

LA SITUAZIONE ECONOMICA DEL VENETO

RAPPORTO ANNUALE 2015



Unioncamere
Veneto

Centro studi e ricerche economiche e sociali

LA SITUAZIONE ECONOMICA DEL VENETO

RAPPORTO ANNUALE 2015



Unioncamere
Veneto

Centro studi e ricerche economiche e sociali



Il presente Rapporto è stato curato dal Centro studi Unioncamere Veneto, coordinato da Serafino Pitingaro, sulla base delle informazioni e dei dati disponibili al 31 maggio 2015.

Al gruppo redazionale hanno partecipato:

Rina Camporese, Nicola Camatti, Alberto Cestari, Carlo Declich, Stefan Marchioro, Marco Mazzarino, Susi Osti, Giulia Pavan, Arianna Pittarello, Serafino Pitingaro, Luigi Poletto, Diego Rebesco, Alessandro Rinaldi, Luca Salmasi, Monica Sandi, Andrea Taddei, Roberto Tommasi Jan Van der Borg.

Si ringrazia per la collaborazione:

Banca d'Italia - Divisione Analisi e Ricerca Economica Territoriale della Sede di Venezia, Centro Studi Sintesi, Confartigianato Imprese Veneto, Edilcassa Veneto, Istat - Sede per il Veneto, MM-ONE Group - Centro Studi, Regione del Veneto - Dipartimento Turismo, Università Ca' Foscari di Venezia, Università di Genova, Veneto Lavoro - Osservatorio & Ricerca.

Progetto grafico, impaginazione, infografiche e visual report sono stati curati da Quantitas srl, Padova.

La situazione economica del Veneto. Rapporto annuale 2015

Copyright © Unioncamere Veneto, Venezia, Italy

Qualunque parte di questa pubblicazione può essere riprodotta, memorizzata in un sistema di recupero dati o trasmessa in qualsiasi forma o con qualsiasi mezzo, elettronico o meccanico, senza autorizzazione, a condizione che se ne citi la fonte.

Unioncamere del Veneto - Area Studi e Ricerche
Via delle Industrie, 19/d - 30175 Venezia
Tel: 041 0999311 - Fax: 041 0999303
centrostudi@ven.camcom.it www.unioncamereveneto.it

1a edizione giugno 2015
ISBN 978-88-902310-3-2 (pdf)

LA SITUAZIONE ECONOMICA DEL VENETO

RAPPORTO ANNUALE 2015

Presentazione

Sintesi. Nel segno della discontinuità: il Veneto cambia passo

SEZIONE 1. IL QUADRO MACROECONOMICO

1. L'economia italiana riparte ma la crescita è da consolidare	21
2. L'economia regionale pronta a voltare pagina	35

SEZIONE 2. L'ECONOMIA E LA SOCIETÀ REGIONALE

1. Le imprese	47
2. Gli scambi con l'estero	61
3. Il mercato del lavoro	77
4. La scuola e i giovani	95
5. Le famiglie e i consumi	107
6. I trasporti e la logistica	119
7. Le banche e il credito	131
8. La finanza pubblica	143

SEZIONE 3. I FATTORI DI SVILUPPO E LE CRITICITÀ DA SUPERARE

1. Il sistema agroalimentare veneto e la sfida dell'Expo: analisi e strategie	157
2. Organizzare e gestire le destinazioni turistiche del futuro: l'Osservatorio turistico come strumento di programmazione regionale	169
3. Il Veneto digitale: un'analisi delle performance di cittadini, imprese e istituzioni	181
4. Il sistema produttivo culturale in Veneto: dimensione e ruolo economico	197
5. Le mani sul Veneto: mafie e criminalità dentro l'economia regionale	209

6. I TRASPORTI E LA LOGISTICA*



6.1 I flussi di traffico nel Veneto

Nel 2014 i flussi di traffico e la movimentazione di merci sulla rete infrastrutturale regionale hanno evidenziato un incremento generalizzato rispetto allo scorso anno, pur in presenza di altrettante generalizzate e marcate differenze rispetto al periodo pre-crisi (tab. 6.1).

In particolare, tale dinamica ha riguardato soprattutto il traffico autostradale, che riveste per il Veneto, come per il resto del Paese, un ruolo prevalente nel settore del trasporto merci e fornisce una misura dell'andamento della situazione economica regionale e nazionale.

Il 2014 ha evidenziato un recupero dei flussi per quasi tutte le tratte autostradali: i dati del traffico veicolare complessivo e pesante, se confrontati con il 2013, mostrano dovunque valori positivi¹. È il caso della dorsale Modena-Brennero (+2,4% il traffico pesante), che sostiene la maggior parte dei traffici commerciali tra Italia e Germania, ma anche della Mestre-Belluno (+2,3%) e della Mestre-Trieste (+1,4%), che supportano in buona misura i flussi di merci verso l'Austria, la Slovenia e la Croazia. Piuttosto marcato l'aumento del traffico pesante della Valdastico (+6,2%) a fronte di risultati più modesti della Brescia-Padova (+0,9%) e della Bologna-Padova (+0,2%).

Tuttavia le direttrici caratterizzate da maggior traffico ma non solo stentano a recuperare i cali registrati durante la fase più acuta della crisi economica. Con riferimento al traffico pesante, le perdite registrate rispetto al periodo ante-crisi rimangono rilevanti sia sulla Modena-Brennero e sulla Brescia-Padova, con valori pari rispettivamente a -12,8 per cento e -13,2 per cento, ma anche sulla Bologna-Padova, che sconta ancora un -13,5 per cento.

Il quadro, dunque, mostra decisamente una ripresa del traffico, particolarmente dinamica sulle direttrici Nord, pur tuttavia appaiono decisamente lontani i valori ante-crisi, che non potranno in ogni caso essere recuperati nell'arco di pochi anni.

* A cura di Marco Mazzarino, università IUAV di Venezia

¹ L'unica variazione negativa riguarda il traffico di competenza CAV S.p.a., che è ascrivibile a variazioni chilometriche applicate alle competenze CAV a partire dall'1.1.2014, che rendono il confronto tra i dati 2013 e 2014 non omogeneo.



Tabella 6.1 – Nord Est. Traffico di veicoli sulle autostrade (veicoli/km, milioni). Anni 2007, 2013 e 2014

		2007	2013	2014	Var. % 14/07	Var. % 14/13
Modena-Brennero (314 km)	Totale	4.736	4.402	4.467	-5,7	1,5
	veicoli pesanti	1.417	1.207	1.236	-12,8	2,4
Valdastico (75,4 km)*	Totale	305	298	318	4,3	6,8
	veicoli pesanti	72	64	68	-77,6	6,2
Bologna-Padova (127,3 km)	Totale	2.030	1.902	1.928	-5,0	1,4
	veicoli pesanti	562	486	487	-13,5	0,2
Brescia-Padova (146,1 km)	Totale	4.998	4.582	4.655	-6,9	1,6
	veicoli pesanti	1.450	1.247	1.259	-13,2	0,9
Padova est-Intercon. est A4-A57 e Mestre-Intercon. ovest A57-A4 (55,6 km)**	Totale	-	1.081	971	-	-10,2
	veicoli pesanti	-	286	264	-	-7,7
Mestre-Trieste, Palmanova-Udine e Portogruaro-Conegliano (210,2 km)*	Totale	2.715	2.408	2.458	-9,5	2,1
	veicoli pesanti	816	705	715	-12,4	1,4
Mestre-Belluno (82,2 km)	Totale	664	669	672	1,2	0,5
	veicoli pesanti	113	111	113	0,5	2,3

* Il confronto tra i dati 2007 e 2013-2014 non è omogeneo causa variazioni chilometriche intervenute nel periodo considerato.

** I valori del traffico CAV S.p.A. sono riferiti al solo sistema chiuso; inoltre il confronto tra i dati 2013 e 2014 non è omogeneo causa variazioni chilometriche applicate alle competenze CAV a partire dall'1.1.2014.

Fonte: elab. Unioncamere Veneto su dati Aiscat

Sul fronte marittimo, i flussi portuali mostrano un calo ormai strutturale della movimentazione generale – particolarmente accentuato per le rinfuse liquide (tab. 6.2). Vanno evidenziati, tuttavia, alcuni elementi di rilievo:

- la crescita del traffico di contenitori, che nel corso del 2014 si è ulteriormente approssimato alla soglia psicologica delle 500.000 unità;
- il calo del comparto crocieristico, tradizionalmente caratterizzato da un percorso di crescita a dir poco impetuosa e che sconta attualmente sia una contrazione generale anche di questo mercato, sia le vicissitudini correlate ai divieti di transito delle grandi navi nel bacino di S. Marco a Venezia, nonché i lavori del MOSE alla bocca di Lido. In generale, appare in contrazione l'intero comparto passeggeri, in relazione alle dinamiche non brillanti degli scambi con la Grecia nel settore ferry.

In un contesto portuale complessivo Alto Adriatico, nell'ambito dei flussi di container (tab.6.3), il traffico del porto di Venezia mostra l'incremento più limitato (+2,2%), a fronte di incrementi maggiormente significativi registrati nei porti di Trieste (+10,3%) e di Koper (+12,3%), quest'ultimo ormai il polo Alto Adriatico caratterizzato dai numeri più elevati (674.000 TEUs).

Tabella 6.2 - Venezia. Movimento merci, container e passeggeri nel porto. Anni 2013-2015

	2013	2014	gen-feb 2015	Var. % 14/13	Var. % gen-feb 15/14
MOVIMENTO MERCI (tonn.)	24.350.327	21.779.057	3.838.850	-10,6	13,6
rinfuse liquide	9.930.111	6.889.980	1.293.019	-30,6	22,8
rinfuse solide	6.499.565	7.001.983	1.196.121	7,7	8,4
merci varie in colli	7.920.651	7.887.095	1.349.711	-0,4	10,2
MOVIMENTO CONTAINER (TEU)	446.428	456.068	75.041	2,2	9,5
MOVIMENTO PASSEGGERI	2.072.642	1.945.322	6.552	-6,1	-51,4
croceristi	1.841.477	1.750.698	1.896	-4,9	-69,2
NAVI ARRIVATE	3.553	3.366	388	-5,3	-2,3

Fonte: elab. Unioncamere Veneto su dati Autorità portuale di Venezia

Tabella 6.3 - Nord Est. Traffico porti dell'Alto Adriatico. Anni 2007 e 2012-2014

		2007	2013	2014	Var. % 14-07	Var. % 14-13
Venezia	Totale (t)	30.214.697	24.350.327	21.779.057	-27,9	-10,6
	TEU	329.512	446.428	456.068	38,4	2,2
Trieste	Totale (t)	48.279.107	56.585.708	57.153.931	18,4	1,0
	TEU	335.943	458.597	506.011	50,6	10,3
Koper	Totale (t)	15.362.979	17.999.662	18.965.351	23,4	5,4
	TEU	305.648	600.441	674.033	120,5	12,3

Fonte: elab. Unioncamere Veneto su dati Autorità portuali di Venezia, Trieste e Koper

Decisamente positiva appare la situazione nei traffici merci ferroviari gestiti dall'interporto di Verona (tab. 6.4), che realizza, nel comparto unitizzato, un incremento significativo sia rispetto al periodo pre-crisi (addirittura +33,6%) sia rispetto allo scorso anno (+9,9%). Nel complesso, pur in presenza di un calo estremamente marcato del traffico convenzionale e di auto (-91,2% e -45,4% rispettivamente), l'interporto segna un incremento netto positivo sia rispetto al pre-crisi (+18%) che rispetto alla scorsa annualità (+12,4%).

Tabella 6.4 - Verona. Traffico merci ferroviario dell'interporto. Anni 2007, 2013-2014

		2007	2013	2014	Var. % 14-07	Var. % 14-13
Traffico Intermodale	UTI	292.896	356.074	391.396	33,6	9,9
	TEU equivalenti	542.439	637.372	700.599	29,2	
	Tonnellate	6.127.768	6.770.790	7.596.225	24,0	12,2
Altro Traffico ferroviario	Tradizionale (t)	159.223	14.930	14.052	-91,2	-5,9
	Auto Nuove (t)	297.175	127.764	162.162	-45,4	26,9
Totale (t)		6.584.166	6.913.484	7.772.439	18,0	12,4

Fonte: elab. Unioncamere Veneto su dati Consorzio Zai

Analogamente, anche i flussi gestiti dall'aeroporto di Venezia Marco Polo (tab. 6.5) segnano dei decisi incrementi sia rispetto al periodo pre-crisi (quasi +20%) sia rispetto lo scorso anno (+0,8%). Il trend di crescita deriva soprattutto dalla crescita del settore passeggeri internazionali - che ormai ha superato i 7 milioni - mentre risulta in calo il comparto nazionale.

Pur con numeri decisamente inferiori, anche l'aeroporto di Treviso mostra un significativo trend di crescita (+45,2% rispetto al 2007 e +3,3% rispetto al 2013), crescendo sia nel comparto nazionale che internazionale. Diversa, invece, la situazione dell'aeroporto di Verona, che vede un incremento rispetto allo scorso anno (+2%), pur in presenza di una decisa perdita rispetto al 2007 (-20,9%).

Tabella 6.5 - Veneto. Traffico negli aeroporti (passeggeri e merci). Anni 2007, 2013-2014

		2007	2013	2014	Var. % 14-07	Var. % 14-13
Venezia	Totale passeggeri	7.076.114	8.403.790	8.475.188	19,8	0,8
	Nazionali	2.008.693	1.683.900	1.353.417	-32,6	-19,6
	Internazionali	5.023.806	6.691.965	7.099.596	41,3	6,0
	Merci (t)	23.962	45.662	44.426	85,4	-2,7
Treviso	Totale passeggeri	1.548.219	2.175.396	2.248.254	45,2	3,3
	Nazionali	211.296	478.250	694.829	228,8	45,2
	Internazionali	1.327.493	1.690.613	1.548.533	16,7	-8,4
	Merci (t)	17.593	0,04	0,2	-100,0	
Verona	Totale passeggeri	3.510.259	2.719.815	2.775.627	-20,9	2,0
	Nazionali	1.222.270	847.684	786.343	-35,7	-7,2
	Internazionali	2.243.099	1.838.280	1.968.830	-12,2	7,1
	Merci (t)	9.158	4.745	4.578	-50,0	-3,5

Fonte: elab. Unioncamere Veneto su dati Assaeroporti

6.2 Lo scenario infrastrutturale

Il territorio regionale, come noto, è caratterizzato da un sistema diffuso, che, al tempo stesso, è motivo determinante del suo sviluppo economico ma anche fonte di inefficienze sul fronte del sistema dei trasporti e della logistica. In tal senso, un'efficace politica regionale deve necessariamente fondarsi su due obiettivi realistici:

- favorire un riequilibrio modale, realizzando, nel comparto merci, una politica di concentrazione dei volumi di traffico sugli assi principali puntando sul sistema dell'intermodalità e, nel comparto passeggeri; migliorare la qualità dei servizi fornendo agli utenti adeguate alternative alla strada (Alta Velocità e SFMR);
- efficientare la situazione esistente, essendo ben consapevole che vi sono delle "emergenze" e dei colli di bottiglia da superare e che gli ordini di grandezza tra i volumi stradali e le altre modalità non sono di fatto comparabili. Ragion per cui una politica di efficientamento del settore stradale appare ineludibile.

Da un punto di vista infrastrutturale il Veneto presenta in generale una buona dotazione sia in campo trasportistico che logistico, a differenza di altre regioni. Molti dei gap infrastrutturali in campo stradale hanno ricevuto storicamente delle proposte adeguate verso un assetto soddisfacente (si pensi al passante di Mestre), le quali, tuttavia, come rileviamo in un certo numero di casi, mostrano forti ritardi o mancate realizzazioni. In ogni caso, va anche rilevato - come emerge anche dai dati del traffico autostradale - che, pur in presenza di un trend relativo di crescita, i volumi attuali sono ancora ben lontani da quelli del periodo pre-crisi. In quest'ottica, quindi:

- il progetto della Pedemontana Veneta - di collegamento tra l'area del vicentino e del trevigiano - va a perseguire l'obiettivo di decongestionare l'area centrale veneta. Tuttavia, su tale fronte si registrano ritardi nell'avanzamento dei lavori - oggi dichiarato attorno all'8 per cento - per cui la fine prevista dell'opera - inizialmente il 2016 - è slittata al 2018, con un aumento dei costi attorno ai 400 milioni di euro;
- il progetto della Nuova Romea completerebbe la sezione Ravenna-Mestre del Corridoio Adriatico, realizzando anche una separazione funzionale dei traffici. L'opera ha avuto, nel novembre 2013, l'approvazione del CIPE per il progetto preliminare, mentre la gara per assegnare la concessione si sarebbe dovuta tenere entro la fine del 2014. Tuttavia, nell'aprile del 2015 l'opera non è stata più ritenuta prioritaria, almeno per il momento, dall'attuale governo, che l'ha cancellata dall'elenco delle grandi opere;
- il progetto della terza corsia sulla A4 Venezia-Trieste risolverebbe la situazione di costante congestione soprattutto del traffico pesante ed ha visto inaugurato nel novembre del 2014 il primo tratto Quarto d'Altino-S.Donà, mentre la realizzazione degli altri lotti sta incontrando delle problematiche connesse

alla definizione finanziaria che rende di fatto impossibile il completamento dell'opera entro i tempi previsti (2016).

Nel comparto ferroviario, gli obiettivi di medio periodo indicano fondamentale la realizzazione di tratte strategiche del Corridoio Mediterraneo per quanto riguarda il progetto Alta Capacità/Alta Velocità Est-Ovest. La realizzazione delle tratte lineari va di pari passo con la riorganizzazione e l'efficace inserimento nel sistema dei nodi principali (Verona, Padova, Mestre/Venezia). Anche su questo versante si registrano forti inerzie.

Come abbiamo visto dai dati di traffico, la direttrice Est-Ovest presenta dinamiche significative e appare evidente come un obiettivo di diversione modale non possa essere realizzato se non attraverso un potenziamento ferroviario su tale direttrice, sia per i passeggeri - migliorando la qualità dei servizi - sia per le merci - incrementando la capacità di trasporto. In particolare, appare strategica, in prima battuta, la realizzazione del tratto Milano-Verona (140 km) - compresa la riorganizzazione del nodo (interconnessioni con il Quadrante Europa) - con proseguimento fino a Padova. Tale obiettivo si rende necessario in relazione al ruolo assolutamente strategico rivestito dall'interporto di Verona. Attualmente il tratto Treviglio-Verona è in fase di realizzazione al 40 per cento, mentre per il tratto Brescia-Verona sono stati assegnati da RFI i lavori (per una spesa di circa 4 Miliardi di euro), che dovrebbero iniziare nella prima metà del 2015 per una durata complessiva di circa 7 anni. Relativamente alla tratta Verona-Padova era stato posto l'obiettivo, in particolare per il tratto Verona-Vicenza, di inizio lavori entro il 2015 (dopo la presentazione del progetto definitivo avvenuta nel maggio 2015), a seguito della delibera CIPE e l'assegnazione delle risorse finanziarie.

La seconda priorità in campo ferroviario appare essere la realizzazione della direttrice ferroviaria del Brennero che, come abbiamo visto, presenta un costante trend di crescita ed assume una assoluta centralità quale elemento portante di livello nazionale in proiezione dei mercati europei. Tale priorità si sostanzia con la riorganizzazione del nodo di Verona (inserimento del nodo nel sistema AC/AV) ed il quadruplicamento verso il Brennero con l'obiettivo di operare a regime circa 400 treni-giorno. L'opera assume una rilevanza ancor più peculiare se pensiamo che circa i 3/4 del traffico utilizza la strada, evidenziando dunque un relevantissimo mercato potenziale per il sistema ferroviario. Attualmente la galleria di base - elemento centrale dell'intera direttrice - prevede uno sviluppo complessivo sui territori italiano e austriaco di 64 km con un costo stimato di 8,8 miliardi di euro: in Austria risultano realizzate alcune gallerie di accesso (Ampass, Ahrental, Wolf) ed il cunicolo esplorativo Innsbruck-Ahrental, mentre in Italia risultano ultimate la galleria di accesso di Mules e la tratta del cunicolo Aica-Mules. In data 29 aprile 2015 il CIPE ha autorizzato la realizzazione del terzo lotto della galleria di base per un costo di 920 milioni di euro. In generale,

il costo complessivo dell'opera viene equamente ripartito tra Italia e Austria e l'ultimazione dell'opera è prevista per il 2025.

Ulteriore elemento strategico appare essere lo sviluppo del porto di Venezia, il quale – tradizionalmente – evidenzia, oltre all'escavo dei fondali, la problematica legata all'accessibilità ferroviaria, tenuto conto del fatto che, fortunatamente, Venezia non presenta problemi morfologici per l'inoltro ferroviario nell'hinterland. La riorganizzazione dello scalo di Marghera, quale snodo strategico per l'immissione dei treni nella rete principale, rappresenta una sicura priorità. Da rilevare che, dopo i lavori di potenziamento terminati circa due anni fa, recentemente (dicembre 2014) è stato siglato un accordo MISE che stanZIA 100 milioni di euro per 3 anni per il potenziamento dello scalo, prevedendo interventi nel campo del miglioramento dell'accessibilità stradale (nuovi cavalcavia, ecc.), del potenziamento di banchine e, in particolare, lo sviluppo di un nuovo raccordo ferroviario che connetta l'area sud del porto (terminal, petrolchimico) con il parco di Marghera. Uno scenario portuale di più lunga scadenza vede, invece, l'ipotesi di un collegamento diretto ferroviario (circa 20 km) nell'area sud del porto con innesto nella rete principale non attraverso la stazione storica di Mestre, ma in corrispondenza della linea dei Bivi, in modo da snellire l'intero traffico ferroviario portuale. Tuttavia, va sottolineato come tale ipotesi venga a dipendere crucialmente dalle decisioni del tracciato della linea AV/AC Venezia-Trieste in corrispondenza al nodo di Mestre. Evidentemente, se tale decisione dovesse ricadere su un by pass del nodo di Mestre, la stazione storica verrebbe ad alleggerirsi. Ciò, come spesso accade nel dibattito sugli sviluppi infrastrutturali, fa ben capire come il nodo di tale sviluppo non risieda necessariamente nella disponibilità di risorse finanziarie, quanto nel processo decisionale complessivo. Lo stesso, come ulteriore esempio, vale per la sistemazione del nodo di Vicenza, dove la mancanza di una decisione sul tracciato ha di fatto tenuto bloccato il progetto AV/AC per tre anni.

Evidentemente, l'accessibilità ferroviaria ai porti rappresenta un elemento fondamentale per permettere un reale sviluppo dei traffici portuali. Infatti, non è pensabile che significativi volumi marittimi, in particolare containerizzati, relativi a mercati europei "lontani", possano essere gestiti efficacemente dal porto se non attraverso le potenzialità che la ferrovia offre. Ciò, inoltre, appare di ancor maggior rilevanza in funzione degli sviluppi ambiziosi proposti dal porto di Venezia con la realizzazione di terminal di altura di grande capacità (porto off-shore). In merito a questo punto, tuttavia, va segnalato come le recenti decisioni assunte dal governo, così come abbiamo ricordato per la Nuova Romea, abbiano al momento tenuto fuori dalle opere prioritarie tali realizzazioni portuali. Va anche ricordato, a tal proposito, come l'aggiornamento delle reti TEN-T preveda necessariamente il collegamento con i nodi portuali per rendere possibile l'accesso ai finanziamenti. A ciò si aggiunge, in particolare in uno scenario di incremento dei traffici portuali, l'opportunità di creazione di

valore aggiunto sui flussi in transito attraverso la predisposizione di apposite aree portuali – connotato distintivo di Venezia rispetto ad altre realtà portuali nazionali - dedicate ad attività di distripark.

6.3 Alcune criticità del sistema veneto

Realizzata l'analisi complessiva sull'assetto "obiettivo" del settore delle infrastrutture, è necessario porre l'accento su alcune valutazioni relative al campo dei servizi, mirate all'obiettivo di un riequilibrio modale. Sul fronte del trasporto passeggeri, lo sviluppo del sistema SFMR (traffico regionale) e dell'Alta Velocità (traffico a lunga distanza) vanno sicuramente nella giusta direzione. Pur tuttavia, si registrano per il SFMR ritardi cronici per un progetto che risale ormai al 1990 e che ha visto buoni risultati soltanto per la c.d. prima fase (il triangolo Venezia-Padova-Castelfranco con diramazioni Mira, Treviso, Quarto d'Altino), mentre la seconda e le altre fasi restano ad oggi ancora incompiute. In ogni caso siamo ancora molto lontani dagli obiettivi definiti originariamente dal progetto (172 di km di nuove tratte, 400 soppressioni di passaggi a livello, 162 nuove stazioni e fermate, 120 nuovi treni).

Sul fronte, invece, del trasporto merci sicuramente appare fondamentale evidenziare come una rilevante criticità del sistema sia costituita dal gap di efficienza e di efficacia dei servizi offerti, in particolare nel settore dell'intermodalità terrestre. Tale gap va inteso in termini di deficit di allineamento ai parametri di performance logistica richiesti dalla domanda (caricatori) e dagli standard internazionali, ossia in termini di livello di servizio, affidabilità e (giusto) costo. Su questo, oltre alle già citate realizzazioni infrastrutturali, si evidenzia la necessità di promuovere interventi di policy in campo organizzativo-gestionale e di governance.

Cometema strategico generale - fortemente sostenuto dal caricamento - sarebbe opportuno promuovere forme di governance ed integrazione tra i nodi (e non solo) sul modello dello "sportello unico" dell'offerta logistica, rappresentando la frammentarietà dell'offerta dei servizi logistici in Veneto un forte impedimento allo sviluppo e un miglioramento del comparto. Evidentemente, le questioni di governance appaiono significativamente differenti tra i nodi portuali (dell'Alto-Adriatico e non solo) - su cui, al di là delle meritorie iniziative associative "dal basso", un intervento legislativo è ineludibile - ed i nodi "secchi" - su cui, invece, la leva del diritto societario risulta percorribile.

Vi è, quindi, il problema dell'esercizio ferroviario. Attualmente il livello di servizio ferroviario mostra scarsa affidabilità, con un transit time medio attorno ai 17 km/h. Vi è, alla base, una forte contraddizione tra le caratteristiche dell'offerta ferroviaria da parte degli operatori e quelle della domanda espressa dai

caricatori. Da un lato, una quota rilevante del caricamento esprime una domanda caratterizzata da una contrazione dei volumi ed un aumento delle frequenze, mentre, dall'altro lato, l'offerta ferroviaria tende a focalizzarsi su treni completi.

Lo scenario tendenziale che si prospetta, dunque, è quello di una ferrovia sempre più relegata a settori primari, con un crescente tasso di abbandono da parte di numerosi settori industriali, paradossalmente in presenza di una significativa domanda potenziale. Attualmente si ravvisa una spirale negativa del mercato industriale, che vede per l'appunto una riduzione quantitativa e qualitativa dei servizi ed un progressivo allontanamento della domanda da parte dei caricatori, nonostante sussista, come detto, un significativo potenziale verso la modalità ferroviaria. Processo, del resto, già in atto: dal 1975 al 2005 le t-km trasportate in Europa su ferro sono rimaste stabili, mentre quelle su gomma sono cresciute del 300 per cento. Da questo punto di vista, il Veneto è caratterizzato da importanti nodi su cui concentrare i volumi, sia sulla direttrice nord-sud che su quella est-ovest. Essenzialmente, il sistema si incentra su Verona - con vocazione al combinato terrestre, principalmente con la Germania - Padova, con vocazione all'intermodalità marittima, primariamente verso i porti liguri, toscani ed in parte di Trieste - e Venezia, con vocazione marittima, centrata soprattutto sul traffico convenzionale. Da questo punto di vista, si rende quanto mai essenziale sviluppare dei modelli di esercizio ferroviario innovativi, riferiti non solo al traffico unitizzato ma anche a quello convenzionale. Tali modelli dovrebbero:

- superare la logica commerciale della “filiera produttiva” per abbracciare una visione “territoriale”;
- sviluppare un'offerta di treni multi-cliente e non solo centrata su treni completi tout court;
- prevedere un'offerta di treni misti convenzionale-intermodale.

In tutto ciò, appare rilevante il ruolo potenziale degli enti territoriali - in primis la Regione - in quanto tali potenzialità configurano un chiaro interesse “regionale” del Veneto, a fronte di un operatore nazionale evidentemente focalizzato sull'efficientamento e la redditività aziendale e dunque in buona misura “disimpegnato” su alcune questioni territoriali. In tutto questo entra anche il potenziamento del segmento ferroviario portuale, dove - in termini di esercizio - il ruolo della manovra portuale risulta alquanto centrale nel promuovere lo sviluppo complessivo dei traffici. Gli sforzi, dunque, da portare avanti per la concretizzazione di un interesse regionale sia a livello di “soggetto” ferroviario - in ogni caso in collaborazione con il vettore nazionale - che di politiche di incentivazione vanno senz'altro sostenuti. Le politiche di incentivazione risultano senz'altro di primario interesse - anche sulla scorta di esperienze analoghe nazionali ed europee - e dovrebbero centrarsi, tuttavia, sulla definizione a priori di un network strategico, in modo che tali politiche determinino un effetto di carattere strutturale sullo sviluppo del comparto.

Ulteriore questione ineludibile appare essere lo sviluppo dell'innovazione nel campo dell'autotrasporto. Al di là degli obiettivi strategici di riequilibrio modale, in realtà il mercato europeo del trasporto terrestre risulta dominato dai servizi di autotrasporto. Ragion per cui la dimensione quantitativa del fenomeno non rende eludibile il problema del suo efficientamento. I numeri europei in tal senso risultano drammatici:

- il 24 per cento dei mezzi viaggiano vuoti;
- il tasso di utilizzo della capacità della quota rimanente è del 57 per cento.

In definitiva, l'efficienza complessiva del comparto dell'autotrasporto in Europa è di solo il 43 per cento. Sulla base di altre stime, l'ottimizzazione del mercato dell'autotrasporto - attraverso strumenti gestionali avanzati - permetterebbe di soddisfare l'attuale livello di domanda con il 60 per cento del numero attuale di viaggi, risparmiando circa 60 milioni di tonnellate di anidride carbonica. Essendo che una rilevante quota del mercato è data da PMI - ed in questo il Veneto è dunque pienamente centrale - si prospetta essenziale ed innovativo un coinvolgimento degli attori pubblici territoriali allo scopo di svolgere una funzione di "coordinamento" del mercato, attraverso l'utilizzo di strumenti IT di ultima generazione in grado di realizzare un match tra le caratteristiche della domanda e dell'offerta e di promuovere politiche attive di pricing allo scopo di incentivare complessivamente l'ottimizzazione del settore.

Un ultimo punto cruciale che rileviamo riguarda l'assenza nella pianificazione territoriale del Veneto della questione "logistica" - in particolare delle aree/piattaforme/piastre aventi tale destinazione - anche, ma non necessariamente, con funzioni di trasporto. L'offerta logistica e di trasporto, infatti, richiede strategicamente l'utilizzo di spazi ed una parte non poco significativa viene realizzata su superfici private, spesso anche di medie-piccole dimensioni, che nascono trainate da esigenze di mercato (es. vicinanza alle piattaforme produttive) e determinano uno "sprawl logistico" sul territorio guidato da logiche localistiche. Concepire un processo complessivo di razionalizzazione di tali aree - numerose e generatrici di grande valore aggiunto territoriale in un contesto come quello del Veneto - in un'ottica di sostenibilità ambientale, appare attualmente estraneo alla pianificazione territoriale, spesso focalizzata sui grandi hub e comunque sulle grandi infrastrutture di rete, che, tuttavia, non costituiscono la totalità del sistema logistico e trasportistico veneto (e del valore aggiunto e occupazione generati). In ciò, per quanto riguarda soprattutto le funzioni trasportistiche, entra anche la necessità di andare oltre una legislazione rigida sugli interporti, quanto piuttosto di prevedere una legge di riorganizzazione complessiva delle infrastrutture nodali, con un approccio del pubblico maggiormente legato ad esigenze di mercato - prevedendo un'infrastrutturazione minima su tali aree e meno di carattere immobiliare.

Bibliografia e sitografia

- Metadistretto della Logistica del Veneto (2009) Progetto strategico per lo sviluppo della logistica nel Veneto.
- Regione del Veneto (2007) Piano Regionale dei Trasporti del Veneto. Segreteria Regionale Infrastrutture e Mobilità
- ISTIEE (2011) Studi preparatori alla revisione del Piano Nazionale della Logistica 2006.
- Mazzarino, M. (2012) Strategic scenarios of global logistics: what lies ahead for Europe? *European Transport Research Review*, vol.4, n.1, 1-18
- Mazzarino, M. (2011) Piattaforme logistiche regionali ed azioni di policy: i risultati di un progetto pilota. XXXV Convegno di Economia e Politica Industriale "Mutamenti istituzionali, competitività e politiche industriali: il caso Nord-Est", Trieste, 23-23 settembre.
- Mazzarino, M. (2009) Innovazione e politiche territoriali knowledge-based per i cluster logistici: ipotesi per una governance regionale. Seminario di studio "Il territorio nell'epoca della conoscenza", Università IUAV di Venezia, 20 novembre 2009.
- Mazzarino, M. (2008) La pianificazione strategica di area vasta per il governo della mobilità: nuovi strumenti e criteri per la definizione di scenari di policy. In *Economia dei trasporti e logistica economica: ricerca per l'innovazione e politiche di governance*, a cura di E. Forte, Giordano Editore, Napoli, 871-890.
- Mazzarino, M. (2007) La pianificazione territoriale della logistica: alcuni sviluppi verso un nuovo modello concettuale. *Rassegna Economica - Rivista internazionale di Economia e Territorio*, N.2, Dicembre 2007, 81-90.
- Mazzarino, M. (2007) La logistica come nuova cultura pianificatoria per il governo del territorio. In "Ruolo della logistica nella pianificazione territoriale ed economica", Regione del Veneto.

www.regione.veneto.it

www.iuav.it

www.osservatorilogisticoveneto.it

