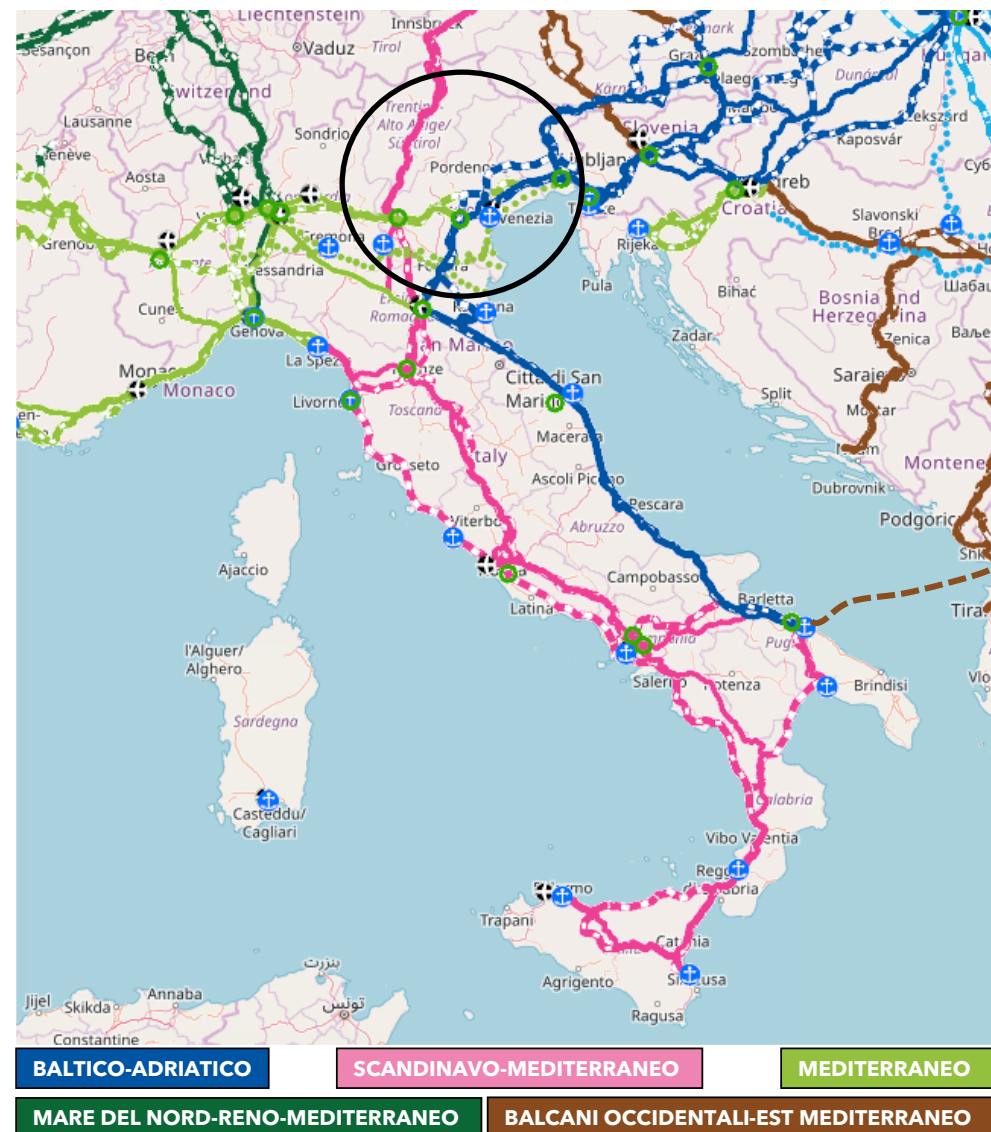


La costituzione e lo sviluppo di una Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T) rappresenta uno degli elementi unificanti dell'Unione Europea, poiché in grado di contribuire concretamente allo sviluppo del mercato interno, collegando tra loro le Regioni europee e l'Europa con il Resto del Mondo.

Già a seguito dei negoziati sulla Brexit, il Consiglio e il Parlamento europeo hanno convenuto di anticipare la revisione degli orientamenti TEN-T al 2021 (anziché al 2023). La principale novità consiste nell'**introduzione di un livello di rete intermedio** (che si aggiunge al Core e al Comprehensive, da adeguare rispettivamente entro il 2030 e il 2050) denominato «**Extended Core**», con orizzonte temporale il 2040, che comprende alcune sezioni prioritarie della rete Comprehensive e include i tracciati dei Corridoi Ferroviari Merci, allineandoli ai nuovi Corridoi Europei di Trasporto.

Gli impatti sui mercati globali dell'attuale **nuovo panorama geopolitico** hanno poi ulteriormente evidenziato l'esigenza di emendare la proposta nel mese di luglio 2022, la cui adozione sarà definita entro il 2024: standardizzazione dello scartamento ferroviario per migliorare l'interoperabilità sia all'interno del territorio dell'Ue che all'esterno; rimodulazione dei tracciati; introduzione di un nuovo corridoio «Balcani Occidentali-Est Mediterraneo», nonché la conversione delle Autostrade del Mare in un concetto di Spazio Marittimo Europeo con vincoli meno stringenti sui porti. Pertanto, **i Corridoi Europei che interessano il nostro Paese diventano cinque.**

Elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



Fonte: TENtec Interactive Map Viewer

IL VENETO NEL TEN-T



Il Veneto rappresenta un punto di **snodo cruciale della rete transeuropea di trasporto**: oltre a vantare una posizione privilegiata, è dotata di un vivace tessuto imprenditoriale e di nodi infrastrutturali strategici (interporti, aeroporti, porti), come **Verona, Padova e Venezia**, che si collocano all'intersezione di tali Corridoi e primeggiano, per le loro performance, nel panorama nazionale e internazionale.

Il Veneto intercetta **3 Corridoi del Core Network europeo**, lungo le direttrici Nord-Sud ed Est-Ovest:

- **Scandinavo-Mediterraneo**
- **Baltico-Adriatico**
- **Mediterraneo.**

In particolare le infrastrutture che in Veneto sono interessate dalla revisione riguardano:



- la sezione «Vicenza-Treviso-Portogruaro» elevata a rango «Extended Core» del Corridoio Mediterraneo
- la sezione ferroviaria «Padova-Castelfranco Veneto-Treviso-Udine-Ronchi dei Legionari» elevata a rango di «Extended Core»
- il Passante autostradale di Mestre (Mediterraneo e Baltico-Adriatico) elevato a rango «Core»
- l'interporto di Portogruaro elevato a rango «Comprehensive».



Elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



La dotazione di infrastrutture, nella sua accezione più ampia, rappresenta un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, in quanto è in grado di agevolare l'attività delle aziende presenti a livello locale e allo stesso tempo incide sulle scelte di insediamento delle persone (residenti, lavoratori e turisti) e di nuove attività produttive, nonché sulle convenienze logistiche delle imprese. Gli indicatori rappresentano un valido strumento di analisi delle performance territoriali e uno dei fattori chiave nell'**indirizzare politiche di intervento e di sviluppo**, completando e non sostituendo il bagaglio conoscitivo di ciascun territorio. I KPI territoriali, realizzati nell'ambito del Programma Infrastrutture del sistema camerale, sono un insieme di indici su **scala provinciale**^(*) sviluppati rispetto a:

- **5 categorie di trasporto** (stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale, logistica)  **130 indicatori**
- **2 categorie trasversali** (energia, digitale)  **40 indicatori**

A completamento delle analisi, è stata anche predisposta una **classifica «Green&Smart»** delle province italiane allo scopo di valutare la performance di ciascun territorio nel contesto nazionale in ottica di sviluppo sostenibile, transizione ecologica e digitale.

L'utilizzo di un approccio multicriteria ha permesso di contemplare un ampio spettro di indicatori (complessivamente circa 170) declinati in 4 cluster tematici (contesto, dotazione, funzionalità e strategia), volti a fornire una misura analitica sia della **consistenza fisica** delle infrastrutture presenti sul territorio sia di aspetti anche qualitativi, legati alla loro **fruibilità ed efficienza in relazione al contesto socio-economico e orografico** in cui risiedono. Questi fattori hanno ripercussioni più o meno importanti sull'attrattività di un territorio, sulla qualità della vita e sulle dinamiche che incidono nel percorso verso uno sviluppo sostenibile. Industrializzazione e sviluppo infrastrutturale sono inoltre strettamente legati al progresso tecnologico e all'innovazione, strumenti imprescindibili di ogni strategia volta al raggiungimento degli obiettivi legati all'ambiente.

L'output dell'analisi è una quantificazione del **gap di ciascun territorio rispetto alla media nazionale**, posta uguale a **100**.

Di seguito si riportano i principali risultati riferiti al territorio regionale del Veneto.

^(*) 105 territori, considerando 4 territori in Sardegna (Sassari, Nuoro, Oristano, Cagliari) e 5 in Puglia (Foggia, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce)

Fonte: Report «Nuovi indicatori di performance territoriale» - Dicembre 2023, Unioncamere/Uniontrasporti

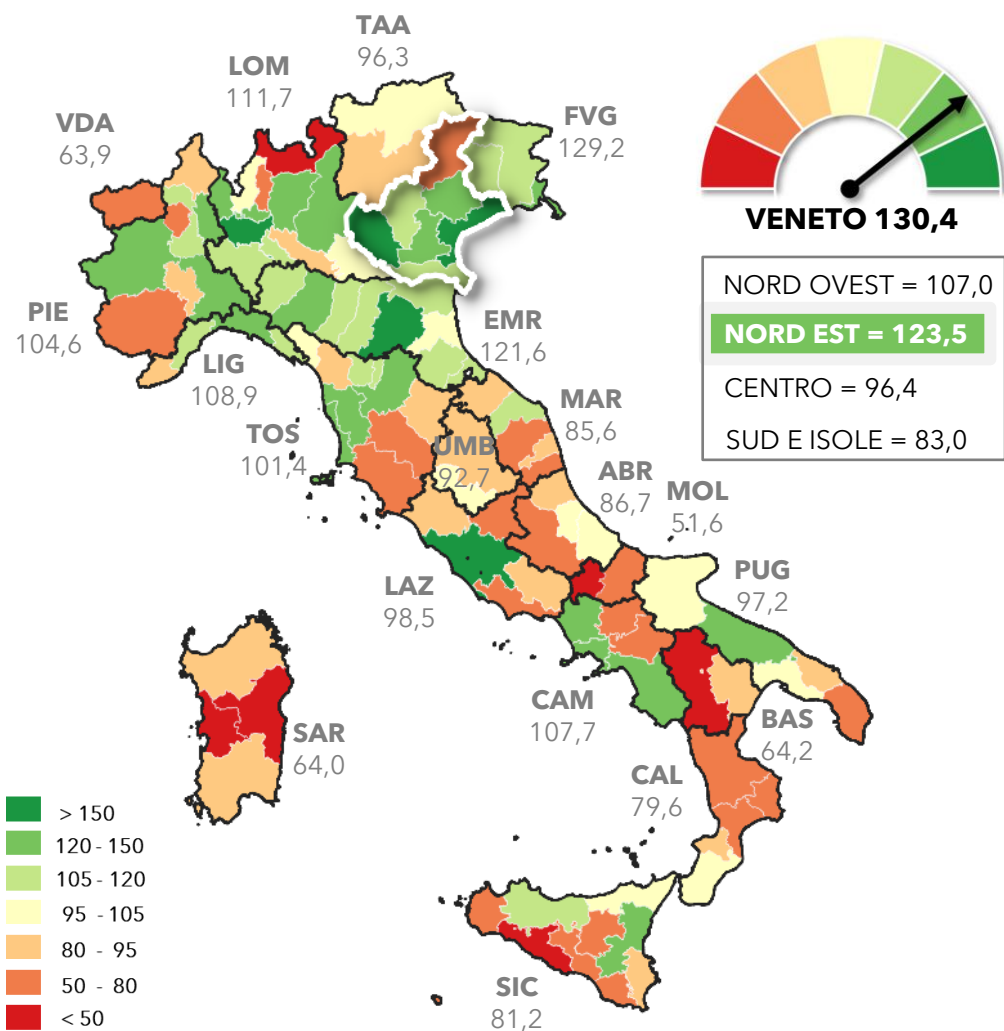


Per una corretta interpretazione dei **KPI riferiti alle infrastrutture di trasporto e logistica**, è bene precisare che:

- per le **infrastrutture di rete** (strade e ferrovie), l'analisi si basa sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia le sole opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi provinciali)
- per le **infrastrutture di nodo** (porti marittimi e fluviali, aeroporti, centri intermodali), l'analisi è più articolata al fine di esprimere le potenzialità di accesso alle infrastrutture indipendentemente dalla «territorialità». Si tiene conto, infatti, della capacità di attrazione del singolo nodo infrastrutturale non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe.
 - nodi infrastrutturali raggiungibili entro **90 minuti dal capoluogo di provincia**, con coefficienti di «assorbimento» inversamente proporzionali alla distanza
 - **fattore di premialità** che tiene conto della presenza e della rilevanza del nodo rispetto a ciascun territorio su cui potenzialmente esercita la propria influenza (quindi ogni nodo ha un peso differente rispetto al territorio su cui potenzialmente esercita la propria influenza).

► **Esempio.** Prendendo il caso del «KPI logistica» riferito alla provincia di Padova: nel calcolo del KPI non si tiene solo conto della presenza dell'Interporto di Padova nei confini provinciali (che ha di per sé un peso rilevante), ma anche della potenziale influenza di altri centri intermodali che gravitano attorno a questo territorio (Rovigo, Verona, Portogruaro, Pordenone, Bologna, ecc.) anche se con un peso differente. Allo stesso modo, territori che nei loro confini provinciali non possiedono un nodo, potenzialmente possono beneficiare della presenza di nodi che risiedono in altri territori (come nel caso di Belluno che nei 90 minuti riesce ad intercettare i centri intermodali di Pordenone, Portogruaro, Venezia e Padova). Tuttavia, la vicinanza ad un nodo extra-provinciale non è sufficiente, da sola, a rappresentare un vantaggio competitivo, se non vi è un adeguato livello di accessibilità. Discorso analogo vale per gli aeroporti (e per i porti) che potenzialmente potrebbero essere al servizio di più territori, ma non sempre valorizzano appieno questa potenzialità (anche in ottica di razionalizzazione delle infrastrutture, attraverso una vision a livello sovra-territoriale), a causa della carenza di collegamenti viari e/o ferroviari efficienti.

KPI TERRITORIALI - Trasporto e logistica



Il Nord Est presenta un KPI complessivo superiore alla media nazionale e anche a quello dell'area del Nord Ovest. Il **Veneto** è la **regione con la migliore performance a livello nazionale** (+30% rispetto alla media nazionale), seguita dal Friuli-Venezia Giulia. **Venezia (175,3), al 2° posto su scala nazionale dopo Milano**, è la provincia più performante sul territorio regionale: nelle prime 10 posizioni della classifica nazionale in tutte e cinque le categorie infrastrutturali considerate. Nel **settore logistico**, punto di forza regionale, primeggiano i territori di **Padova (306,2)** e **Verona (293,4)** nelle **prime due posizioni a livello nazionale** e complessivamente **4 territori rientrano nella top10 nazionale** e complessivamente 6 territori sopra la media nazionale (solo Belluno di poco inferiore alla media).

🛣️			🚆			🚂			✈️			🚛			SINTESI			
PROV	KPI	# Italia	PROV	KPI	# Italia	PROV	KPI	# Italia	PROV	KPI	# Italia	PROV	KPI	# Italia	PROV	KPI	# Italia	
1°	VR	122,8	7°	VE	138,6	9°	VE	323,0	4°	VE	268,7	4°	PD	306,2	1°	VE	175,3	2°
2°	VE	121,6	9°	PD	127,9	15°	RO	180,5	21°	TV	231,6	5°	VR	293,4	2°	VR	156,1	5°
3°	PD	114,8	27°	VR	124,6	18°	PD	171,1	23°	VR	189,6	9°	RO	242,3	6°	PD	148,8	6°
4°	TV	114,6	28°	TV	110,6	39°	TV	167,0	25°	PD	97,3	43°	VE	221,2	8°	TV	135,4	13°
5°	VI	109,4	40°	VI	98,6	60°	VI	118,5	36°	RO	83,3	52°	VI	151,7	28°	RO	119,5	27°
6°	RO	93,0	75°	RO	92,9	64°	VR	76,2	49°	VI	69,2	64°	TV	128,2	32°	VI	107,1	44°
7°	BL	88,9	81°	BL	59,0	95°	BL	50,5	64°	BL	32,1	92°	BL	99,8	47°	BL	70,6	84°

Belluno (70,6) si conferma la provincia con la performance peggiore sul territorio Veneto (- 60 punti dalla media regionale e -30 da quella nazionale)



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

ITALIA = 100

KPI TERRITORIALI - Trasporto e logistica



A livello territoriale, **Belluno** risulta l'unica provincia **deficitaria rispetto a tutti e 5 i KPI, in particolare sotto il profilo aeroportuale**, portuale e ferroviario.

Oltre a giocare un ruolo determinante il contesto di riferimento (essendo un territorio totalmente montano), si evidenziano criticità dal punto di vista della dotazione (per es. assenza di rete ferroviaria a doppio binario e solo il 20% elettrificata, scarsa presenza di stazioni ferroviarie con servizi di qualità, assenza di assi autostradali a 3 corsie, ecc.), funzionale (per es. incidentalità sulla rete stradale, n° treni in arrivo/partenza dal capoluogo, ecc.) e strategico (per es. investimenti sulla rete stradale).

Segue **Rovigo**, i cui punti deboli sono rilevabili nel settore stradale, ferroviario e aeroportuale, mentre recupera con una buona performance dal punto di vista portuale e logistico, soprattutto grazie alla presenza dell'interporto trimodale, ma anche alla vicinanza ad altri interporti, quali, ad esempio Padova, Bologna, Verona, Portogruaro e ai terminal intermodali di Faenza e Mantova Frassine.

Venezia e Treviso sono le uniche due province a posizionarsi **sopra la media nazionale in tutte e cinque le categorie**, seguite da **Padova**.

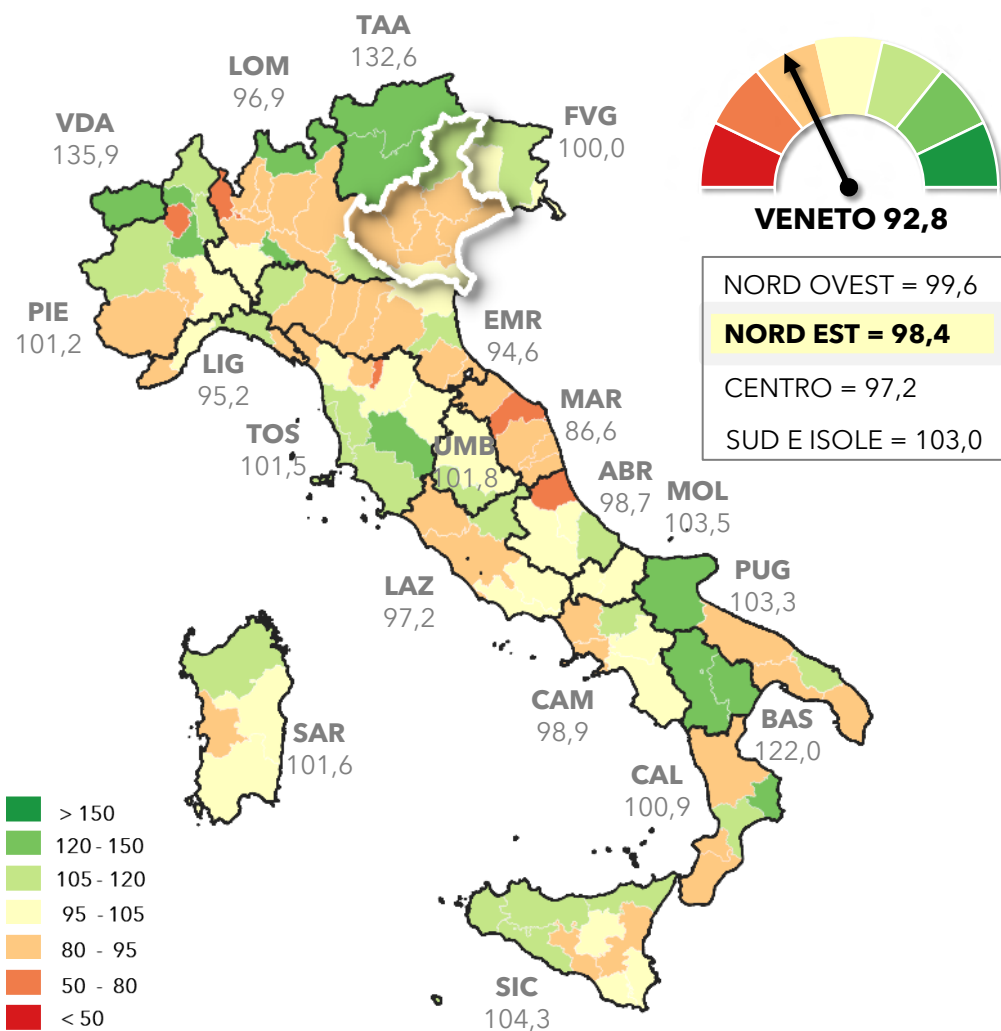
Nonostante la presenza di **tre aeroporti**, gran parte della regione si posiziona sotto la media nazionale rispetto al KPI aeroportuale, evidenziando alcune **criticità in termini di collegamenti stradali e ferroviari**.

Vicenza, oltre alla scarsa performance aeroportuale, evidenzia un **KPI ferroviario di poco sotto la media nazionale**, che conferma l'importanza del completamento dell'alta velocità ferroviaria e la necessità di potenziamento della rete esistente.

Infine, per **Verona** si evidenzia la necessità di potenziamento dei collegamenti con i porti del proprio hinterland e questo potrebbe generare un ulteriore effetto moltiplicatore dell'importante valore logistico di questo territorio.

BL	Orange	Orange	Orange	Red	Yellow
PD	Light Green	Light Green	Dark Green	Yellow	Dark Green
RO	Orange	Orange	Dark Green	Orange	Dark Green
TV	Light Green	Light Green	Dark Green	Dark Green	Light Green
VE	Dark Green	Dark Green	Dark Green	Dark Green	Dark Green
VI	Light Green	Yellow	Light Green	Orange	Dark Green
VR	Dark Green	Dark Green	Orange	Dark Green	Dark Green

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



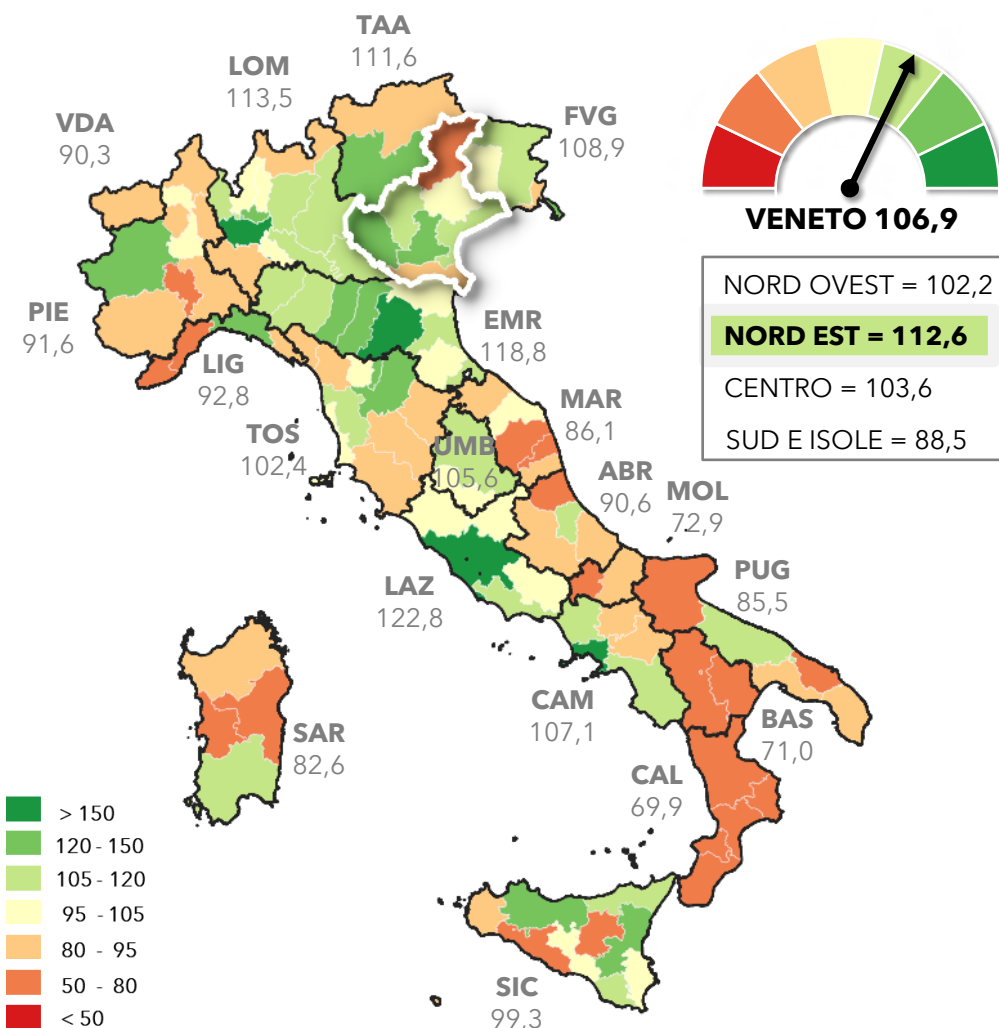
Il «KPI energia» esprime, in senso lato, quanto i territori «utilizzano bene» l'energia che hanno a disposizione, tenendo conto soprattutto delle fonti di energia rinnovabile. Nel novero delle fonti rinnovabili il cui impiego permette di produrre elettricità ci sono in particolare l'energia solare, quella eolica e quella idroelettrica. Nel 2021, la produzione di **energia elettrica da fonti rinnovabili in Veneto** è riuscita a coprire il **58% del fabbisogno energetico** elettrico della regione, a fronte di un totale di energia elettrica prodotta pari a 15mila GWh, collocandosi al 6° posto in Italia dopo Valle d'Aosta (98%), Basilicata (91%), Trentino-Alto Adige (90%) e Marche (83%).

Provincia	KPI ENERGIA	# Italia
1° BL	119,0	13°
2° RO	98,3	51°
3° VE	91,7	70°
4° VR	88,5	81°
5° TV	86,6	84°
6° PD	83,2	94°
7° VI	82,0	97°

Complessivamente il KPI del Veneto (92,8) evidenzia una performance regionale di poco inferiore alla media nazionale (circa 7 punti).

A livello provinciale, il territorio di **Belluno** si distingue come unica provincia veneta con un KPI **superiore alla media italiana (+19)** e si colloca al 13° posto nella classifica nazionale; **Vicenza e Padova** si distanziano di **quasi 20 punti al di sotto** della media nazionale.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



L'obiettivo del «KPI digitale» è quello di mettere a fuoco la propensione dei territori verso la diffusione e l'utilizzo delle tecnologie digitali, anche in termini di offerta di infrastrutture e di servizi e quindi di opportunità per le imprese e le famiglie residenti.

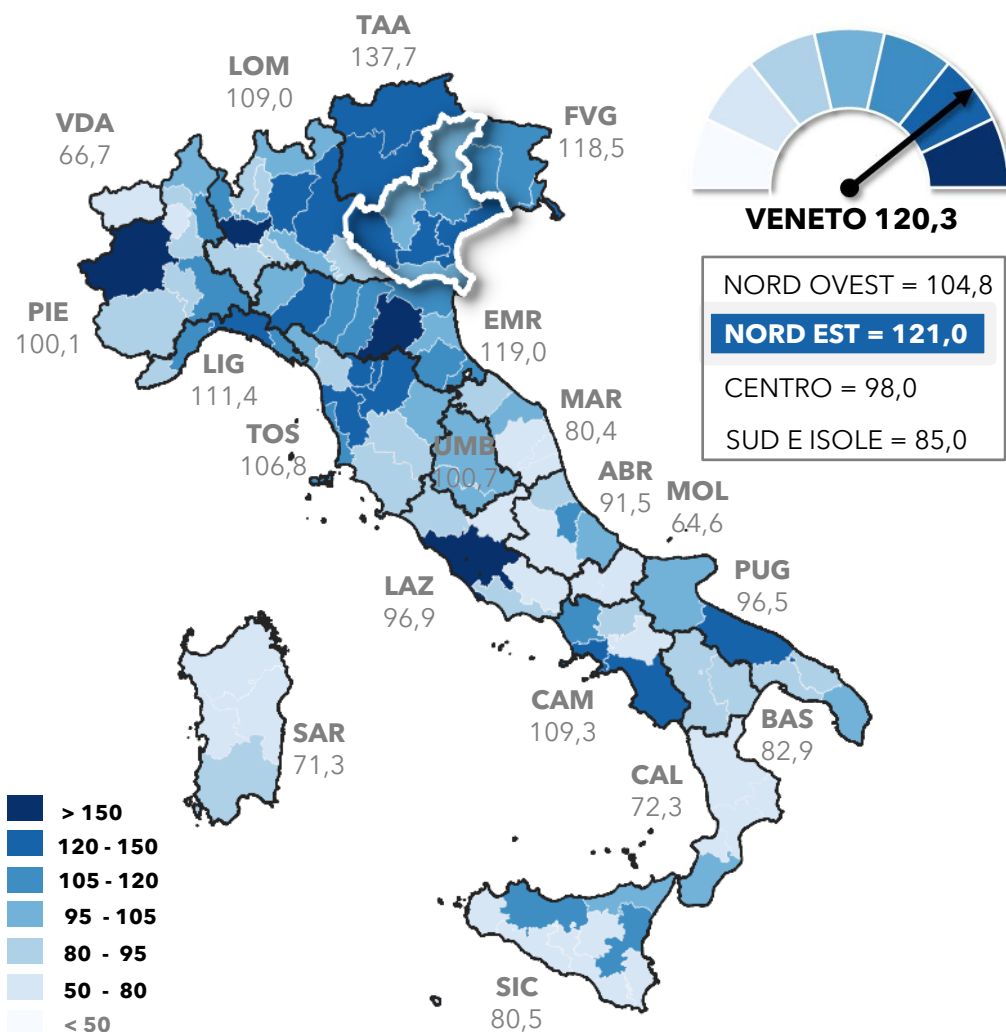
Nel panorama italiano, le migliori performance sono ottenute da Lazio (122,8), Emilia-Romagna (118,8) e Lombardia (113,5), con un punteggio che supera di oltre il 10% la media nazionale. Il **Veneto** si colloca al **7° posto** tra le regioni italiane, con un punteggio di **circa 7 punti superiore alla media nazionale**.

Provincia	KPI DIGITALE	# Italia
1° VR	123,4	15°
2° PD	121,2	17°
3° VE	117,4	18°
4° VI	110,1	30°
5° TV	103,3	44°
6° RO	94,6	57°
7° BL	78,6	86°

A livello provinciale, cinque province in Veneto si collocano sopra la media nazionale e tre sopra la media del Nord Est, con al **1° posto Verona (123,4)** che si distanzia di oltre 20 punti dalla media nazionale e si colloca al 15° posto nella classifica nazionale.

Belluno (78,6) evidenzia un **gap importante rispetto alla media nazionale**, soprattutto in termini di dotazione (copertura rete fissa e mobile, specializzazione degli addetti).

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



NORD OVEST = 104,8
NORD EST = 121,0
CENTRO = 98,0
SUD E ISOLE = 85,0

La classifica Green&Smart è ottenuta dai 7 KPI sviluppati (strada, ferrovia, porti, aeroporti, logistica, energia, digitale), isolando gli elementi che ricadono nella sfera della **sostenibilità ambientale** e della **digitalizzazione** al fine di ottenere una valutazione di massima sull'orientamento dei territori verso la transizione green e digitale.

Nella classifica regionale, il **Veneto (120,3)** si posiziona **al 2° posto** dopo il Trentino-Alto Adige (137,7). Due province, **Verona (147,3)** e **Padova (144,3)**, si collocano **nella top10 nazionale**, distanziandosi di oltre 40 punti dalla media nazionale.

Provincia	KPI «G&S»	# Italia
1° VR	147,3	6°
2° PD	144,3	7°
3° VE	133,3	14°
4° TV	119,4	22°
5° VI	102,0	44°
6° RO	99,8	51°
7° BL	96,3	57°

Tra i principali fattori premianti delle province venete: la dotazione tecnologica e l'intermodalità nei nodi logistici, la percentuale di rete ferroviaria elettrificata, la percentuale di copertura GSM-R sulla rete ferroviaria, l'incidenza delle perdite di rete nella distribuzione energetica, la maturità digitale del comune capoluogo.

Belluno (96,3) e Rovigo (99,8) in coda alla classifica regionale e leggermente al di sotto della media nazionale.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

I fabbisogni logistici e infrastrutturali delle imprese venete

- Premessa
- Struttura dell'indagine nazionale
- Principali output (*focus Veneto*)





L'indagine sui fabbisogni infrastrutturali e logistici delle imprese è stata condotta su un **campione di 12.000 imprese** localizzate **su tutto il territorio nazionale**, di queste poco più del 78% sono micro-imprese (< 10 addetti) e circa il 9% sono medio-grandi imprese (> 50 addetti). Il campione selezionato è statisticamente rappresentativo delle imprese italiane stratificate per regione di residenza, classe dimensionale e settore, in grado di garantire la **significatività regionale nel contesto nazionale**(*). Complessivamente sono state coinvolte **circa 1.000 imprese in Veneto**.

L'indagine è stata svolta con il supporto tecnico dell'Istituto specializzato in ricerche di mercato Format Research, tramite interviste telefoniche realizzate con sistema Cati, **dal 9 marzo al 3 maggio 2023**.

Una prima edizione dell'indagine nazionale è stata realizzata nel 2021, rivolta alle imprese della manifattura e del trasporto e logistica, i cui risultati sono stati presentati durante i diversi tavoli di confronto territoriali con associazioni e imprese.

Dai suddetti tavoli è emersa l'esigenza di allargare il campo di indagine includendo ulteriori categorie imprenditoriali rilevanti per le economie locali, che hanno peraltro maggiormente risentito degli effetti della pandemia e dell'instabilità economica internazionale. Per tale motivo la nuova indagine include complessivamente **sei settori economici**:

- Agricoltura
- Commercio all'ingrosso
- Costruzioni
- Manifattura
- Trasporto e logistica
- Turismo

Di seguito viene riportata una **selezione dei risultati riferiti alle imprese venete** coinvolte nell'indagine.

(*) Campione rappresentativo delle imprese italiane nei settori considerati. Domini di studio del campione distinti per dimensione e area geografica (nord ovest, nord est, centro, sud/isole), con un intervallo di confidenza 95% (Errore da $\pm 1,5\%$ a $\pm 3,1\%$).

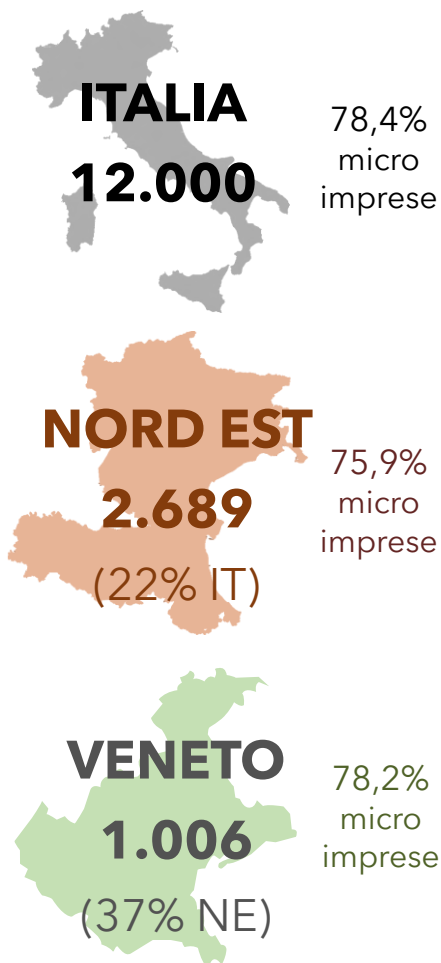
Nota: per maggiori dettagli sugli esiti dell'indagine nazionale si rimanda invece al report dedicato, disponibile sul Portale del Programma Infrastrutture.



TEMI DELL'INDAGINE

-  *Caratteristiche dell'impresa*
-  Mercati di riferimento
-  Modalità di trasporto/qualità delle infrastrutture
-  Priorità infrastrutturali
-  Utilizzo delle misure del PNRR
-  Digitalizzazione/innovazione
-  Sostenibilità

CAMPIONE IMPRESE



SETTORI (% Veneto)

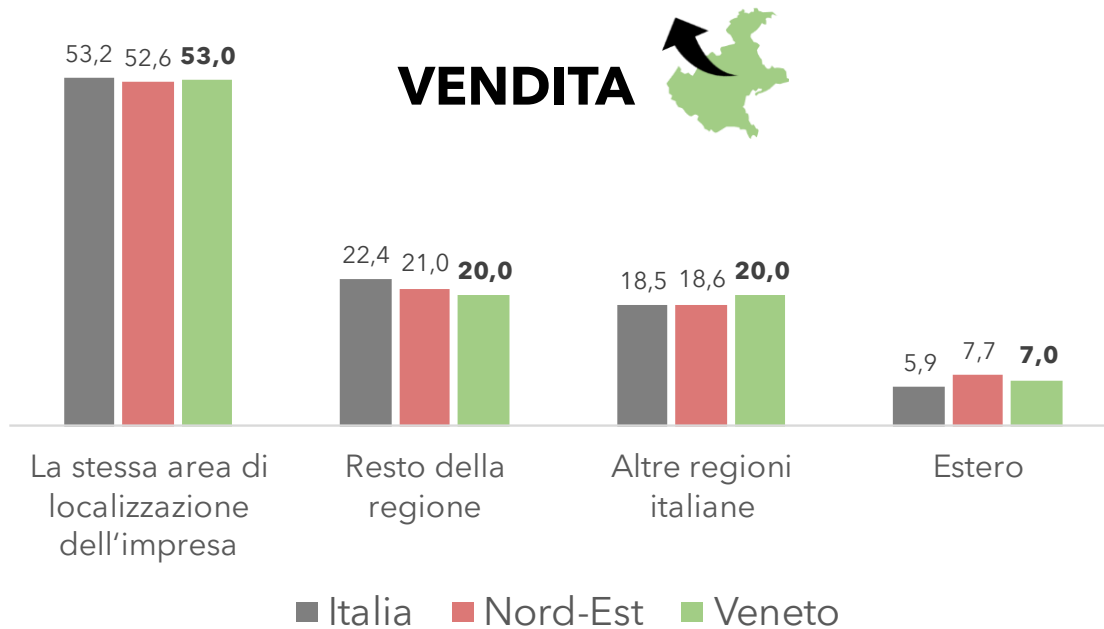


Fonte: elaborazione Uniontrasporti



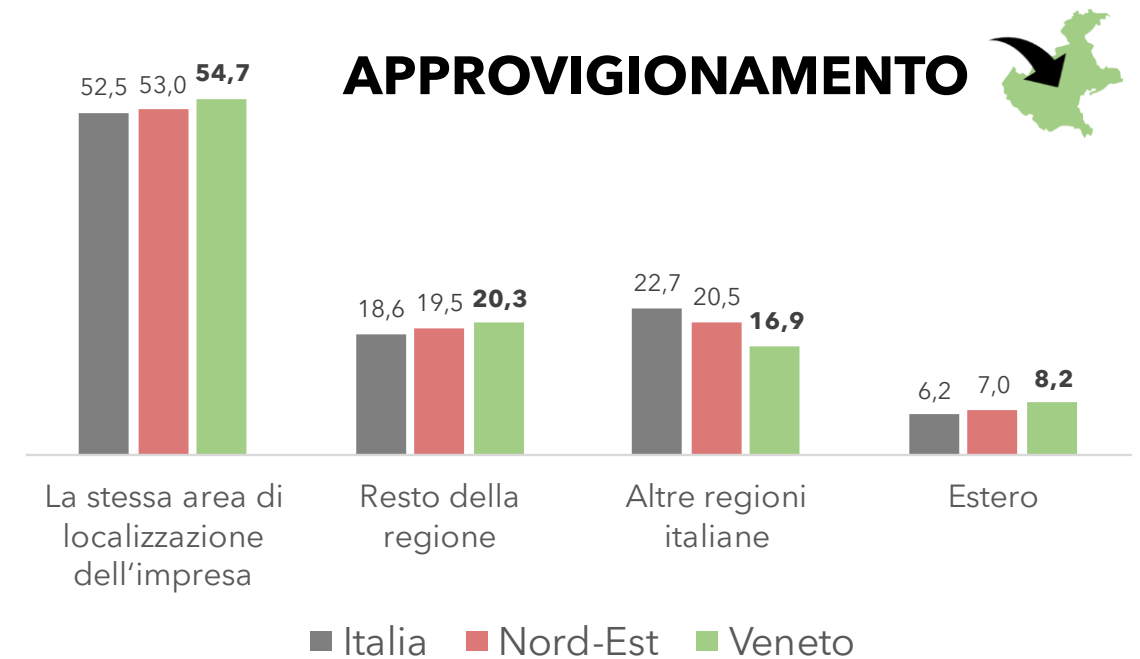
PRINCIPALI OUTPUT (FOCUS VENETO)

MERCATI DI RIFERIMENTO



Solo il **7%** delle imprese venete **vende all'estero** e l'**8,2%** effettua **approvvigionamenti all'estero**.

Oltre il 50% delle imprese venete intervistate **vende** i propri prodotti/servizi **o realizza i propri approvvigionamenti nell'area di localizzazione dell'impresa**.



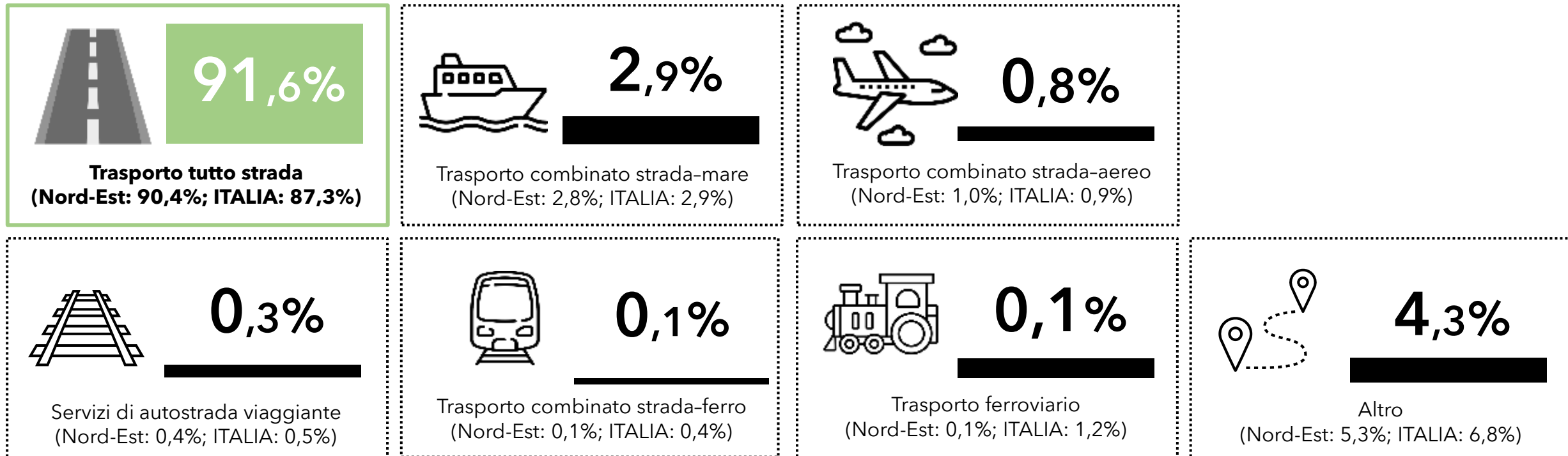
Fonte: elaborazione Uniontrasporti



PRINCIPALI OUTPUT (FOCUS VENETO)

MODALITÀ DI TRASPORTO

Oltre il 90% delle imprese venete intervistate dichiara di utilizzare il trasporto tutto strada per la spedizione delle proprie merci (in linea con la media del Nord Est, ma superiore alla media nazionale), il 3% utilizza il trasporto combinato strada-mare. Le altre modalità di trasporto vengono mediamente utilizzate con una percentuale inferiore all'1%.



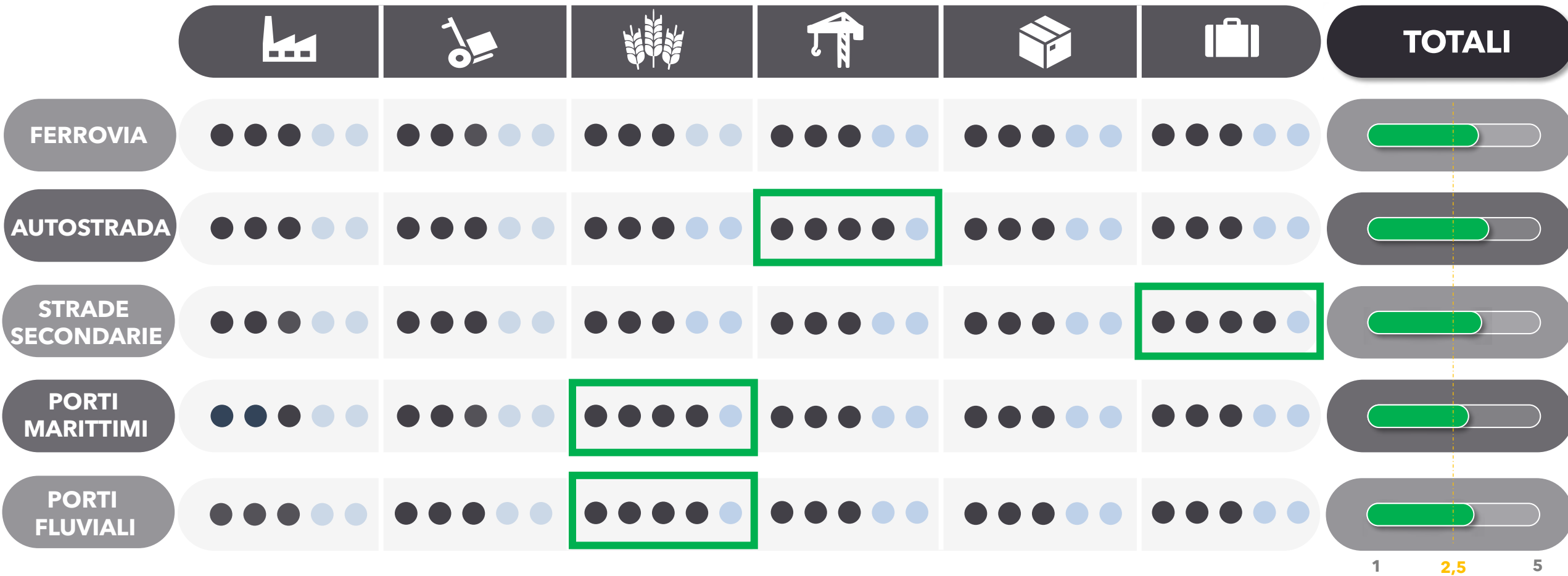
Nota: il campione è rappresentato da 895 imprese in Veneto, 2.247 nel Nord-Est e 10.400 imprese in Italia - Non sono considerate le imprese del Turismo

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



PRINCIPALI OUTPUT (FOCUS VENETO)

VALUTAZIONE DELLE IMPRESE SULLA QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE



1 2,5 5

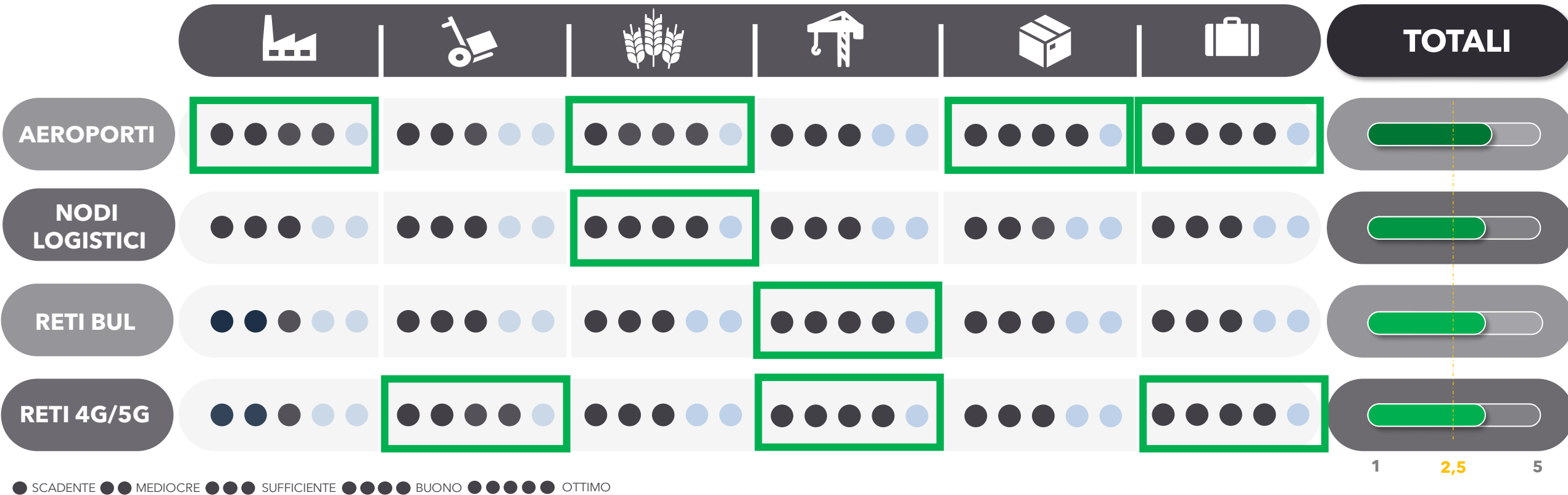
● SCADENTE ●● MEDIOCRE ●●● SUFFICIENTE ●●●● BUONO ●●●●● OTTIMO

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



PRINCIPALI OUTPUT (FOCUS VENETO)

VALUTAZIONE DELLE IMPRESE SULLA QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE





Considerando solamente le imprese che hanno espresso una valutazione, si evince **una sostanziale soddisfazione delle imprese venete** rispetto a tutte le tipologie infrastrutturali considerate, con una particolare prevalenza di valutazioni positive in riferimento al sistema aeroportuale e alle reti 4G/5G.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



QUALITÀ DELLE INFRASTRUTTURE, escludendo la valutazione «sufficiente».

La differenza tra giudizi positivi e negativi (net score), in Veneto, è sempre positiva e superiore ai valori nazionali e di macroarea, ad eccezione della rete autostradale e della ferrovia.

	 Scadente/Mediocre			 Buona/ottima			NET SCORE		
	ITALIA	NORD EST	VENETO	ITALIA	NORD EST	VENETO	ITALIA	NORD EST	VENETO
Ferrovia	36,8%	21,8%	20,8%	32,6%	46,6%	40,3%	-4,2	24,8	19,5
Autostrada	25,4%	14,6%	14,1%	45,4%	56,6%	54,9%	20,0	42,0	40,8
Strade secondarie	33,1%	23,8%	21,2%	34,7%	46,1%	49,5%	1,6	22,3	28,3
Porti marittimi	28,4%	22,2%	16,2%	37,6%	52,3%	52,2%	9,2	30,1	36,0
Porti fluviali	36,9%	35,4%	27,9%	27,7%	30,2%	34,6%	-9,2	-5,2	6,7
Aeroporti	23,6%	16,5%	15,4%	54,2%	60,3%	65,1%	30,6	43,8	49,7
Nodi logistici	17,0%	16,6%	12,4%	39,9%	51,7%	52,9%	22,9	35,1	40,5
Reti BUL fisse	20,7%	20,4%	18,8%	49,3%	51,1%	53,6%	28,6	30,7	34,8
Reti 4G/5G	18,7%	20,4%	19,3%	56,9%	55,6%	56,3%	38,2	35,2	37,0

Percentuali calcolate sulle imprese che hanno espresso una valutazione.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti








PRINCIPALI OUTPUT (FOCUS VENETO)

PRIORITÀ INFRASTRUTTURALI

Alle imprese intervistate è stato chiesto di indicare le **opere ritenute più urgenti** rispetto alle 15 opere prioritarie individuate nel 2021 attraverso l'interlocuzione con le rappresentanze territoriali di imprese e associazioni di categoria del Veneto. Si osserva come, ponendo a confronto le scelte dell'intero campione di imprese e di un campione ristretto alle sole grandi imprese, ci sia la convergenza su 2 interventi.






TOTALE imprese

(le 5 opere più urgenti)

	Accessibilità al Brennero (A22 e ferrovia Fortezza-Verona)
	Prolungamento A31 Valdastico verso Nord
	Accessibilità al nodo urbano di Verona
	Efficientamento dei porti di Venezia e Chioggia
	Valutazione prolungamento A27 verso nord

GRANDI imprese (>50 addetti)

(le 5 opere più urgenti)

	Accessibilità al Brennero (A22 e ferrovia Fortezza-Verona)
	Prolungamento A31 Valdastico verso Nord
	Adeguamento SS309 Ravenna-Venezia
	Integrazione modale dell' aeroporto di Venezia
	Completamento SR10 e Monselice-mare (SR104)

Alcuni degli interventi indicati come prioritari dalle imprese venete lo sono anche per le imprese localizzate nelle **regioni limitrofe**: accessibilità al Brennero e prolungamento A31 in **Trentino-Alto Adige**; adeguamento della statale Romea in **Emilia-Romagna**.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



UTILIZZO DELLE MISURE DEL PNRR

A distanza di circa due anni dall'approvazione definitiva del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza - PNRR (13 luglio 2021) è stato chiesto alle imprese quanto conoscono questo strumento e soprattutto se sfruttano i bandi e i fondi delle diverse misure.

	Italia	Nord Est	VENETO
SI , lo conosco bene	11,8 %	8,7 %	10,4 %
<i>(di cui) Ho partecipato a un bando</i>	40,0%	19,7%	11,3%
SI , ma non nel dettaglio	65,7 %	68,4 %	68,0 %
NO	22,5 %	22,9 %	21,6 %

Il **78,4%** delle imprese intervistate in Veneto **conosce il PNRR**, una percentuale leggermente superiore a quella nazionale (77,5%) e del Nord Est (77,1%). Tuttavia, **solo l'11,3%** delle imprese che ritiene di conoscere bene il PNRR (10,4%) **ha partecipato a un bando**.

Il **ruolo delle Camere di commercio** diventa cruciale per oltre il 40% delle imprese venete che non ha partecipato a un bando perché non ne era a conoscenza o non sa a chi rivolgersi per avere informazioni. Circa il 50% delle imprese venete ritiene che il sistema camerale potrebbe fornire servizi di assistenza per la compilazione delle pratiche, il 35% creare degli infopoint dedicati e circa un quarto degli intervistati vede come un servizio utile anche la realizzazione di incontri informativi e la promozione di convenzioni con le associazioni di categoria.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



INVESTIMENTI REALIZZATI E IN PROGRAMMA

REALIZZATI IN VENETO negli ultimi 3 anni



DIGITALE

	Italia	Nord-Est	VENETO
1° Software gestionali	24,9%	26,9%	26,1%
2° Tecnologie per il marketing	18,1%	18,4%	15,3%
3° Connettività in fibra ottica	13,3%	11,4%	10,1%

REALIZZATI IN VENETO negli ultimi 3 anni



SOSTENIBILITÀ

	Italia	Nord-Est	VENETO
1° Produzione energia rinnovabile	22,2%	19,7%	21,8%
2° Materiali più sostenibili	12,2%	18,6%	19,4%
3° Mezzi a basso impatto ambientale	20,6%	17,6%	15,3%

Il **51,3%** delle imprese venete (47,9% nel Nord-Est e 50,8% in Italia) **non ha investito nel digitale negli ultimi 3 anni** principalmente perché non vede un vantaggio rilevante per la propria impresa (47,1%), la propria attività non richiede alti livelli di digitalizzazione (28,9%), i costi sono superiori ai benefici (18,5%). Il **68,2%** delle imprese venete (66,8% nel Nord-Est e 60,8% in Italia) **non prevede di investire** in tecnologie per l'innovazione nei prossimi 3 anni.

Il **48,2%** delle imprese venete (47,5% nel Nord-Est e 45,5% in Italia) **non ha investito nella sostenibilità ambientale negli ultimi 3 anni** principalmente perché non vede un vantaggio rilevante per la propria impresa (36,5%), la propria attività non richiede interventi in questo settore (29,1%), i costi sono superiori ai benefici (18,7%). Il **49%** delle imprese venete **non prevede di investire** nella sostenibilità ambientale nei prossimi 3 anni.

Priorità infrastrutturali

- Premessa
- Considerazioni sulle opere prioritarie
- Le priorità urgenti
- Schede di dettaglio





La precedente edizione del Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Veneto, redatta nel 2022, ha valorizzato i **10 tavoli di confronto** (realizzati tra novembre 2021 e giugno 2022), nei 5 ambiti territoriali delle Camere di commercio venete.

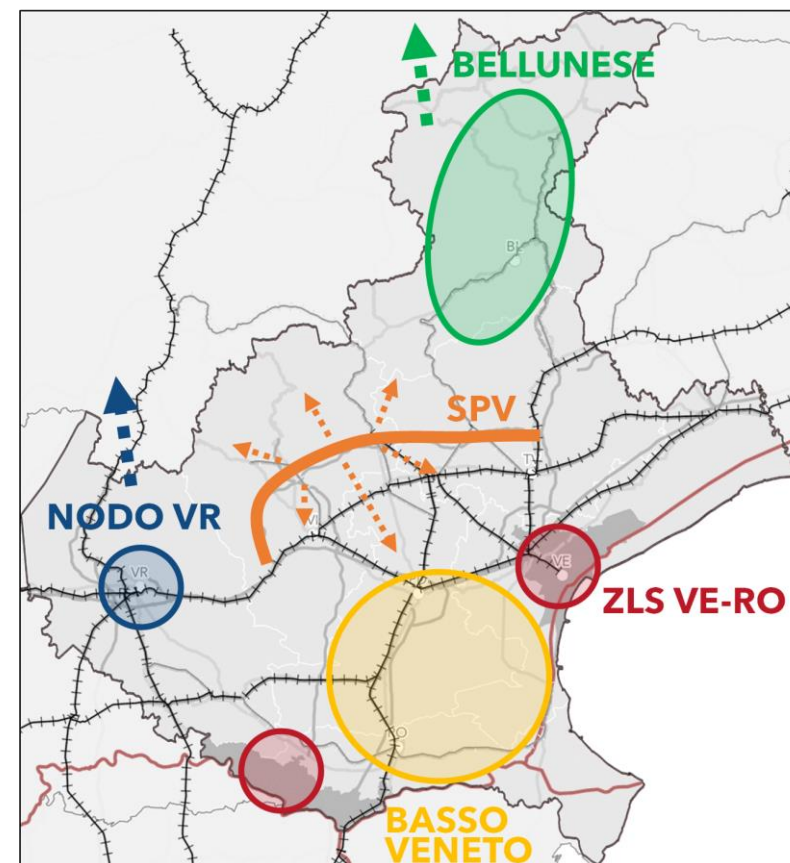
Attraverso **una vision regionale** sono stati individuati **5 macro-obiettivi regionali**, declinati in **15 priorità**, che il sistema imprenditoriale veneto ritiene fondamentali per la competitività del territorio con l'obiettivo di adeguare ed efficientare le infrastrutture esistenti e consentire a tutti i territori, senza discriminazione, di poter accedere alle grandi dorsali di traffico.

► **1 Vision regionale** «Promuovere la coesione territoriale come fattore determinante per una crescita sostenibile»

► **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 di un'area ampia che sia adeguatamente connessa)
- **Colmare il gap del basso** (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)

► **15 Opere prioritarie**

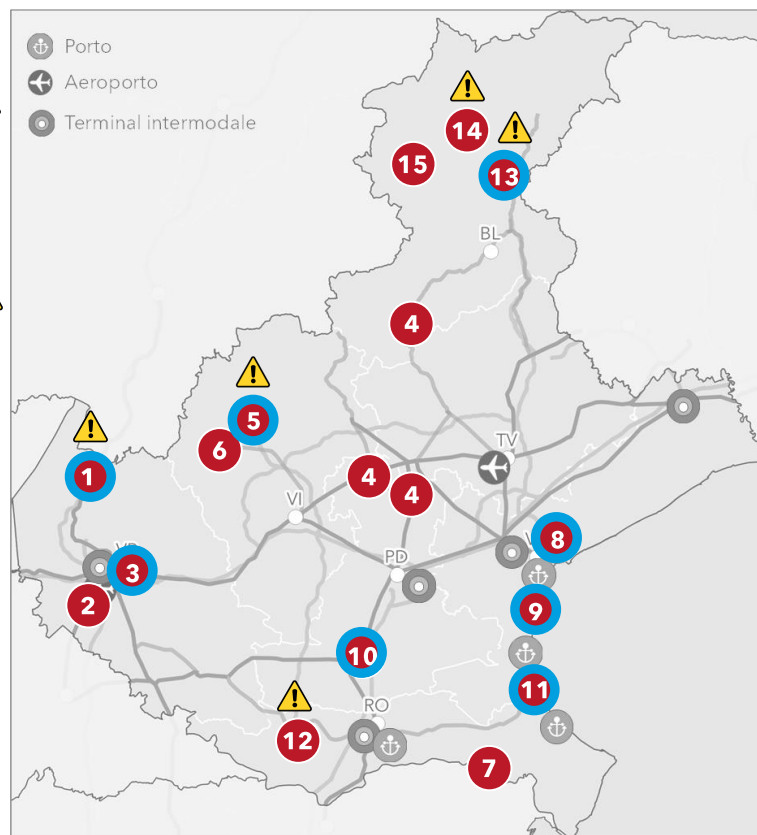


CONSIDERAZIONI SULLE OPERE PRIORITARIE



La nuova edizione del Libro Bianco tiene conto: sia degli esiti dell'indagine nazionale sui fabbisogni logistici e infrastrutturali delle imprese, sia del costante e fondamentale confronto con il territorio, attraverso le Camere di commercio, le associazioni datoriali e la Regione del Veneto. Dalla lista delle **15 priorità individuate nella precedente edizione** (elencate in tabella e su mappa), sono state selezionate le **8 opere ritenute più urgenti** dalle imprese venete (cfr. pag. 29).

MO	Priorità	N° rif. mappa
1. Efficientare il nodo di Verona	Accessibilità al Brennero (A22 e ferrovia Fortezza-Verona)	1
	Accessibilità all'Aeroporto di Verona-Villafranca	2
	Accessibilità al nodo urbano di Verona	3
2. Potenziare i collegamenti intervallivi	Connessioni con la SPV (area industriale di Feltre, SR308, SP47)	4
	Prolungamento A31 Valdastico verso Nord	5
	Potenziamento linea Vicenza-Schio	6
3.Cogliere le opportunità della ZLS	Potenziamento del sistema idroviario	7
	Integrazione modale dell'aeroporto di Venezia	8
	Efficientamento dei porti di Venezia e Chioggia	9
4. Colmare il gap del basso Veneto	Completamento SR 10 e Monselice-mare (SR 104)	10
	Adeguamento e potenziamento SS309 Ravenna-Venezia	11
	Realizzazione Nogara-Mare (A22-A31-A13-SS309)	12
5. Valorizzare le specificità del bellunese	Valutazione prolungamento autostrada A27 verso nord	13
	Valutazione area logistica nel bellunese	14
	Valorizzazione impianti a fune (nuovo Piano Regionale Neve)	15



Rispetto alle 15 opere prioritarie, si deve poi dar conto di alcune **elementi oggettivi di criticità su 5 opere**: l'accessibilità al Brennero, il prolungamento della A31 e della A27 implicano la necessità di relazionarsi con territori confinanti che tuttavia esprimono posizioni contrastanti rispetto alla visione veneta; la Nogara-Mare ad oggi risulta con iter chiuso e «superata» dal completamento della SR10 e dalla SR104, sulla medesima direttrice; la valutazione di un'area logistica nel bellunese è una priorità «vincolata» al prolungamento della A27 e ad oggi senza prospettive concrete.

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

8 opere ritenute urgenti dalle imprese venete (indagine sui fabbisogni logistici e infrastrutturali 2023) Opere con elementi di criticità



Alle precedenti considerazioni vanno anche aggiunte le seguenti segnalazioni dal territorio, alcune delle quali non erano presenti nella precedente edizione del Libro Bianco:

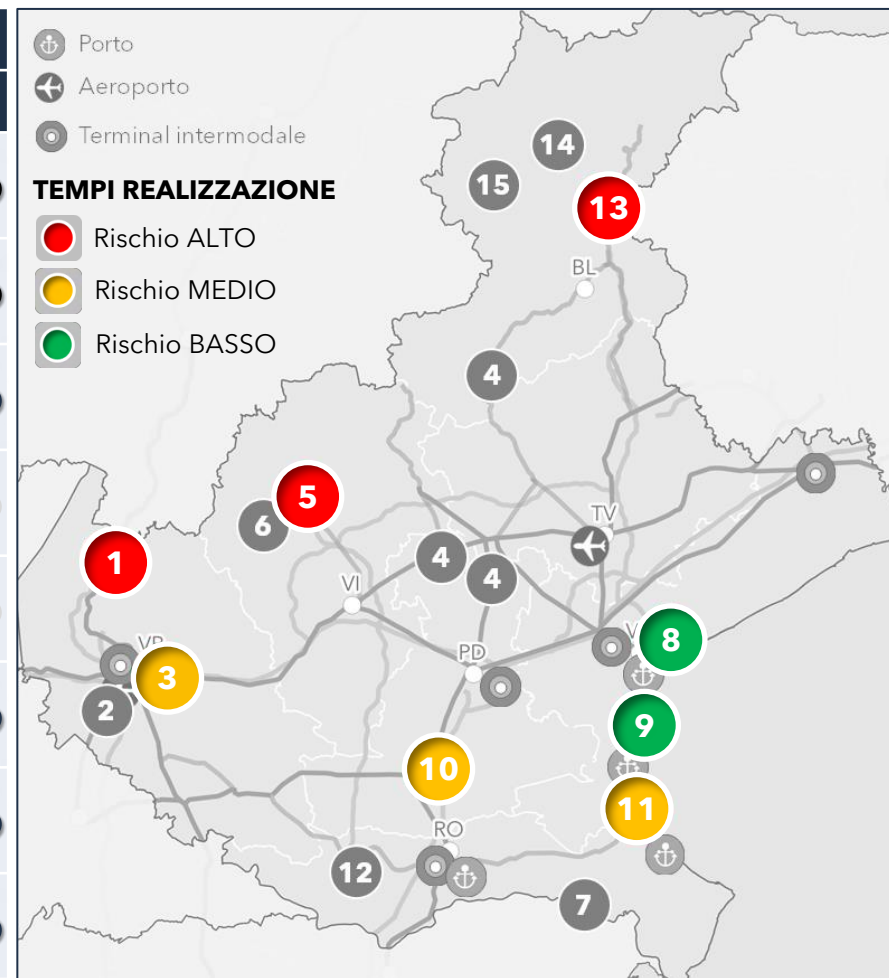
- **Pedemontana Veneta:** ormai sostanzialmente ultimata (collegamento con casello autostrada A4 previsto entro aprile 2024), ma permane la preoccupazione sui collegamenti intervallivi e le aspettative della sua funzionalità e sostenibilità quando sarà completamente operativa. Si conferma la priorità per il territorio padovano del collegamento della SR308 con la SPV in quanto è una strada molto trafficata che non riesce a convogliare la potenzialità del territorio ed avvantaggiarsi della Pedemontana. Attualmente è allo studio un'ipotesi di raddoppio della SR308 e l'analisi di un suo collegamento con la SPV. Restano ancora dei temi importanti sull'opportunità dei collegamenti a pettine rispetto alla Pedemontana a cavallo delle tre province di Vicenza, Padova e Treviso.
- **Terza corsia** sull'autostrada **A13** tra Padova e Bologna (che riguarda più territori regionali e, a cascata, il collo di bottiglia rappresentato dal nodo di Bologna) e sull'autostrada **A4** Venezia-Trieste (dove ci sono ancora diversi tratti non ancora completati che causano congestione)
- **Raddoppio** della linea ferroviaria **Bologna-Padova** (è stato realizzato uno studio da Uniontrasporti per conto di Unioncamere del Veneto, consegnato alla Regione del Veneto)
- Necessità di una maggiore **copertura digitale nel bellunese**. La mancanza della connessione in molte aree del territorio rappresenta una grande criticità in un'epoca in cui la digitalizzazione è fondamentale e anche in prospettiva di grandi eventi imminenti come le Olimpiadi Milano-Cortina 2026.
- **Sbocco a nord delle infrastrutture:** permangono le criticità sia sul fronte veronese sia sul fronte bellunese.
- **Nodo di Vicenza della TAV:** a livello regionale l'opera è data per acquisita per quanto non sia ancora completata e in alcuni punti non ancora progettata, per questo probabilmente le imprese non la percepiscono più come un'esigenza, ma è un tema molto sentito nel capoluogo vicentino e nei comuni vicini.
- **Trasporti eccezionali:** mancano dei veri e propri corridoi (in particolare verso il porto di Venezia). L'Interporto di Rovigo è stato utilizzato e viene utilizzato ultimamente molto per questo tipo di trasporto. Pertanto, l'arrivo al porto di Venezia dei trasporti eccezionali potrebbe essere garantito proprio tramite l'Interporto di Rovigo e poi attraverso il trasporto fluviale.

LE PRIORITÀ URGENTI



Di seguito si riporta un riepilogo sullo stato delle **8 priorità urgenti** per il sistema economico del Veneto.

Rif. mappa	Priorità	Tipologia	Costo [Mln €]	Stato	Fine lavori	Copertura finanziaria	Risorse PNRR	Commissario	Criticità		
									P	T	F
1	Accessibilità al Brennero (A22 e ferrovia Fortezza-Verona)		1.993	P	Oltre 2026	11%	-	X (Fortezza-Verona)	●	●	●
3	Accessibilità al nodo urbano di Verona		263 <i>(VarSS12)</i>	P	Oltre 2026	<i>in corso definizione</i>	-	-	●	●	●
5	Prolungamento A31 Valdastico verso Nord		1.299 <i>(lotto I)</i>	P/S	-	100% <i>(lotto I)</i>	-	-	●	●	●
8	Integrazione modale dell' aeroporto di Venezia		644	L	2025	100%	25%	X	●	●	●
9	Efficientamento dei porti di Venezia e Chioggia		934	L/P	2026	81%	51%	X	●	●	●
10	Completamento SR10 e Monselice-mare (SR104)		165 <i>(SR10)</i>	G	Oltre 2026	54% <i>(lotto I)</i>	-	-	●	●	●
11	Adeguamento SS309 Ravenna-Venezia		437	L	Oltre 2026	100%	-	-	●	●	●
13	Valutazione prolungamento autostrada A27 verso nord		-	-	-	-	-	-	●	●	●



Legenda: «stato» Nuova proposta; Studio di fattibilità; Progettazione, Gara, Lavori in corso; «criticità» Politiche, Tecniche, Finanziarie
Nota: la numerazione ha lo scopo di associare la priorità indicata in tabella con la collocazione sulla mappa (non indica una scala di priorità).

N° 1

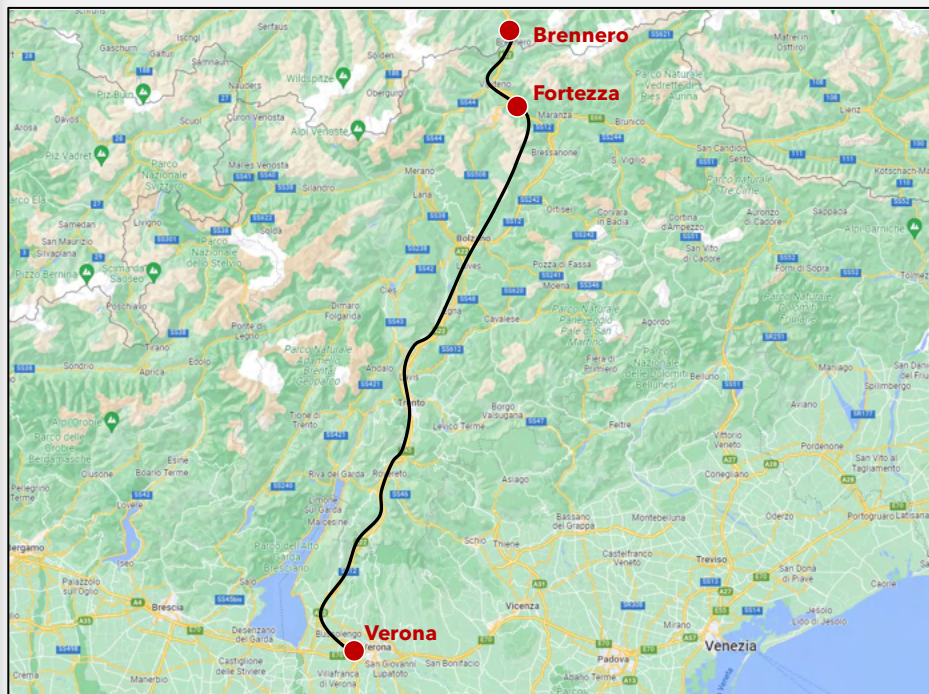


Opera
ACCESSIBILITÀ AL BRENNERO (A22 E FERROVIA FORTEZZA-VERONA)

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
PROGETTAZIONE

Macro obiettivo 1
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 (la linea attuale non consente il transito di treni da 750 m). L'opera è commissariata e si articola in 4 lotti, di cui 1 completato e 1 ricadente in Veneto (Lotto 4). Il Lotto 4 «Ingresso nel Nodo di Verona» (costo 997,8 Mln €, di cui il 21% finanziati), circa 9,5 km, si svilupperà parte in affiancamento alla linea esistente e parte in variante di tracciato, con ultimazione prevista nel 2026. Attualmente è in fase di progettazione preliminare.
- 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.

Benefici

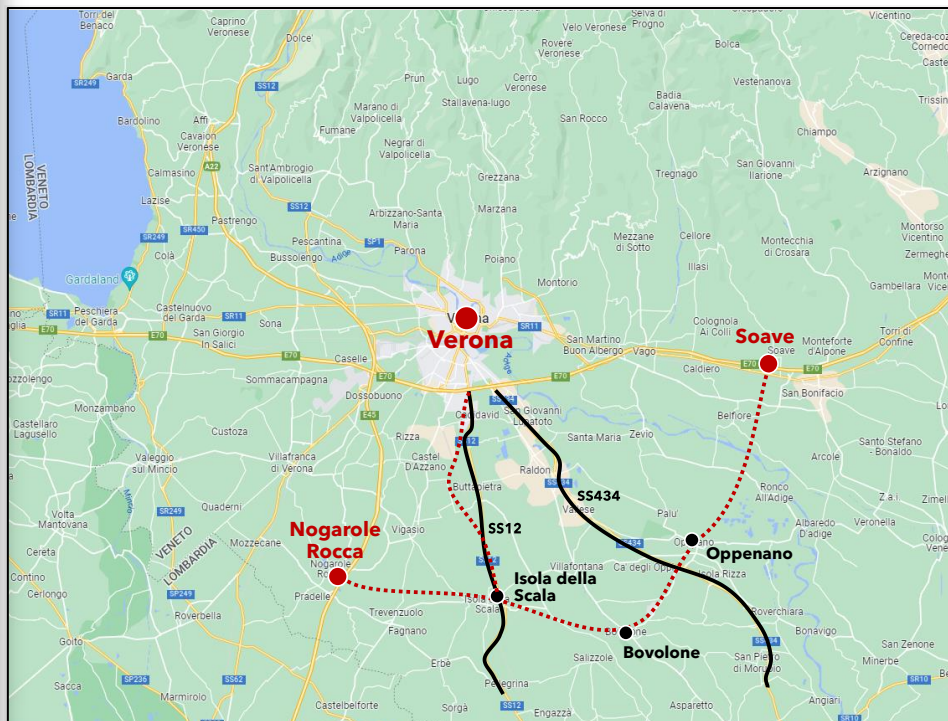
Efficientamento dei collegamenti con il Nord Europa attraverso il miglioramento delle infrastrutture, stradali e ferroviarie, di connessione con il Brennero.

Azioni

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

Costo	1.992,8	Mln € (Lotto 4 + A22)
Copertura	11	%
Fine lavori	Oltre 2026	
Criticità	Finanziarie (rinnovo concessione Autostrade del Brennero Spa)	
Doc. programmazione	CdP RFI 2022-2026 Investimenti - aggiornamento 08/2023	

Note La direttrice del Brennero ricade nel Corridoio europeo TEN-T «Scandinavo -Mediterraneo». Commissario Linea Fortezza-Verona: Paola Firmi



Descrizione

La SS434 «Transpolesana» è un'importante strada statale che collega Verona a Rovigo, si attesta sulla Tangenziale Sud-Est di Verona e rappresenta una delle arterie principali di penetrazione alla città di Verona. La statale è interessata da elevati volumi di traffico, lunghe attese alle intersezioni e conseguenti livelli di congestione, incidentalità e inquinamento. I tempi di percorrenza, soprattutto nella fascia mattutina, sono molto dilatati e rendono fondamentale prendere in seria considerazione un collegamento della SS434 con la viabilità ordinaria e la Tangenziale Sud di Verona, compresi i collegamenti con il nuovo casello autostradale di Verona Sud che verrà completamente rinnovato e modificherà in modo sostanziale l'assetto viabilistico attuale. Due importanti interventi andranno a migliorare l'accessibilità sud del nodo di Verona. La strada **Mediana** è 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€** ed è in corso la definizione della procedura di finanziamento.

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.

Costo	263	Mln € (Var SS12)
Copertura	in corso di definizione la procedura di finanziamento	
Fine lavori	Oltre 2026	
Criticità	Finanziarie	
Doc. programmazione	-	
Note	-	

N° 5

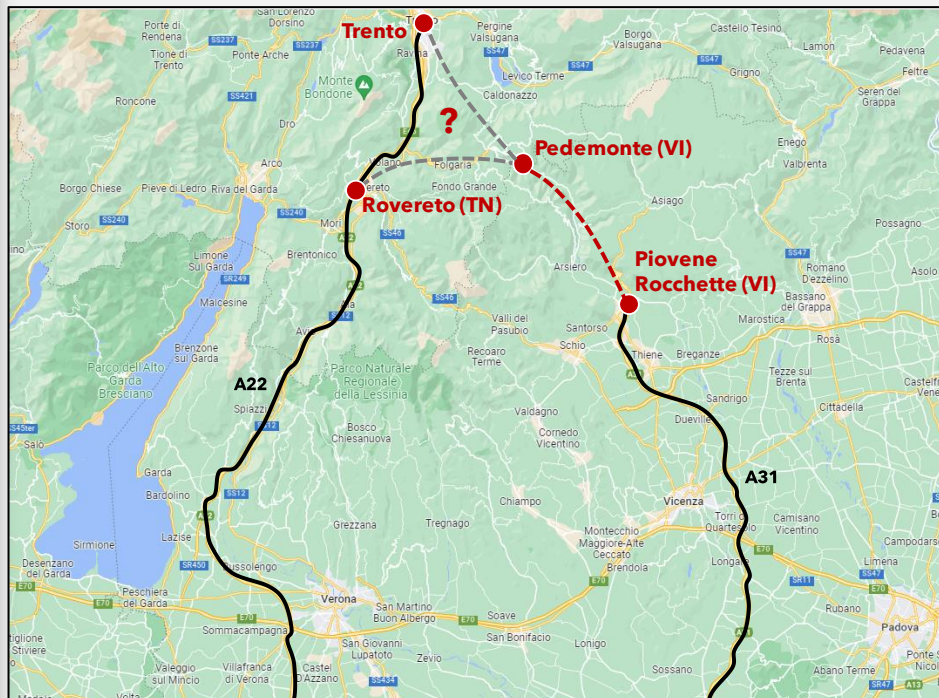


Opera
PROLUNGAMENTO A31
VALDASTICO VERSO NORD

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
PROGETTO
DEFINITIVO /PFTE

Macro obiettivo 2
POTENZIARE I COLLEGAMENTI
INTERVALLIVI



Descrizione

L'autostrada A31 Rovigo - Piovine 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 Piovine 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**, Piovine 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).

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

Benefici

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

Azioni

Accelerare l'iter del lotto II.
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.

N° 8

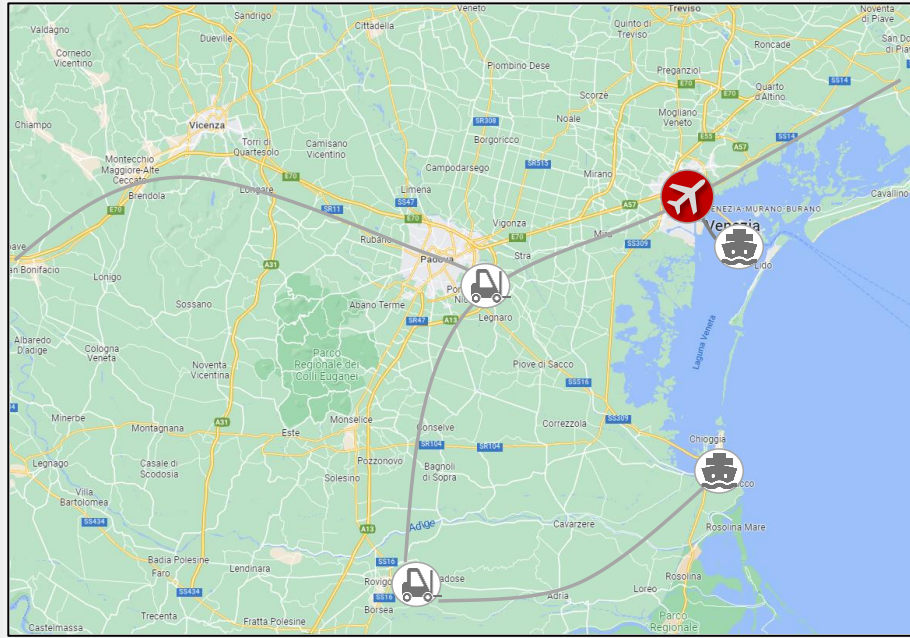


Opera
INTEGRAZIONE MODALE
DELL'AEROPORTO DI VENEZIA

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo 3
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 conferma secondo, dopo Bologna, per traffico cargo e traffico passeggeri, raccogliendo il **48%(*) della domanda cargo** (47,3 mila tonnellate) e il **39%(*) della domanda passeggeri** (11,3 Mln) e rappresentando rispettivamente circa il 4% e il 6% del totale nazionale. 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 i dati SILOS 2023(**), l'investimento prevede una parte di finanziamento da fondi PNRR - M3C1 (160,5 Mln €), una parte da Save (50 Mln €) e il resto con fondi statali.

Costo	644	Mio €
Copertura	100	%
Fine lavori	2025	
Criticità	-	
Doc. programmazione	CdP RFI 2022-2026 Investimenti - aggiornamento 08/2023	

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

Benefici

Il collegamento favorirà l'integrazione modale treno/aereo e la programmazione di nuovi servizi passeggeri a media e lunga percorrenza, specialmente in previsione dell'incremento dei flussi turistici in occasione delle Olimpiadi invernali di Milano Cortina 2026.

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 degli aeroporti della macroarea del Nord-Est: Bologna, Bolzano, Rimini, Treviso, Trieste, Venezia, Verona. (**) Ufficio studi della Camera dei Deputati - Ultimo aggiornamento 31/08/2023.

N° 9

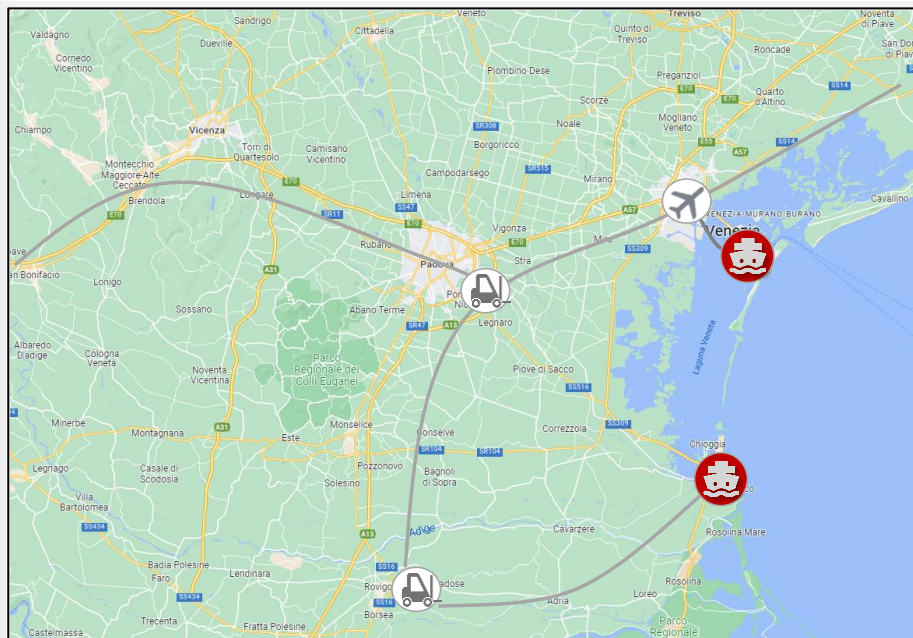


Opera
EFFICIENTAMENTO DEI PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA

Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
**LAVORI IN CORSO/
PROGETTAZIONE**

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



Descrizione

Con DPCM del 5 ottobre 2022 è stata istituita in Veneto la prima Zona Logistica Semplificata (ZLS) 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 logistica, una peculiarità veneziana è costituita dall'essere **home port crocieristico**. Rilevante è anche il ruolo del **Porto di Chioggia**, collegato al sistema della **navigazione interna** e, mediante essa, al sistema industriale padano. L'area portuale di Venezia è già stata adeguata con un fascio base di 12 binari elettrificati (gestito da RFI) e un apparato ferroviario costituito da 45 km di binari che includono la stazione di Marghera Scalo e i raccordi con i terminal del porto. Gli obiettivi dell'AdPSMAS nel prossimo triennio (POT 2022-2024) e, in particolare, i piani di investimento per rinnovare gli scali prevedono: da una parte, i nuovi sistemi di produzione e distribuzione di **energia da fonti rinnovabili** (GNL e idrogeno), dall'altra il potenziamento della rete infrastrutturale di collegamento, tra cui la **piattaforma intermodale nell'area Montesyndial** (282 Mln € finanziati al 100%, di cui 133 Mln € con risorse PNRR) e le **connessioni di ultimo/penultimo miglio stradali e ferroviarie** (14,4 Mln € finanziati al 100%), nonché le opere legate al **DL103/2021**.

Benefici

Incremento dell'efficienza e della competitività del sistema portuale veneto grazie anche allo sviluppo della funzione logistica, della ZLS e dei servizi alle merci ad alto valore aggiunto, al fine di attrarre nuove realtà industriali e investimenti. 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 CCIAA di Venezia - Rovigo, su incarico della Regione del Veneto, sta lavorando sullo sviluppo del portale dedicato, che sarà realizzato indicativamente nella primavera del 2024. Si evidenzia la necessità di rafforzamento delle connessioni con l'interporto di Rovigo.

Costo	934	Mln €
Copertura	81	%
Fine lavori	2026(*)	
Criticità	-	
Doc. programmazione	POT 2022-2024 AdPSMAS	

Note Il Terminal Montesyndial ha una gestione commissariale.

(*)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.

N° 10

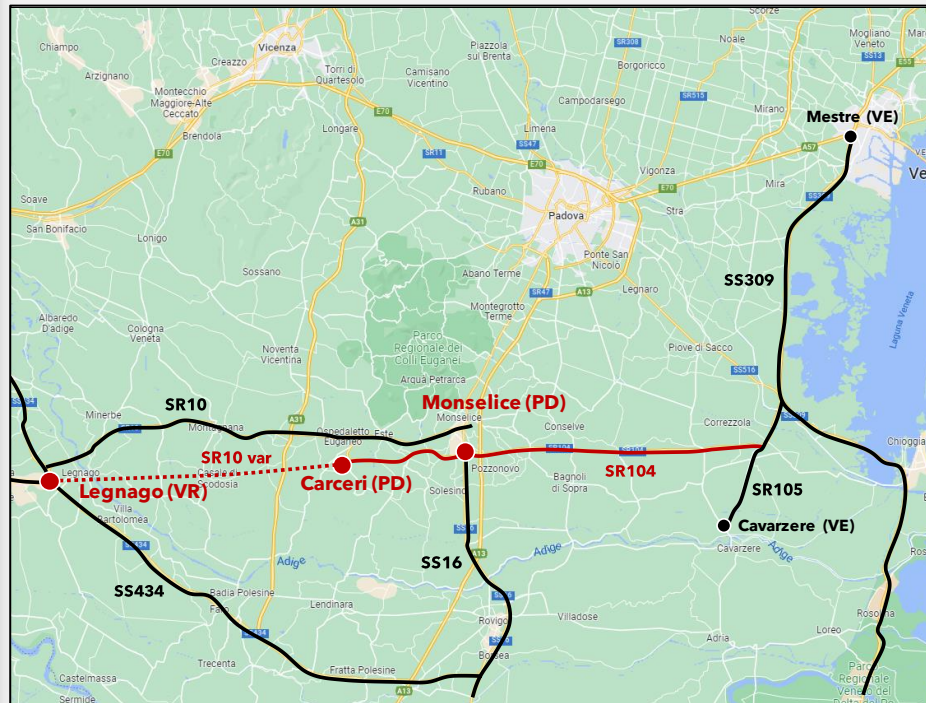


Opera
COMPLETAMENTO SR10 E
MONSELICE-MARE (SR104)

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROCEDURA DI GARA
(SR10 1° stralcio)

Macro obiettivo 4
COLMARE IL GAP
DEL BASSO VENETO



Descrizione

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

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

- il prolungamento della SR10 (variante alla Strada Padana Inferiore) fino a Legnago (VR), attualmente termina a Ponso/Carceri (PD). Intervento di 6,5 km.
- 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 Caverzare-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.

Con delibere CIPESS n. 1/2022 e 35/2022 complessivi **89,7 Mln € sono stati destinati al 1° stralcio funzionale della SR10**, da Carceri a Borgo Veneto (A31), di cui, a ottobre 2023, è stata avviata la **procedura di gara di appalto per l'affidamento della realizzazione** (con un costo complessivo di 165 Mln €).

Benefici

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

Azioni

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

Costo	165	Mln € (SR10 1° lotto)
Copertura	54,3	% (SR10 1° lotto)
Fine lavori	Oltre 2026	
Criticità	Finanziarie	
Doc. programmazione	-	
Note	-	

N° 11

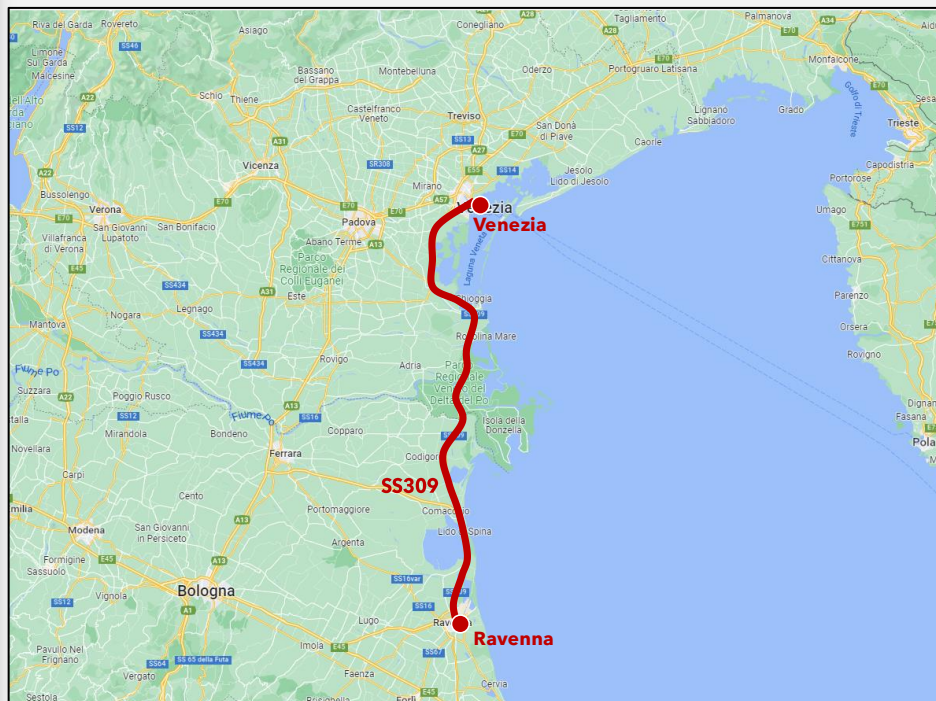


Opera
ADEGUAMENTO E POTENZIAMENTO
SS309 RAVENNA-VENEZIA

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
LAVORI IN
CORSO

Macro obiettivo 4
COLMARE IL GAP
DEL BASSO VENETO



Descrizione

La Strada Statale 309 Romea è **uno dei tratti stradali più pericolosi d'Italia** per incidentalità e indice di mortalità. Lungo i 127 km che collegano Ravenna a Mestre transitano giornalmente circa 18 mila veicoli, di cui il 35% è rappresentato da veicoli pesanti. Il traffico che collega la dorsale adriatica all'est Europa trova in questo tratto stradale l'unica alternativa non a pagamento alla direttrice autostradale A13 Bologna-Padova. L'ingente traffico veicolare si riversa su un'arteria inadeguata per dimensioni e per stato di conservazione del corpo stradale 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

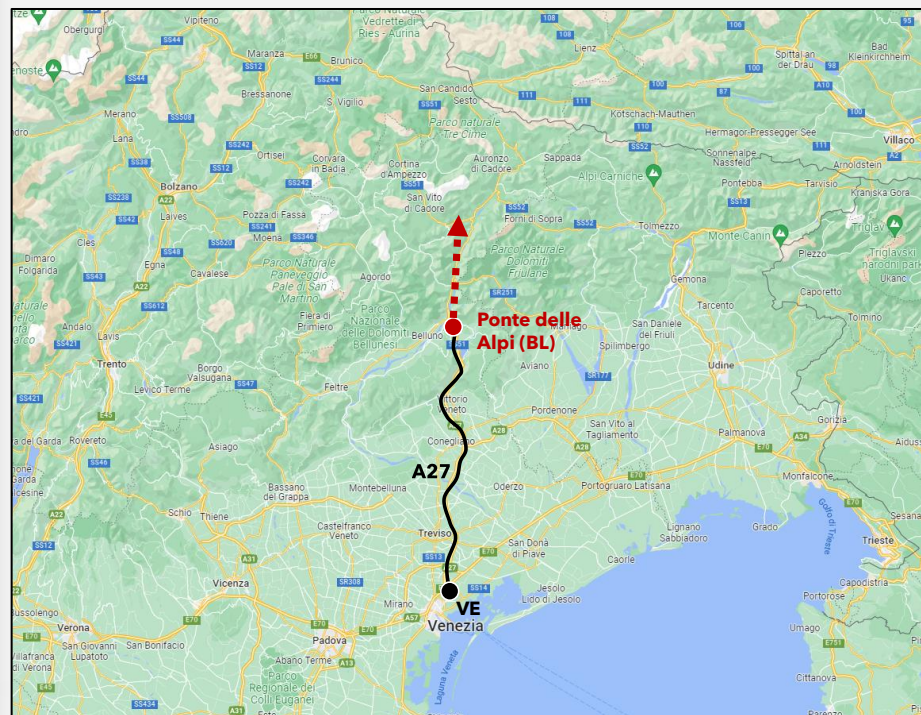
Oggi **non si parla più solo di un adeguamento della Romea commerciale** ma di un potenziamento attraverso la realizzazione di una variante. È fondamentale sostenere l'opera e **trovare una soluzione definitiva all'alta pericolosità di questa arteria** (Documento di intenti della Regione del Veneto al Governo del 23/10/2023). Da diversi mesi sono aperte le **interlocuzioni tra Regione del Veneto e MIT per la progettazione della variante**. La richiesta, condivisa con l'Emilia-Romagna, prevede una strada non a pagamento, con la possibilità di valutare, da parte del MIT, l'applicazione della vignetta per il trasporto pesante.

Costo	437	Mln €
Copertura	100	%
Fine lavori	Oltre 2026	
Criticità	-	
Doc. programmazione	Contratto triennale lavori pubblici Anas 2022/2024 e 2023/2025	
Note		

N° 13



Opera
VALUTAZIONE PROLUNGAMENTO
AUTOSTRADA A27 VERSO NORD



Rilevanza
INTERNAZIONALE

Stato
PROGETTO
FERMO

Macro obiettivo 5
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 ritiene quest'opera necessaria, ma richiede ulteriori verifiche e approfondimenti di fattibilità tecnica ed economica con scenari credibili che valutino il tracciato, senza creare politiche illusorie. Trattandosi di un tema transnazionale è **fondamentale avviare un'interlocuzione con il MIT e con i Governi austriaco e tedesco.**

Costo

- Mln €

Copertura

- %

Fine lavori

-

Criticità

Politiche/Tecniche/Finanziarie

Doc. programmazione

-

Note Opera sospesa

Evoluzione della strategia italiana per la Banda Ultralarga (BUL)

- Premessa
- La strategia italiana per la BUL





Le reti a Banda Ultralarga (BUL) sono un'infrastruttura indispensabile per imprese, pubblica amministrazione e cittadini.

Le prestazioni in termini di velocità di connessione e di qualità della connessione che l'utenza richiede aumenta nel tempo in maniera proporzionale alla crescita dei bisogni di comunicazione, conseguenza della trasformazione digitale della società e delle imprese a cui stiamo assistendo.

Tuttavia, la realizzazione di tali reti comporta tempi lunghi ed ingenti investimenti che per un operatore privato sono sostenibili solo nelle cosiddette «aree di mercato».

Al fine di evitare una discriminazione delle imprese e dei cittadini sulla base dell'area di residenza, **la Commissione europea ha definito gli obiettivi di copertura e prestazioni della rete fissa e della rete mobile**, aumentati nel corso degli anni in relazione alle nuove esigenze di comunicazione^(*), condivisi da tutti gli Stati membri e che quindi impegnano i singoli Stati a sviluppare strategie, piani, normative per supportare direttamente o indirettamente gli interventi anche nelle «aree a fallimento di mercato».

Pertanto, **nel corso degli anni il Governo italiano ha sviluppato e rivisto la propria strategia per lo sviluppo della BUL** con l'obiettivo di garantire una connettività ad almeno **1 Gigabit a tutte le famiglie e una copertura 5G nelle zone abitate** (in linea con gli attuali obiettivi al 2030 della Commissione europea).

Attualmente sono in corso gli interventi avviati a seguito delle seguenti strategie:

- **2015 - Piano Aree Bianche**
- **2021 - Strategia italiana per la BUL «Verso la Gigabit Society»**
- **2023 - Strategia italiana per la BUL 2023-2026.**

^(*) Dai 30 e 100 Mbit/s per la rete fissa della «Agenda Digitale Europea» del 2010-2020, con la Comunicazione sulla Connettività per un mercato unico digitale europeo (cd. «**Gigabit Society**») del 2016 e poi con la Comunicazione sul decennio digitale (cd. «**Digital compass**») del 2021, si è passati all'obiettivo di garantire entro il 2030 a tutte le famiglie dell'UE una **connettività ad almeno 1 Gigabit** e che tutte le zone abitate siano coperte dalle **reti 5G** (Agenda Digitale Europea 2020-2030).



Il piano di cablaggio delle aree bianche è stato attivato dalla Strategia 2015 che prevedeva, tra le altre azioni, la realizzazione e gestione di un'infrastruttura, che rimane di proprietà pubblica, nelle cosiddette «aree bianche» da parte di un concessionario selezionato attraverso bando di gara. L'obiettivo della strategia è **portare Internet veloce** (almeno 30 Mbit/s in download) a circa 9,6 Mln di unità immobiliari (circa 14,3 Mln di abitanti) **nelle aree** cosiddette a **«fallimento di mercato» in 7.632 comuni** e una connettività **over 100 Mbit/s alle sedi della PA e alle aree industriali ricadenti in tali aree**. L'aggiudicazione è avvenuta per 1,6 miliardi di euro, rispetto ad una base d'asta di 2,8 miliardi, al concessionario **Open Fiber**.

I lavori previsti, che comprendono la realizzazione di infrastrutture per abilitare servizi over 100 Mbit/s (FTTH) per l'83% delle unità immobiliari e over 30 Mbit/s (FWA) per il rimanente 17%, avrebbero dovuto concludersi nel 2020 ma **sono ancora in corso**.

- A seguito di una serie di difficoltà, alcune delle quali operative (per es. la dilatazione dei tempi per l'ottenimento dei permessi e la mancanza di manodopera), si prevede la **chiusura dei lavori entro il 2024**, anche se un ulteriore slittamento al 2025 non è da escludere.
- **In Veneto** l'intervento, avviato in attuazione dell'Accordo di programma tra Regione e Ministero delle Imprese e del Made in Italy (ex MiSE) siglato nel 2016, interessa 558 comuni che saranno collegati con modalità FTTH e/o FWA. Secondo l'ultimo dato disponibile (dicembre 2023), i servizi sono già disponibili in 486 comuni con **761.781 unità immobiliari commercializzabili, ma i servizi attivati riguardano solo 32.493 unità immobiliari** (4%), evidenziando un livello di «take-up» del servizio di connettività ancora molto basso.

Provincia	N° comuni con UI in commercializzazione	N° totale comuni coinvolti
Belluno	46	64
Padova	101	103
Rovigo	50	50
Treviso	69	89
Venezia	28	38
Verona	84	93
Vicenza	108	121
VENETO	486	558

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infratel - 31/12/2023



La «Strategia italiana per la Banda Ultralarga - Verso la Gigabit Society» di fatto anticipa l'obiettivo europeo di portare la connettività a 1 Gbit/s su tutto il territorio nazionale al 2026.

Si compone di **7 piani/interventi**, di cui 2 già in corso dalla precedente Strategia del 2015 (Piano aree bianche e Piano voucher) e 5 nuovi piani, approvati dal Consiglio dei Ministri il 29 aprile 2021 ed **inseriti nel PNRR** (risorse previste \approx 6,7 Mld €), che agiscono a completamento dei piani di sviluppo delle proprie infrastrutture dichiarati dagli operatori di telecomunicazioni nelle «aree a fallimento di mercato».

I **5 nuovi piani (risorse PNRR):**

- Piano Italia 1 Giga
- Piano Italia 5G densificazione
- Piano Italia 5G backhauling
- Piano Scuola connessa
- Piano Sanità connessa.

Infratel ha predisposto, indetto e aggiudicato i bandi per tutti e cinque i nuovi piani permettendo così l'avvio dei lavori che dovranno necessariamente concludersi - pena la perdita delle risorse - entro il 30 giugno 2026.

È stato **aggiudicato il 75% dei fondi** per poco più di 5 miliardi di euro, in gran parte concentrati nei Piani Italia 1 Giga e Italia 5G.

A questi piani, come nella precedente strategia, è associato un percorso di semplificazione dei processi autorizzativi per velocizzare la diffusione delle infrastrutture sul territorio e di aggiornamento della normativa che riconoscano le infrastrutture ad altissima velocità, fisse e mobili, come strategiche.

Nelle pagine seguenti viene illustrato lo stato di attuazione dei nuovi **Piani Italia 1 Giga e Italia 5G** (backhauling e densificazione) dove **si concentrano le maggiori risorse previste dal PNRR** (rispettivamente 3,9 Mld € e 2 Mld €).

BUL 2021 - PIANO ITALIA 1 GIGA (PNRR)



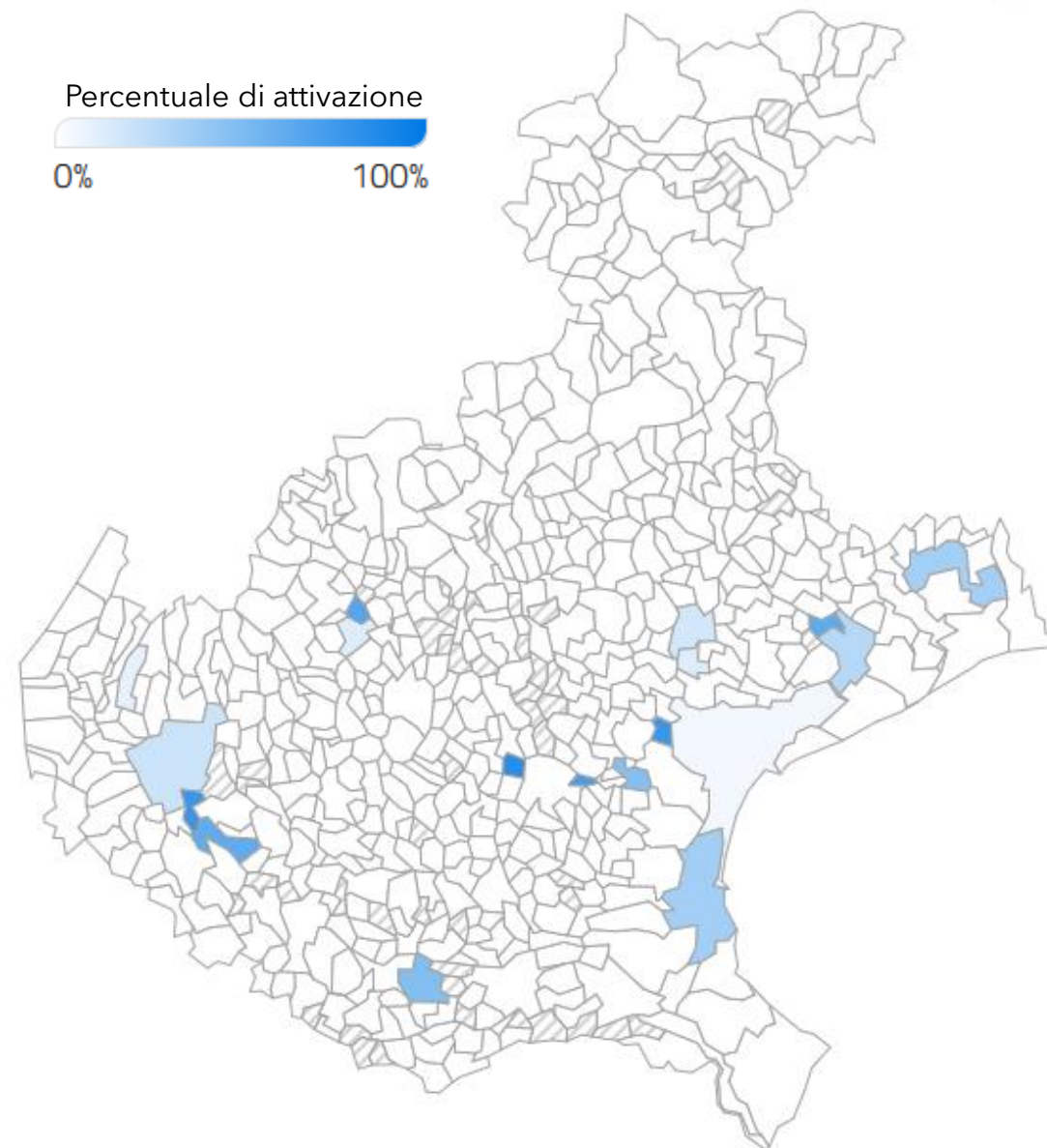
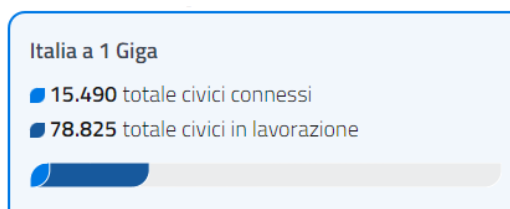
Il Piano «Italia a 1 Giga» si pone l'obiettivo di fornire **connettività ad almeno 1 Gbit/s in download e 200 Mbit/s in upload** alle unità immobiliari cosiddette a «fallimento di mercato» situate nelle aree nere o grigie, cosiddette. Il numero totale di **civici oggetto dell'intervento in Italia è 6.872.070, di cui il 5,4% in Veneto.**

L'**operatore** aggiudicatario **in Veneto è Open Fiber.**

Provincia	N° civici a bando di gara	% Veneto
Belluno	20.770	5,6%
Padova	48.191	12,9%
Rovigo	32.703	8,8%
Treviso	50.857	13,6%
Venezia	64.092	17,2%
Verona	65.848	17,7%
Vicenza	90.209	24,2%
VENETO	372.670	100%

In Veneto, 372.670 civici sono **oggetto del piano Italia 1 Giga** (il 14% del totale dei civici presenti sul territorio veneto).

Di questi, al 31/12/2023, il **4,2%** risultano **connessi** (15.490 civici).



Fonte: dati Infratel al 31/12/2023

BUL 2021 - PIANO ITALIA 5G DENSIFICAZIONE (PNRR)

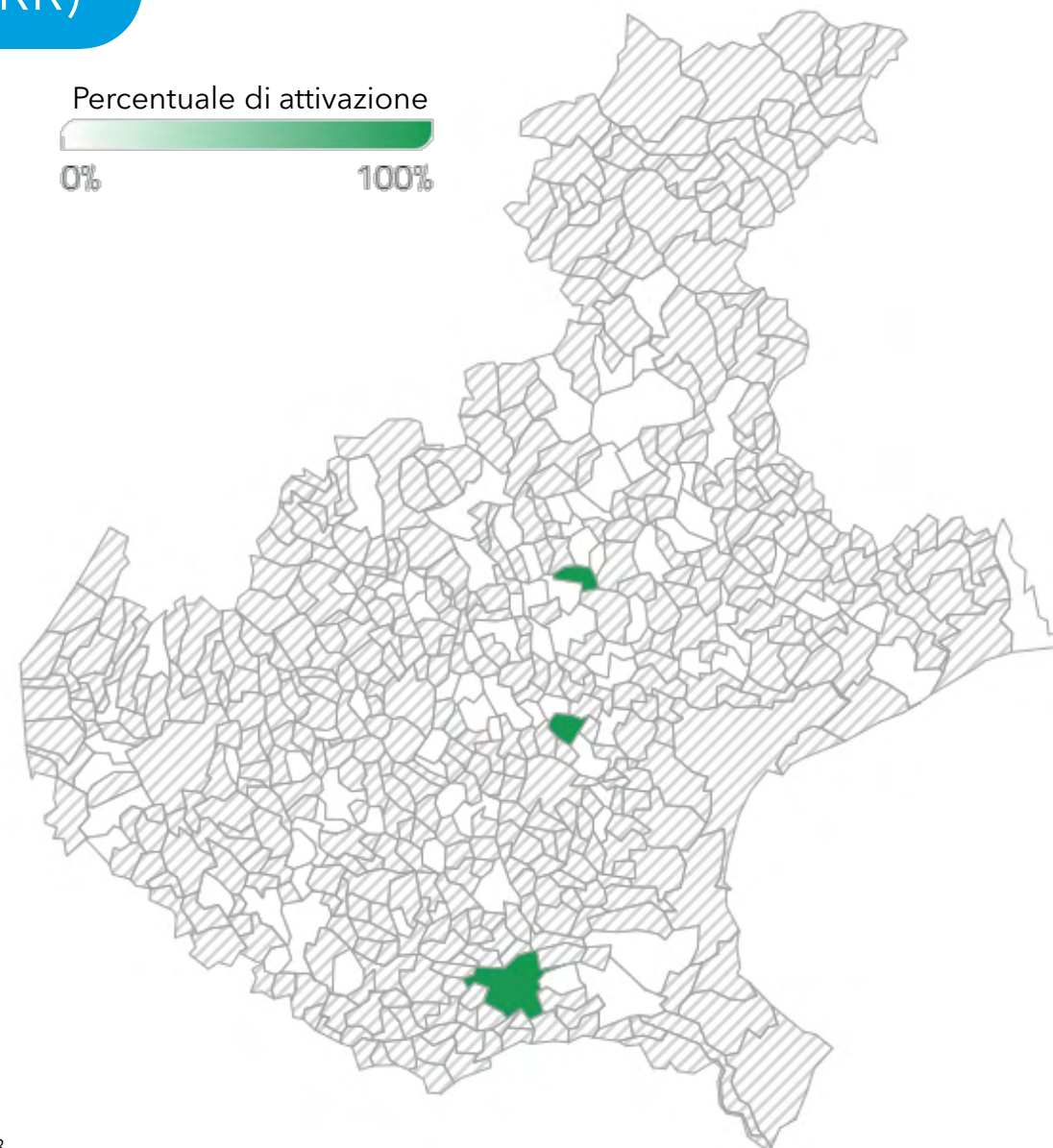
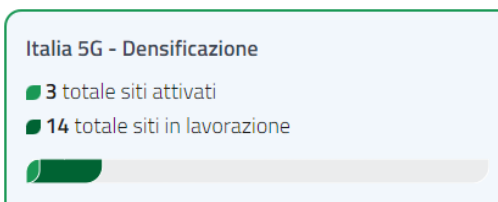


Il Piano «Italia 5G Densificazione» prevede la realizzazione di nuovi siti radiomobili in 1.385 aree del Paese corrispondenti a circa 16 mila pixel(*) al fine di **garantire la velocità ad almeno 150 Mbit/s in downlink e 30 Mbit/s in uplink**, in aree in cui non è presente, né lo sarà nei prossimi cinque anni, alcuna rete idonea a fornire connettività a 30 Mbit/s in condizioni di punta del traffico. L'**operatore** aggiudicatario è **INWIT in RTI con TIM e Vodafone su tutto il territorio nazionale** (valore contributo 345,7 milioni di euro).

Provincia	N° pixel	% Veneto
Belluno	96	4,0%
Padova	488	20,4%
Rovigo	252	10,5%
Treviso	598	25,0%
Venezia	173	7,2%
Verona	483	20,2%
Vicenza	306	12,8%
VENETO	2.396	100%

In Veneto è prevista la realizzazione di nuovi siti radiomobili in **103 aree del territorio regionale** che corrispondono a **2.396 pixel** (15% dell'Italia).

Al 31/12/2023, risultano **attivati 3 siti radiomobili**.



Fonte: dati Infratel al 31/12/2023

(*) Corrispondenti a quadrati di 100 m di lato.

BUL 2021 - PIANO ITALIA 5G BACKHAULING (PNRR)



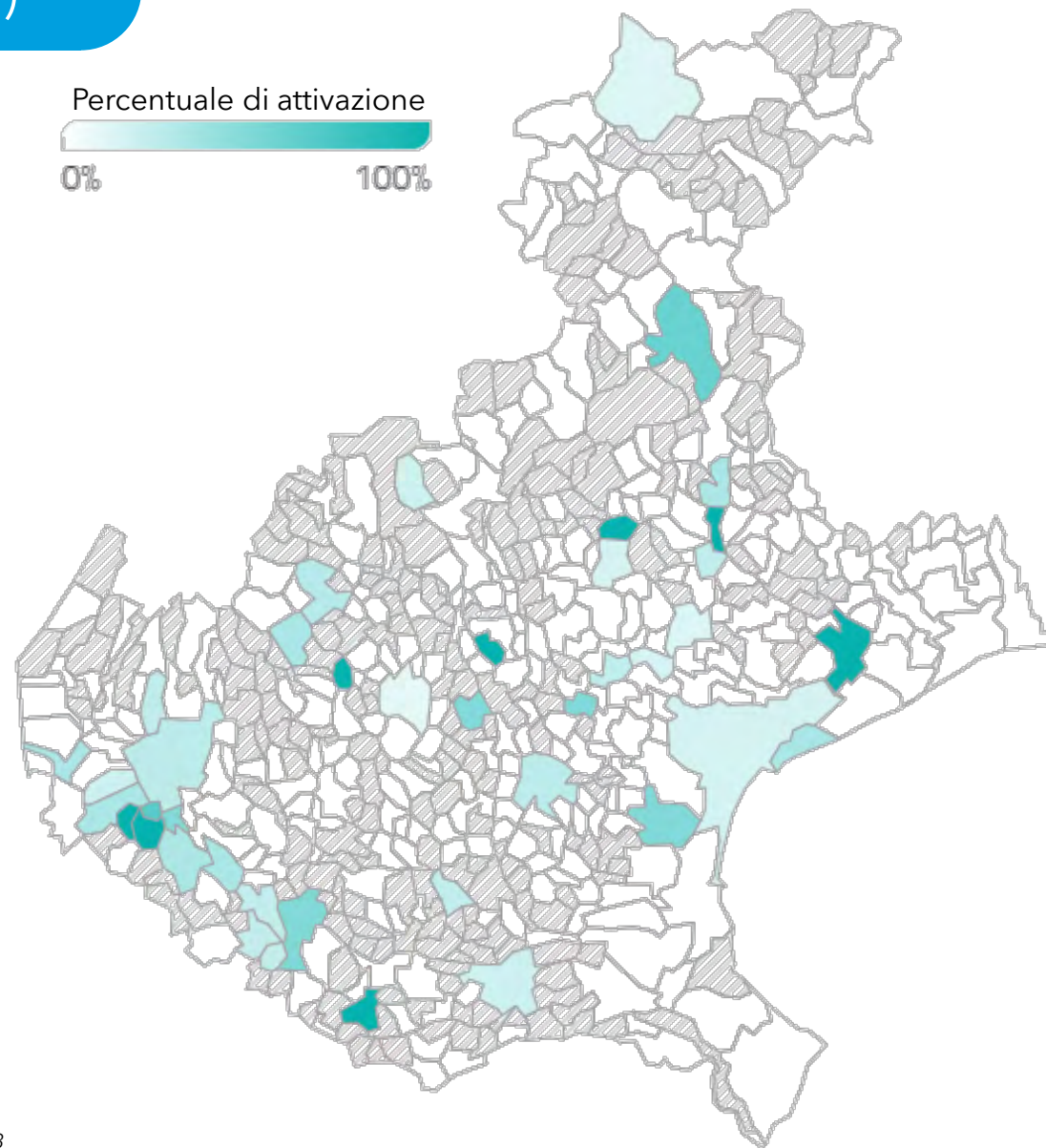
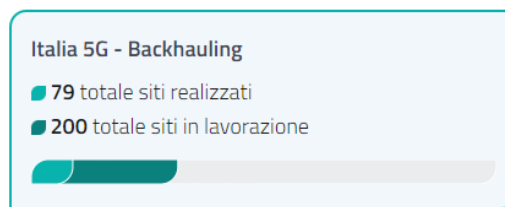
Il Piano «Italia 5G Backhauling» è finalizzato a riligare in fibra ottica **11.095 siti radiomobili esistenti** in Italia, **di cui l'8% in Veneto**.

L'**operatore** aggiudicatario è **Tim** su tutto il territorio nazionale (valore contributo 725,1 milioni di euro).

Provincia	N° siti	% Veneto
Belluno	66	7,5%
Padova	109	12,3%
Rovigo	47	5,3%
Treviso	173	19,5%
Venezia	179	20,2%
Verona	167	18,9%
Vicenza	144	16,3%
VENETO	885	100%

In Veneto, 885 siti sono oggetto del piano Italia 5G backhauling.

Di questi, al 31/12/2023, l'**8,9%** risultano **realizzati** (79 siti).



Fonte: dati Infratel al 31/12/2023



Per i piani precedentemente descritti - Progetto Aree Bianche (Strategia 2015), Piani PNRR reti ultraveloci BUL e 5G (Strategia 2021) - sono state rilevate alcune criticità con impatti sulle tempistiche previste per la realizzazione che ne hanno rallentato la messa in campo. Questo ha portato alla definizione di **una nuova Strategia Nazionale (Strategia italiana per la Banda Ultra Larga 2023-2026)**, illustrata e condivisa nel Consiglio dei ministri del 7 agosto 2023, frutto della consultazione con gli operatori di settore e del lavoro del Comitato Interministeriale per la Transizione Digitale (CITD) presieduto dal Sottosegretario Alessio Butti, che intende contribuire alla digitalizzazione del sistema Paese, anche attraverso il rilancio del settore Telco, per rispondere alle necessità e bisogni di cittadini-utenti ed imprese, supportando l'offerta e la domanda di connettività e servizi innovativi.

La nuova Strategia è articolata partendo da **3 macro-obiettivi**, per passare poi a declinare **4 principi guida** e arrivare quindi a definire **4 aree di intervento**.

Macro-obiettivi

- Rilanciare il settore delle telecomunicazioni
- Completare i piani pubblici in corso e definire la loro evoluzione
- Favorire la diffusione di reti di nuova generazione e servizi innovativi

Principi guida

- Sostenere ciclo offerta/domanda di innovazione
- Neutralità tecnologica e complementarità tra servizi mobili e fissi
- Scalabilità e sostenibilità delle soluzioni compatibili con esigenze ambientali (transizione verde)
- Riduzione del *digital divide* tra aree metropolitane ed aree periferiche e rurali.



Aree di intervento

- Interventi **trasversali**, che intendono favorire l'intero sistema Telco
- Interventi per lo **sviluppo della connettività fissa**, che mirano a favorire lo sviluppo e l'adozione delle infrastrutture e della connettività fissa
- Interventi per lo **sviluppo della connettività mobile**, che mirano a favorire lo sviluppo e l'adozione delle infrastrutture e della connettività mobile di nuova generazione
- Interventi a **sostegno della domanda**, che mirano a favorire l'adozione della connettività fissa e mobile di nuova generazione da parte dell'utenza

Ogni area di intervento è articolata in cluster che raggruppano i vari interventi previsti: in totale si hanno **25 interventi**, con l'indicazione delle risorse previste e delle responsabilità, **raggruppati in 10 cluster**.

Il totale delle **risorse previste** ammonta a **2,8 miliardi di euro**, la maggior parte delle quali (2,4 miliardi di euro) già potenzialmente disponibili da varie fonti di finanziamento (quali, per esempio, PNRR, Piano Nazionale Complementare, fondi strutturali, fondi di sviluppo e coesione, risorse inerenti alla transizione green e alla sostenibilità ambientale e risorse relative al potenziamento delle reti transeuropee), mentre vanno reperiti ulteriori 400 milioni di euro.

L'orizzonte temporale è coerente con gli obiettivi del PNRR, ma anche a quello dell'attuale legislatura.

Per quanto riguarda la Governance, la Segreteria tecnico-amministrativa del CITD svolgerà un'attività di «regia» e coordinamento della Strategia nel suo complesso, ivi inclusa la valutazione di eventuali criticità e l'implementazione di modifiche e sinergie tra i vari interventi, mentre ciascuna Amministrazione titolare degli interventi prevederà un'attività per il monitoraggio della loro attuazione.

È prevista la presentazione di uno stato di avanzamento dei vari interventi/misure ogni 60 giorni.



Dettaglio economico delle aree di intervento e dei relativi cluster della nuova Strategia BUL

STRATEGIA 2023-2026
Aree di intervento e relativi cluster

2.821,5 mln €

AREA INTERVENTI TRASVERSALI

1.155 mln €

- Normativa, regolamentazione e incremento capacità operativa della PA e delle Telco (5 mln €)
- Piattaforme e basi dati informative (70 mln €)
- Supporto per infrastrutture strategiche (450 mln €)
- Innovazione di settore (630 mln €)

AREA INTERVENTI PER LO SVILUPPO DELLE RETI FISSE

455 mln €

- Domanda qualificata della PA - Sviluppo delle reti in settori prioritari (455 mln €)

AREA INTERVENTI PER LO SVILUPPO DELLE RETI MOBILI

1.101,5 mln €

- Domanda qualificata della PA - Sviluppo reti 5G di nuova generazione e servizi innovativi (1.100 mln €)
- Piattaforme e basi dati informative (1,5 mln €)

AREA INTERVENTI A SOSTEGNO DELLA DOMANDA

110 mln €

- Comunicazione e sensibilizzazione (10 mln €)
- Stimolo all'adozione della BUL (100 mln €)

Conclusioni

- Finalità del Programma Infrastrutture
- Output e considerazioni finali
- Ruolo del Sistema camerale





La finalità del Programma Infrastrutture promosso da Unioncamere nazionale è **consolidare la connessione tra istituzioni e sistema imprenditoriale** attraverso il ruolo del sistema camerale quale ente facilitatore di un dialogo costruttivo proiettato ad individuare strategie comuni per il futuro a breve, medio e lungo termine.

Le imprese da sempre rappresentano il termometro e il motore del benessere economico del territorio, ancor di più nel fragile contesto in cui stiamo vivendo, non solo dal punto di vista geopolitico, ma anche ambientale.

La presente edizione del Libro Bianco rappresenta lo stato di avanzamento di un percorso di squadra con il territorio che prosegue e semina per il futuro attraverso **un processo continuo di confronto**. L'obiettivo non è solo quello di promuovere il completamento delle grandi direttrici di traffico, ma prima di tutto adeguare ed efficientare le infrastrutture che consentano a tutti i territori di poter accedere a tali direttrici e quindi più velocemente e in sicurezza ai mercati di riferimento.

Le risorse del Programma prevedono, tra le altre attività, lo sviluppo di analisi e progetti, anche a beneficio degli Enti territoriali, al fine di **completare il quadro conoscitivo sui fabbisogni del sistema imprenditoriale** in tema di infrastrutture (nel senso più ampio del termine) e di innovazione dei processi che consentano alle imprese di mantenere un livello adeguato di competitività sui mercati nazionali e internazionali e quindi contribuiscano a quella sostenibilità economica, sociale ed ambientale a cui mirano l'Unione europea e i suoi Stati membri.

Un sistema infrastrutturale efficiente rappresenta la condizione essenziale per abilitare il benessere economico di un territorio e può essere realizzato solo attraverso una strategia comune di intenti con una chiara programmazione delle priorità, a breve, medio e lungo termine, accompagnata da una comunicazione sul territorio altrettanto chiara ed efficace sulle scelte di indirizzamento.

In questo scenario, **Unioncamere del Veneto** si posiziona in linea con gli obiettivi della **Regione del Veneto** che, attraverso il PRT 2030, esprime, da un lato, l'esigenza di confermare le scelte di fondo coerenti con la visione complessiva del Piano, ma, allo stesso tempo, di rivedere ed adeguare scelte e progetti che si sono accumulati nel corso degli anni per una verifica di compatibilità anche rispetto alle mutate condizioni di contesto e quindi proporre interventi innovativi per rispondere ai nuovi fabbisogni espressi dalla società e dall'economia del Veneto. Diventa pertanto **fondamentale una collaborazione reciproca e costruttiva**.



Il punto di partenza della presente edizione del Libro Bianco è un'analisi dell'evoluzione del contesto economico e infrastrutturale della regione del Veneto che, oggi, si può affermare abbia sostanzialmente superato le conseguenze della Pandemia da Covid-19, ma si trova di fronte ad altre sfide non di certo meno impattanti sull'economia e il sistema dei trasporti del territorio.

Il Veneto si dimostra un territorio resiliente, capace di valorizzare al massimo i suoi punti di forza e fronteggiare con disinvoltura, rispetto ad altre regioni, le sollecitazioni richiamate dagli eventi contestuali. Nel 2022, infatti, il Veneto si conferma terza regione in Italia per ricchezza prodotta, con un PIL in crescita del +8,4% rispetto al 2019 e un contributo importante derivante dall'**export** (45,5%), che cresce del +26,2% rispetto al 2019, **realizzato prevalentemente con la modalità stradale**.

Tra i punti di forza della regione sicuramente gioca a favore la posizione geografica strategica, essendo un punto di **snodo importante per i traffici diretti verso i Balcani e verso il Nord Europa**, grazie alle vitali realtà che compongono il tessuto imprenditoriale del territorio e alla presenza di numerose infrastrutture di rilievo. Il Veneto, infatti, è crocevia di nodi multimodali centrali della rete transeuropea di trasporto (interporti, aeroporti, porti) a presidio dei corridoi **Baltico-Adriatico, Mediterraneo e Scandinavo-Mediterraneo**, nonché delle **Autostrade del Mare**. Il sistema dei trasporti veneto rappresenta un'eccellenza nel panorama nazionale ed internazionale. I KPI territoriali confermano ulteriormente il ruolo di primo piano di questa regione nel contesto di macroarea e nazionale, soprattutto rispetto al **settore logistico**, dove ben 4 territori provinciali ricadono nella top10 nazionale (PD, VR, RO, VE), ma anche in termini di orientamento verso la **transizione green e digitale**.

Tali considerazioni sono ulteriormente avvalorate dall'indagine nazionale sui fabbisogni logistici e infrastrutturali delle imprese che mette in luce **una sostanziale percezione positiva delle imprese venete rispetto all'attuale assetto infrastrutturale regionale**.

Allo stesso tempo, però, nonostante gli evidenti e riconosciuti punti di forza a livello regionale, l'indagine mette in luce una scarsa propensione delle imprese venete ad **investire nell'innovazione e nella sostenibilità ambientale** e uno scarso utilizzo delle **opportunità del PNRR**. Il tessuto produttivo del Veneto, così come quello nazionale, infatti, è costituito per la maggioranza da piccole imprese che, quindi, faticano a riconoscere i benefici della transizione digitale e ambientale anche perché non sono in grado, da sole, di informarsi e/o di sfruttare queste opportunità.



Permane l'elevato **divario infrastrutturale del Bellunese** rispetto al resto della regione. Le analisi svolte confermano, infatti, il gap di questo territorio rispetto alle altre province venete. Un territorio su cui incide fortemente l'orografia, la distanza dai principali nodi multimodali e dalle più importanti dorsali di traffico. Le conseguenze più evidenti di questo gap sono il progressivo spopolamento e impoverimento di servizi nonostante la sua forte valenza turistica. La trasformazione digitale potrebbe venire in soccorso, accorciando le distanze, migliorando la fruibilità dei servizi e invertendo questa tendenza. Tenendo anche conto dell'ormai imminente evento delle **Olimpiadi invernali** è auspicabile che questo territorio acceleri una serie di interventi infrastrutturali per essere in grado di dare una risposta a un turismo sempre più esigente e attento alla sostenibilità e al comfort dell'esperienza di viaggio.

Permangono, inoltre, alcuni **punti di attenzione** già sollevati nella precedente edizione del Libro Bianco:

- accelerare il potenziamento delle grandi dorsali di traffico sia stradali (A4 e A13) sia ferroviarie (completamento del Ten-T con valorizzazione del nodo di Venezia) e di accesso alla Superstrada Pedemontana Veneta (soprattutto per il padovano)
- migliorare il coordinamento della grande cantierizzazione e garantire il rispetto dei tempi (nodo di Vicenza della TAV)
- potenziare il ruolo del nodo trimodale di Rovigo nell'ambito della ZLS (anche per i trasporti eccezionali)
- potenziare i collegamenti verso nord (lato veronese e bellunese)

Significativi passi avanti si sono verificati in termini di **«governance regionale della logistica»**:

- il **5 ottobre 2022**, alla presenza della Vicepresidente e Assessore alle Infrastrutture e Trasporti della Regione del Veneto Elisa De Berti, i rappresentanti dei nodi logistici del Veneto (porti di Venezia e Chioggia, interporti e aeroporti) hanno siglato un **patto di collaborazione per la promozione e lo sviluppo del Sistema Logistico Veneto**
- l'**8 marzo 2023** è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, le Regioni Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Lombardia, le Province autonome di Trento e Bolzano e la Regione del Veneto, con l'obiettivo di perseguire il miglioramento del sistema logistico e dell'intermodalità del Nord-Est attraverso gli **«Stati generali della logistica del Nord-Est»**, coordinato dalla Regione del Veneto.



La rilevanza nazionale delle relazioni economiche con la Germania rende particolarmente urgente la questione del fluido **attraversamento del Valico del Brennero**, lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, che oggi assorbe la quota più consistente dei volumi di merci trasportate attraverso l'intero arco alpino ma su cui insistono notevoli problemi di circolazione legati alle **limitazioni imposte dal Tirolo** sul transito dei veicoli pesanti e ai ridotti margini di capacità dell'attuale asse ferroviario per trasferire le merci dalla strada alla rotaia. A questo si lega un tema più ampio legato alla **permeabilità dell'intero sistema dei valichi alpini**: attualmente oltre il 60% degli scambi complessivi che l'Italia intrattiene con il mondo, prendendo in considerazione il valore delle merci, si svolge proprio con i Paesi europei e necessita di passare per l'arco alpino, via strada o ferrovia, dimostrando quanto le direttrici terrestri lungo i valichi alpini siano di straordinaria importanza per le relazioni con l'UE. Tuttavia, le recenti criticità seguite alla chiusura temporanea di altri valichi (Gottardo, Frejus, Monte Bianco), hanno evidenziato la fragilità di questo sistema e l'urgente necessità di soluzioni alternative nell'immediatezza per ridurre al minimo i disagi sull'attività delle imprese. Per assicurare la permeabilità dell'intero arco alpino, risultano essenziali gli investimenti per l'ammodernamento delle infrastrutture sia stradali sia ferroviarie per efficientare entrambe le modalità di trasporto e consentire un concreto shift modale.

A questa problematica si somma il tema, non meno importante, del **rinnovamento della concessione della A22** che giace dal 2019 in un regime di continua proroga, ostacolando, inevitabilmente, l'iter di realizzazione delle opere.

Rispetto alle 15 priorità di intervento individuate nella precedente annualità, si è giunti a una selezione di **8 priorità ritenute urgenti** dal sistema imprenditoriale veneto. Di queste, **3 priorità sono relative agli sbocchi della regione verso nord e hanno un rischio elevato** di non essere realizzate o di vedere la luce in tempi più lunghi rispetto alle aspettative a causa di controversie con i territori limitrofi al Veneto: **accessibilità al Brennero, prolungamento della A31, prolungamento della A27**.

Le complicazioni al trasporto delle merci verso Nord non riguardano solo i singoli territori, ma hanno un impatto più ampio sull'intera rete commerciale europea.

La capacità di trasferire le merci in modo rapido ed efficiente è vitale per garantire che le catene di approvvigionamento non si interrompano. Questi ostacoli mettono in luce la necessità di investimenti mirati e **soluzioni collaborative**.

OUTPUT E CONSIDERAZIONI FINALI



Le **8 priorità urgenti** per il sistema economico del Veneto.

Rif. mappa	Priorità	Tipologia	Costo [Mln €]	Stato	Fine lavori	Copertura finanziaria	Risorse PNRR	Commissario	Criticità		
									P	T	F
	Accessibilità al Brennero (A22 e ferrovia Fortezza-Verona)		1.993	P	Oltre 2026	11%	-	X (Fortezza-Verona)			
	Prolungamento A31 Valdastico verso Nord		1.299 <i>(lotto I)</i>	P/S	-	100% <i>(lotto I)</i>	-	-			
	Valutazione prolungamento autostrada A27 verso nord		-	-	-	-	-	-			
	Completamento SR10 e Monselice-mare (SR104)		165 <i>(SR10)</i>	G	Oltre 2026	54% <i>(lotto I)</i>	-	-			
	Adeguamento SS309 Ravenna-Venezia		437	L	Oltre 2026	100%	-	-			
	Accessibilità al nodo urbano di Verona		624	P	Oltre 2026	<i>in corso definizione</i>	-	-			
	Integrazione modale dell' aeroporto di Venezia		644	L	2025	100%	25%	X			
	Efficientamento dei porti di Venezia e Chioggia		934	L/P	2026	81%	51%	X			



Necessità di relazionarsi con territori confinanti che esprimono posizioni contrastanti rispetto alla visione veneta



L'alta incidentalità stradale rende indispensabile l'adozione di misure urgenti di decongestionamento del basso Veneto



Potenziamento del nodo di Venezia con ruolo centrale nella ZLS (unica nel Nord Italia)

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

Tempi realizzazione Rischio ALTO Rischio MEDIO Rischio BASSO



Storicamente le Camere di commercio hanno contribuito con **ingenti investimenti** alla realizzazione di importanti infrastrutture, dalle fiere ai mercati agroalimentari, dalle autostrade agli aeroporti e interporti. A fronte di una minore disponibilità di risorse, il ruolo e il contributo che le Camere di commercio possono fornire è inevitabilmente cambiato, ma resta comunque l'interesse a mantenere un forte impegno a **supporto dello sviluppo infrastrutturale a servizio del sistema imprenditoriale**.

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

Il processo di trasformazione infrastrutturale e logistica, che punta sulla coesione dei territori come fattore determinante per una crescita sostenibile, può essere avviato solo attraverso **una visione organica d'insieme che sia coordinata anche con i territori limitrofi**. Il gruppo di lavoro del «Brennero», costituitosi qualche anno fa dalle Camere di commercio di Bolzano e Trento e le Unioni regionali di Veneto, Emilia Romagna e Lombardia, con la partecipazione di Unioncamere nazionale e con il coordinamento di Uniontrasporti, è un chiaro esempio di come il sistema camerale possa **elevare a livello nazionale e internazionale le esigenze delle proprie imprese** e possa avere un **ruolo facilitatore** anche rispetto alle **problematiche interregionali**. Le limitazioni alla circolazione imposte unilateralmente dal Tirolo negli ultimi 5 anni hanno avuto un impatto sull'economia italiana che il sistema camerale ha quantificato in oltre 1,8 miliardi di euro, corrispondenti a circa 370 milioni di euro all'anno. Oltre a questo si aggiunge il tema della sicurezza della circolazione e della salute degli autisti. Il sistema camerale, da anni impegnato a contrastare i divieti unilaterali del Land Tirolo, intende allargare la propria vision sull'**intero arco alpino** lungo il quale negli ultimi mesi sono emersi tutti gli elementi di fragilità e l'assenza di un piano di emergenza coordinato tra i diversi territori.

È fondamentale **un piano di comunicazione efficace**, supportato da sistema camerale ed enti regionali, che possa fornire un chiaro orientamento alle imprese su quali strumenti hanno a disposizione e come utilizzarli per migliorare la propria competitività e sulle motivazioni che portano a determinate scelte di pianificazione infrastrutturale.

Programma Infrastrutture

finanziato dal Fondo di Perequazione 2021-2022
di Unioncamere italiana



UNIONTRASPORTI



UNIONCAMERE
VENETO



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2021-2022



CAMERA DI COMMERCIO
VENEZIA ROVIGO



CAMERA DI COMMERCIO
PADOVA
il futuro a portata di impresa



CAMERA DI COMMERCIO
TREVISO - BELLUNO | DOLOMITI
bellezza e impresa



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO
AGRICOLTURA VERONA



Camera di Commercio
Vicenza

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

Report realizzato da Unioncamre Veneto
con il supporto tecnico scientifico di



Febbraio 2024