

# Libro bianco sulle priorità infrastrutturali del **Trentino-Alto Adige**

Monitoraggio delle opere prioritarie per il sistema economico



**FdP 2023-2024**



PROGRAMMA  
INFRASTRUTTURE



UNIONTRASPORTI



PROGRAMMA INFRASTRUTTURE  
**LIBRO BIANCO**  
Priorità del sistema economico



CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA,  
ARTIGIANATO, TURISMO  
E AGRICOLTURA DI BOLZANO



CAMERA DI COMMERCIO  
INDUSTRIA  
ARTIGIANATO  
TURISMO  
E AGRICOLTURA  
DI TRENTO  
*Pronti all'Impresa*

# Indice

	Introduzione	3
	Monitoraggio delle opere prioritarie per il sistema economico del Trentino-Alto Adige	8
	Focus su opere selezionate: incontro tecnico-operativo con gli stakeholder	19
	Considerazioni finali	36

# Introduzione



# INTRODUZIONE

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

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

- Monitoraggio delle priorità infrastrutturali del territorio attraverso l'aggiornamento del Libro Bianco
- Realizzazione di un fascicolo regionale che mette a fuoco i numeri chiave del tessuto economico ed infrastrutturale regionale, a partire dai dati contenuti nel portale camerale C.Stat
- Sviluppo di uno studio di approfondimento sull'impatto delle limitazioni al traffico lungo l'Asse del Brennero (sia quelle imposte unilateralmente dal Land del Tirolo sia quelle dovute ai lavori sul Ponte Lueg, avviati a gennaio 2025)
- Sensibilizzazione e informazione alle imprese sulle opportunità del PNRR.

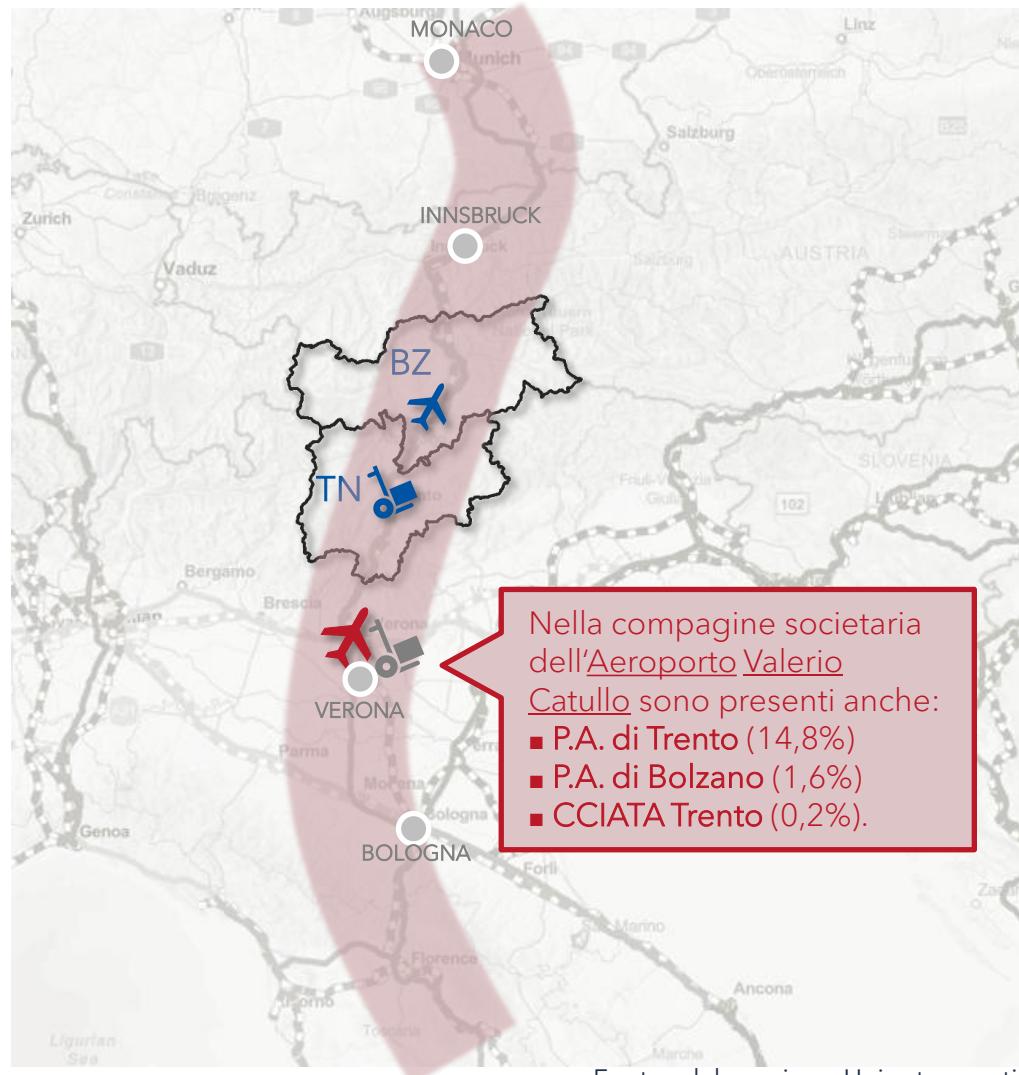
Il Trentino-Alto Adige è una delle regioni italiane a statuto speciale, caratterizzata da un'economia robusta e da un'elevata qualità della vita, spesso ai vertici delle classifiche nazionali. La sua peculiarità risiede nella forte autonomia amministrativa e finanziaria, che consente politiche di sviluppo mirate e un'alta capacità di investimento.

Il KPI territoriale di sintesi infrastrutturale, sviluppato da Uniontrasporti-Unioncamere, posiziona Bolzano all'8° posto e Trento al 13° posto rispetto alle 19 regioni italiane, risultati eccezionali considerando la complessa orografia di questo territorio. In particolare, l'eccellenza di Trento nel settore logistico (162,6) e di Bolzano in quello ferroviario (123,1) e aeroportuale (114,1) dimostra investimenti mirati ed efficienti. Data l'orografia montuosa e la posizione strategica di transito, le infrastrutture sono un elemento chiave per la competitività e la qualità della vita in questa regione.

# INTRODUZIONE

Il **quadro** infrastrutturale **attuale**, comprende:

- **5.600 Km di rete stradale** di cui il 3% di categoria autostradale (A22 - Autostrada del Brennero)
- **356 Km di linee RFI in esercizio (linea Fortezza-Verona)**, di cui l'81% elettrificati (3kV CC) e il 54% a doppio binario, interessati da importanti opere di potenziamento nell'ambito del **Corridoio Scan-Med**. A questi si aggiungono: 60 km in Alto Adige, della linea della Val Venosta (in corso di elettrificazione) che collega Merano a Malles Venosta, gestita da STA - Strutture Trasporto Alto Adige Spa; 65 km in Trentino, della linea Trento-Malè-Mezzana (linea elettrificata a 3kV CC, con scartamento ridotto), gestita da Trentino trasporti Spa
- **1 aeroporto: Bolzano-Dolomiti**, inserito nel Comprehensive Network europeo, unico scalo presente fisicamente sul territorio. Nel 2021 sono ripresi i voli di linea (dopo uno stop di 5 anni)
- **1 interporto: Interporto di Trento**, localizzato lungo la linea ferroviaria del Brennero e l'autostrada A22, inserito nel Comprehensive Network europeo. Il Terminal intermodale è dotato di 9 binari (di cui 3 da 560 m, 4 da 490 m e 2 da 300 m). Specializzato nei servizi di Autostrada Viaggiante (RoLa) da/per l'Austria (Wörgl), opera servizi di trasporto ferroviario convenzionale, TCA e TCNA.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti

# INTRODUZIONE

Rispetto al **quadro futuro**, questa terza edizione del Libro Bianco ha l'obiettivo di confermare le scelte di fondo individuate nella prima edizione.

La vision regionale è costruita su **4 Macro-Obiettivi**:

- **MO1 - Migliorare la connettività con le altre regioni e con il TEN-T.** Rafforzare i collegamenti con le regioni limitrofe e l'inserimento all'interno delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T)
- **MO2 - Migliorare l'accessibilità.** Potenziare i collegamenti verso le zone più periferiche e le località turistiche meno accessibili
- **MO3 - Sviluppare una mobilità e un turismo sostenibili.** Investire in sistemi di trasporto e infrastrutture sostenibili a favore di un'immagine sempre più green della regione
- **MO4 - Supportare l'economia locale.** Le infrastrutture sia fisiche sia digitali (BUL e 5G) devono essere in grado di supportare lo sviluppo dell'economia locale e favorire gli investimenti sul territorio.

I 4 macro-obiettivi sono a loro volta declinati in opere prioritarie che il sistema imprenditoriale del Trentino-Alto Adige ritiene fondamentali per la competitività del territorio.

## MO 1

Connettività  
verso le altre  
regioni e con  
reti TEN-T

## MO 2

Miglioramento  
accessibilità

## MO 3

Mobilità e  
turismo  
sostenibili

## MO 4

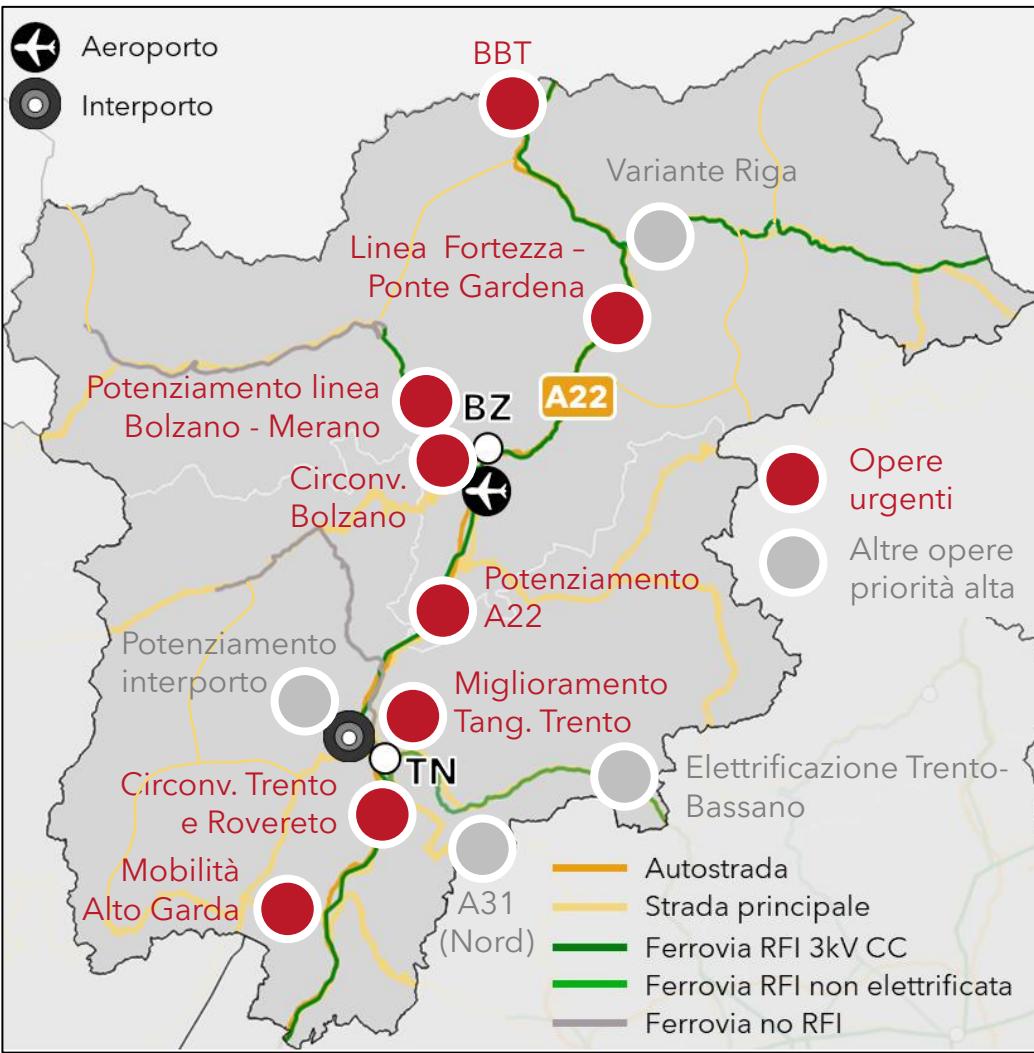
Supportare  
l'economia  
locale

# INTRODUZIONE

Con riferimento alle opere di priorità alta inserite nella precedente edizione del Libro Bianco\*, le imprese hanno selezionato le **opere** ritenute più **urgenti**. Questa terza edizione del Libro Bianco si concentra sul **monitoraggio** di tali opere, attraverso l'aggiornamento delle relative schede di dettaglio e un'analisi della loro evoluzione, con una **lettura** anche **in chiave semaforica** rispetto al rischio (alto, medio, basso) in termini di rispetto dei tempi di realizzazione.

Un capitolo a parte è dedicato al **focus** sull'**Asse del Brennero**, un asse su cui l'attenzione rimane alta essendo fondamentale per l'economia dell'Italia e dell'Europa. La scelta del focus è avvenuta in accordo tra il sistema camerale di Trento e di Bolzano e in sinergia con il sistema camerale del Veneto, tenendo conto della rilevanza sovraregionale.

L'approfondimento sull'Asse del Brennero è stato realizzato attraverso un **incontro tecnico-operativo** con i gestori e gli stakeholder del territorio strettamente coinvolti. Il tema particolarmente complesso, comprende diverse opere rilevanti che riguardano, da nord a sud: la Galleria di Base del Brennero (BBT), la linea ferroviaria di accesso a sud, l'autostrada A22 del Brennero, l'interporto di Trento e l'interporto di Verona. Si tratta, infatti, di un sistema fortemente interconnesso dove ogni criticità o miglioramento in un punto si ripercuote sull'intero asse.



\* Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Trentino-Alto Adige - Edizione 2023

Fonte: elaborazione Uniontrasport

# **Monitoraggio** delle opere prioritarie per il sistema economico del Trentino-Alto Adige



# LE PRIORITÀ URGENTI: STATO ATTUALE

Priorità	Tipologia	Costo [Mln €]	Stato	Fine lavori	Copertura finanziaria	Risorse PNRR	Commissario	Criticità		
								P	T	F
Realizzazione Galleria di base del Brennero - <b>BBT</b>		5.262	<b>L/P</b>	2032	74%	-	-			
Potenziamento <b>opere ferroviarie di accesso al Brennero (linea sud)</b>		7.687 [lotti 1*-4]	<b>L/P</b>	Oltre 2030	39%	-	<b>X</b>			
Potenziamento <b>linea Bolzano-Merano</b> : Galleria Virgolo e raddoppio		338	<b>L/S</b>	2028	42%	<b>X</b>	-			
<b>Potenziamento A22</b> (3a corsia e aree di sosta)		1.667	<b>P</b>	-	25%	-	-			
Collegamento ferroviario <b>Riva-asse del Brennero</b>		230	<b>S</b>	-	-	-	-			
Adeguamento collegamento stradale <b>Passo San Giovanni-Cretaccio</b>		192	<b>L/P</b>	2028	100%	-	-			
Realizzazione <b>Ciclovia del Garda</b>		91	<b>L</b>	2026	100%	<b>X</b>	<b>X</b>			
Miglioramento della <b>tangenziale di Trento</b>		137 [Ponte Ravina]	<b>N/L</b>	2029	100%	-	<b>X</b>			

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

\* Compreso il Sub-lotto funzionale

Mobilità Alto Garda

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati SILOS, BBT SE, RFI, Provincia Autonoma di Trento, Provincia Autonoma di Bolzano

# LE PRIORITÀ URGENTI: EVOLUZIONE

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

Priorità	Tipologia	Costo [Mln €]			Stato			Fine lavori			Livello rischio
		2022	2023	2025	2022	2023	2025	2022	2023	2025	
Realizzazione Galleria di base del Brennero - <b>BBT</b>		4.192	4.397	5.262	L/P	L/P	L/P	Oltre 2030	2030	2032	
Potenziamento <b>opere ferroviarie di accesso al Brennero (linea sud)</b>		3.929 [lotti 1*-3]	5.036 [lotti 1*-4]	7.687 [lotti 1*-4]	P	L/P	L/P	2029	2030	Oltre 2030	
Potenziamento <b>linea Bolzano-Merano</b> : Galleria Virgolo e raddoppio		312	338	338	P/S	G/S	L/S	Oltre 2026	Oltre 2026	2028	
<b>Potenziamento A22</b> (3a corsia e aree di sosta)		1.417	1.667	1.667	P	P	P	Oltre 2026	-	-	
Collegamento ferroviario <b>Riva-asse del Brennero</b>		-	-	230	-	-	S	-	-	-	
Adeguamento collegamento stradale <b>Passo San Giovanni-Cretaccio</b>		-	-	192	-	-	L/P	-	-	2028	
Realizzazione <b>Ciclovia del Garda</b>		-	-	91	-	-	L	-	-	2026	
Miglioramento della <b>tangenziale di Trento</b>		-	-	137 [Ponte Ravina]	N	N/L	N/L	-	-	2029	

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

\* Compreso il Sub-lotto funzionale

Mobilità Alto Garda

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

**Rispetto tempi realizzazione**



Rischio ALTO



Rischio MEDIO



Rischio BASSO



**Rilevanza  
INTERNAZIONALE**

**Stato**  
**LAVORI IN CORSO / PROGETTAZIONE DEFINITIVA**

**Macro obiettivi**

- CONNETTIVITÀ VERSO LE ALTRE REGIONI E CON RETI TEN-T
- MOBILITÀ E TURISMO SOSTENIBILI

### Descrizione

La Galleria di Base del Brennero è un'opera chiave per il corridoio del Brennero Monaco-Verona e, più in generale, il corridoio europeo Scandinavo-Mediterraneo.

È un'infrastruttura ferroviaria finalizzata al **transito misto merci/viaggiatori tra Austria ed Italia** sull'asse ferroviario del Brennero. Il progetto prevede una galleria di base che si estende per circa 55 km, di cui 24 km in Italia, a cui si aggiungono le interconnessioni con la linea storica, in corrispondenza delle stazioni di Innsbruck (portale nord) e di Fortezza (portale sud). Il costo globale dell'opera fino alla messa in esercizio (Costo a Vita Intera - CVI), approvato da BBT SE in aprile 2024, risulta pari a 10.524,18 milioni di euro, di cui 5.262,09 di competenza italiana, per i quali è già disponibile una copertura finanziaria complessiva del 74% (pari a 3.915,73 milioni di euro, di cui 1.152,94 di fonte UE).

Il fabbisogno residuo per parte italiana è dunque pari a 1.346,36 milioni di euro.

L'entrata in esercizio dell'intervento è prevista per ottobre 2032.



<b>Costo</b>	5.262	Mln €
<b>Copertura</b>	74	%
<b>Fine lavori</b>	2032	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	Contratto di Programma RFI 2022-2026 agg. 2024	
<b>Note</b>	Dati economici BBT	

### Benefici

- Riduzione dei tempi di percorrenza (in galleria, i treni passeggeri viaggeranno con una velocità superiore a 200 km/h): i treni passeggeri percorreranno la tratta Innsbruck-Fortezza in soli 25 minuti (rispetto agli attuali 80 minuti)
- Eliminazione delle pendenze, tracciato più breve e favorevole: treni merci più lunghi, con carichi maggiori, minore potenza ed energia utilizzata

### Azioni

- Monitorare iter realizzativo degli interventi già previsti per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere
- Monitorare che gli interventi siano svolti minimizzando i disagi per l'utenza in generale



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



## Rilevanza INTERNAZIONALE

## Stato LAVORI IN CORSO / PROGETTAZIONE

## Macro obiettivi

- CONNETTIVITÀ VERSO LE ALTRE REGIONI E CON RETI TEN-T
- MOBILITÀ E TURISMO SOSTENIBILI

### Descrizione

Nel complesso, l'intervento consiste nel potenziamento della linea di Accesso Nord Monaco-Innsbruck e della **linea di Accesso Sud Fortezza-Verona**. Quest'ultima si svilupperà per una lunghezza di circa 180 km tra le stazioni di Fortezza (BZ) e di Verona (VR) e prevede il quadruplicamento dell'attuale linea ferroviaria per la maggior parte in variante rispetto all'esistente tracciato.

Il progetto di quadruplicamento della linea di accesso sud è articolato in 7 lotti di cui 4 lotti prioritari così suddivisi da nord a sud:

- **Lotto 1 «Tratta Fortezza - Ponte Gardena»:** realizzazione di un nuovo tracciato ferroviario, circa 22,5 km, di cui 15,4 e 6,3 km rispettivamente per le due gallerie a doppia canna e singolo binario Scaleres e Gardena, che collegano la stazione di Fortezza alla stazione di Ponte Gardena
- **Lotto 2 «Circonvallazione ferroviaria di Bolzano» e Lotto 3 «Circonvallazione ferroviaria di Trento e Rovereto»:** le circonvallazioni ferroviarie permetteranno di separare i flussi di traffico merci da quello viaggiatori
- **Lotto 4 «Ingresso da Nord nel Nodo ferroviario di Verona» (sul territorio veneto)**

### Benefici

- Aumentare la quantità e la qualità dell'offerta ferroviaria
- Incrementare la capacità delle tratte
- Convogli più lunghi e più pesanti con un incremento del carico trasportabile
- Innalzamento degli standard di regolarità e puntualità del traffico

### Azioni

- Monitorare iter realizzativo degli interventi già previsti per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere
- Monitorare che gli interventi siano svolti minimizzando i disagi per l'utenza in generale



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

# Schede di dettaglio



Rilevanza REGIONALE	Stato LAVORI IN CORSO/ VALUTAZIONE DI FATTIBILITÀ	Macro obiettivi ▪ MIGLIORAMENTO ACCESSIBILITÀ ▪ MOBILITÀ E TURISMO SOSTENIBILI
------------------------	---	---

## Descrizione

L'obiettivo del potenziamento e sviluppo del collegamento Bolzano-Merano è quello di trasformare l'attuale linea ferroviaria, costituita da un tracciato con unico binario caratterizzato da numerose curve, in un **collegamento rapido a doppio binario**, con un nuovo ingresso alla stazione di Bolzano tramite la Galleria del Virgolo. Nell'ambito del processo di pianificazione dell'ampliamento a doppio binario della linea, sono attualmente in esame 4 ipotesi di tracciato per l'area di Terlano, individuate in stretto coordinamento tra Comune di Terlano, RFI - Rete Ferroviaria Italiana, Italferr, STA - Strutture Trasporto Alto Adige SpA e Provincia autonoma di Bolzano.

Il progetto della **Galleria del Virgolo** consiste nella realizzazione di un **tunnel a 3 binari** sulla linea Trento-Bolzano ed entrata dedicata per la linea Meranese nella stazione di Bolzano. L'intervento mette in sicurezza il tratto in questione (caduta massi) spostando i binari nella nuova galleria. I lavori della Galleria del Virgolo sono stati avviati a gennaio 2025, con una durata stimata di 3 anni, e risultano totalmente finanziati con risorse PNRR.

## Benefici

- Aumento della capacità teorica ammessa sulla linea dagli attuali 10 treni/h a 16 treni/h. Il modello di esercizio rimane invariato
- Riduzione dei ritardi derivanti da conflitti di circolazione con specializzazione flussi
- Messa in sicurezza del tratto da caduta massi

## Azioni

- Monitorare iter realizzativo degli interventi per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere
- Monitorare che gli interventi siano svolti minimizzando i disagi per l'utenza in generale

(\*) 138 Mln € (finanziati al 100%) per la Galleria del Virgolo + 200 Mln € (finanziati al 2%) per il raddoppio della linea Bolzano-Merano



**OPERA**  
**POTENZIAMENTO A22 - AUTOSTRADA DEL BRENNERO (TERZA CORSIA E AREE DI SOSTA)**



<b>Costo</b>	1.667	Mln € (intero tracciato A22)
<b>Copertura</b>	25	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	Rinnovo concessione	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note</b>	Dati economici SILOS (agg. 31/05/2025)	

**Rilevanza  
INTERNAZIONALE**

**Stato  
PROGETTAZIONE  
ESECUTIVA**

**Macro obiettivi**

- CONNETTIVITÀ VERSO LE ALTRE REGIONI E CON RETI TEN-T
- SUPPORTARE L'ECONOMIA LOCALE

**Descrizione**

L'intervento prevede il potenziamento dell'arteria autostradale attraverso:

- realizzazione di una **terza corsia** tra Verona e intersezione A1;
- realizzazione interventi per consentire l'utilizzo temporaneo della corsia per la sosta di emergenza come corsia di transito (**«terza corsia dinamica»**) nel tratto Bolzano nord-Verona.

Nel gennaio 2024 la Regione Lombardia ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica il proprio parere positivo sulla realizzazione della terza corsia nel tratto compreso tra Verona e Modena.

Il potenziamento della A22 passa dalla creazione di **aree di sosta** per i mezzi pesanti, ad oggi presenti in numero insufficiente.

Inoltre, la società di gestione Autostrada del Brennero Spa, oltre ad aver contribuito alla realizzazione a Bolzano sud del primo centro di produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno verde d'Italia (impianto H2), sta sviluppando **un'infrastruttura di ricarica elettrica capillare** con l'obiettivo di creare un Digital Green Corridor.

**Benefici**

- Miglioramento connessioni tra le regioni coinvolte;
- Riduzione congestione stradale;
- Maggiore sostenibilità ambientale.

**Azioni**

- Attività di comunicazione verso il territorio, al fine di favorire l'accettazione dei vari interventi;
- Monitorare iter realizzativo degli interventi per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere;
- Monitorare che gli interventi siano svolti minimizzando i disagi per l'utenza in generale.



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



**OPERA**  
**SVILUPPO MOBILITÀ ALTO GARDA:**  
COLLEGAMENTO RIVA - ASSE DEL BRENNERO



<b>Costo</b>	230	Mln €
<b>Copertura</b>	-	%
<b>Fine lavori</b>	n.d.	
<b>Criticità</b>	Reperimento risorse finanziarie	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note</b>	-	

**Rilevanza  
NAZIONALE**

**Stato  
STUDIO DI FATTIBILITÀ**

**Macro obiettivi**

- MIGLIORAMENTO ACCESSIBILITÀ
- MOBILITÀ E TURISMO SOSTENIBILI
- SUPPORTARE L'ECONOMIA LOCALE

**Descrizione**

L'intervento è stato valutato da uno studio di fattibilità secondo il quale l'opera comporterebbe un investimento immediato di 230 milioni di euro, su un totale di 317 milioni di euro di costi (comprensivi di costi di esercizio e manutenzione), e una ricaduta complessiva in termini di benefici economici di 450 milioni di euro. Nel 2022 è stato approvato lo studio di fattibilità che ha confermato i benefici dell'opera. La Provincia di Trento ha previsto uno stanziamento di 100 milioni di euro nell'assorbimento di bilancio, in attesa di formalizzazione.

**Benefici**

- Sostenibilità ambientale;
- Riduzione traffico stradale e maggiore accessibilità;
- Sviluppo dell'area turistica dell'Alto Garda

**Azioni**

- Attività di comunicazione verso il territorio, al fine di favorire l'accettazione dei vari interventi

# Schede di dettaglio



<b>A</b>	<b>OPERA</b> <b>SVILUPPO MOBILITÀ ALTO GARDA:</b> ADEGUAMENTO PASSO S. GIOVANNI-CRETACCIO
----------	---



<b>Costo</b>	192	Mln €
<b>Copertura</b>	100	%
<b>Fine lavori</b>	2028	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note</b>	Lavori in Corso UF 2 - PFTE UF 3	

<b>Rilevanza NAZIONALE</b>	<b>Stato LAVORI IN CORSO / PROGETTAZIONE</b>	<b>Macro obiettivi</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li><b>MIGLIORAMENTO ACCESSIBILITÀ</b></li> <li><b>MOBILITÀ E TURISMO SOSTENIBILI</b></li> <li><b>SUPPORTARE L'ECONOMIA LOCALE</b></li> </ul>

## Descrizione

L'opera si suddivide in varie unità funzionali.

Nel dicembre 2023 è stato completato lo scavo della galleria principale del collegamento (UF 2). I lavori dell'UF 2 sono proseguiti nel 2024 e nel 2025 con la realizzazione del rivestimento definitivo e delle opere esterne. L'apertura al traffico è prevista per la prima metà del 2027, dopo il completamento delle pavimentazioni bituminose e degli impianti tecnologici.

Sono in fase di progettazione il collegamento dalla galleria ad Arco e gli interventi di sistemazione nell'abitato (UF 3 in PFTE).

Il costo complessivo dell'opera è di 191,9 Mln €.

## Benefici

- Riduzione traffico stradale e maggiore accessibilità

## Azioni

- Attività di comunicazione verso il territorio, al fine di favorire l'accettazione dei vari interventi



**OPERA**  
**SVILUPPO MOBILITÀ ALTO GARDA:**  
REALIZZAZIONE CICLOVIA DEL GARDA



<b>Costo</b>	91	Mln €
<b>Copertura</b>	100	%
<b>Fine lavori</b>	2026	
<b>Criticità</b>	-	
<b>Doc. programmazione</b>	-	
<b>Note</b>	-	

**Rilevanza  
NAZIONALE**

**Stato  
LAVORI IN CORSO**

**Macro obiettivi**

- MIGLIORAMENTO ACCESSIBILITÀ
- MOBILITÀ E TURISMO SOSTENIBILI
- SUPPORTARE L'ECONOMIA LOCALE

**Descrizione**

Il progetto complessivo prevede la realizzazione di un'infrastruttura cicloturistica di valenza nazionale e internazionale dello sviluppo complessivo di 166 km attraverso Trentino, Lombardia e Veneto. Il tracciato in Trentino si sviluppa per circa 20 km (dal Sottopasso del Ponale fino al confine tra Trentino e Lombardia), suddiviso in 7 unità funzionali, in parte gestite dal Servizio Opere Stradali e in parte di competenza del commissario straordinario ing. Francesco Misdaris.

**Benefici**

- Sostenibilità ambientale;
- Sviluppo dell'area turistica dell'Alto Garda

**Azioni**

- Attività di comunicazione verso il territorio, al fine di favorire l'accettazione dei vari interventi

# Schede di dettaglio



## OPERA MIGLIORAMENTO DELLA TANGENZIALE DI TRENTO



### Rilevanza NAZIONALE

### Stato NUOVA PROPOSTA / LAVORI IN CORSO

### Macro obiettivi

- CONNETTIVITÀ VERSO LE ALTRE REGIONI E CON RETI TEN-T
- SUPPORTARE L'ECONOMIA LOCALE

### Descrizione

La tangenziale di Trento (SS12) è una strada statale a due corsie per senso di marcia che presenta importanti criticità relativamente a sicurezza e livello di servizio.

Ad oggi, risulta spesso soggetta ad ingorghi e ad un elevato rischio di incidenti a causa del **grande traffico** (anche di mezzi pesanti) e di **accessi sottodimensionati**.

Sono quindi necessari interventi di upgrade dell'infrastruttura, volti in particolare al miglioramento dell'accessibilità, potenziando gli svincoli e la segnaletica.

Nell'ottobre 2023 sono stati avviati i lavori dello **svincolo di Ravina**. Gli interventi sono diversi e riguardano:

- la realizzazione di un nuovo ponte sull'Adige (inizio lavori giugno 2025), in capo al Servizio opere stradali e ferroviarie;
- la riorganizzazione dello svincolo tra la SS12 e la SP90, in carico al commissario straordinario Gianfranco Cesarini Sforza (in aggiudicazione la gara per la progettazione PFTE e PE);
- la viabilità cittadina di Via al Desert e la realizzazione di un by pass provvisorio (lavori conclusi a giugno 2025).

Inoltre, nel dicembre 2023 è stata comunicata la ripresa dei lavori sullo **svincolo di Campotrentino** per riqualificare la viabilità di raccordo tra la tangenziale, la statale 47 della Valsugana e il collegamento, verso nord, con l'interporto.

### Benefici

- Maggiore sicurezza per gli utenti;
- Riduzione traffico stradale e migliore livello di servizio;
- Riduzione emissioni e maggiore sostenibilità ambientale.

### Azioni

- Attività di comunicazione verso il territorio, al fine di favorire l'accettazione dei vari interventi;
- Monitorare iter realizzativo degli interventi per favorire la trasparenza delle informazioni sulle tempistiche di realizzazione delle opere;
- Monitorare che gli interventi siano svolti minimizzando i disagi per l'utenza in generale

(\*) Valori riferiti al ponte di Ravina.

**Focus** su opere  
selezionate: incontro  
tecnico-operativo con  
gli stakeholder

**Asse del Brennero**



## CONTESTO E OBIETTIVO

L'asse del Brennero rappresenta una fondamentale arteria di collegamento transalpino, vitale per il commercio e i trasporti tra l'Italia e il Nord Europa. La sua importanza è strategica non solo per le regioni direttamente interessate (Veneto, Trentino-Alto Adige, Tirolo, Baviera), ma per l'intero sistema economico europeo, facilitando lo scambio di merci e persone e contribuendo alla competitività delle imprese. Lato italiano, le infrastrutture che compongono l'asse del Brennero sono un sistema complesso e intermodale, che include: la **Galleria di Base del Brennero** (BBT), l'Autostrada **A22**, la linea **Ferroviaria del Brennero**, l'**interporto di Trento** e l'**interporto di Verona** (due nodi fondamentali che consentono l'interscambio tra diverse modalità di trasporto e la gestione della logistica delle merci).

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

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

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

## GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO

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

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

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

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

**Costo:** 5.262 Mln €

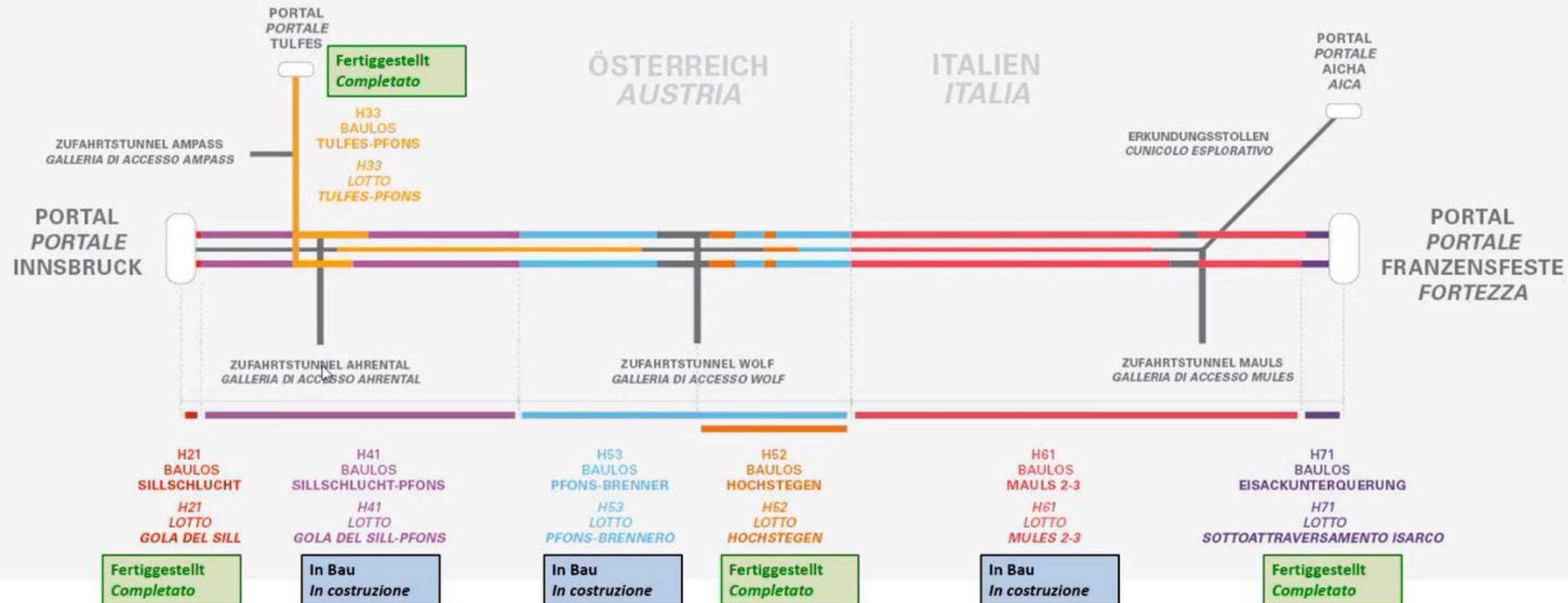
**Risorse disponibili:** 74%

**Stato:** LAVORI IN CORSO / PROGETTAZIONE

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

# GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO

## Lotti di costruzione



Fonte: BBT

# GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO

**86%**

degli scavi

**196 km** di  
**230 km**

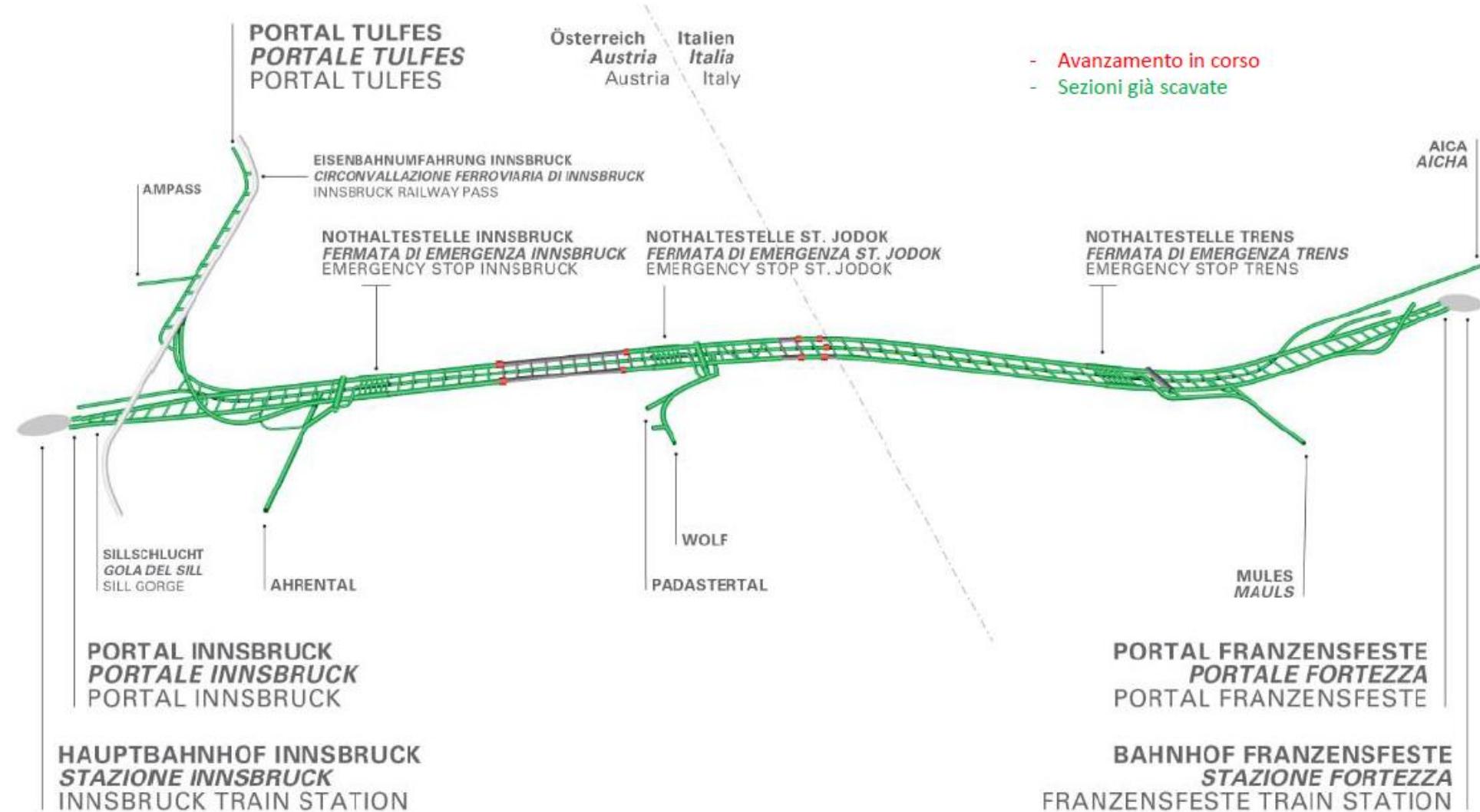
**10,5 mrd. €**  
Costo globale

**2031**  
Fine lavori

**2032**  
Messa in esercizio

Fonte: BBT

## Avanzamento lavori



## LINEA FORTEZZA-VERONA (ACCESSO SUD AL BBT)

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

Ai 4 lotti prioritari (inseriti nel 2021 nell'allegato 4 del decreto-legge n°77) è stato assegnato un Commissario straordinario di Governo e, pertanto, beneficiano di alcune agevolazioni normative, tra cui la possibilità di avviare l'iter autorizzativo anche nelle more del completamento della copertura finanziaria.

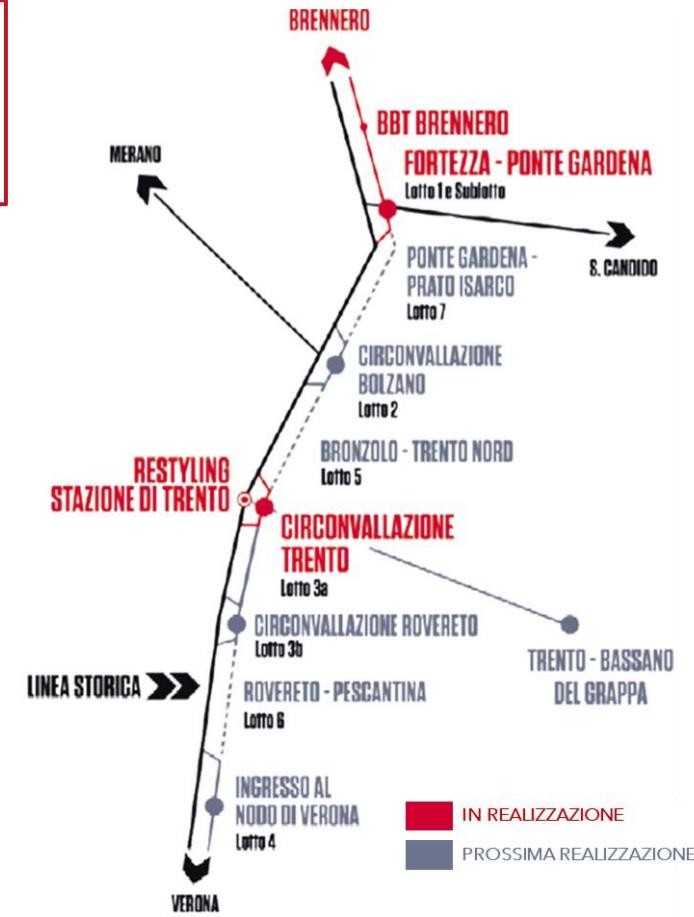
### LOTTO 1 (Fortezza-Ponte Gardena) - circa 23 km

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

**Costo:** 1.495 Mln €

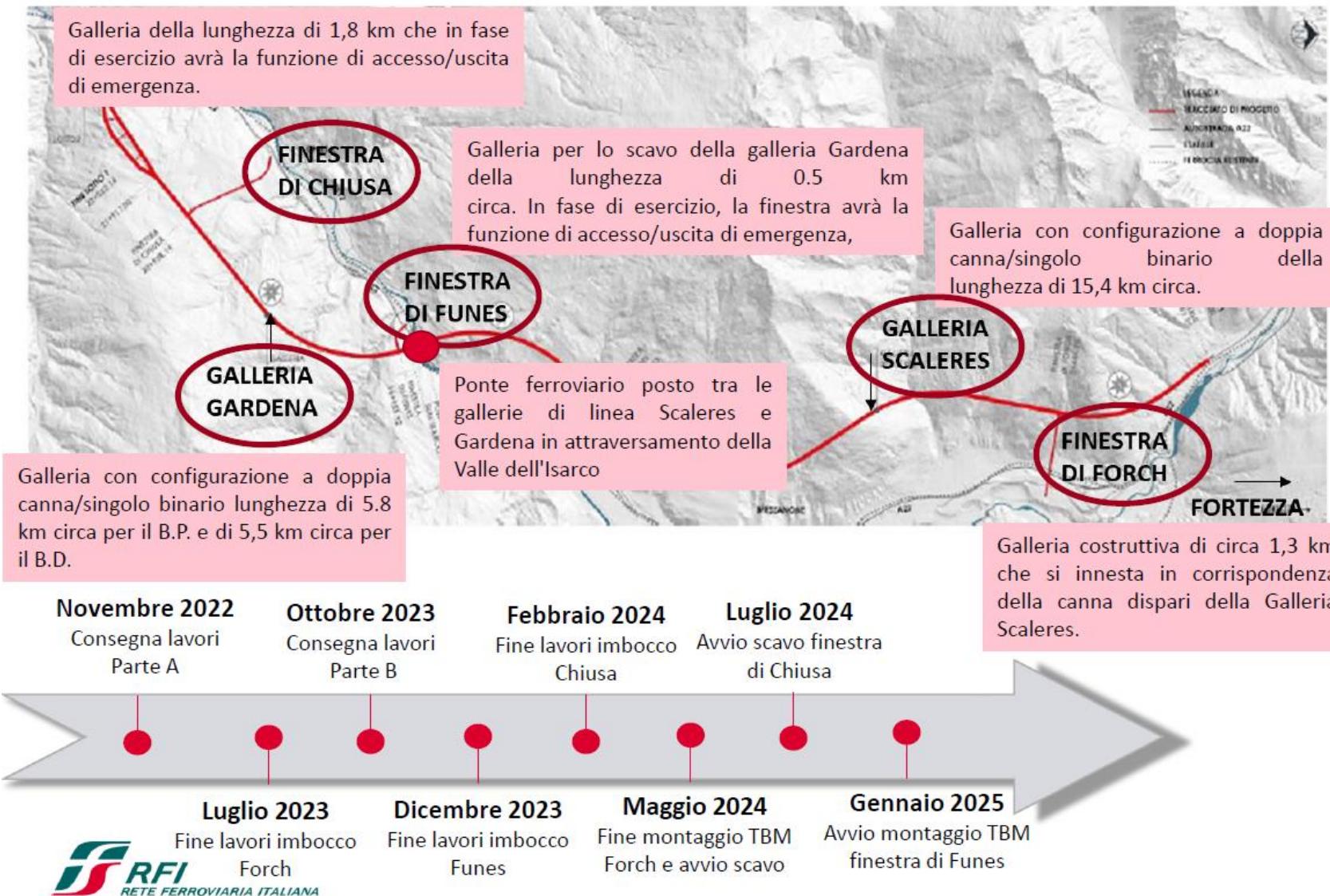
**Risorse disponibili:** 100%

**Stato:** LAVORI IN CORSO



Fonte: elaborazione su fonte RFI

## LINEA FORTEZZA-VERONA: LOTTO 1



## CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

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

## CARATTERISTICHE DELL'OPERA

**COSTO VITA INTERA : 1.494,70 Mio€**

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

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

Fonte: RFI

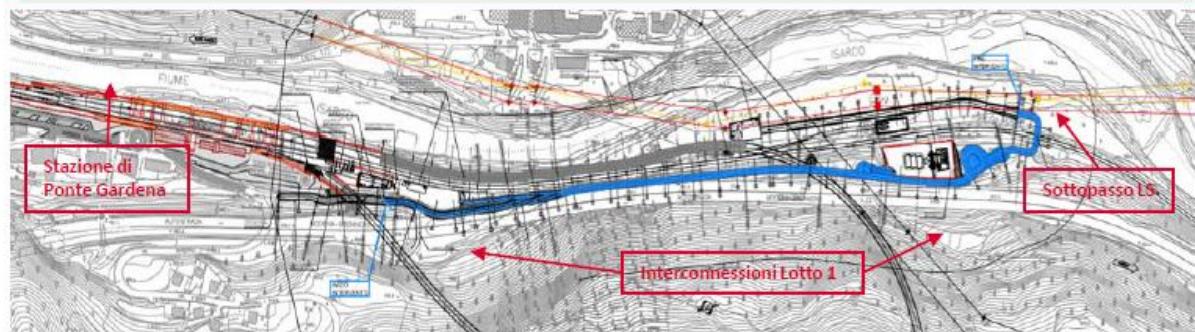
# LINEA FORTEZZA-VERONA: SUB LOTTO FUNZIONALE



## INQUADRAMENTO

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

**COSTO VITA INTERA: 26,9 Mio€**



**Costo:** 27 Mln €

**Risorse disponibili:** 100%

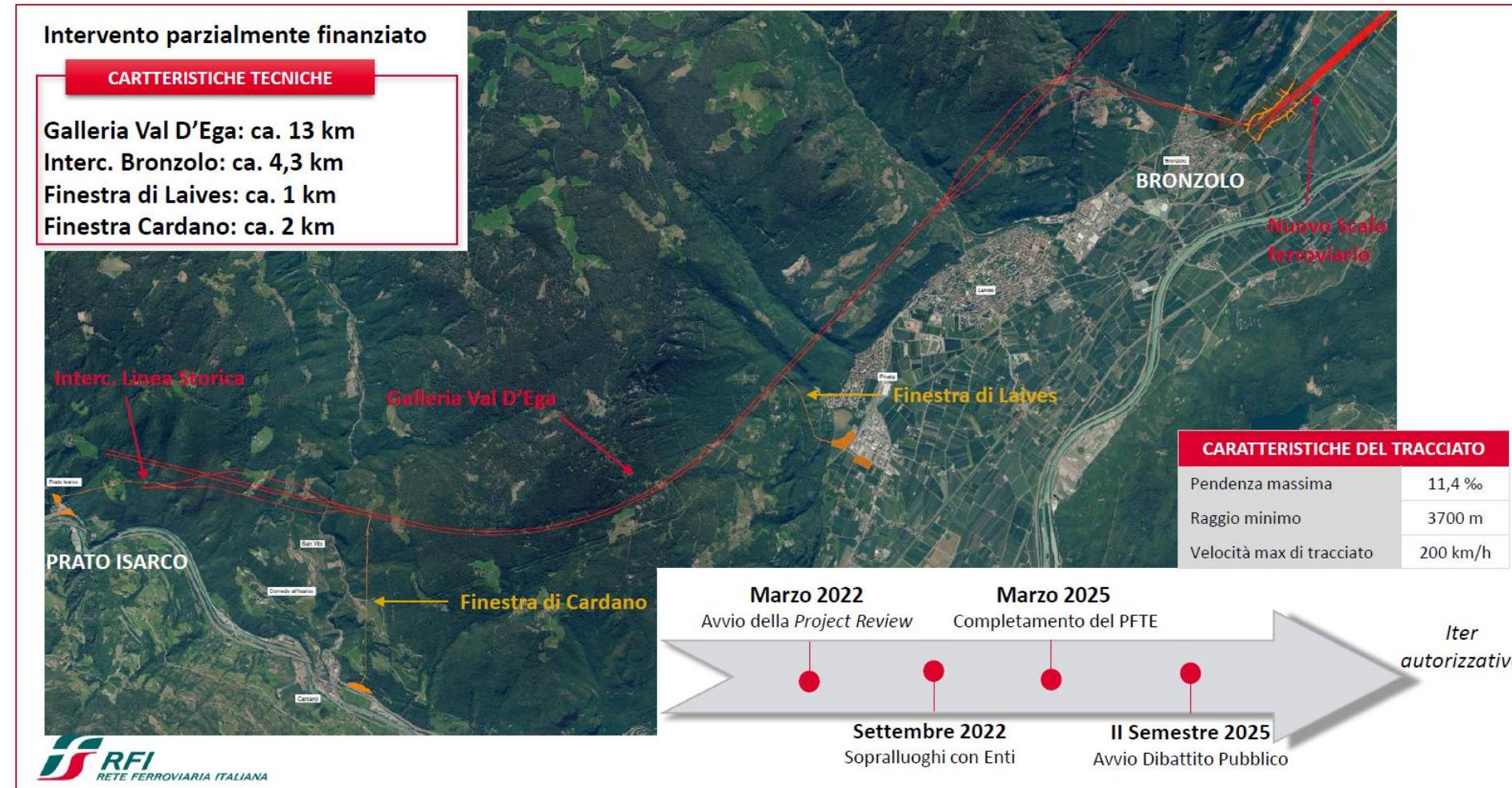
**Stato:** LAVORI IN CORSO

Fonte: elaborazione su fonte RFI

## LINEA FORTEZZA-VERONA: LOTTO 2

## CIRCONVALLAZIONE DI BOLZANO

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

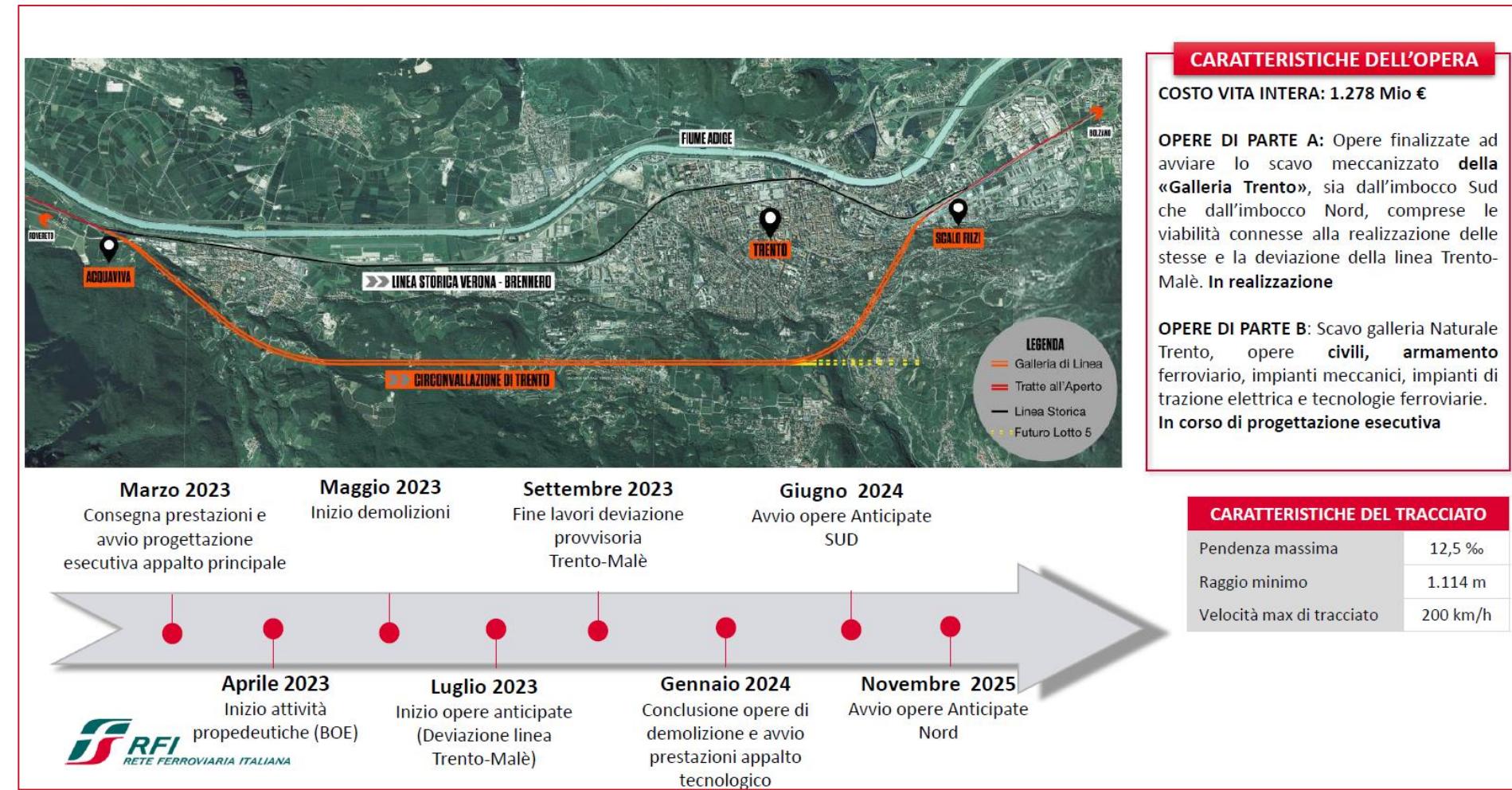
**Costo:** ~1.300 Mln €**Risorse disponibili:** 1%**Stato:** PROGETTAZIONE

Fonte: elaborazione su fonte RFI

# LINEA FORTEZZA-VERONA: LOTTO 3A

## CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO

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



**Costo:** 1.278 Mln €

**Risorse disponibili:** 100%

**Stato:** LAVORI IN CORSO

Fonte: elaborazione su fonte RFI

# LINEA FORTEZZA-VERONA: LOTTO 3B

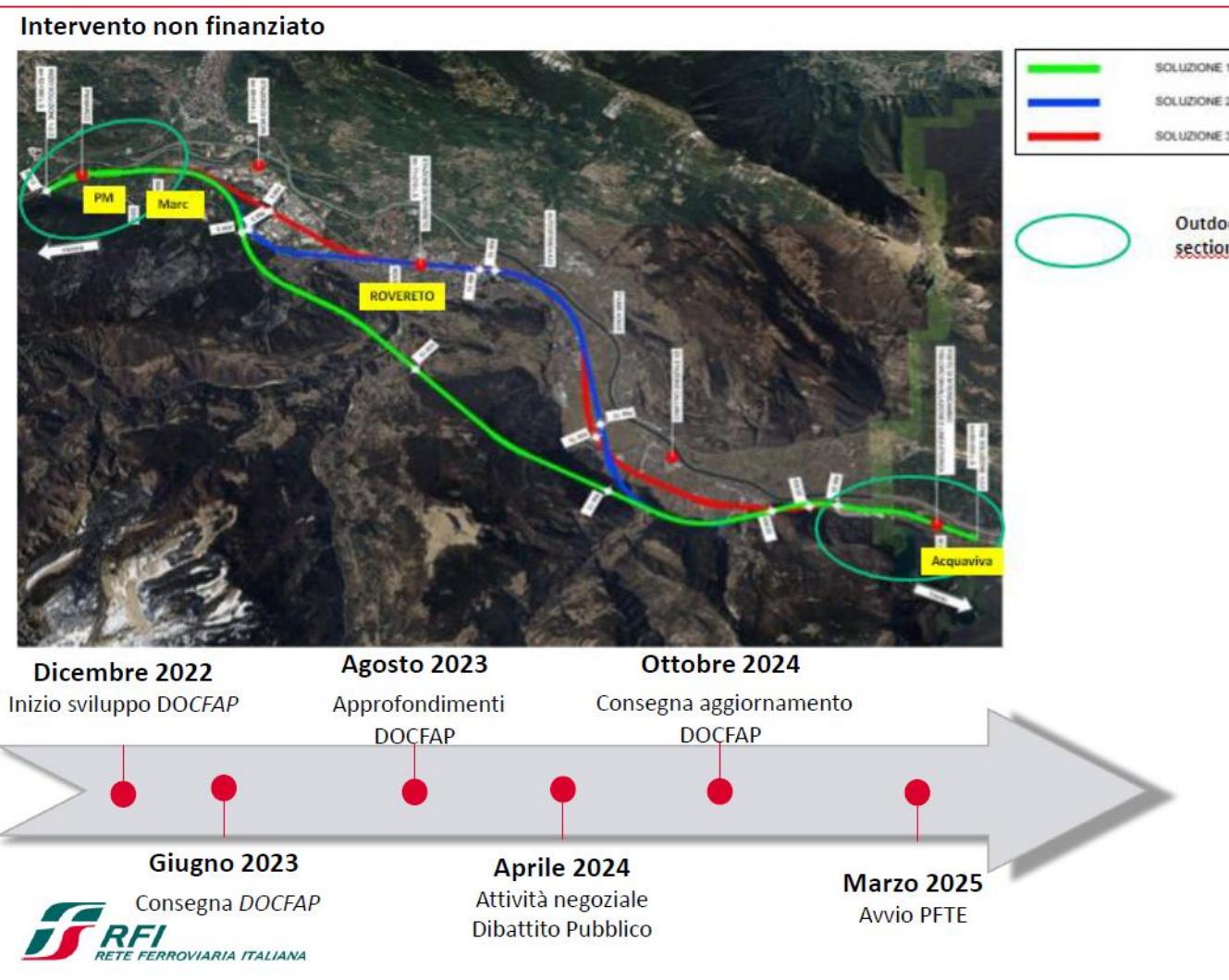
## CIRCONVALLAZIONE DI ROVERETO

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

**Costo:** ~2.400 Mln €

**Risorse disponibili:** 0%

**Stato:** PROGETTAZIONE



## Alternative Progettuali

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

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

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

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

## CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO SOL. 3

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

Fonte: elaborazione su fonte RFI

# LINEA FORTEZZA-VERONA: LOTTO 4

## INGRESSO A VERONA DA NORD

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

**Costo:** 1.187 Mln €

**Risorse disponibili:** 13%

**Stato:** ITER AUTORIZZATIVO

## Lotto 4: Ingresso a Verona da nord

### Inquadramento generale e avanzamento attività

Intervento parzialmente finanziato

#### CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

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

#### TRATTI IN AFFIANCAMENTO

Lunghezza ~ 4,5 km

#### TRATTI IN VARIANTE

Lunghezza ~ 2,5 km

#### GALLERIE ARTIFICIALI

Galleria Parona ~ 0,74 km  
Galleria S. Massimo ~ 1,80 km

#### NUOVE FERMATE

Nuova fermata S. Massimo

Maggio 2021

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

Marzo 2022

Presentazione progetto alle  
Amministrazioni

Ottobre 2022

Conclusione PFTE



Dicembre 2021

Conclusione Project Review

Aprile 2022

Aggiornamento del Contratto di  
Programma con la revisione dei costi

I Semestre 2025

Avvio Dibattito Pubblico

Iter autorizzativo



Fonte: elaborazione su fonte RFI

## LINEA FORTEZZA-VERONA: BENEFICI ATTESI

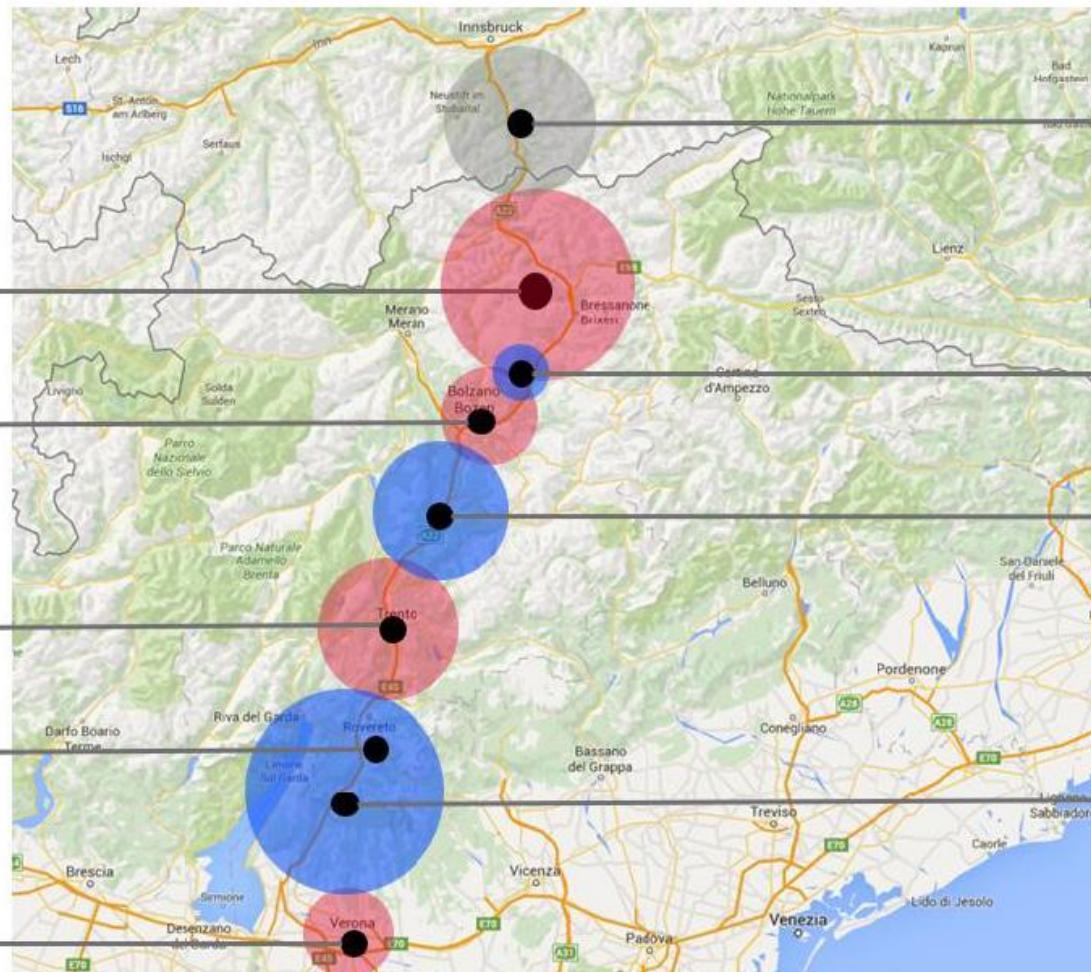
**Lotto 1 e Sublotto**  
Fortezza - Ponte Gardena\*  
**in realizzazione**

**Lotto 2**  
Circonvallazione di Bolzano\*  
**in progettazione**

**Lotto 3a**  
Circonvallazione di Trento\*  
**in realizzazione**

**Lotto 3b**  
Circonvallazione di Rovereto\*  
**in progettazione**

**Lotto 4**  
Ingresso al nodo di Verona\*  
**Iter autorizzativo**



\* Lotti prioritari

Fonte: RFI

### Galleria di Base del Brennero

**Lotto 7**  
Ponte Gardena – Prato Isarco

**Lotto 5**  
Brazzolo – Trento nord

**Lotto 6**  
Rovereto – Pescantina

### LOTTI PRIORITARI (1,2,3,4)

- Utilizzo di treni più lunghi (740 m) e pesanti grazie alla riduzione della pendenza;
- Aumento capacità dei treni e diminuzione dei costi unitari;
- Incremento della regolarità e puntualità del traffico;
- Mitigazione dell'impatto acustico dovuto al traffico;
- Riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>

### A SEGUIRE

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

## AUTOSTRADA A22 DEL BRENNERO

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

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

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

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

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

# AUTOSTRADA A22 DEL BRENNERO

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

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

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

# INTERPORTO DI TRENTO

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

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

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

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

Fonte: elaborazione su fonte Interbrennero Spa

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

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

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

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

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

Fonte: elaborazione su fonte Consorzio ZAI

# Considerazioni finali



## AVANZAMENTO DELLE OPERE PRIORITARIE

Il Trentino-Alto Adige, data la sua posizione strategica nel cuore delle Alpi e lungo l'importante corridoio del Brennero, attribuisce una priorità elevatissima allo sviluppo e al potenziamento delle proprie infrastrutture. Il sistema economico regionale, con la sua forte vocazione turistica, logistica e manifatturiera, individua costantemente le **opere più urgenti** per mantenere e migliorare la propria competitività e qualità della vita. In generale, lo stato di avanzamento di queste opere presenta un quadro composito, caratterizzato da significativi progressi su fronti chiave, come la realizzazione della Galleria di Base del Brennero, che rafforzeranno il ruolo della regione come snodo europeo, ma anche da sfide persistenti legate alla **complessità del territorio**, alle **procedure burocratiche e ai finanziamenti**. Il Trentino-Alto Adige sta affrontando con decisione queste sfide, tuttavia, la natura intrinsecamente complessa di questi progetti, unita alle dinamiche burocratiche e alle sensibilità ambientali e territoriali, implica che il percorso verso il completamento sia spesso lungo e richieda una gestione attenta e una visione a lungo termine. La capacità di attrarre e gestire i finanziamenti europei e nazionali, unita a una **visione coesa anche con i territori confinanti**, sarà cruciale per mantenere il ritmo di sviluppo e portare a termine il vasto piano di interventi.

**L'asse del Brennero** rappresenta il fulcro degli investimenti con la realizzazione della Galleria di Base del Brennero (BBT), che, soprattutto sul lato italiano, sta procedendo con costanza verso il suo completamento. Seppur con tempistiche estese, ad oggi si guarda con fiducia al 2032 come orizzonte per l'operatività del BBT. Parallelamente, le opere ferroviarie di accesso (lato sud) stanno beneficiando di un forte impulso, soprattutto grazie al commissariamento, con i lotti prioritari in fase di realizzazione o programmazione avanzata, anche se permane la criticità importante legata al reperimento delle risorse finanziarie. L'obiettivo è chiaro: spostare quote crescenti di traffico merci e passeggeri dalla strada alla rotaia, liberare i centri urbani dal traffico di attraversamento e complessivamente rendere il corridoio più efficiente e sostenibile. Anche gli interventi su linee regionali (come ad es. la linea Bolzano-Merano) vedono progressi concreti per migliorare la mobilità pendolare.

# AVANZAMENTO DELLE OPERE PRIORITARIE

L'**Autostrada A22** benché in una fase complessa e delicata, caratterizzata principalmente dalle incertezze legate al rinnovo della concessione, è oggetto di interventi continui volti ad aumentarne la capacità e la sicurezza, come il progetto della terza corsia dinamica e l'adeguamento delle aree di sosta. Si auspica che, con il rinnovo della concessione, anche questo asse possa esprimere appieno le aspettative di elevarsi a corridoio green e intermodale.

La regione sta anche investendo fortemente in infrastrutture che supportano il settore turistico, in linea con una visione di sostenibilità. La **Ciclovia del Garda** è un progetto iconico di valenza internazionale che sta vedendo la realizzazione progressiva, dimostrando la capacità di creare valore aggiunto per il territorio attraverso la mobilità dolce.

## Sfide e aree con maggiori complessità:

- Tempi di realizzazione: nonostante l'urgenza percepita, i tempi per la realizzazione di grandi opere rimangono lunghi. Questo è dovuto alla complessità progettuale (soprattutto in un territorio alpino che richiede tunnel, viadotti e opere di ingegneria complesse), alle procedure burocratiche (autorizzazioni ambientali, espropri, gare d'appalto) e talvolta all'opposizione dei comitati locali, che possono generare ritardi significativi.
- Progetti di nuova concezione: opere che prevedono la creazione di nuove connessioni infrastrutturali significative, come il collegamento ferroviario Riva-Asse del Brennero, sono ancora in una fase preliminare o di studio di fattibilità. Richiedono analisi approfondite, un ampio consenso territoriale e ingenti risorse, con una conseguente realizzazione tipicamente a lungo termine.
- Finanziamenti e sostenibilità economica: sebbene il PNRR e il commissariamento rappresentino una spinta decisiva per molte opere, la continuità dei finanziamenti e la sostenibilità economica a lungo termine rimangono un fattore critico, soprattutto per i progetti che non rientrano direttamente nei piani di ripresa nazionali o europei.

## IL CASO «BRENNERO»

Il valico del Brennero è ad oggi il più trafficato negli scambi internazionali sia via strada che su rotaia. Circa il 30% di tutto il traffico alpino passa attraverso questo valico. In termini numerici si tratta di circa 52 milioni di tonnellate di cui il 75% su gomma e il 25% per ferrovia. Ogni anno più di 2,5 milioni di mezzi pesanti attraversano il passo. Il Brennero è anche al centro della strategia di sviluppo delle reti TEN-T. La costruzione della Galleria di Base e delle linee ferroviarie di adduzione rappresentano, infatti, il progetto più importante nell'ambito del **Corridoio Scandinavo - Mediterraneo**.

Dal 1° gennaio 2025 sono partiti i lavori di manutenzione straordinaria del Ponte Lueg in Tirolo, sull'autostrada austriaca A13, a circa 6 km dal confine italiano. Questo intervento è il primo di un piano di ammodernamento dell'autostrada austriaca del Brennero che comporterà la ristrutturazione di vari ponti e viadotti fino al 2044, quando dovrebbe essere completata la ristrutturazione del Ponte Europa, nei pressi di Innsbruck. Nell'ambito del Programma Infrastrutture, le Camere di commercio di Bolzano e Trento hanno dedicato un approfondimento specifico alle limitazioni al traffico lungo la direttrice del Brennero (sia quelle imposte unilateralmente dal Tirolo, sia le chiusure dovute ai lavori sul Ponte Lueg) attraverso lo **studio «Worst Case Brenner»**, concluso a Dicembre 2024. È stato stimato che la chiusura parziale del Ponte Lueg genera un danno economico per le merci di oltre 90 milioni euro all'anno, che si aggiungono ai 370 milioni di euro/anno causati dal sistema dei divieti tirolesi (notturni, settoriali, di dosaggio).

Inoltre, secondo quanto emerge dalla rassegna stampa più recente (*Tiroler Tageszeitung Online*, 06/2025), il Land del Tirolo sta affrontando un aumento del traffico pesante sull'autostrada A12, a ovest di Innsbruck, con camion che cercano di eludere i divieti e gli ingorghi sulle autostrade Inntal e del Brennero. Questa deviazione, che si sospetta avvenga tramite Fernpass e Arlberg, con molta probabilità è stata causata dalle intense restrizioni sul corridoio del Brennero e sul ponte Lueg. Nel primo semestre 2025, 550 camion sono stati respinti a Pettnau. Per contrastare il fenomeno, il Land del Tirolo sta valutando di potenziare la postazione di controllo di Pettnau fino a una possibile limitazione totale del traffico pesante che andrebbe ad amplificare ulteriormente il danno economico sopra stimato.

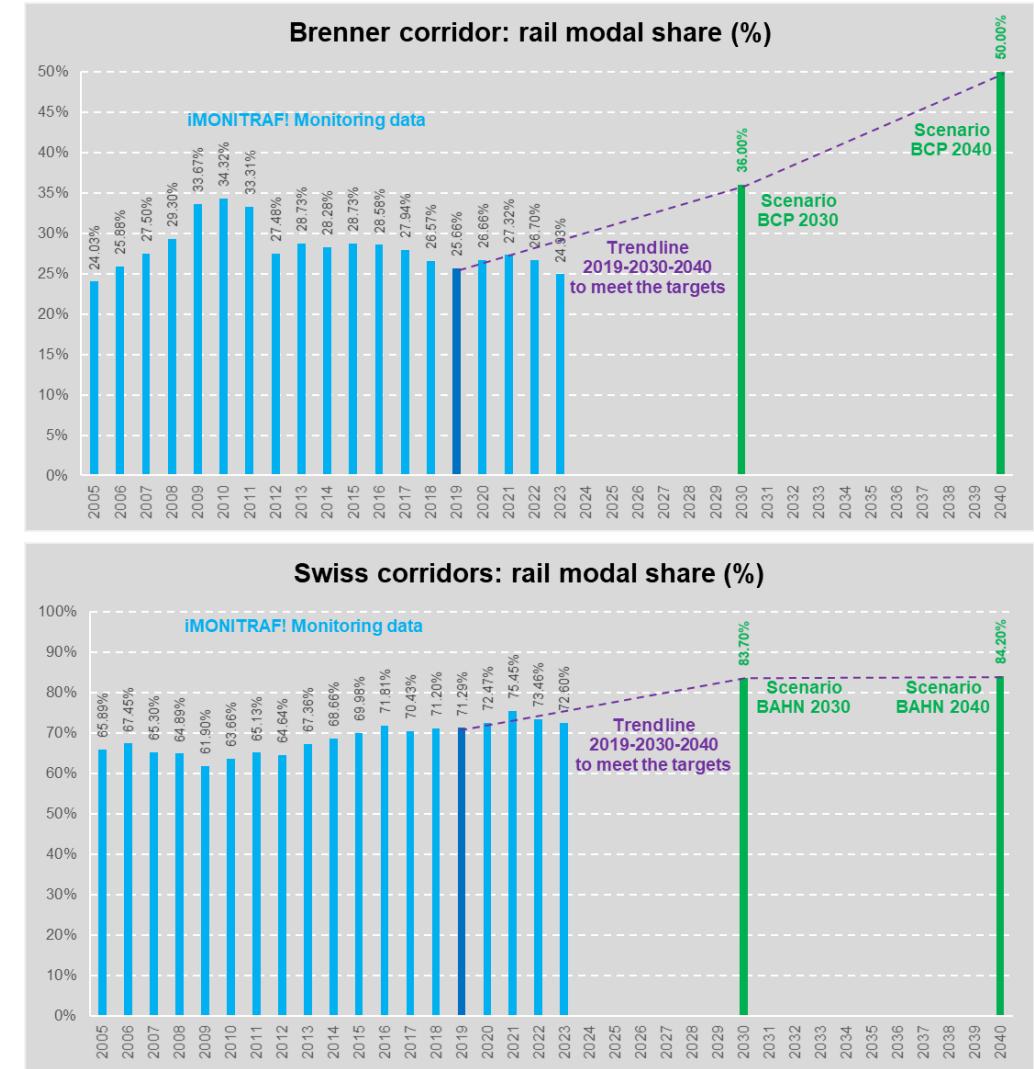
# TARGET DI RIPARTIZIONE MODALE

Sulla base delle strategie e dei quadri di riferimento esistenti nelle regioni monitorate da iMONITRAF!, il Brennero entro il 2040 dovrebbe raggiungere come obiettivo una ripartizione modale del 50% su ferrovia, presupponendo che la Galleria di Base del Brennero (BBT) e i suoi binari di accesso siano pienamente operativi entro quella data. Come obiettivo intermedio, entro il 2030 si prevede il raggiungimento di una ripartizione modale del 36%.

Per i corridoi svizzeri (San Gottardo, San Bernardino e Sempione), si prevede, invece, una quota ferroviaria pari all'83,7% entro il 2030. Successivamente, il potenziale aggiuntivo è molto limitato.

Confrontando i dati di monitoraggio del 2023 con i percorsi obiettivo di ripartizione modale ferroviaria per il 2030 e il 2040, si può osservare che gli sviluppi, sia sul Brennero che sui corridoi svizzeri, nel 2023 hanno disatteso le aspettative: sul Brennero, la ripartizione modale ferroviaria è diminuita in modo significativo di due punti percentuali, passando dal 26,7% al 24,9%, lasciando un divario considerevole rispetto al percorso obiettivo.

Anche sui corridoi svizzeri, seppur più performanti, la quota modale ferroviaria è diminuita di un punto percentuale. Ciò significa che anche in Svizzera gli sviluppi non sono più in linea con il percorso obiettivo.



Fonte: iMONITRAF! Annual Report 2024

## LA RICERCA DI SINERGIE

La vera forza della direttrice del Brennero risiede nella ricerca della sinergia tra le varie infrastrutture che la compongono. In questo sistema integrato, i **nodi logistici di Trento e Verona** assumono un ruolo di rilevanza strategica.

L'Interporto di Trento, pur avendo dimensioni diverse rispetto al polo veronese, gioca una parte altrettanto cruciale. Si specializza in particolare nel traffico intermodale accompagnato (RoLa), un sistema particolarmente efficace sulle lunghe distanze, agendo anche come un essenziale punto di supporto al valico alpino.

L'importanza del nodo di Trento è amplificata dalla sua posizione più a nord lungo l'asse del Brennero, fungendo da «polmone» intermedio per il traffico merci, in special modo quello destinato al trasporto su ferro. L'obiettivo primario dell'Interporto di Trento è facilitare un significativo spostamento modale dalla gomma alla rotaia, contribuendo in modo sostanziale alla riduzione dell'impatto ambientale su un territorio provinciale e alpino particolarmente sensibile ai flussi di traffico pesante. Gli ingenti investimenti in programma e che si auspica ricevano presto gli attesi finanziamenti, sono volti a rendere l'interporto ancora più efficiente e capace di gestire un volume crescente di merci su ferrovia, anche in previsione del completamento del Tunnel di Base del Brennero.

Non si tratta, quindi, di infrastrutture isolate, ma anelli fondamentali di un'unica catena logistica integrata che percorre l'intero asse del Brennero: Verona agisce come il grande polo di ingresso e smistamento meridionale, intercettando e ridistribuendo i flussi da e verso l'Europa; Trento, più a monte, ottimizza il passaggio transalpino e supporta in modo decisivo la modalità ferroviaria, fungendo da tampone e facilitatore per i traffici diretti al cuore dell'Europa.

In quest'ottica, il **coordinamento trans-regionale** non è solo un'opzione, ma la chiave imprescindibile per lo sviluppo di un piano della logistica a livello nazionale che sia realmente sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale. Un'armonizzazione degli sforzi tra tutti gli attori coinvolti permetterà al corridoio del Brennero di esprimere appieno il suo potenziale, garantendo efficienza e rispetto per il territorio che lo attraversa.

## RUOLO DEL SISTEMA CAMERALE

Il sistema camerale di Bolzano e di Trento non è un semplice osservatore, ma un motore strategico per lo sviluppo delle infrastrutture che sono linfa vitale per l'economia del Trentino-Alto Adige. Agendo come voce autentica e autorevole delle imprese, le Camere di Commercio si pongono come **interlocutore privilegiato e proattivo delle istituzioni**, per una completa condivisione e la certezza sull'utilità delle opere per il sistema Italia.

Al centro dell'azione camerale c'è l'elaborazione e l'aggiornamento costante del «Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali». Non si tratta di un mero elenco di opere desiderate, ma di un documento frutto di **analisi approfondite e dati concreti**, che traduce le esigenze del tessuto produttivo in raccomandazioni chiare e argomentate per la politica. Che si tratti del completamento del tunnel di base del Brennero (BBT) e delle sue cruciali opere di accesso, del potenziamento dell'Autostrada A22, del miglioramento della rete ferroviaria locale o dello sviluppo di infrastrutture turistiche, come la Ciclovia del Garda, il Libro Bianco cristallizza ciò che è essenziale per la competitività futura della regione, per **promuovere investimenti mirati ed efficaci**.

Attraverso incontri, tavoli tecnici e audizioni, si lavora incessantemente per superare gli ostacoli burocratici e finanziari, coordinare gli sforzi e assicurare che la programmazione delle opere risponda concretamente alle necessità del territorio. Questa **capacità di fare rete** e di mediare è fondamentale in un contesto complesso come quello alpino.

La posizione geografica del Trentino-Alto Adige impone **una visione che trascende i confini regionali e nazionali**. Il sistema camerale comprende questa esigenza e promuove attivamente sinergie con altre regioni, sia italiane, come il Veneto, che estere. Ne è un esempio lampante l'asse del Brennero, un'infrastruttura vitale la cui efficienza dipende dalla costante collaborazione tra istituzioni, imprese e gestori, con le Camere di Commercio in prima linea nel **promuovere il dialogo e l'innovazione** per un sistema di trasporto sempre più performante e sostenibile. Rispetto al futuro, è fondamentale un confronto produttivo e regolato rispetto al trasporto, che non veda una concorrenza sbilanciata fra modalità di trasporto, ma una proficua interazione e collaborazione.

# Programma Infrastrutture

finanziato dal Fondo di Perequazione 2023-2024  
di Unioncamere italiana



PROGRAMMA  
INFRASTRUTTURE

*Si ringraziano Provincia Autonoma di Bolzano, Provincia Autonoma di Trento, Regione del Veneto, Brenner Basistunnel BBT SE, RFI - Rete Ferroviaria Italiana Spa, Autostrada del Brennero Spa, Interbrennero Spa, Consorzio ZAI per il loro prezioso supporto che ha contribuito alla realizzazione del presente documento.*

Report realizzato dalla CCIATA di Bolzano e dalla CCIATA di Trento  
con il supporto tecnico scientifico di



*Settembre 2025*