



# Relazione sulla situazione economica del Veneto nel 2011



Unioncamere  
Veneto

# Relazione sulla situazione economica del Veneto nel 2011



Unioncamere  
Veneto



Centro studi e ricerche economiche e sociali



Il presente rapporto è stato curato da Francesco Galletti, Alessandra Grespan, Giovanna Guzzo e Serafino Pitingaro del Centro Studi Unioncamere del Veneto sulla base delle informazioni e dei dati disponibili al 31 maggio 2012.

Elisabetta Ravegnani ha curato la revisione dei testi e l'editing del rapporto.

*Gli autori:*

ILENIA BEGHIN, Ufficio statistica CCIAA di Treviso  
GIAN ANGELO BELLATI, Segretario Generale Unioncamere del Veneto  
GIORGIO BIDO, Bs Consulting  
FRANCESCA CASARIN, Ufficio statistica CCIAA di Venezia  
RENATO CHAHINIAN, Centro studi Unioncamere del Veneto  
ALESSANDRO CENSORI, Veneto Agricoltura, Settore Studi Economici  
ALBERTO CESTARI, Centro studi Sintesi  
FEDERICO DELLA PUPPA, ricercatore CRESME  
VALENTINA DE MARCHI, Università degli Studi di Padova  
ANTONIO DE ZANCHE, Veneto Agricoltura, Settori Studi Economici  
FLAVIA DI NOTO, Unioncamere-Eurosportello del Veneto  
GIOVANNA GUZZO, Centro studi Unioncamere del Veneto  
ROBERTO GRANDINETTI, Università degli Studi di Padova  
ALESSANDRA GRESPLAN, Centro studi Unioncamere del Veneto  
FRANCESCO LOVAT, Unioncamere-Eurosportello del Veneto  
LUDOVICA MUNARI, Unioncamere-Eurosportello del Veneto  
SERAFINO PITINGARO, Centro studi Unioncamere del Veneto  
DIEGO REBESCO, Ufficio Informazione economica della CCIAA di Vicenza  
GIAMPAOLO REDIVO, Ufficio studi CCIAA di Padova  
MONICA SANDI, Ufficio statistica della CCIAA di Belluno  
CATIA VENTURA, Centro studi Sintesi

*Si ringrazia per la collaborazione:*

Centro Studi Sintesi  
CEAV – Cassa Edile Artigiana Veneta  
Confartigianato del Veneto  
Giunta Regionale del Veneto – Assessorato all'Economia – Direzione Industria Libera. Associazioni, nomi e numeri contro le mafie  
Ministero dello Sviluppo Economico – Osservatorio Nazionale sul Commercio  
Osservatorio Coopersviluppo Veneto  
Veneto Agricoltura – Settore Studi Economici  
Veneto Lavoro  
UNRAE – Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri

*Per chiarimenti sui contenuti del rapporto rivolgersi a:*

Unioncamere del Veneto  
Centro studi e ricerche economiche e sociali  
Via delle industrie, 19/d – 30175 Venezia  
Tel: 041 0999311 – Fax: 041 0999303  
e-mail: [centrostudi@ven.camcom.it](mailto:centrostudi@ven.camcom.it)  
web site: [www.unioncameredelveneto.it](http://www.unioncameredelveneto.it)

*Stampa:* Tipografia Grafiche Vianello – Treviso

*Tiratura:* 1.000 Copie

Si autorizza la riproduzione a fini non commerciali e con la citazione della fonte

*Il volume è disponibile su richiesta presso il Centro Studi Unioncamere del Veneto e in formato elettronico sul sito Internet [www.unioncameredelveneto.it](http://www.unioncameredelveneto.it)*

# SOMMARIO

<b>Prefazione</b> .....	5
<b>Presentazione</b> .....	7
<b>Ripresa svanita: il Veneto verso un'altra recessione</b> .....	9

## PARTE PRIMA: DATI E TENDENZE

1. Scambi con l'estero .....	23
2. Struttura produttiva .....	39
3. Mercato del lavoro .....	51
4. Agricoltura e pesca .....	67
5. Industria .....	77
6. Costruzioni .....	93
7. Commercio interno .....	105
8. Turismo .....	119
9. Trasporti .....	131
10. Attività creditizia e finanziaria .....	145
11. Servizi innovativi e tecnologici .....	157
12. Artigianato .....	173
13. Cooperazione .....	187
14. Finanza pubblica locale .....	199

## **PARTE SECONDA: STUDI E RICERCHE**

1. Come cambiano i distretti industriali:  
riproduzione evolutiva, gerarchizzazione o declino? ..... 213
2. Gli scambi commerciali del Veneto con  
il resto dell'Italia e del mondo ..... 225
3. Il Veneto verso Europa 2020..... 235

## **PARTE TERZA: POLITICHE E STRATEGIE**

1. Green Economy e valorizzazione delle aree marginali:  
nuove prospettive per l'economia del Veneto ..... 253
2. I flussi finanziari pubblici interregionali:  
un vincolo allo sviluppo del Veneto e dell'Italia?..... 269
3. Le mafie in Veneto: attività illegali e strategie di contrasto..... 281



## 9. TRASPORTI

*di Francesca Casarin*

### **In sintesi**

- *Nel 2011 sono proseguiti nel settore dei trasporti i segnali di ripresa già intravisti nel 2010, dopo il difficile momento congiunturale del 2009. Il comparto ha registrato un aumento medio annuo del fatturato del +1,8 per cento e l'occupazione un lieve incremento pari al +0,5 per cento (dati VenetoCongiuntura). Entrambi gli indicatori hanno risentito del rallentamento registrato nel quarto trimestre del 2011.*
- *In leggero aumento anche le percorrenze nella rete autostradale che interessa il territorio regionale (+0,5% i veicoli/km rispetto al 2010), grazie soprattutto al settore pesante (+1%).*
- *È continuato a crescere il trasporto aereo e marittimo confermando l'andamento positivo iniziato nel 2010. I movimenti complessivi degli aeromobili nei tre principali aeroporti (Venezia, Verona, Treviso) sono aumentati del +2 per cento annuo. Il traffico passeggeri ha segnato un +8,3 per cento rispetto al 2010 ed il traffico merci un +6,5 per cento.*
- *Il Porto di Venezia ha chiuso il 2011 con un traffico di 26,3 milioni di tonnellate di merci, rimanendo pressoché stabile. Incrementi per il movimento passeggeri (+8,8% a livello tendenziale) e per il settore dei container (+16,4%).*
- *Nel 2011 si sono intravisti i primi segnali di ripresa per il Porto di Chioggia che, con un movimento di 2,1 milioni di tonnellate di merci, ha annotato una crescita pari al +16,9 per cento rispetto al 2010.*
- *Stabile il traffico ferroviario dell'Interporto Quadrante Europa di Verona, importante sistema infrastrutturale oltre a quello di Venezia, Padova e Rovigo, che ha registrato un -0,8 per cento su base annua.*

## 9.1 Il settore dei trasporti in Veneto

Il Veneto rappresenta un punto di snodo importante per i traffici diretti verso i Balcani e verso il Nord Europa, grazie alle vitali realtà che compongono il tessuto imprenditoriale del territorio, alla presenza di numerose infrastrutture (interporti, aeroporti, porti) e alla posizione geografica strategica attraversata da due corridoi europei: il corridoio I (direzione nord-sud Berlino-Palermo) e il corridoio V (direzione ovest-est Lione-Lubiana).

Le nuove proposte di regolamento della Commissione europea (2001/650 e 2011/665) che definiscono la futura politica dei trasporti europei hanno attribuito un ruolo focale al Veneto, soprattutto in relazione ai collegamenti sull'asse Nord-Sud. Dei 10 "Corridoi" che costituiranno il nuovo "core network" trans-europeo, 4 passeranno per l'Italia e di questi, ben 3 passeranno per il Veneto. La regione si appresta quindi a diventare il principale nodo di collegamento dell'Europa centro-meridionale, sia per quanto riguarda la direttrice Est-Ovest che per quella Nord-Sud. Tale posizione è un'opportunità da cogliere ponendo estrema attenzione nella gestione e programmazione di servizi di trasporto di qualità. In un territorio con un livello di dotazione infrastrutturale già alto, infatti, l'utilità marginale derivante da nuove infrastrutture potrebbe essere molto bassa in assenza di politiche di gestione integrata e intermodale attente alla sostenibilità dello sviluppo dei sistemi di trasporto.

Anche in quest'ottica, i porti di Venezia, Trieste, Ravenna, Capodistria e Fiume hanno costituito l'Associazione dei porti del Nord-Adriatico (NAPA), un accordo di cooperazione volto a promuovere il rafforzamento logistico dell'Alto Adriatico e a raggiungere la "massa critica" necessaria per competere in un mercato globale. L'obiettivo è quello di intercettare una quota crescente dei flussi commerciali diretti/provenienti dall'Asia via mare che transitano per il Canale di Suez, in modo da permettere lo spostamento della produzione manifatturiera mondiale verso Asia ed Estremo Oriente.

Il settore trasporto e magazzinaggio è una realtà che comprende in Veneto circa **14,4 mila sedi d'impresa attive** (il 3,2% dello stock complessivo regionale), ma nel 2011 si è registrata una contrazione del -1,9 per cento (-280 imprese) rispetto all'anno precedente, che si aggiunge alla flessione registrata nel 2010 (-1,7% sul 2009). L'andamento descritto è dovuto principalmente al calo nei trasporti terrestri e mediante condotte (-2,9%), diminuzione a cui si accompagnano gli



incrementi delle imprese dei trasporti marittimi e per vie d'acqua e del magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti (rispettivamente +1,6% e +2,3%).

Si pongono in evidenza, poi, le imprese appartenenti al comparto dei servizi postali e attività di corriere che, sebbene abbiano un'incidenza sul totale del settore dei trasporti ancora limitata, hanno conseguito significative evoluzioni: in un anno l'incremento è risultato pari ad un +8,6 per cento. Sono passate invece da 9 a 7 le società del trasporto aereo.

Analizzando l'andamento congiunturale delle imprese del settore trasporti e logistica sulla base dell'indagine *VenetoCongiuntura*<sup>1</sup> svolta trimestralmente da Unioncamere del Veneto, emerge, nell'anno appena concluso, una ripresa dei principali indicatori analizzati: il fatturato ha registrato un aumento medio annuo del +1,8 per cento e l'occupazione ha segnato un lieve incremento pari al +0,5 per cento. Entrambi gli indicatori hanno risentito del rallentamento registrato nel quarto trimestre del 2011.

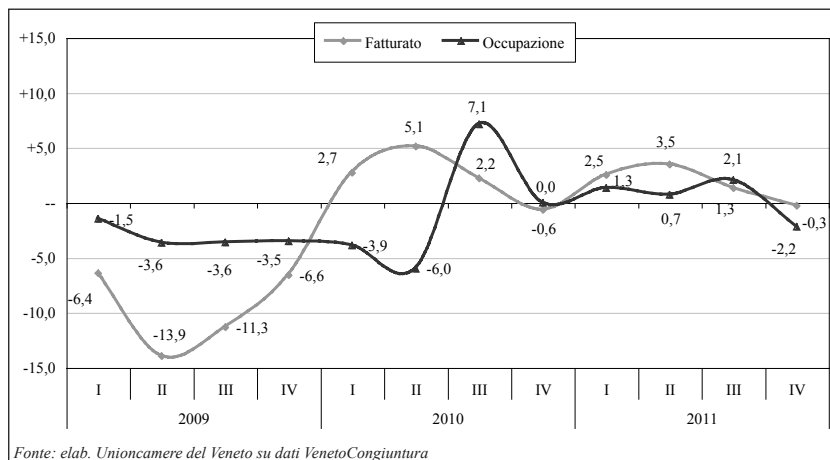
*Tabella 9.1 – Veneto. Numero di imprese attive nel settore dei trasporti per comparto. Anni 2010-2011*

	2010	2011	var % 11/10
Trasporto terrestre e mediante condotte	11.863	11.523	-2,9
Trasporto marittimo e per vie d'acqua	890	904	1,6
Trasporto aereo	9	7	-22,2
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	1.811	1.853	2,3
Servizi postali e attività di corriere	70	76	8,6
<b>Totale</b>	<b>14.643</b>	<b>14.363</b>	<b>-1,9</b>

*Fonte: elab. Unioncamere del Veneto su dati Infocamere-StockView*

<sup>1</sup> A partire dal primo trimestre 2007 l'indagine *VenetoCongiuntura* è stata estesa anche alle imprese che operano nei settori del commercio e di alcune attività dei servizi, allo scopo di monitorare con maggiore precisione le dinamiche congiunturali del terziario, che rappresenta un comparto sempre più strategico per il sistema economico regionale. L'universo di riferimento è rappresentato dalle aziende con almeno 3 addetti. Il settore *trasporti, magazzinaggio, attività postali e di corriere* comprende le imprese con codice di attività economica Ateco 2007 dal 49 al 53.

Grafico 9.1 – Veneto. Andamento del fatturato e dell'occupazione nelle imprese dei trasporti, magazzinaggio e logistica (var % su trim. anno prec.). Anni 2009-2011



La **rete stradale** del Veneto comprendeva, al 2009, 525 km di autostrade, 9.373 km di strade regionali e provinciali, 808 km di strade di interesse nazionale, per un totale di 10.706 km, corrispondente al 32 per cento dell'intera rete del Nord-Est<sup>2</sup>. Il Veneto presenta una buona densità di strade rispetto alla superficie territoriale (circa 58,3 km di strade ogni 100 kmq di territorio contro i 59,9 km a livello nazionale), soprattutto per quanto riguarda le autostrade (2,9 km per 100 kmq contro i 2,2 km per l'Italia). Mostra, invece, una densità decisamente inferiore a quella nazionale e alla ripartizione di appartenenza se rapportata alla popolazione (19,1 km di strade regionali e provinciali per 10 mila abitanti, contro una media nazionale di 25,6 km) e ai veicoli circolanti (32,2 km ogni 10 mila veicoli circolanti, contro i 42,5 italiani), con conseguente congestione delle vie di comunicazione e inquinamento legato soprattutto all'intenso utilizzo della strada per il trasporto delle merci.

Nel 2010, secondo i dati dell'Acì, i **veicoli circolanti** nella regione erano 3,8 milioni (di cui 2,9 milioni solo autovetture): il tasso di

<sup>2</sup> Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2011), *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2009-2010*, Roma.

motorizzazione era di circa 780,5 veicoli ogni mille abitanti rispetto ad una media italiana pari a 805,1.

In riferimento all'**infrastruttura ferroviaria**, nel 2011, secondo i dati della Rete Ferroviaria Italiana, il Veneto si trovava in una situazione di maggiore dotazione (6,5 km di rete per 100 kmq di superficie territoriale) rispetto alla media del Nord-Est e dell'Italia (5,3 e 5,5 km di rete per 100 kmq di superficie territoriale rispettivamente). In particolare la rete ferroviaria veneta, che nel 2011 ha sostenuto una fortissima mobilità con 152.620 viaggiatori al giorno e 65.824 abbonati, si estende per 1.191 km di linee di cui 67 sono di nodo; le linee fondamentali sono il 34 per cento della rete. Il 66 per cento dei binari è elettrificato e di questi il 78 per cento è a doppio binario.

Appare rilevante sottolineare come, secondo i dati Istat sul commercio estero, nel 2011 il trasporto marittimo e stradale abbiano ricoperto un ruolo di primo piano nei flussi di interscambio commerciale del Veneto con i Paesi esteri. Per le esportazioni il 38,1 per cento del totale del valore della merce ha viaggiato su gomma ed il 20 per cento via mare, mentre per le importazioni si è assistito a una diminuzione dell'utilizzo della strada (28,2% del totale import) e ad un aumento del trasporto marittimo (27,6% delle merci importate). Tale distribuzione ha evidenziato quindi la predominanza del trasporto viario per lo spostamento delle merci a discapito di altre modalità di trasporto più rapide, con meno impatto ambientale e meno congestioni.

## 9.2 Il trasporto stradale

I dati provvisori sul traffico rilasciati dall'Aiscat hanno evidenziato nel 2011 un andamento della mobilità italiana sostanzialmente stabile rispetto ai risultati ottenuti nell'esercizio precedente: in termini numerici i **veicoli/km** totali percorsi nei dodici mesi sulla rete hanno infatti superato gli **82 miliardi**, un risultato in linea con quanto registrato nel 2010, ed anche i dati relativi alle singole componenti veicolari non hanno mostrato scostamenti significativi. Quanto ai dati mensili, nel trascorso dicembre si è assistito ad un generalizzato calo del traffico pesante (-5,6%), il quale è stato comunque compensato dalla componente leggera che, interrompendo la serie negativa avuta negli ultimi mesi, ha eguagliato i livelli raggiunti nell'anno passato.

I dati provvisori riferiti alla rete autostradale che interessa totalmente o parzialmente il territorio regionale hanno evidenziato nel 2011 un

leggero aumento (+0,5%) rispetto all'esercizio precedente raggiungendo i 13.716 milioni di veicoli/km, soprattutto grazie al settore pesante (+1%, 3.776 veicoli-km). In particolare, i tronchi autostradali in concessione ad Autovie Venete<sup>3</sup> hanno segnato un aumento delle percorrenze superiore rispetto alle altre tratte autostradali regionali: l'indicatore, espresso in veicoli/km, è aumentato del +1,7 per cento rispetto al 2010 (+1,5% per i veicoli leggeri e +2,3% per quelli pesanti).

### 9.3 Il trasporto aereo

Le infrastrutture di trasporto e il livello di mobilità aerea costituiscono uno tra gli elementi maggiormente determinanti per la competitività di un Paese. Un buon livello di mobilità aerea rappresenta un presupposto per lo sviluppo dell'economia locale e del turismo e quindi diviene un fattore essenziale per lo sviluppo di una qualsiasi economia avanzata.

Nel 2011, il sistema aeroportuale nazionale e regionale ha continuato a crescere confermando l'andamento positivo iniziato nel 2010 dopo due anni di contrazione. Secondo i dati Assaeroporti, in Italia il traffico passeggeri ha segnato complessivamente un +6,4 per cento rispetto al 2010 raggiungendo quasi 149 milioni di passeggeri (i movimenti sono cresciuti del +0,9%), in linea con l'aumento registrato nel 2010 (+7%) dopo il decremento annotato nel 2009 (-2,3%) che ha riguardato soprattutto il segmento dei viaggiatori internazionali. In particolare, nel corso del 2011 il traffico passeggeri ha registrato una crescita del +7,1 per cento per i voli nazionali e del +6,3 per cento per quelli internazionali, con il solo crollo dei transiti (-25,7%).

A livello regionale, gli scali veneti hanno segnato degli incrementi sia nel settore aeromobili che, soprattutto, in quello merci e passeggeri. Nel 2011 sono transitati dagli aeroporti veneti oltre **13 milioni di passeggeri** e **48,1 mila tonnellate di merci**, segnando rispettivamente un +8,3 e un +6,5 per cento su base annua.

Il 2011 ha visto la chiusura temporanea, dal 1° giugno al 4 dicembre, dello scalo di Treviso, a seguito dei lavori di rifacimento pista, e il contestuale assorbimento del traffico presso lo scalo di Venezia. Si

---

<sup>3</sup>A4 Mestre-Trieste (km 115,4), A57 Tangenziale di Mestre (km 10,5), A23 Palmanova-Udine (km 18,5), A28 Portogruaro-Conegliano (km 49,5).

ritiene utile, quindi, prendere in considerazione i dati del **Sistema Aeroportuale Venezia-Treviso** nel suo insieme.

L'anno 2011 ha segnato per il Sistema Aeroportuale un importante risultato di traffico, con quasi 9,7 milioni di passeggeri e un incremento del +7,1 per cento rispetto all'anno precedente, confermando la posizione già consolidata di terzo hub a livello nazionale dopo Roma e Milano. I movimenti complessivi degli aeromobili sono stati 97.227 (+2% rispetto al 2010), mentre le merci movimentate sono state 42.754 tonnellate (+5,5%). Nel periodo di trasferimento delle attività di Treviso a Venezia lo scalo ha gestito punte di traffico che hanno superato i 37 mila passeggeri al giorno. Esaminando la ripartizione del traffico tra nazionale ed internazionale è stata confermata nuovamente la valenza internazionale: il 76,1 per cento dei passeggeri ha volato verso destinazioni europee ed intercontinentali.

Nel corso del 2011 l'offerta voli dello scalo di Venezia si è arricchita con l'apertura di nuove destinazioni di lungo raggio ed europee. Dalla metà di giugno è stato avviato un nuovo collegamento intercontinentale tra Venezia e Doha operato dalla compagnia mediorientale Qatar

*Tabella 9.2 – Veneto. Movimento di aerei, passeggeri e merci negli aeroporti. Anno 2011*

Aeroporti	Movimenti		Passeggeri		Cargo (tons)	
	val. ass.	var. % su anno prec.	val. ass.	var. % su anno prec.	val. ass.	var. % su anno prec.
2011						
Venezia-Treviso*	97.227	2,0	9.662.156	7,1	42.754	5,5
Treviso	10.089	-51,0	1.077.505	-49,9	868	-70,4
Venezia	87.138	16,7	8.584.651	25,0	41.886	11,4
Verona	37.770	2,3	3.385.794	12,0	5.381	16,1
<b>Totale</b>	<b>134.997</b>	<b>2,1</b>	<b>13.047.950</b>	<b>8,3</b>	<b>48.135</b>	<b>6,5</b>
2010						
Venezia-Treviso	95.280	1,2	9.021.131	6,2	40.544	14,9
Treviso	20.588	12,0	2.152.163	21,0	2.932	6,1
Venezia	74.692	-1,5	6.868.968	2,3	37.612	15,6
Verona	36.919	-2,7	3.023.897	-1,4	4.634	-26,9
<b>Totale</b>	<b>132.199</b>	<b>0,1</b>	<b>12.045.028</b>	<b>4,2</b>	<b>45.178</b>	<b>8,5</b>

\* Dato aggregato del sistema aeroportuale Venezia-Treviso. Lo scalo di Treviso è rimasto chiuso dal 1° giugno al 4 dicembre 2011 per lavori di manutenzione e le attività sono state trasferite sullo scalo di Venezia

Fonte: elab. Unioncamere del Veneto su dati Assaeroporti

Airways. Inoltre, Turkish Airlines, vettore in forte espansione, ad inizio stagione estiva ha raddoppiato l'operatività tra Venezia e Istanbul attraverso l'introduzione del secondo volo giornaliero; l'incremento di operatività ha quindi permesso ad Istanbul di diventare nel 2011 il secondo hub intermedio di riferimento per i flussi di passeggeri da Venezia verso il continente asiatico. Anche il vettore Aeroflot ha incrementato le frequenze tra Venezia e Mosca, introducendo un secondo volo a partire dall'estate. Il potenziamento dei voli e l'introduzione di nuovi collegamenti ha contribuito in modo significativo all'espansione dei flussi aerei tra Venezia e l'Oriente (+25% sul 2010), con un forte incremento dei volumi di passeggeri verso Cina e India (rispettivamente +32% e +24% su base annua). Sono stati ampliati anche alcuni collegamenti europei, con l'introduzione di nuovi voli per Marsiglia e per Tolosa, oltre a collegamenti estivi per Dubrovnik e Palma di Maiorca.

La SAVE, società che gestisce il sistema aeroportuale veneziano, punta verso un'ulteriore crescita dell'aeroporto prospettando un aumento delle destinazioni e chiedendo la creazione di una nuova pista di atterraggio.

Nel 2011 sono stati quasi 3,4 milioni i passeggeri transitati dall'**Aeroporto di Verona**, con un incremento del +12 per cento rispetto allo scorso anno<sup>4</sup>. I passeggeri dei voli internazionali sono stati complessivamente oltre 2 milioni (+13,6% su base annua). Verona ha segnato nel 2011 una delle migliori performance di crescita tra gli aeroporti da 1 a 5 milioni di passeggeri, registrando uno share di traffico di quel segmento dell'8,1 per cento nel periodo gennaio-novembre. Positivo anche l'andamento dei voli, che ha segnato un +2,3 per cento rispetto al 2010 grazie soprattutto ai movimenti internazionali, e del traffico merci che nel corso del 2011 è cresciuto complessivamente del +16,1 per cento.

L'inversione di tendenza, dopo due anni di decremento di traffico, è stata determinata dall'arrivo a fine 2010 del vettore Ryanair, a cui ha fatto seguito nel 2011 l'arrivo di nuove compagnie tra le più importanti a livello europeo, quali ad esempio Air Berlin e Easyjet.

Nel corso del 2011 è stato rafforzato anche il lungo raggio, con l'apertura di nuove direttrici come Mauritius e Holguin, per cercare di

---

<sup>4</sup> Attualmente il mix di traffico vede una predominanza di collegamenti di linea tradizionale che sviluppano il 60 per cento del traffico; il segmento low cost e charter pesano entrambi per il 20 per cento del traffico totale.

compensare le perdite di traffico subite sulle rotte del Nord Africa, che rappresentavano una componente importante del traffico del Catullo. Si stima che siano stati oltre 180.000 i passeggeri persi a causa della drastica riduzione dei collegamenti con Egitto e Tunisia per le turbolenze politiche dell'area.

Dallo scorso dicembre, è stato inaugurato un nuovo segmento di traffico, quello dei crocieristi, con l'apertura dei voli per Dubai, Abu Dhabi e Mar Rosso operati dalla compagnia Neos, in partnership con due tra i più importanti operatori del settore, Costa Crociere e MSC Crociere.

## 9.4 Il trasporto intermodale

Il trasporto intermodale diviene sempre più importante per il nostro Paese, considerata la difficoltà delle attuali reti stradali ed autostradali nel gestire e sopportare il traffico merci.

Tra gli interporti veneti spiccano: l'interporto di Venezia, all'interno della zona industriale di Porto Marghera, in prossimità delle maggiori arterie stradali ed autostradali italiane nonché di due corridoi europei fondamentali; l'interporto di Padova, collegato con i principali porti italiani e con quelli di Rotterdam ed Anversa; l'interporto di Rovigo, che si trova lungo l'idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante e collega Mantova al Mare Adriatico; e l'interporto Quadrante Europa di Verona, che si colloca sulle tratte principali delle reti di trasporto transeuropee e dove vengono trattati i traffici merci internazionali provenienti o diretti verso il Centro-Nord Europa attraverso il Brennero.

L'**Interporto di Padova**<sup>5</sup> movimentata circa 300 mila TEU (l'unità di misura standard per i container), volumi paragonabili a quelli dei più importanti porti italiani. Un risultato che pone la struttura padovana al vertice tra quelle italiane e tra le prime a livello europeo. Grazie alla recente inaugurazione dell'ampliamento del Nuovo Grande Terminal la capacità complessiva dell'Interporto di Padova tocca 750 mila TEU.

---

<sup>5</sup> L'Interporto di Padova è un nodo intermodale che integra due tipologie di vettori: stradale e ferroviario. L'area interportuale è situata a pochi chilometri dalle direttrici primarie di traffico autostradale: casello di Padova Est (lungo la A4 Venezia-Verona-Milano-Torino) e casello di Padova Zona Industriale-Interporto (lungo la A13 Padova-Bologna).

Sono oltre cinquemila i treni che collegano la struttura ai principali porti italiani e del Nord Europa.

Primo in Italia per volumi di traffico combinato e riconosciuto come miglior interporto a livello europeo, l'**Interporto Quadrante Europa**<sup>6</sup> di Verona è un sistema organico ed integrato di intermodalità e logistica che si potrebbe più propriamente definire come “Parco di Attività Logistiche” in cui sono insediate oltre 100 aziende con 10 mila addetti (diretti e indiretti). Nell'interporto veronese transitano oltre 6 milioni di tonnellate di merci su ferrovia e 20 milioni di tonnellate su gomma. Ogni anno vengono movimentate su ferrovia grandi quantità di semirimorchi e casse mobili, mentre attualmente sono inferiori le quantità di container movimentati. Nel 2011 sono transitati 296 mila UTI (Unità di Trasporto Intermodale, corrispondenti a 6,8 milioni di tonnellate di merci e a 563 mila TEU) e 13.802 treni (-0,8% su base annua).

## 9.5 Il traffico marittimo e fluviale

Le infrastrutture portuali assumono sempre maggiore importanza nell'ambito delle nuove politiche europee per il trasporto delle merci e dei passeggeri. I porti marittimi dovranno diventare le principali interfacce delle reti di trasporto terrestri, migliorando i collegamenti intermodali e diventando luoghi di scambio commerciale a forte potenzialità di crescita.

Il **Porto di Venezia**, uno dei più importanti d'Italia per il volume di traffico commerciale e primo *home port* nel Mediterraneo per le navi da crociera, ha chiuso il 2011 con un traffico di oltre 26 milioni di tonnellate di merci movimentate, presentando una certa stazionarietà rispetto al 2010 (-0,3%). Nel 2011, a livello tendenziale, le rinfuse

---

<sup>6</sup> Posto all'incrocio delle autostrade del Brennero (direttrice nord-sud) e Serenissima (direttrice ovest-est), nonché all'incrocio delle corrispondenti linee ferroviarie, l'Interporto Quadrante Europa si estende su una superficie di 2,5 milioni di mq, con espansione prevista fino a 4,2 milioni di metri quadrati. Questo sistema infrastrutturale, gestito e ideato dal Consorzio ZAI con piano particolareggiato approvato dalla Regione Veneto, è collegato direttamente con l'aeroporto di Verona-Villafranca. Rappresenta un punto di incontro per il trasporto merci stradale, ferroviario ed aereo, nazionale ed internazionale; in particolare vi sono trattati i traffici merci internazionali provenienti o diretti al Centro-Nord Europa attraverso il Brennero, i traffici da e per la Francia e la Spagna e per i Paesi dell'Est europeo. In futuro l'Interporto si collegherà con il canale fluvio marittimo Milano-Cremona-Mantova-Legnago-Rovigo-Po di Levante.



solide sono aumentate del +2,8 per cento e le merci varie in colli hanno conseguito un +5,8 per cento. Andamento opposto per le rinfuse liquide che hanno visto una riduzione pari a -6 per cento, collegata sia alla diminuzione dell'importazione di petrolio greggio (-19,5%) sia alla riduzione delle attività petrolchimiche di Porto Marghera. In aumento si sono dimostrati, invece, i prodotti petroliferi già raffinati (+10,4%) che vengono stoccati nei depositi che circondano la laguna per rifornire i distributori di tutto il Nord-Est. È cresciuto anche il settore dei container che ha fatto registrare nel 2011 un aumento significativo (+16,4%), per oltre 64 mila TEU in più rispetto all'anno precedente.

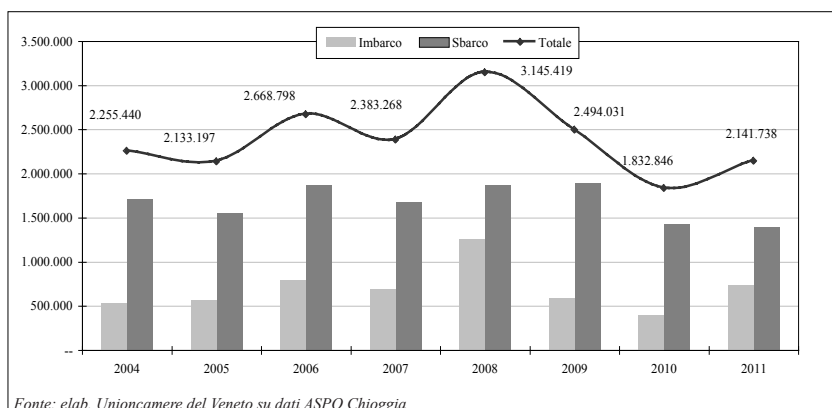
È continuata la crescita del traffico passeggeri: sono stati più di 2,2 milioni i passeggeri che, da gennaio a dicembre, hanno scelto la Stazione Marittima di Venezia per i propri viaggi turistici (+8,8% rispetto allo stesso periodo del 2010), un trend positivo che ha iniziato la sua corsa già a metà 2009, portandosi a livelli migliori rispetto a quelli del 2008, quando gli effetti della crisi dovevano ancora iniziare a farsi sentire. La quota più rilevante del traffico passeggeri è rappresentata dalla componente crocieristica, che nel 2011 ha raggiunto il 79,3 per cento del totale (77,7% nel 2010), mentre la parte restante è rappresentata dai passeggeri su navi traghetto e da quelli su aliscafi. Per il futuro è previsto un ulteriore ampliamento del porto nell'area bonificata ex Montefibre che dovrebbe ospitare un nuovo terminal container e nell'area ex Alumix nella quale è in progetto un terminal ro-ro.

*Tabella 9.3 – Venezia. Movimentazione di merci, container e passeggeri nel Porto. Anni 2010-2011*

	2010	2011	var % 11/10
Movimento merci (tonn.)			
Rinfuse liquide	11.928.847	11.210.813	-6,0
Rinfuse solide	6.425.703	6.608.355	2,8
Cargo	8.035.208	8.502.533	5,8
Totale Generale	26.389.758	26.321.702	-0,3
Navi arrivate	4.189	4.142	-1,1
Passeggeri	2.058.815	2.239.751	8,8
di cui croceristi	1.599.054	1.777.073	11,1
Containers/TEU	393.913	458.363	16,4

*Fonte: elab. Unioncamere del Veneto su dati Autorità Portuale di Venezia*

Grafico 9.2 – Chioggia. Movimentazione di merci nel porto (tonn.). Anni 2004-2011



Dopo un 2010 negativo, si sono cominciati ad intravedere nel 2011 i primi segnali di ripresa per il **Porto di Chioggia**: con un movimento di 2,1 milioni di tonnellate di merci, il traffico portuale ha annotato una crescita pari al +16,9 per cento rispetto all'anno precedente. I dati dell'Aspo (Azienda Speciale per il Porto di Chioggia della Camera di Commercio di Venezia) hanno segnato una contrazione delle tonnellate di merci sbarcate del -2,1 per cento e un aumento del +83,4 per cento di quelle imbarcate. Negli sbarchi il calo registrato è ascrivibile soprattutto alla marcata flessione dei flussi in arrivo di massi e ghiaia (-30,6%) e semi oleosi (-23,1%), nonostante i positivi andamenti segnati dai traffici di sfarinati (+41,1%), minerali (+24,2%), prodotti siderurgici (+35,3%) e fertilizzanti (+10,5%). Per quanto riguarda gli imbarchi, si evidenzia un aumento significativo soprattutto per i prodotti siderurgici (che hanno rappresentato il 78,7% delle merci imbarcate) che a livello tendenziale annotano un +113,8 per cento.

La sfida dell'intermodalità per il sistema logistico Veneto si gioca anche nei **trasporti fluviali**. Il Porto di Venezia, infatti, è dotato anche di uno scalo fluviale ed è collegato a Mantova e Cremona attraverso il canale navigabile Fissero-Tartaro-Canalbianco. Una nuova spinta allo sviluppo di questa modalità di trasporto potrebbe venire dal completamento dell'idrovia Padova-Venezia che dovrebbe collegare l'interporto di Padova con la Laguna: di recente la Regione Veneto ha formalmente affidato l'incarico per la redazione della progettazione preliminare per l'ultimazione della via acquea, il cui progetto risale al 1965.

## **Riferimenti bibliografici**

Aiscat (2011), *Dati provvisori delle autostrade italiane in concessione*, collana Informazioni, edizione mensile, Roma.

Istat (2012), *Noi Italia. 100 statistiche per capire il Paese in cui viviamo*, Roma.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2011), *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2009-2010*, Roma.

## **Siti Internet consultati**

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

[www.aeroporto.verona.it](http://www.aeroporto.verona.it)

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

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

[www.fondazione.nordest.net](http://www.fondazione.nordest.net)

[www.interporto.ve.it](http://www.interporto.ve.it)

[www.interporto.pd](http://www.interporto.pd)

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

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

[www.port.venice.it](http://www.port.venice.it)

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

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

[www.regione.veneto.it](http://www.regione.veneto.it)

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

[www.trail.unioncamere.it](http://www.trail.unioncamere.it)

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

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

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