



REGIONE DEL VENETO

---

# PRT VENETO 2030

---

Mobilità sostenibile  
per un Veneto connesso  
e competitivo

---

IL NUOVO PROCESSO  
DI PIANIFICAZIONE  
Sintesi del documento di Piano



# PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

---

**Luca Zaia**

Presidente della Regione Veneto

**Elisa De Berti**

Assessore ai lavori pubblici, infrastrutture e trasporti

**Gruppo di lavoro interno****Area Tutela e Sviluppo del Territorio**

Nicola Dell'Acqua

**Direzione Infrastrutture, Trasporti  
e Logistica**

Giuseppe Fasiol

**U.O. Logistica, Navigazione  
e Piano Regionale dei Trasporti**

Luigi Zanin

**Direzione Pianificazione Territoriale**

Salvina Sist

**U.O. Pianificazione Territoriale,  
Strategica e Cartografia**

Franco Alberti

**Direttore dell'U.O. Supporto di Direzione  
e Ispettorati di porto**

Giorgio De Lucchi

**Direttore della U.O. Infrastrutture Strade e  
Concessioni**

Marco d'Elia

**Direttore della UO Mobilità e Trasporti**

Mauro Menegazzo

**Coordinamento scientifico**

Ennio Cascetta

**Supporto al coordinamento scientifico**

Vittorio Marzano

Andrea Pillon

**Comitato scientifico**

Paola Savi

Agostino Cappelli

Luca Della Lucia

Marco Mazzarino

Andrea Stocchetti

**Gruppo di lavoro**

Luigi Costalli - Aleph s.r.l.

Agostino Nuzzolo - Aleph s.r.l.

Marco Fasan

Michele Giuliani - TPS Italia

Riccardo Maratini - Studio Maratini

Maurizio Cociancich - Elevante s.r.l.

Andrea Ballarin - Studioballarin

Luca Romano - LAN s.r.l.

Romeo Incerti - ISFORT

**Valutazione Ambientale Strategica**

Roberto Rossetto - Terre s.r.l.

Michele Napoli

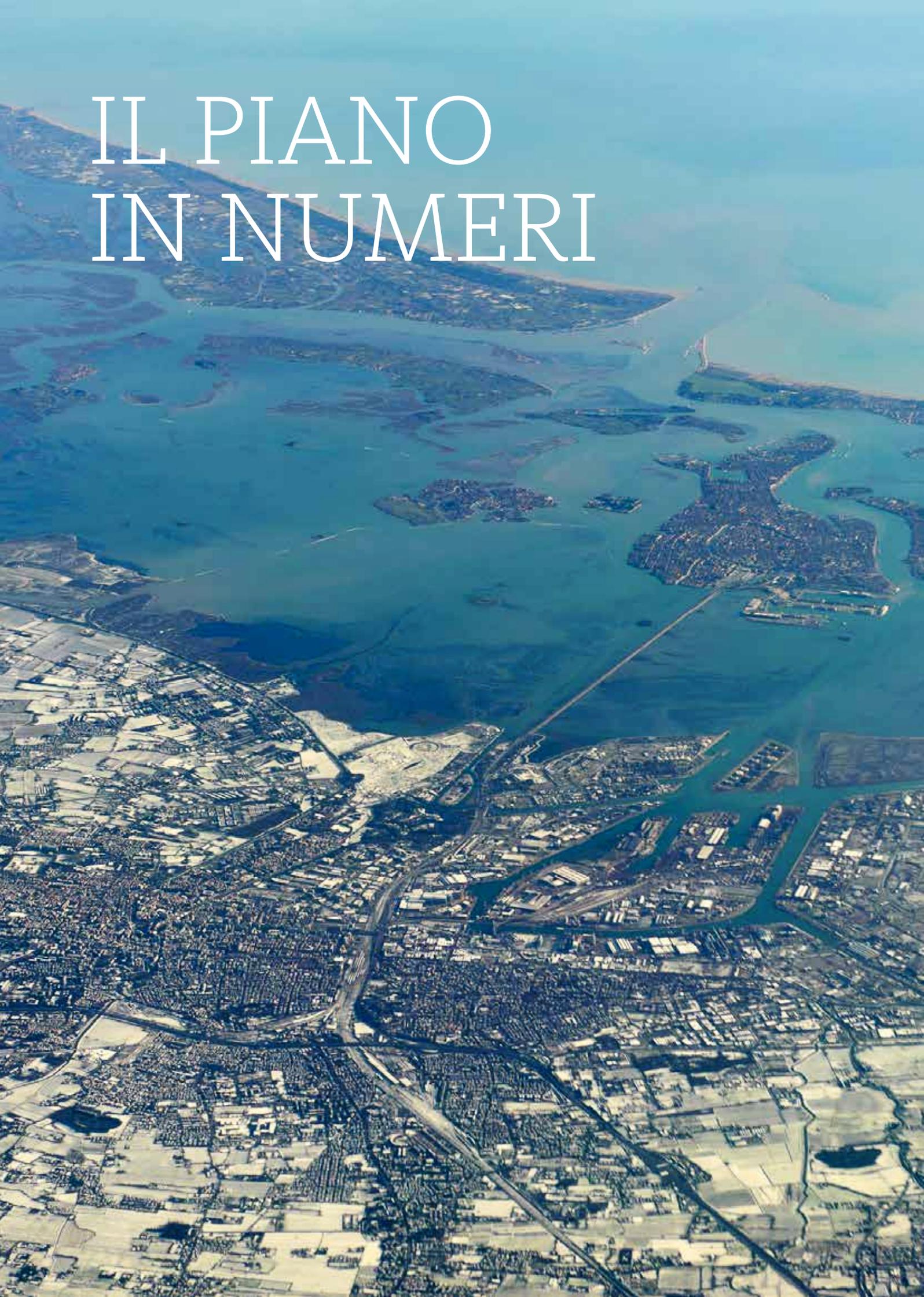


# Indice

---

<b>LE RAGIONI DEL PIANO</b>	<b>8</b>
<b>LA VISIONE: MOBILITÀ SOSTENIBILE PER UN VENETO CONNESSO E COMPETITIVO</b>	<b>15</b>
Un Veneto connesso con il mondo	
Un Veneto competitivo	
Un Veneto delle opportunità, sostenibile e fruibile	
Un Veneto equo e inclusivo	
Un Veneto in cui è più semplice muoversi	
<b>GLI OBIETTIVI DEL PIANO</b>	<b>17</b>
1. Connettere il Veneto ai mercati nazionali e internazionali, per la crescita sostenibile dell'economia regionale	18
2. Potenziare la mobilità regionale, per un Veneto di cittadini equamente connessi	19
3. Promuovere la mobilità per il consolidamento e lo sviluppo del turismo in Veneto	20
4. Sviluppare un sistema di trasporti orientato alla tutela dell'ambiente e del territorio	21
5. Accrescere funzionalità e sicurezza delle infrastrutture dei servizi di trasporto	22
6. Promuovere il Veneto come laboratorio per nuove tecnologie e paradigmi di mobilità	23
7. Efficientare la spesa pubblica per i trasporti e mobilitare capitali privati	24
8. Sviluppare una nuova <i>governance</i> integrata della mobilità regionale	25
<b>LE STRATEGIE E LE AZIONI DEL PIANO</b>	<b>27</b>
<b>LE RISORSE DEL PIANO</b>	<b>32</b>
<b>LE PROCEDURE DI APPROVAZIONE DEL PIANO</b>	<b>34</b>

# IL PIANO IN NUMERI



# TERRITORIO ED ECONOMIA

**4.900.000**  
abitanti

**18.391 km<sup>2</sup>** di superficie  
60% di territorio pianeggiante  
40% di aree montane e collinari

**+6,3%** l'incremento del PIL Veneto tra il 2009 e il 2019,  
oltre due volte e mezzo il dato nazionale

**9,4%** il peso del PIL Veneto sul totale nazionale

**423.970**  
imprese nel 2018

**63,3 miliardi**  
di euro di esportazioni nel 2018  
(+61 % nell'ultimo decennio)

**17 miliardi**

il fatturato della filiera turistica nel 2017  
che rappresenta il 10% del PIL regionale

**48,6 miliardi**

di euro di importazioni e saldo  
commerciale positivo per 14,7 miliardi  
nel 2018 (pari circa ad un terzo del  
totale del saldo commerciale italiano)

## IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

**1** visione

**60%** degli investimenti dedicati alla  
mobilità e il trasporto su ferro

**Oltre 19 miliardi**  
di investimenti entro il 2030

**8** obiettivi

**8** strategie

**60%** di risorse già disponibili

**35%** degli investimenti per l'adeguamento  
e la manutenzione della rete stradale

**32** azioni

**271 milioni**

gli interventi previsti per  
lo sviluppo della portualità

**+8% al 2030**

la crescita del trasporto pubblico locale  
su ferro, gomma e acqua.

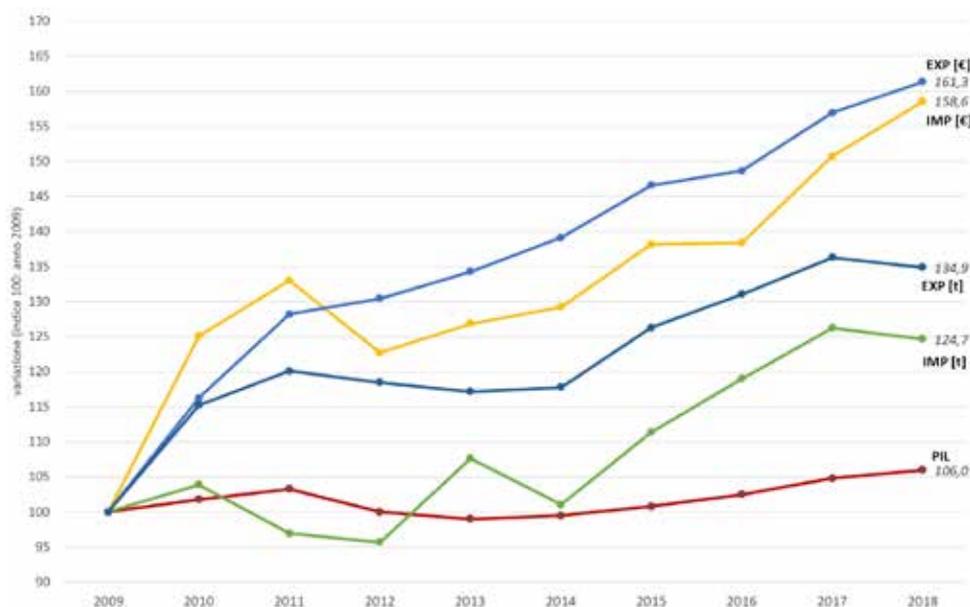
## Le ragioni del piano

Il sistema della mobilità e della logistica del Veneto devono sostenere lo sviluppo economico e sociale della regione nei prossimi anni, tenendo conto della diversa velocità dei cambiamenti in atto. Cambiamenti territoriali, infrastrutturali e socio demografici più lenti e cambiamenti della produzione, dei mercati e delle tecnologie molto più rapidi e, in qualche misura, meno prevedibili. Per queste ragioni è necessario impostare un nuovo processo di pianificazione della mobilità e della logistica inteso come un processo di decisioni pubbliche dinamiche e partecipate, in grado di identificare i fabbisogni della regione, decidere e realizzare gli interventi infrastrutturali sulla base di progetti di fattibilità tecnico economica solidi, orientare i comportamenti dei diversi livelli istituzionali, attuare politiche di incentivazione e promozione delle innovazioni tecnologiche e della mobilità, monitorare costantemente le trasformazioni e gli effetti delle decisioni prese.

Le sfide sono molteplici e di rilevanza strategica per la Regione.

Il Veneto esprime una crescita economica sostenuta e molto più alta di quella nazionale (oltre due volte e mezzo il dato nazionale), con una crescente vocazione all'internazionalizzazione della sua industria e del turismo.

### Andamento tendenziale PIL, importazioni ed esportazioni nel Veneto



Fonte: elaborazione su dati ISTAT COEWEB

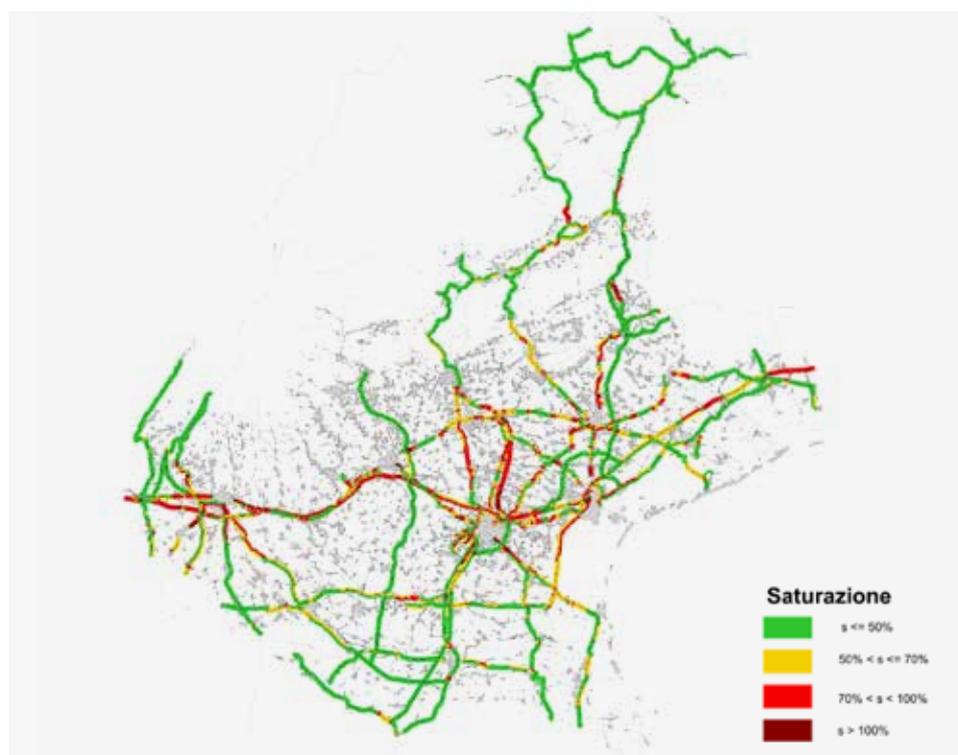
### Andamento in valore assoluto degli arrivi per turismo in Veneto



Fonte: elaborazioni su Ufficio Statistica della Regione del Veneto

Fenomeni, che sommati ai traffici che attraversano la regione grazie alla sua posizione strategica sui corridoi europei e nazionali, sottopongono il sistema infrastrutturale del Veneto a notevoli carichi per il trasporto delle merci, oggi ancora troppo squilibrato verso il trasporto su gomma, con fenomeni di congestione ancora diffusi e penalizzanti per la qualità della vita, l'ambiente e la sicurezza. Inoltre, le reti di trasporto ferroviarie vedono una compresenza di diverse tipologie di traffici (lunga percorrenza, regionali, merci) che impegnano buona parte della capacità disponibile lungo gli itinerari core e rendono la gestione della circolazione difficoltosa. I servizi della *metropolitana d'Italia* (i treni TAV) non hanno ancora efficacemente connesso il Veneto alla rete nazionale, in particolare sulla direttrice est-ovest.

### Livello di saturazione della rete autostradale e delle strade extraurbane

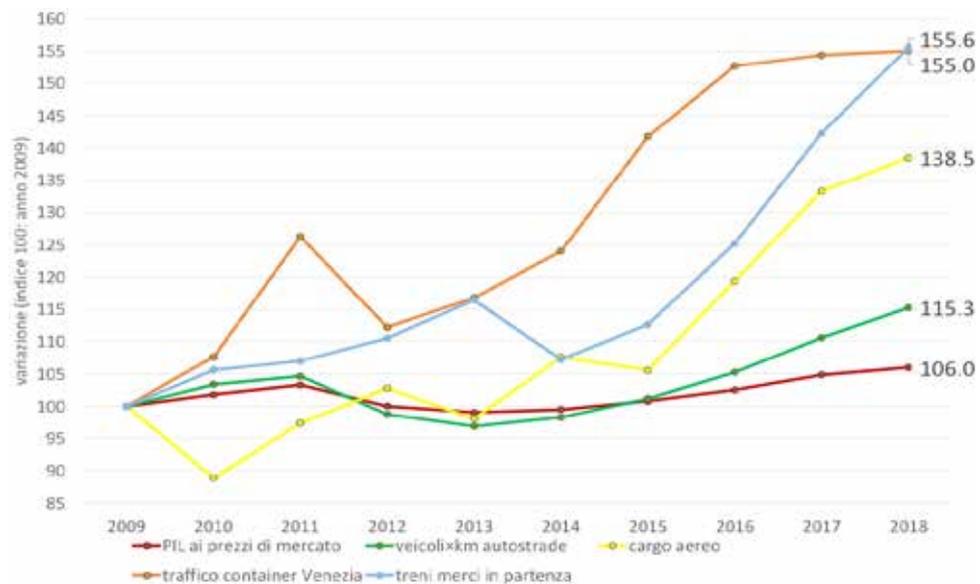


Al tempo stesso le trasformazioni territoriali in atto hanno aumentato la dispersione degli insediamenti produttivi, residenziali e commerciali, creando problemi di consumo del suolo e dispersione delle domanda di mobilità passeggeri e merci che riduce l'attrattività dei servizi di trasporto di linea su gomma e su ferro.

Il notevole sviluppo della vocazione turistica della regione comporta a sua volta problemi di congestione di alcune infrastrutture viarie e ferroviarie, degli aeroporti, ma anche problemi di scarsa accessibilità ad importanti destinazioni turistiche come ad esempio a Cortina e gli altri comprensori turistici, o dal delta del Po a Bibione.

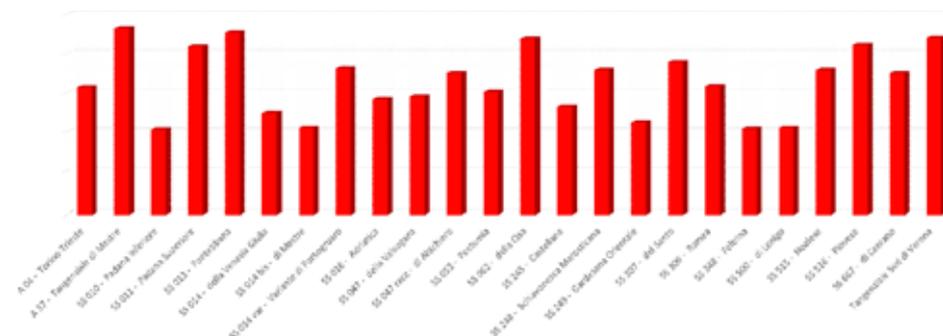
La crescita dei traffici di persone e cose, significativamente più sostenuta della crescita della economia nel suo complesso, è necessaria per una regione competitiva e connessa al suo interno e con l' Europa, ma contribuisce ad incrementare l'impatto ambientale di un sistema che già oggi genera notevoli esternalità negativa e sotto il profilo ambientale sia a livello globale con emissioni clima-alteranti, che a livello locale con emissioni nocive per la salute ed una incidentalità stradale ancora insostenibile.

### Andamento del PIL e traffici per modalità di trasporto (2009/2019)



Fonte: elaborazione su dati ISTAT, ASSAEROPORTI, AISCAT, RFI, imprese ferroviarie, AdSP Mar Adriatico Settentrionale, UNINA

### Densità incidenti stradali – anno 2017



Fonte: ACI

Un sistema della mobilità sostenibile per il Veneto deve coniugare le tre componenti della sostenibilità: la sostenibilità economica di una regione che ha ripreso decisamente la via dello sviluppo; la sostenibilità sociale rispetto alle aree e ai segmenti della popolazione a minore accessibilità e maggiore esposizione a rischi per la salute, e la sostenibilità ambientale rispetto ai fenomeni di cambiamento climatico e di tutela di un territorio molto fragile.

In sintesi, le principali esigenze e fabbisogni alla base della redazione del Piano possono riassumersi nei seguenti punti:

- servizi TAV insufficienti soprattutto nelle relazioni est-ovest
- possibili imitazioni alla capacità di crescita del traffico ai valichi alpini a sostegno di export e import
- i veicoli merci occupano molta capacità delle infrastrutture stradali e ferroviarie
- congestione in molti tratti della rete stradale anche in presenza delle nuove infrastrutture previste, necessari altri investimenti e un riequilibrio modale passeggeri e merci
- favorire la transizione energetica verso fonti non inquinanti e rinnovabili
- risorse per la manutenzione straordinaria delle strade regionali e provinciali insufficienti
- elevata incidentalità, soprattutto su strade extraurbane a elevata congestione e alta incidenza di mezzi pesanti
- cogliere le opportunità della rivoluzione ICT, connettività e automazione nei trasporti
- riduzione e invecchiamento della popolazione, soprattutto nelle aree periferiche, richiedono nuovi servizi di mobilità
- squilibri in quantità e in risorse per il Trasporto Pubblico Locale, traffico statico sul trasporto su gomma che offre linee non adeguate alle trasformazioni socio-economiche e territoriali, assenza di integrazione funzionale e tariffaria tra gomma e ferro
- processi di affidamento nel mercato dei servizi di trasporto su gomma ancora insufficienti
- presenza di molti progetti infrastrutturali sedimentati nel tempo e non adeguati al mutato contesto trasportistico e normativo
- sistema logistico non pienamente connesso alle reti TEN ferroviarie
- potenziale deficit di capacità container nel porto di Venezia
- sicurezza della navigazione per le grandi navi da crociera a Venezia
- collegamenti ferroviari aeroporti Venezia e Verona non presenti
- insufficiente accessibilità ai comprensori turistici balneari e montani
- necessità di governo integrato del territorio e delle infrastrutture di trasporto
- procedure di aggiornamento dei documenti di pianificazione regionale complesse
- supporto alla edizione dei Giochi Olimpici Invernali del 2026

Il Piano Regionale dei Trasporti propone interventi di diversa natura per affrontare le nuove sfide della mobilità sostenibile. Esso si propone come il momento di avvio di un processo decisionale, snello e dinamico, che riguarda infrastrutture, norme, incentivi e politiche dei trasporti. Le proposte in esso contenute fanno riferimento, non solo alle scelte infrastrutturali necessarie, ma anche ad un insieme di politiche della mobilità, di proposte sullo sviluppo del territorio veneto, di strumenti di regolazione dei mercati e di incentivi per le aziende di trasporto e logistica, di norme sulla pianificazione e sulla organizzazione della Regione.

Il nuovo Piano rappresenta lo strumento necessario per adeguare alle profonde trasformazioni intervenute negli ultimi 30 anni il vigente PRT del 1990. Trasformazioni geopolitiche, economiche, ecologiche, regolatorie ma anche tante scelte che hanno riguardato il sistema della mobilità del Veneto in questi decenni: dalle reti trans europee di trasporto (Reti TEN)

alla programmazione e realizzazione di importanti infrastrutture ferroviarie e autostradali a livello nazionale e locale.

Si pone quindi l'esigenza di confermare le scelte di fondo coerenti con la visione complessiva del Veneto, di rivedere ed adeguare scelte e progetti che si sono accumulati negli anni per una verifica di compatibilità reciproca e alle mutate condizioni di contesto e proporre interventi innovativi che massimizzino l'effetto sistema per rispondere ai nuovi fabbisogni espressi dalla società e dall'economia del Veneto.

Il processo di formazione del nuovo Piano, avviato dalla Giunta Regionale nel luglio 2018 , si basa sulla visione socioeconomica che la politica regionale intende perseguire nello scenario di medio-lungo termine al 2030.





# LA VISIONE

## mobilità sostenibile per un Veneto connesso e competitivo

---

La visione per il sistema dei trasporti del Veneto è di garantire una mobilità sostenibile per le persone e le cose. Una visione che si traduce in un Veneto più competitivo e connesso con il mondo ma al tempo stesso attento all'equità sociale, all'inclusività e all'accessibilità dei propri territori.

### Un Veneto connesso con il mondo

Il Veneto del 2030 vuole essere una regione moderna, fortemente interconnessa a tutti i mercati mondiali grazie allo sviluppo della portualità, dei suoi aeroporti e della rete infrastrutturale stradale e ferroviaria.

### Un Veneto competitivo

Il Veneto del 2030 intende incrementare la produzione di beni e servizi localizzati in Veneto, in uno scenario globale e sempre più competitivo. Un Veneto che punta ad un turismo sostenibile attraverso una migliore accessibilità alle città d'arte e ai comprensori turistici.

### Un Veneto delle opportunità, sostenibile e fruibile

Il Veneto del 2030 vuole essere una regione con una mobilità sempre più sostenibile, attenta alla salute, all'ambiente, e capace nel contempo di creare migliori opportunità di lavoro, studio e fruizione del tempo libero.

### Un Veneto equo e inclusivo

Il Veneto nel 2030 vuole annullare le disparità tra i territori della regione, in particolare per le aree decentrate della montagna e quelle più lontane dai grandi centri urbani. Una regione che fa dell'accessibilità un elemento centrale di sviluppo economico, di equità ed inclusione sociale.

### Un Veneto in cui è più semplice muoversi

Il Veneto del 2030 vuole essere una regione in cui si circola con semplicità, dove la mobilità intelligente si traduce in una migliore qualità dell'ambiente e della vita dei cittadini e dei turisti, dove si riduce la congestione, gli sprechi di tempo e si migliora la qualità della vita dei cittadini.



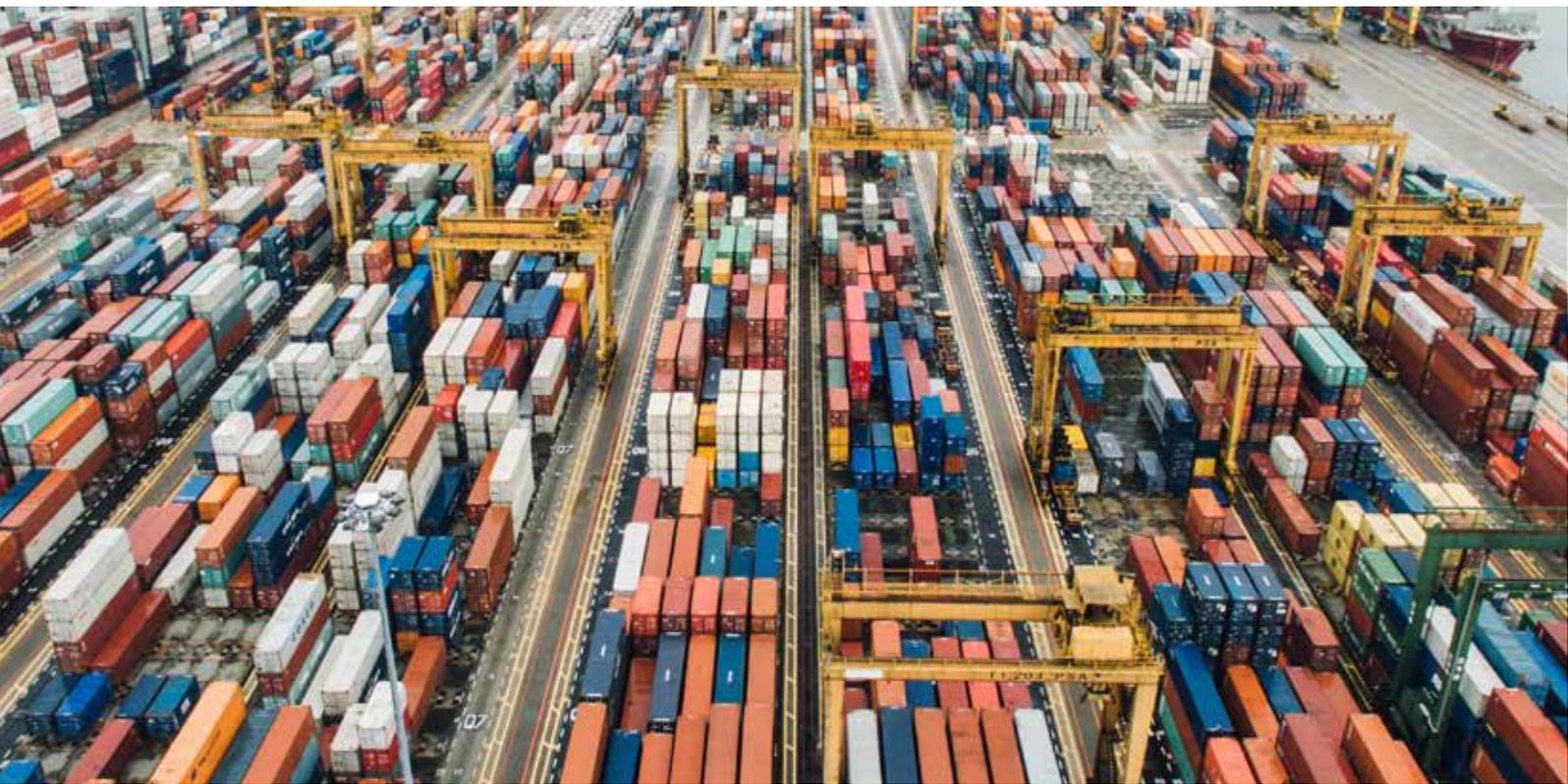
# Gli obiettivi del Piano

---

La politica dei trasporti che la Regione intende perseguire è declinata nel Piano in obiettivi e strategie infrastrutturali e gestionali, azioni e progetti che comprendono il miglior utilizzo delle infrastrutture esistenti, la previsione delle ulteriori infrastrutture necessarie al miglioramento della mobilità delle persone e del trasporto delle merci, il rilancio del servizio di trasporto pubblico nonché le nuove strategie di programmazione e governo del Piano.

Il Piano si compone 8 obiettivi, 8 strategie e 32 azioni





# Obiettivo 1

## **Connettere il Veneto ai mercati nazionali e internazionali, per la crescita sostenibile dell'economia regionale**

---

Il Piano Regionale dei Trasporti intende essere lo strumento primario di una politica dei trasporti ampia, che superi i meri confini regionali, che risponda alla vocazione dell'economia veneta fortemente orientata alle relazioni internazionali, caratterizzata dalle importazioni delle materie prime e dei semilavorati e dall'esportazione dei prodotti finiti.

Il PRT ha tra i suoi obiettivi quello di concorrere ad un incremento della produttività regionale tramite il miglioramento delle connessioni sia interne che esterne, elementi vitali per una regione a vocazione manifatturiera orientata all'export com'è quella del Veneto. Suo obiettivo primario è completare il disegno infrastrutturale di connessione con le principali capitali europee e i relativi mercati di riferimento. Intende inoltre favorire la creazione di strumenti capaci di intensificare le relazioni tra la Regione e le diverse parti del Paese, ad iniziare dalle Regioni del Nord Est che per prossimità e livelli di interazione economica e sociale esprimono i massimi livelli di interscambio di persone e merci, lo Stato e l'UE. Le relazioni commerciali del Veneto con il resto del mondo, l'Europa e l'Italia devono avvenire con maggiore rispetto dell'ambiente attraverso un sostanziale riequilibrio fra la gomma e l'intermodalità ferroviaria consentendo in tal modo al Veneto di proseguire sul percorso di crescita economica eliminando le criticità strutturali e ambientali.



## Obiettivo 2

### **Potenziare la mobilità regionale per un Veneto di cittadini equamente connessi**

---

Obiettivo trasversale di tutte le strategie del Piano è la transizione verso un sistema di mobilità regionale in grado di soddisfare i bisogni dei cittadini, attraverso un sistema di mobilità che superi i problemi di congestione e i limiti di coordinamento tra le diverse modalità di trasporto. L'offerta di servizi di mobilità deve essere improntata al principio di equità, attenuando le disparità in termini di dotazioni infrastrutturali e servizi che sono alla base degli squilibri economici e sociali all'interno della regione. Significative in questo quadro sono le iniziative per connettere in modo più forte l'area montana ed il Polesine ai principali poli del Veneto centrale, migliorando la qualità dei servizi pubblici, attraverso investimenti e politiche che riducano le disparità territoriali e siano in grado di invertire le tendenze demografiche caratterizzate dallo spopolamento dei centri periferici verso i centri maggiori.



## Obiettivo 3

### **Promuovere la mobilità per il consolidamento e lo sviluppo del turismo in Veneto**

---

Obiettivo trasversale di tutte le strategie del Piano è la transizione verso un sistema di mobilità regionale in grado di soddisfare i bisogni dei cittadini, attraverso un sistema di mobilità che superi i problemi di congestione e i limiti di coordinamento tra le diverse modalità di trasporto. L'offerta di servizi di mobilità deve essere improntata al principio di equità, attenuando le disparità in termini di dotazioni infrastrutturali e servizi che sono alla base degli squilibri economici e sociali all'interno della regione. Significative in questo quadro sono le iniziative per connettere in modo più forte l'area montana ed il Polesine ai principali poli del Veneto centrale, migliorando la qualità dei servizi pubblici, attraverso investimenti e politiche che riducano le disparità territoriali e siano in grado di invertire le tendenze demografiche caratterizzate dallo spopolamento dei centri periferici verso i centri maggiori.



## Obiettivo 4

### **Sviluppare un sistema di trasporti orientato alla tutela dell'ambiente e del territorio**

---

Il Piano prevede soluzioni volte a ridurre l'impatto ambientale della mobilità in Veneto, sia a livello globale, attraverso una riduzione significativa delle emissioni di gas clima alteranti, sia a livello locale, riducendo le emissioni di gas e polveri nocivi che pregiudicano la qualità dell'aria, soprattutto nelle aree urbane. Il perseguimento di questi obiettivi richiede interventi mirati sulla rete infrastrutturale al fine di consentire la maggiore fluidificazione del traffico e la diminuzione dei fenomeni di congestione stradale. Rilevante, sotto questo profilo, è l'impegno a livello di riorganizzazione della mobilità nei principali nodi urbani, da ottenersi attraverso lo sviluppo di Piani Urbani della Mobilità Sostenibile in stretta sinergia con gli obiettivi definiti dal Piano. Al fine di migliorare la qualità dell'aria nella Regione il Piano definisce obiettivi quantitativi in termini di cambio modale da gomma a modalità di trasporto maggiormente sostenibili, in particolare quella ferroviaria. Inoltre, di centrale importanza è il rilancio dei servizi nel trasporto pubblico locale, sia attraverso il rinnovo della flotta e il miglioramento delle condizioni generali di comfort, che con un incisivo sviluppo delle tecnologie informatiche. Queste ultime consentano infatti una migliore interazione con l'utenza e metodologie di pianificazione dinamiche, con l'obiettivo di rendere maggiormente attraente il servizio di trasporto pubblico locale (TPL) ed aumentarne, in prospettiva, la quota di mercato rispetto alla domanda privata. Altri elementi di contrasto all'inquinamento che il Piano si prefigge di osservare e di prevedere eventuali azioni di supporto, sono quelli relativi allo sviluppo dei cosiddetti carburanti green (gas metano, gas naturale liquefatto - LNG, gas propano liquido - GPL, alimentazione ad idrogeno) e lo sviluppo dei veicoli ibridi ed elettrici.



## Obiettivo 5

### **Accrescere funzionalità e sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto**

---

Il Piano definisce le linee di indirizzo per la realizzazione di infrastrutture moderne, giustificate dalla domanda di trasporto, e soprattutto capaci di garantire maggiore sicurezza di viaggio per gli utenti. Il fenomeno dell'incidentalità stradale costituisce elemento su cui porre la massima attenzione: lo sviluppo in ambito automobilistico in termini di sistemi di sicurezza e di connettività dei veicoli pone la sfida di dotare le infrastrutture stradali di sistemi ITS (*Intelligent Transportation System*) in grado di dialogare con i veicoli, ma anche di prevedere una gerarchizzazione degli spazi aumentando le condizioni di sicurezza per la mobilità debole. Nello spirito dell'approccio strategico al Piano, le queste azioni sono oggetto di continuo monitoraggio al fine di implementare azioni correttive e di promozione delle buone pratiche. Altro tema fondamentale per la sicurezza è quello dell'implementazione del monitoraggio programmato delle infrastrutture e i conseguenti interventi di manutenzione.



## Obiettivo 6

### **Promuovere il Veneto come laboratorio per nuove tecnologie e paradigmi di mobilità**

---

Il Piano promuove l'attuazione di iniziative ed investimenti per consentire il passaggio verso l'innovazione tecnologica, specie per l'accesso da parte dell'utenza ai servizi pubblici di trasporto. L'approccio allo sviluppo delle nuove tecnologie è improntato alla definizione di obiettivi condivisi, caratterizzati dalla possibilità di utilizzi semplificati ma anche dalla cooperazione tra utenti e regolatori, così da stabilire un dialogo comune finalizzato al miglioramento della qualità della mobilità nel suo complesso. La finalità di promuovere l'applicazione di nuove tecnologie e nuovi paradigmi della mobilità in Veneto è duplice: da un lato, offrire migliori servizi e maggiore sicurezza ai cittadini e agli operatori, dall' altro, promuovere la capacità imprenditoriale di centri di ricerca e società in questo mercato in rapida crescita.



## Obiettivo 7

### **Completare ed efficientare la spesa pubblica per i trasporti e mobilitare capitali privati**

---

Il Piano, nell'ottica di garantire la sostenibilità economica dei servizi, ha come obiettivo l'efficientamento del sistema attraverso analisi quantitative sui costi di produzione in rapporto ai ricavi da traffico e al grado di raggiungimento nella qualità dei servizi (in linea con le analisi dei costi standard sulle linee Trasporto Pubblico Locale e le linee guida, di recente emanazione, da parte del Ministero dei Trasporti - DM 157/2018). Un sistema efficiente di trasporto pubblico garantisce infatti risparmi economici per la collettività e fluidifica il tessuto economico garantendo una maggiore competitività delle imprese nell'area del territorio. In termini sociali assicura all'utenza, e in particolare alle fasce più vulnerabili della società, il diritto alla mobilità sancito dalla Costituzione, e indirettamente il diritto al lavoro. Dove il modello di offerta proposto non sia in grado di rispondere alla domanda di mobilità in una specifica area, e quindi non si raggiungano ricavi da traffico atti a garantire un equilibrio economico, il Piano prevede la sperimentazione di modelli di offerta innovativi al fine di raggiungere livelli di efficienza tali da garantire la sostenibilità finanziaria dei servizi a medio e lungo termine. Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali, il Piano promuove forme di finanziamento in grado di attrarre capitali privati, al fine di ridurre per quanto possibile gli oneri a carico dei fondi pubblici, e valuta la sostenibilità delle opere sia nell'ottica degli effetti che si attendono al completamento, sia in relazione ai tempi di realizzazione, che se eccessivamente protratti portano all'erosione dell'utilità e del beneficio dell'opera stessa. La valutazione del Piano intende estendersi dalla singola opera all'intero combinato di cui l'opera può far parte, in quanto più opere possono insistere su aree interessate da mutue interazioni, o che concorrano alla realizzazione di uno stesso fine. A tal fine, con particolare riguardo alla finanza di progetto, il Piano intende proseguire nelle iniziative di revisione e valutazione di fattibilità economica e finanziaria delle proposte di project financing al fine di attivare un monitoraggio degli effetti indotti sulla mobilità e per la finanza pubblica. L'obiettivo è quello di facilitare l'ingresso di finanziamenti privati di opere pubbliche attraverso un'analisi più speditiva ed efficiente e, contestualmente, garantire alla Regione la sostenibilità finanziaria delle opere proposte.



## Obiettivo 8

### **Sviluppare una nuova *governance* integrata della mobilità regionale**

---

Il Piano si propone di ridefinire le politiche di gestione complessiva della mobilità regionale, ricercando ed implementando modelli decisionali e gestionali più efficienti per il suo sviluppo, così come operato con le positive esperienze già condotte dalla Regione nel campo della gestione delle infrastrutture (Concessioni Autostradali Venete S.p.A., Veneto Strade S.p.A. e Sistemi Territoriali S.p.A, Autovie Venete). Rientra in tale contesto il sistema delle concessioni autostradali e della rete stradale ordinaria, la gestione della rete ferroviaria, il coordinamento del sistema degli interporti, il riordino nelle competenze del TPL. Inoltre, per implementare nuovi e più efficaci modelli di gestione del Piano è necessario sostenere il percorso evolutivo della pianificazione, da una modalità di Piano-Progetto ad una più moderna impostazione di Piano-Processo, che richiede il potenziamento, lo sviluppo e la messa a punto di nuovi strumenti di supporto alle decisioni e il monitoraggio delle azioni previste dal Piano stesso.



# LE STRATEGIE E LE AZIONI DEL PIANO

---

Il Piano si caratterizza quale strumento che si adatta agli stimoli e alla dinamicità della società e dell'economia veneta, stabilendo strategie ed azioni con obiettivi misurabili, oltre a meccanismi di adeguamento delle politiche sui trasporti in grado di pianificare e governare i processi.

## **Strategia 1 | Inserire l'area metropolitana diffusa del Veneto nella metropolitana d'Italia**

La strategia mira ad inserire pienamente il Veneto nella rete dei servizi ferroviari di livello TAV (Treno ad Alta Velocità). Le linee TAV sono linee di nuova costruzione che consentono velocità commerciali superiori ai 150 Km/h, l'inserimento di treni europei merci (TEM), elevate prestazioni, ed un frequente cadenzamento degli orari.

Ad oggi questi servizi interessano il collegamento Venezia/Padova e Verona/Bologna ed è prevista l'estensione alle direttrici Padova/Bologna, Venezia/Trieste oltre che il completamento dell'intero tratto Milano-Venezia. La rete dei servizi TAV ha comportato enormi benefici sociali, economici e ambientali, rendendola nei fatti la "metropolitana d'Italia". Questa rete va estesa, come da programmazione nazionale, alle relazioni est - ovest, particolarmente importanti per il Veneto oltre che a quelle non meno importanti nord-sud. Ai collegamenti nazionali si aggiungono quelli internazionali verso ovest (Parigi e Barcellona) e verso nord est (Monaco e Vienna), secondo i programmi di implementazione definiti dall'Unione Europea.

### Le Azioni

- A1.1 | Completamento linea AV Tratta Brescia-Padova
  - A1.2 | Velocizzazione AVR Padova-Bologna
  - A1.3 | Velocizzazione AVR Venezia-Trieste
- 

## **Strategia 2 | Promuovere la comodità mare - gomma - ferro ed il riequilibrio modale del trasporto merci**

Il trasporto merci, fondamentale per lo sviluppo economico, oggi grava pesantemente sulle reti di mobilità del Veneto. È necessario realizzare interventi che, oltre a decongestionare le reti stradali e ferroviarie, favoriscano un maggiore uso della comodità, ossia l'utilizzo di diverse modalità di trasporto (via mare in combinato con ferrovia e gomma per la stessa unità di carico container semirimorchio).

Bisogna inoltre porre particolare attenzione ai nodi di interscambio, ossia ai porti marittimi e terrestri (interporti e centri logistici) in quanto punti di consolidamento di carichi adatti alla ferrovia e luoghi ideali per il carico/scarico delle merci su ferrovia. Ciò richiede aree di accumulo (terminal container, aree parcheggio, movimentazione), funzionalità e collegamenti ferroviari con gli assi portanti delle reti TEN.

## Le Azioni

- A2.1 | Completamento dell'asse ferroviario del Brennero con priorità al nodo ferroviario di Verona
- A2.2 | Adeguamento delle linee ferroviarie per i servizi merci a standard TEM (Treno Merci Europeo) e miglioramento dei raccordi di ultimo miglio ferroviario nei nodi logistici
- A2.3 | Piano di sviluppo degli interporti e delle piattaforme logistiche
- A2.4 | Aumento selettivo della capacità dei terminal portuali per tipologie merceologiche e miglioramento dell'offerta strategica dei porti di Venezia e Chioggia

## Strategia 3 | Sviluppare infrastrutture e servizi per un trasporto pubblico regionale integrato, intermodale, efficiente

Il sistema del Trasporto Pubblico Locale (TPL) è fondamentale per assicurare il diritto alla mobilità a tutti i cittadini, anche in considerazione dell'aumento dell'età media della popolazione e alla necessità di garantire maggiore equità nell'accesso ai servizi sul territorio. Il riequilibrio della ripartizione modale consente inoltre notevoli benefici in termini ambientali e di sicurezza per i viaggiatori.

La strategia del Piano si articola in azioni infrastrutturali, regolatorie e organizzative, al fine di superare criteri storici di distribuzione delle risorse per perseguire criteri di maggiore efficienza nella prospettiva di incrementare la quota di passeggeri che utilizza il trasporto pubblico, così da consolidare il trend di crescita registrato negli ultimi cinque anni.

## Le Azioni

- A3.1 | Completare il disegno della rete infrastrutturale della metropolitana veneta, sulla base delle prestazioni richieste dalla domanda di trasporto, garantendo elevati livelli di qualità e di sicurezza percepita tramite materiale rotabile moderno e servizi cadenzati
- A3.2 | Velocizzazione della linea Mestre-Adria
- A3.3 | Sviluppo delle stazioni ferroviarie come elementi d'innescio di insediamenti e trasformazioni urbane, anche al fine di frenare il consumo del suolo e promuovere l'utilizzo del trasporto pubblico
- A3.4 | Razionalizzazione, e miglioramento dei servizi su gomma, attivazione delle gare per bacini di traffico ottimizzati, inclusi servizi innovativi per le aree a bassa densità
- A3.5 | Integrazione tariffaria del trasporto pubblico regionale
- A3.6 | Definire lo sviluppo della mobilità urbana attraverso i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile e la promozione dei servizi informativi per l'info mobilità
- A3.7 | Definire politiche di mobility management pubblico e privato anche con l'utilizzo di iniziative social per consentire la migliore efficienza ed il migliore uso del trasporto pubblico e privato

## Strategia 4 | Completare ed efficientare la rete stradale regionale

La rete stradale del Veneto è interessata da elevati livelli di congestione su alcuni itinerari, in alcuni intervalli orari e da un divario infrastrutturale tra la capacità esistente sugli assi e la domanda registrata e tendenziale. Vi sono inoltre necessità di interventi legati alla manutenzione della rete esistente, per il miglioramento delle caratteristiche della sua sicurezza e resilienza rispetto all'aumento dei flussi di traffico.

A ciò si associano le esigenze di evoluzione verso i moderni modelli di gestione di sistemi informativi della rete per minimizzare le conseguenze negative provocate da code ed incidenti. In relazione ai programmi di investimento per l'ammodernamento delle infrastrutture e la realizzazione di nuove opere, occorre pertanto procedere con una attenta analisi delle proposte attivate nei decenni precedenti, riconsiderando le loro caratteristiche, in modo da valutarne il mantenimento dell'interesse e, qualora necessario, procedere poi alla loro realizzazione con nuovi strumenti in grado di ridurre gli impatti sul territorio e i costi di realizzazione.

### Le Azioni

- A4.1 | Completare il disegno della rete infrastrutturale stradale sulla base dell'analisi della domanda di trasporto e degli impatti delle nuove infrastrutture sul sistema socio economico regionale
- A4.2 | Programma di manutenzione straordinaria per la viabilità di connessione e per la riduzione dell'incidentalità

---

## Strategia 5 | Migliorare l'accessibilità delle aree turistiche

Il Veneto è la prima regione italiana per presenze turistiche registrando un trend di progressivo incremento che incide in particolare nelle infrastrutture dell'area litoranea a ridosso delle spiagge, delle città d'arte e dell'area montana. L'accesso ai centri attrattori ha evidenziato criticità sia per i diffusi deficit di accessibilità via terra (che caratterizza in particolare i comprensori turistici e le aree costiere), che nelle connessioni con i maggiori hub di trasporto (aeroporti e stazioni).

Particolarmente complessa è la gestione dei sovraccarichi in nodi problematici come Venezia, specie in relazione all'influenza generata dal traffico crocieristico, della gronda lagunare, del litorale veneziano e delle principali mete dolomitiche. Oltre alle necessità insite nella situazione della rete, il tema turistico apre scenari di sviluppo legati alla possibilità di ampliare l'offerta turistica con infrastrutture dedicate quali le ciclovie, percorsi di trekking ed ippovie.

### Le Azioni

- A5.1 | Interventi sulla viabilità di accesso ai comprensori turistici
- A5.2 | Miglioramento del collegamento tra gli aeroporti e la rete regionale del trasporto ferroviario
- A5.3 | Riassetto del terminal crocieristico di Venezia, a salvaguardia dello sviluppo del settore, nel rispetto della sostenibilità ambientale
- A5.4 | Sviluppo di un piano di itinerari turistici, percorsi, piste ciclabili ed ippovie, con priorità agli itinerari di accesso ai nodi urbani
- A5.5 | Ammodernare il sistema degli impianti di risalita e favorire l'integrazione con il

sistema di trasporto pubblico e privato

- A5.6 | Rilanciare il settore della navigazione interna
- A5.7 | Sviluppo di un programma di accessibilità all'area interessata ai Giochi Olimpici del 2026

---

## **Strategia 6 | Sostenere la transizione del trasporto verso la mobilità sostenibile**

Il costante incremento del traffico registrato nel periodo 2014-18 comporta un conseguente aumento di immissioni inquinanti e di rumore immesso nell'ambiente, in particolare nei grandi centri abitati in cui la fluidità del traffico è limitata dall'urbanizzazione. Il settore dei trasporti dipende ancor oggi fortemente dai combustibili fossili e rappresenta al contempo un quarto circa del totale delle emissioni totali di gas serra a livello nazionale. Al fine di ridurre l'impatto ambientale dei trasporti è necessario intraprendere azioni che disincentivino il ricorso al mezzo privato, che favoriscano l'impiego di mezzi a basso impatto ambientale, come i veicoli Euro 5 ed Euro 6, quelli a trazione elettrica o a combustibili alternativi, come i biocarburanti, il gas naturale e l'idrogeno.

### **Le Azioni**

- A6.1 | Attivare azioni per la diminuzione dell'impatto ambientale generato dal trasporto su gomma, anche attraverso azioni per l'internalizzazione delle conseguenze sociali provocate dall'inquinamento
- A6.2 | Favorire lo sviluppo di una rete infrastrutturale di ricarica per veicoli elettrici privati e commerciali, con standard comuni coerenti con gli indirizzi tecnologici di scala nazionale, anche mediante l'intervento degli operatori privati del settore
- A6.3 | Dare forma alle reti per la diffusione della mobilità ad idrogeno e LNG, a particolare beneficio del trasporto merci su strada

---

## **Strategia 7 | Promuovere e sostenere lo sviluppo di nuove tecnologie per la mobilità**

Lo sviluppo delle nuove tecnologie per la mobilità permette di gestire in modo più semplice e intuitivo l'accesso al servizio del trasporto pubblico e allo stesso tempo di ottenere informazioni sul traffico in tempo reale. Ciò consente la realizzazione di sistemi dinamici di controllo e monitoraggio continuo sia nella filiera passeggeri che in quella delle merci, migliorando la qualità dei servizi offerti.

### **Le Azioni**

- A7.1 | Definire un approccio integrato degli standard tecnologici per lo sviluppo di un ambiente unico ICT e ITS regionale
- A7.2 | Attuare provvedimenti per lo sviluppo di applicazioni di nuove tecnologie per il trasporto passeggeri e merci condivise con i cittadini
- A7.3 | Sostenere lo sviluppo di applicazioni ICT e ITS per le piccole e medie imprese
- A7.4 | Sviluppare tecnologie smart road per gli assi delle viabilità regionale primaria

## **Strategia 8 | Strategie di governo, programmazione e controllo**

L'attuazione del Piano, che integra azioni progettuali, realizzative, amministrative, regolatorie e gestionali, richiede strumenti di *governance* innovativi. Questi sono definiti per svolgere efficacemente l'aggiornamento e l'integrazione del Piano, per realizzare il monitoraggio dei fenomeni connessi alla mobilità e per effettuare studi e progetti adeguati all'attuazione del Piano. Inoltre, è necessario dotarsi degli strumenti necessari a svolgere efficacemente la funzione di soggetto regolatore dei servizi, affidati a terzi e/o gestiti in house dalla Regione.

### **Le Azioni**

- A8.1 | Rafforzamento della governance e della gestione dei trasporti regionali, anche con istituzione/revisione del ruolo delle società regionali per la gestione diretta di infrastrutture e servizi di interesse regionale
- A8.2 | Istituzione della Struttura Tecnica di Piano (STP) per il monitoraggio del Piano, la raccolta e la distribuzione dei dati e delle informazioni

# LE RISORSE DEL PIANO

Il Piano Regionale dei Trasporti prevede l'attivazione di interventi infrastrutturali gestionali ed amministrativi con fondi regionali, statali ed europei, nonché con l'apporto di capitali privati.

<b>AMBITI DI INTERVENTO</b>		
	Costi complessivi*	Risorse già disponibili*
<b>Invarianti: opere ferroviarie Alta Velocità in Veneto</b>	10.123,27	4.889,05
<b>Invarianti: sviluppo della rete stradale ed autostradale</b>	6.018,99	4.600,00
<b>Invarianti: investimenti sui porti</b>	271,00	155,00
<b>Invarianti: connessione aeroporti</b>	564,41	474,18
<b>Invarianti: sviluppo della rete ferroviaria regionale, inclusi i progetti di elettrificazione</b>	669,10	367,9
<b>Rinnovo del parco rotabile</b>	619,00	619,00
<b>Piano di eliminazione dei passaggi a livello a raso</b>	147,00	147,00
<b>Investimenti per la manutenzione straordinaria della rete stradale principale</b>	651,00	651,00
<b>Totali</b>	<b>19.063,77</b>	<b>11.903,13</b>

\*Milioni di euro

Ulteriore elemento che concorre alle integrazioni del presente Piano-processo è costituito dall'aggiornamento dai programmi di implementazione finanziaria previsti dai diversi strumenti di finanziamento regionali statali ed europei.

Al fine di definire il quadro di riferimento delle fonti finanziarie necessarie all'avvio delle azioni sopra descritte si indicano i seguenti possibili ambiti di acquisizione delle risorse:

---

**Finanziamento dei progetti di fattibilità e *project review***

- Finanziamenti europei gestiti o direttamente dalla Regione o dagli Enti proponenti l'investimento (fondi di cooperazione territoriale, Fondo C.E.F., *Orizon* etc.)
- Fondi Comuni confinanti

---

**Incremento dei fondi trasferiti alle Aziende per la gestione dei servizi di TPL, sostegno alle fasce deboli ed abbonamenti integrati aziendali**

- Fondi statali e regionali
- Accordi con le Aziende per lo sviluppo di *welfare* aziendale
- Fondi per l'integrazione e lo sviluppo delle aree depresse
- Risparmi Iva derivanti dal riassetto societario del Gestore del servizio

---

**Fondi per la manutenzione ordinaria e straordinaria e la sicurezza stradale, da attuarsi anche mediante criteri per favorire gli interventi sui tratti ed i punti più pericolosi e dannosi sotto il profilo delle esternalità ambientali**

- Intese con i gestori delle infrastrutture autostradali per il reimpiego dei ricavi da concessione
  - Fondi regionali, statali ed europei per il finanziamento delle infrastrutture
-

# LE PROCEDURE DI APPROVAZIONE DEL PIANO

---

Sotto un profilo procedurale, come previsto dalla Legge Regionale 25/1998 il Piano è adottato dalla Giunta Regionale ed approvato dal Consiglio Regionale, a seguito di un processo di consultazione dei territori e delle organizzazioni economiche e sociali, che prevede 1 incontro di presentazione generale del Piano (2 luglio 2019, Palazzo Grandi Stazioni, Cannaregio 23, Venezia) e 7 incontri territoriali:

- 1. Verona**, 4 luglio 2019 (9.30 – 12.00)  
Loggia di Frà Giacomo, Piazza dei Signori, 1
- 2. Vicenza**, 4 luglio 2019 (14.30 – 17.00)  
Sede della Provincia, Contrà Gazzolle, 1
- 3. Venezia**, 10 luglio 2019 (9.30 – 12.00)  
Palazzo Linetti, Calle Priuli, 99
- 4. Treviso**, 10 luglio 2019 (14.30 – 17.00)  
Sede della Provincia, Via Cal di Breda 116
- 5. Rovigo**, 18 luglio 2019 (9.30 – 12.30)  
sede del Consiglio Provinciale, Via Ricchieri detto Celio, 10
- 6. Padova**, 18 luglio 2019 (14.30 – 17.00)  
Sala della Provincia “la Cittadella, Piazza V. Bardella, 2
- 7. Belluno**, 19 luglio 2019 (9.30 – 12.00)  
Villa Pat, Via Villa Pat, Sedico

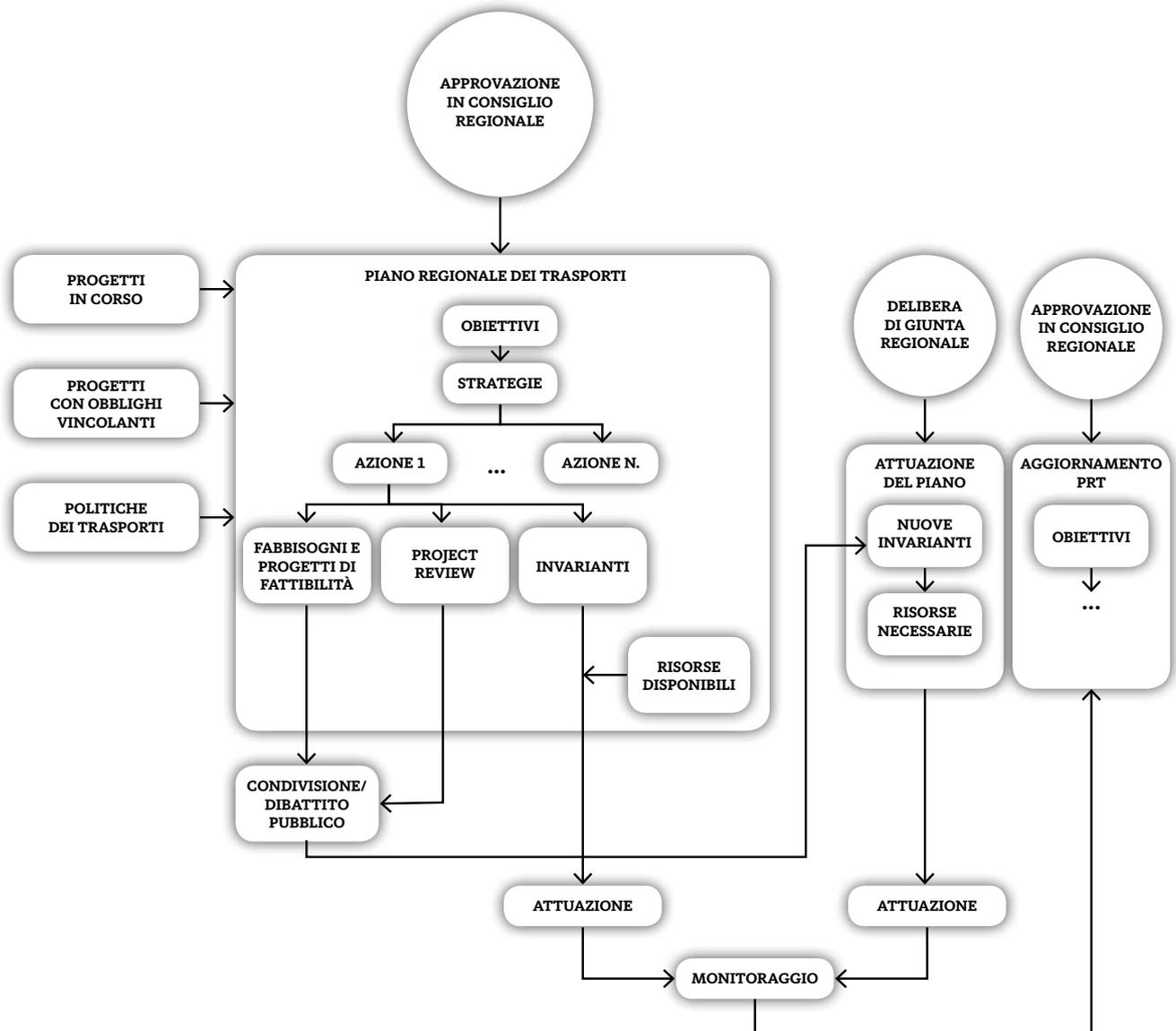
Questa prima fase di consultazione è finalizzata a raccogliere osservazioni e suggerimenti da parte degli attori locali al fine di valutare ed eventualmente integrare i contenuti del Piano. Le osservazioni potranno essere inviate attraverso il sito web del progetto: [www.prtveneto2030.it](http://www.prtveneto2030.it)

Terminata questa prima fase di consultazione, il Piano è sottoposto, come prevede la normativa regionale, alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Per quanto attiene il processo di attuazione, il Piano prevede l'istituzione di una apposita Struttura tecnico-amministrativa avente funzioni di cabina di regia per il monitoraggio dei risultati e la valutazione della loro coerenza rispetto agli indicatori.

Le modifiche e le integrazioni che abbiano carattere meramente attuativo sono deliberate dalla Giunta regionale, sentita la competente Commissione consiliare, mentre le revisioni e gli aggiornamenti che apportano variazioni sostanziali agli obiettivi e alle strategie del Piano e comunque previste a cadenza almeno quinquennale sono oggetto di approvazione da parte del Consiglio Regionale.

## Schema del processo decisionale di governo del Piano









REGIONE DEL VENETO

[www.prtveneto2030.it](http://www.prtveneto2030.it)