



UNIONCAMERE  
VENETO

Nota per il Presidente Mario Pozza

Convegno “Il Veneto nelle nuove rotte economiche globali. Porto di Venezia e Autostrada A27”

Mestre, 14 febbraio 2020

### PROLUNGAMENTO A27. UN’OPPORTUNITÀ PER IL VENETO

- Il “**Passante Alpe Adria - Prolungamento A27**” è individuato nel Piano Regionale dei Trasporti della Regione Veneto del 2004 e dalla Variante a valenza paesaggistica al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del 2013.
- Il **tracciato** si compone di due tronconi: il primo riprende il progetto del 2011 del passante Alpe-Adria (21 km), da Pian di Vedoia a Macchietto di Perarolo; il secondo da Macchietto a Lienz (100 km) attraverso il traforo del monte Cavallino, pur con contrarietà del Governo austriaco e della Provincia autonoma di Bolzano.
- L’asse, parallelo all’attuale strada Statale 51, è composto da due corsie per senso di marcia oltre a quella di emergenza. La maggior parte del percorso (11 km) verrà realizzato in **galleria artificiale**. Sono previsti inoltre tre svincoli per il collegamento alla viabilità ordinaria nei comuni di Ponte delle Alpi, Longarone e Perarolo.
- Il **prolungamento** dovrebbe rappresentare:
  - una **soluzione al problema del traffico intenso** lungo la Statale 51 Alemagna, in particolare da Pian di Vedoia a Tai di Cadore;
  - una **maggiore vivibilità per i centri montani** (miglioramento dell’aria e dell’inquinamento acustico, nonché di sicurezza stradale), grazie allo spostamento del traffico di lunga percorrenza lungo il nuovo asse infrastrutturale;
  - uno **sbocco diretto al Veneto verso Nord**, nonché riorganizzare il sistema dell’accessibilità del territorio montano secondo l’antica idea della **Venezia-Monaco**, da sempre caldeggiata dalla Regione Veneto;
  - un rafforzamento della **rete trasportistica europea TEN-T** (Trans-European Networks-Transport) **nelle regioni alpine** (Strategia dell’UE per la Regione Alpina);
  - un’opportunità per il territorio con **importanti ricadute economiche** grazie al minor isolamento dell’area e ad un maggior scambio di persone e merci con il Nord e il Nord-est Europa;



- una **soluzione al divario infrastrutturale del Bellunese**, provincia a forte vocazione industriale (occhialeria) e con un enorme potenziale turistico, destinato ad essere ulteriormente incrementato grazie ai Mondiali di sci Cortina 2021 e delle Olimpiadi Invernali 2026;
- un vantaggio per il **Porto di Venezia** e gli altri scali del Sistema del Nord Adriatico, anche in un quadro internazionale legato ai recenti accordi tra Italia e Cina, battezzati “**Via della Seta**”.
- Attualmente vi è un **progetto preliminare**, valutato positivamente della commissione Via (Valutazione di Impatto Ambientale) del Ministero dell’Ambiente ma con 46 prescrizioni da considerare per il progetto definitivo. Le più importanti riguardano: la coerenza e la compatibilità con gli strumenti di pianificazione di area vasta e locali; le azioni puntuali e di carattere generale per la mitigazione e la compensazione degli impatti negativi sull’ambiente naturale.
- **Carenza di fondi**: il 24 ottobre 2016 il Parlamento europeo respingeva<sup>1</sup> l’emendamento Sernagiotto<sup>2</sup> che prevedeva l’inserimento del corridoio infrastrutturale Veneto-Austria nella programmazione economica di Bruxelles, dopo che il suddetto atto era uscito a larga maggioranza dalla Commissione Trasporti del Parlamento.

#### L’IMPORTANZA DI MONITORARE I DATI. L’OSSERVATORIO TRAIL NORDEST

- **Trend positivo dei flussi** sulla rete autostradale del Veneto, specialmente lungo le direttrici Nord-Sud.
- I dati **Aiscat** rilevano nel 2018 un aumento del volume di traffico veicolare complessivo per chilometro in quasi tutte le tratte considerate, grazie alla crescita sostenuta del traffico di **veicoli pesanti**.
- Anche i dati del **porto di Venezia** hanno recentemente evidenziato il consistente peso economico (21 miliardi di euro e oltre 92 mila occupati) dello scalo per l’economia del Nordest e dell’intero Paese con il record storico nel 2018 di 26,5 milioni di tonnellate di merci movimentate.

#### RISCHIO STOP MERCI AL BRENNERO. LA POSSIBILE ALTERNATIVA DELL’A27

- Attraverso l’arco alpino transita la metà delle esportazioni italiane e oltre il 70% dei flussi import-export dell’Italia con l’Ue. Con quasi **2,5 milioni di tir** e oltre **50 milioni di tonnellate merci**, l’asse del Brennero è un segmento fondamentale del Corridoio

---

<sup>1</sup> 541 voti contrari, 104 favorevoli e 40 astenuti.

<sup>2</sup> Eurodeputato veneto dei Riformisti e Conservatori.



UNIONCAMERE  
VENETO

Scandinavo-Mediterraneo. Secondo Uniontrasporti, nel 2018 il valore economico delle merci italiane oggetto di divieto settoriale è superiore a **180 miliardi di euro**.

- Le azioni unilaterali messe in campo dal **Governo tirolese**, finalizzate alla riduzione dell'inquinamento dell'aria<sup>3</sup>, sembrano **favorire più le imprese e i trasportatori austriaci e rischiano di danneggiare seriamente il settore dei trasporti e l'interscambio del Veneto con l'Ue28**, stimabile in quasi 71 miliardi di euro.
- Nonostante l'ottima iniziativa **“Roadshow per il Brennero”** intrapresa dagli enti camerali di Veneto, Emilia-Romagna, Lombardia e Trentino-Alto Adige per sensibilizzare sul problema e stringere una rete per opporsi alle scelte della regione austriaca, serve un'**alternativa al valico alto-atesino**. L'alternativa su rotaia, ipotizzata dal Tirolo, è valida per il prossimo futuro, ma non nell'immediato: il tunnel di base del Brennero infatti non sarà pronto prima del 2027-2028.

#### UN'ULTERIORE OPPORTUNITÀ. L'ACCORDO SCANDRIA@ALLIANCE

- Unioncamere del Veneto collabora con un partenariato europeo nell'ambito dell'accordo interregionale **Scandria@Alliance** (a cui ha aderito come partner associato il 23 maggio 2019) con l'obiettivo di cooperare con l'Unione Europea, i suoi Stati membri e altri portatori di interesse, al fine di implementare un sistema di trasporto sostenibile e multimodale nella Regione del Mar Baltico e nelle **regioni interessate dal Corridoio della Rete Scandinava-Mediterranea** entro il 2030.
- Il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** attraversa l'intero continente da Nord a Sud. Attraversa 7 Paesi Membri dell'UE (Finlandia, Svezia, Danimarca, Germania, Austria, Italia, Malta) e un Paese dell'area economica europea (Norvegia). Si tratta del più lungo dei corridoi europei con oltre 9.300 km di Core Network ferroviario, a cui si aggiungono 6.372 km di rete stradale, insieme a 25 porti, 19 aeroporti, 45 piattaforme multimodali e 19 aree urbane strategiche.
- Il progetto Scandria@Alliance ci porterà a pianificare azioni necessarie per perseguire lo **sviluppo dei trasporti e delle infrastrutture** indispensabili per contribuire alla crescita economica interregionale oltreché agevolare il trasferimento delle conoscenze, la **condivisione delle esperienze e delle buone pratiche**.

---

<sup>3</sup> Mediante ordinanze di divieto di circolazione notturna, programmazione di transito settoriale e per classi Euro.