



Relazione sulla situazione economica del Veneto nel 2010



Unioncamere
Veneto

Centro studi e ricerche economiche e sociali



Il presente rapporto è stato curato da Francesco Galletti, Serafino Pitingaro e Antonella Trevisanato del Centro Studi Unioncamere del Veneto sulla base delle informazioni e dei dati disponibili al 31 maggio 2011.

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

Gli autori:

MIRCO AVANZO, Unioncamere del Veneto
GIORGIO BIDO, Bs Consulting
ANGELO CAVAZZANA, Centro di Competenza Economia e Finanza degli Asset Immateriali
RENATO CHAHINIAN, Centro studi Unioncamere del Veneto
ALESSANDRO CENSORI, Veneto Agricoltura, Settore Studi Economici
ALBERTO CESTARI, Centro Studi Sintesi
FEDERICO DELLA PUPPA, ricercatore CRESME
ANTONIO DE ZANCHE, Veneto Agricoltura, Settore Studi Economici
IRENE GASPERI, Unioncamere del Veneto
GIOVANNA GUZZO, Centro studi Unioncamere del Veneto
ALESSANDRA GRESPLAN, Centro studi Unioncamere del Veneto
FRANCESCO LOVAT, Eurosportello del Veneto
SERAFINO PITINGARO, Centro studi Unioncamere del Veneto
DIEGO REBESCO, capo ufficio Informazione economica della CCIAA di Vicenza
MONICA SANDI, Ufficio statistica della CCIAA di Belluno
GRAZIA SARTOR, Centro studi Unioncamere del Veneto
ANTONELLA TREVISANATO, Centro studi Unioncamere del Veneto
CATIA VENTURA, Centro studi Sintesi

Si ringrazia per la collaborazione:

Autorità Portuale di Venezia
Centro Studi Sintesi
CEAV – Cassa Edile Artigiana Veneta
Confartigianato del Veneto
Giunta Regionale del Veneto – Assessorato all'Economia – Direzione Industria
Ministero dello Sviluppo Economico – Osservatorio Nazionale sul Commercio
Osservatorio Coopersviluppo Veneto
Save S.p.A. – Aeroporto di Venezia
Veneto Agricoltura – Settore Studi Economici
UNRAE – Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri
Nordest Intangibles – Centro di Competenza Economia e Finanza degli Asset Immateriali

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
web site: 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

SOMMARIO

Prefazione	5
Presentazione	7
L'economia del Veneto nel 2010	9
 PARTE PRIMA: DATI E TENDENZE	
1. Scambi con l'estero.....	25
2. Struttura produttiva	39
3. Mercato del lavoro	55
4. Agricoltura e pesca	75
5. Industria	85
6. Costruzioni.....	99
7. Commercio interno	111
8. Turismo	125
9. Trasporti.....	137
10. Attività creditizia e finanziaria	155
11. Servizi innovativi e tecnologici	169
12. Artigianato e piccola impresa	181
13. Cooperazione	195
14. Finanza pubblica locale	211

PARTE SECONDA: STUDI E RICERCHE

1. Gli asset immateriali del sistema produttivo regionale.....227
2. La ricchezza delle famiglie in Veneto.....245
3. Benessere economico e gestione delle risorse pubbliche255
4. I ritardi di pagamento: ancora un problema per le imprese?267

PARTE TERZA: POLITICHE E STRATEGIE

1. Tra conciliazione e mediazione: il ruolo delle Camere di Commercio in materia di giustizia alternativa281
2. Politica di coesione europea: elementi di criticità e proposte di riforma.....295
3. La Responsabilità Sociale d'Impresa: una strategia di sostenibilità e competitività per le imprese venete313

9. TRASPORTI

di Giovanna Guzzo

In sintesi

Anche se lentamente nel 2010 il settore trasporti ha messo in evidenza elementi di ripresa. Secondo l'indagine VenetoCongiuntura, il comparto ha registrato una performance migliore rispetto al 2009 con un aumento del fatturato (+2,4% su base annua) e una leggera diminuzione dell'occupazione (-0,7%). Sono aumentate le percorrenze nella rete autostradale che interessa il territorio regionale (+1,7% i veicoli/km rispetto al 2009, soprattutto per quanto riguarda i veicoli pesanti). Ha ripreso a crescere anche il trasporto aereo, intermodale e marittimo. I movimenti complessivi degli aeromobili nei tre principali aeroporti veneti (Venezia, Verona e Treviso) sono rimasti pressoché stabili, ma si sono registrati incrementi per il movimento dei passeggeri (+4,2%, oltre 12 milioni) e delle merci (+8,5%, 45,2 mila tonnellate). L'Interporto Quadrante Europa di Verona, importante sistema infrastrutturale oltre a quello di Venezia, Padova e Rovigo, ha registrato un marcato aumento del traffico intermodale raggiungendo i 7,5 milioni di tonnellate di merce trasportata (+22,1% su base annua). Il porto di Venezia ha chiuso il 2010 con un traffico di 26,4 milioni di tonnellate di merci, in crescita del +4,5 per cento su base annua, mentre quello di Chioggia di 1,8 milioni di tonnellate, oltre un quarto in meno rispetto al 2009.

9.1 Il settore trasporti in Italia

Il settore trasporti riveste un ruolo chiave sul sistema economico. Dopo molte criticità, nel corso del 2010 il comparto ha stabilizzato la propria attività, sebbene permangano problemi legati al calo delle merci movimentate, al livello elevato dei costi di produzione e dei carburanti e a forme di concorrenza scorretta.

L'indagine sull'andamento del mercato del trasporto merci italiano svolta annualmente da Confetra¹ ha evidenziato come, nonostante i segnali di ripresa rilevati nel 2010, l'Italia e l'Europa stiano ancora attraversando una fase di difficoltà. Dopo quasi un biennio di indicatori negativi, i dati del traffico merci del 2010 hanno confermato la ripresa economica mondiale già registrata nel primo semestre dell'anno, seppure a ritmi più contenuti. Il trasporto su gomma è ripartito lentamente (le spedizioni sono aumentate del 3% su base annua), anche se più deciso è risultato il trasporto internazionale e il collettame. Il trasporto marittimo è risultato in significativa ripresa (+9%) mentre il traffico aereo ha registrato una crescita decisamente sostenuta (+18%). È continuato invece a calare il trasporto ferroviario (-8%), evidentemente per motivi non solo legati alla crisi economica. I dati sul fatturato hanno mostrato un andamento più elastico di quelli sul traffico: il fatturato unitario ha continuato a calare nel trasporto su strada (+1%), è rimasto sostanzialmente stazionario in quello su ferro (-8%), mentre è cresciuto in quello marittimo (+12%) e nel traffico aereo (+20%).

Le spedizioni verso l'Unione europea hanno registrato una debole crescita rispetto al 2009 sia nella consistenza (+3%) che in termini di fatturato (+1%), mentre quelle verso il Centro-Sud America e l'Asia hanno segnato l'incremento maggiore tra le aree geoeconomiche (+12%, con una crescita del fatturato rispettivamente del +14% e +16%).

Il trasporto aereo ha fatto registrare un aumento di quasi 140 mila tonnellate di merci rispetto al 2009. Il trasporto marittimo ha registrato una ripresa, confermata dalle stime di Alphaliner, l'istituto specializzato sulla navigazione delle portacontainer: a livello mondiale, mentre a dicembre 2009 erano circa 500 le navi all'ancora, con una capacità inutilizzata di oltre 1,5 milioni di TEU, lo stesso istituto ha stimato, per l'intero 2010, una stiva inutilizzata di circa un milione di TEU, ben

¹ Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (2011), *Nota congiunturale sul trasporto merci, Gennaio-Dicembre 2010*, Roma.

lontana dai valori di una decisa ripresa, ma comunque ridotta del 33 per cento rispetto al 2009. Anche il transito dei mezzi pesanti attraverso i principali valichi transfrontalieri ha registrato a fine 2010 un incremento medio intorno al 10 per cento rispetto al 2009.

Il sistema nazionale dei trasporti è fortemente squilibrato in favore di strade e autostrade e con evidenti costi ambientali, sociali ed economici: traffico, inquinamento, alta incidentalità, penalizzazione del sistema produttivo e distributivo. A fronte di una sempre crescente domanda di mobilità, in Italia il trasporto su strada continua a essere preferito alle altre modalità di trasporto (ferroviario e navale), con conseguente congestionamento delle strade.

Secondo l'Istat² nel 2010 la maggior parte degli spostamenti per turismo e per lavoro sono avvenuti con l'auto (64% dei viaggi, anche se in leggero calo rispetto al 2009), mentre l'aereo e il treno sono stati mezzi di trasporto molto meno utilizzati (17% e 7,8% dei viaggi). In particolare, l'auto è stata più usata per i viaggi di vacanza (67,2% delle vacanze), mentre aereo e treno sono stati scelti per i viaggi di lavoro (rispettivamente 33% e 17,9%).

Il numero di autovetture circolanti ogni mille abitanti (tasso di motorizzazione), se da un lato rappresenta un indicatore positivamente associato allo standard di vita del Paese, dall'altro misura l'impatto negativo sulla qualità dell'aria. Il tasso di motorizzazione in Italia è passato da circa 501 autovetture ogni mille abitanti del 1991 a circa 604 del 2009, con un incremento medio annuo dell'1 per cento, risultando uno dei tassi più alti del mondo e il secondo nell'UE27.

Il predominio del trasporto su gomma è ancora più marcato nel trasporto di merci: secondo gli ultimi dati disponibili, nel 2007 i trasporti di merci su strada hanno sviluppato in Italia un traffico di circa 180 miliardi di tonnellate/km, anche se in flessione (-4,1%) rispetto all'anno precedente. L'ammontare complessivo del trasportato con origine nazionale nel 2007 è stimato in circa 165 miliardi di tonnellate/km, per quattro quinti con origine nelle regioni del Centro-Nord. Più della metà (circa il 53%) del trasportato di origine nazionale era concentrato infatti in quattro regioni: Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto e Piemonte³.

La costruzione di nuove strade non è però l'unica soluzione possibile al congestionamento ed è sempre più necessario trovare alternative valide

² Istat (2011), *Viaggi e vacanze in Italia e all'estero, Anno 2010*.

³ Istat (2010), *Il trasporto merci su strada. Anni 2006-2007*.

ed efficienti, come il ricorso al trasporto combinato gomma-ferrovia. A livello europeo si punta infatti sempre più all'obiettivo di contribuire al trasferimento del trasporto di merci dalla strada al trasporto marittimo e ferroviario.

9.2 Il settore 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 in quanto attraversato da due corridoi europei: il Corridoio I (direzione nord-sud Berlino-Palermo) e il Corridoio V (direzione ovest-est Lione-Lubiana).

Tuttavia il Veneto ospita un apparato produttivo reticolare strettamente interconnesso di piccole e medie imprese al quale il sistema infrastrutturale non sempre riesce pienamente a dare risposte⁴. Negli ultimi anni il territorio si è attivato per offrire servizi integrati di trasporto, logistica ed intermediazione. Ma lo sviluppo dell'intermodalità è subordinato alla costruzione/ultimazione di tutte quelle strutture che favoriscono il potenziamento delle infrastrutture di nodo e della rete ferroviaria, che altrimenti non riuscirebbero ad attrarre i traffici provenienti dai Balcani, dai Paesi asiatici e dell'Africa del Nord.

Diviene inoltre strategico investire sulle strutture portuali che favoriscano l'integrazione tra le diverse aree e lo sviluppo dei traffici, in tal senso le Autostrade del mare possono contribuire ad una crescita della regione. Nell'ambito di un sistema di trasporti euromediterraneo, la modalità marittima rivestirà infatti un ruolo essenziale soprattutto per il trasporto delle merci.

È poi urgente la realizzazione delle opere di completamento dei grandi assi infrastrutturali per l'implementazione del sistema dei trasporti veneto con le reti transeuropee. Il rischio per la regione è infatti di rimanere fuori dai principali assi di trasporto con conseguenti danni per lo sviluppo economico e sociale.

⁴ Nel 2009 l'indice di dotazione generale delle infrastrutture economiche (elaborato dall'Istituto Tagliacarne) mostra per il Veneto un valore pari a 125,8, tale da collocare la regione al 4° posto in Italia, mettendo inoltre in evidenza un aumento dell'indicatore rispetto al 2001 (quando era pari a 112,5).

Ci si augura che in futuro il Veneto possa accrescere la sua competitività territoriale e dare impulso alle sue strategie di trasporto grazie all'Alta velocità-capacità ferroviaria (Tav) Milano-Trieste e il corridoio Baltico-Alto Adriatico, che potenzierebbero il sistema portuale del Nord-Est, e ad altri importanti investimenti infrastrutturali come la Pedemontana Veneta, la Valdastico Nord, il Sistema ferroviario metropolitano regionale (Sfmr), la Nogara mare, la Nuova Romea e il Sistema di tangenziali venete.

In questi ultimi anni anche in Veneto la situazione dei trasporti è apparsa instabile ed incerta. Tuttavia, dopo un difficile 2009, nel 2010 il settore, anche se lentamente, ha messo in evidenza segnali positivi e di ripresa.

Il settore *trasporto e magazzinaggio* è una realtà che comprende in Veneto 14,6 mila imprese attive (il 3,2% dell'intero panorama imprenditoriale regionale), ma nel 2010 si è registrata una contrazione del -1,7 per cento (-254 unità) rispetto all'anno precedente, che si aggiunge alla flessione registrata nel 2009 (-2,8%, -427 unità). Il calo delle imprese nel 2010 è ascrivibile al calo delle imprese del settore *trasporti terrestri e mediante condotta* che, scese del -2,7 per cento, hanno raggiunto le 11,9 mila unità e quelle dei *servizi postali e attività di corriere* (-4,1%, portandosi a 70 unità). Si sono invece registrati aumenti nel numero delle imprese degli altri comparti dei trasporti regionali: nel *magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti* le imprese attive sono aumentate del +2 per cento (1.811 unità nel 2010) e nei *trasporti marittimi e per vie d'acqua* dove le imprese sono aumentate del +5,5 per cento (890 unità). Sono rimaste stabili le 9 imprese del *trasporto aereo*.

In mancanza di dati ufficiali aggiornati, l'andamento congiunturale del settore trasporti e logistica è stato analizzato sulla base dell'indagine

Tabella 9.1 – Veneto. Numero di imprese attive nel settore trasporti per comparto. Anni 2009 e 2010

	2009	2010	var. % 10/09
Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	12.195	11.863	-2,7
Trasporto marittimo e per vie d'acqua	844	890	5,5
Trasporto aereo	9	9	0,0
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	1.776	1.811	2,0
Servizi postali e attività di corriere	73	70	-4,1
Totale	14.897	14.643	-1,7

Fonte: elab. Unioncamere del Veneto su dati Infocamere-Movimprese

trimestrale effettuata da Unioncamere del Veneto, che dal primo trimestre 2007 monitora anche le imprese venete che operano in alcuni settori del terziario⁵. Nel 2010 i principali indicatori hanno evidenziato in Veneto una ripresa per il comparto: il fatturato ha registrato un aumento medio annuo del +2,4 per cento dopo la forte flessione del 2009 (-9,6%), mentre l'occupazione è diminuita (-0,7%), ma meno marcatamente rispetto all'anno precedente (-3,1%). Entrambi gli indicatori hanno risentito della performance stazionaria registrata nel quarto trimestre.

La rete stradale del Veneto comprende attualmente 493 km di autostrade, 9.517 km di strade regionali e provinciali, 808 km di strade di interesse nazionale, per un totale di 10.818 km, corrispondente al 33 per cento dell'intera rete del Nord-Est⁶. Il Veneto presenta una buona densità di strade rispetto alla superficie territoriale, soprattutto per quanto riguarda le autostrade. Presenta, invece, una densità decisamente inferiore a quella nazionale e alla ripartizione di appartenenza se rapportata alla popolazione (nel 2008 si registrano 19,5 km di strade regionali e provinciali per 10 mila abitanti, contro una media nazionale di 26,3 km) e ai veicoli circolanti (solo 32,9 km ogni 10 mila veicoli circolanti, contro i 43,7 italiani).

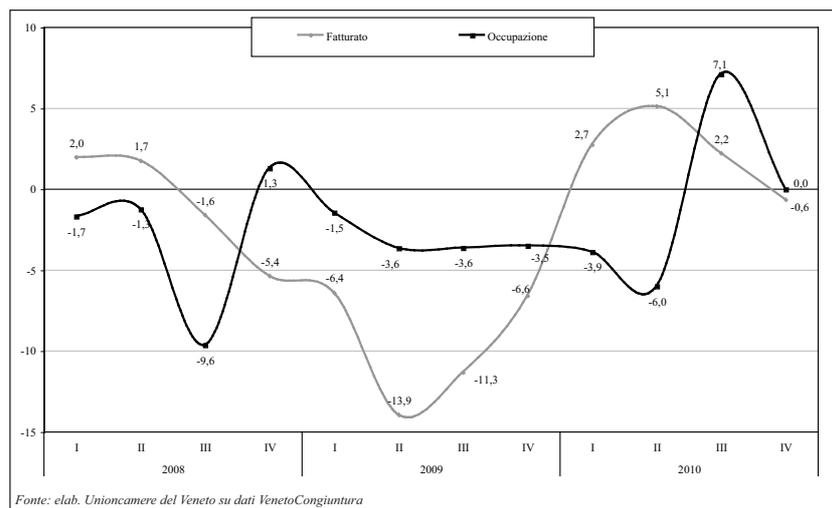
Nel 2009, secondo i dati dell'Aci, i veicoli circolanti nella regione erano 3,8 milioni (di cui 2,9 milioni solo autovetture): il tasso di motorizzazione era di circa 772,4 veicoli ogni mille abitanti rispetto ad una media italiana pari a 795,5.

Secondo gli ultimi dati disponibili riferiti al 2009, la rete ferroviaria veneta si estende per 1.192 km di linee di cui 61 all'interno del nodo metropolitano di Venezia. Le linee fondamentali sono il 38 per cento della rete, mentre il 66 per cento dei binari è elettrificato. Rispetto alla superficie il Veneto ha un'estensione di km di ferrovie superiore a quella del Nord-Est e dell'Italia: 6,5 km per 100 kmq di superficie territoriale (la media nazionale è di 5,5).

⁵ Nell'aprile del 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 maggior 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.

⁶ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2010), *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2008-2009*, Roma.

Grafico 9.1 – Veneto. Andamento del fatturato e dell'occupazione nelle imprese dei trasporti, magazzinaggio e logistica (var. % su trim. anno prec.). Anni 2008-2010



9.3 Il trasporto stradale

Il traffico nella rete autostradale rappresenta un indicatore importante dello sviluppo del settore trasporti e indirettamente rileva la pressione che il traffico veicolare genera sull'ambiente. Nel 2008 i 6.629 km di autostrade nazionali, pari a 22 km ogni mille kmq di superficie territoriale, rappresentavano il 9,2 per cento della rete europea. In Veneto, invece, la rete autostradale corrispondeva a 26,8 km ogni mille kmq di superficie.

I dati provvisori sul traffico rilasciati dall'Aiscat⁷ hanno evidenziato nel 2010 un andamento della mobilità italiana in progressiva risalita dopo il momentaneo arresto registrato nell'esercizio precedente e causato dalla generale crisi economico-finanziaria che ha influito anche sui flussi veicolari. L'indicatore basato sul numero di veicoli/km percorsi sulla rete nazionale durante il 2010 ha abbondantemente superato gli 83 miliardi (+0,4% rispetto ai dati ottenuti nel 2009), trainati in particolar modo dal settore pesante che nella seconda parte dell'anno ha registrato

⁷ Associazione italiana società concessionarie autostrade e trasporti.

risultati decisamente più che favorevoli andando anche a compensare gli stalli subiti in alcune occasioni dal comparto leggero.

I dati provvisori 2010, riferiti alla rete autostradale che interessa totalmente o parzialmente il territorio regionale, hanno evidenziato un aumento delle percorrenze superiore alla media nazionale: l'indicatore, espresso in veicoli/km, è aumentato del +1,7 per cento rispetto al 2009, con differenze significative nella dinamica delle due componenti (+1% per i veicoli leggeri e +3,7% per i veicoli pesanti). In particolare l'autostrada Venezia-Padova, decisamente condizionata dall'apertura del Passante di Mestre, ha segnato un marcato aumento del traffico veicolare del +7,1 per cento (soprattutto grazie ai veicoli pesanti, +9,9%, mentre quelli leggeri hanno registrato un +6,1%). Meno marcati gli incrementi di traffico nelle altre tratte autostradali.

9.4 Il trasporto aereo

Il trasporto aereo è utilizzato da fasce di popolazione sempre più ampie per la mobilità su distanze medio-lunghe, anche grazie all'offerta di voli delle compagnie cosiddette *low cost*. Rispetto agli altri mezzi di trasporto, quello aereo negli ultimi anni ha sperimentato un rapido sviluppo, anche se vincolato da un livello prossimo alla saturazione delle sue infrastrutture.

Dopo la battuta d'arresto registrata nel 2009, il sistema aeroportuale nazionale e regionale ha ripreso a crescere. Secondo i dati Assaeroporti relativi all'anno 2010 in Italia il traffico passeggeri ha registrato una crescita complessiva del +7 per cento rispetto all'anno precedente, con quasi 140 milioni di passeggeri (i movimenti sono cresciuti del +1,3%), invertendo con decisione il trend negativo che si era innescato nel 2008 (133,8 milioni di passeggeri) e che aveva trovato conferma nel 2009 (130,7 milioni di passeggeri). Nel 2009, l'Italia era al quinto posto in Europa, con circa il 10 per cento del traffico totale, per movimenti e passeggeri trasportati.

Nel corso del 2010 i grandi aeroporti hanno ripreso a crescere, grazie al recupero dell'economia internazionale e alle compagnie Easyjet e Lufthansa Italia che operano sullo scalo di Milano Malpensa. Sempre più forte si è confermata la presenza di Ryanair sul mercato italiano (soprattutto nei piccoli aeroporti), con un *market share* del 17 per cento sul traffico a livello di sistema aeroportuale italiano.

Anche i dati relativi al Veneto per il 2010 hanno mostrato una

dinamica di ripresa. Nel complesso i tre aeroporti principali della regione (Venezia, Verona e Treviso) hanno infatti ottenuto andamenti positivi sia per il movimento passeggeri che per la movimentazione delle merci. Nel 2010 sono transitati dagli aeroporti veneti oltre 12 milioni di passeggeri e 45,2 mila tonnellate di merci, con andamenti crescenti rispettivamente del 4,2 e dell'8,5 per cento su base annua.

Anche nel 2010 il sistema aeroportuale di Venezia e Treviso si è confermato il terzo *hub* a livello nazionale dopo Roma e Milano, con oltre 9 milioni di passeggeri (+6,2% rispetto al 2009) e un numero di movimenti aerei in crescita del +1,2 per cento (95.280 movimenti complessivi). Il traffico cargo ha invece avuto un rilancio del +4,6 per cento, raggiungendo le 40.544 tonnellate di merci trasportate.

In particolare, nel 2010 sono transitati dall'aeroporto di Venezia quasi 7 milioni di passeggeri, in crescita del +2,3 per cento rispetto all'anno precedente. Tale dato ha collocato Venezia in quinta posizione tra gli aeroporti italiani dopo Roma, il sistema milanese e Bergamo (aeroporto a vocazione *low cost*). I movimenti sono stati 74.692 (-1,5% su base annua). Esaminando la ripartizione del traffico tra nazionale ed internazionale è stata confermata nuovamente la valenza internazionale dello scalo veneziano: il 72 per cento dei passeggeri ha volato infatti verso destinazioni europee ed intercontinentali, a fronte di una quota di mercato del 57 per cento a livello di sistema aeroportuale italiano. Lo scalo di Venezia, vista l'alta percentuale di voli internazionali, è stato tra i più colpiti tra gli aeroporti italiani dagli effetti della nube vulcanica proveniente dall'Islanda nel mese di aprile (si stima una perdita di oltre 85 mila passeggeri e la cancellazione di 800 voli) e dalle chiusure per neve di molti aeroporti europei tra novembre e dicembre.

I primi mesi del 2010 sono stati caratterizzati dal recupero definitivo della carenza di operatività domestiche, anche attraverso il rafforzamento del network di Alitalia, che ha portato come risultato la crescita del traffico domestico in termini di destinazioni e frequenze (il traffico di linea è aumentato del +11% su base annua). Il secondo semestre ha indirizzato nuovamente l'interesse e l'impegno verso il mercato internazionale, con particolare attenzione verso gli hub a medio raggio. Nel 2010 tuttavia il traffico di linea internazionale si è presentato sostanzialmente stabile rispetto al 2009 (+0,4%).

Il traffico cargo si presenta in forte ripresa e nel corso del 2010 è cresciuto complessivamente del +20 per cento (posta esclusa): le merci movimentate sono state 37.612 tonnellate, con un incremento del +16 per cento rispetto al 2009 grazie alla merce trasportata via aerea dai

vettori di linea e da UPS. Il traffico cargo via camion è invece cresciuto del +34 per cento, soprattutto grazie al vettore Lufthansa, che ha registrato un forte incremento dei volumi in export verso i suoi hub di Monaco e Francoforte.

Nel 2010 l'aeroporto di Treviso con oltre 2,1 milioni di passeggeri ha registrato un incremento del +21 per cento rispetto all'anno precedente, confermando il trend crescente degli ultimi anni (i movimenti sono stati 20.588, +12% rispetto al 2009). La nube vulcanica proveniente dall'Islanda ha provocato la chiusura aeroportuale di alcuni giorni nel corso del mese di aprile, con la cancellazione di 250 movimenti e conseguente perdita di 35 mila passeggeri. Inoltre nei mesi di novembre e dicembre la chiusura di molti aeroporti europei per neve ha causato ulteriori cancellazioni di voli da e per lo scalo trevigiano. Treviso è un aeroporto a prevalente vocazione *low cost* che opera in sinergia con lo scalo veneziano e si pone come terzo polo aeroportuale del Nord-Est dopo Venezia e Verona. Grazie alle nuove operatività sia domestiche che europee, nel 2010 l'incidenza dello scalo di Treviso sul traffico totale del sistema aeroportuale veneziano è salita al 24 per cento (era 21% nel 2009). Le destinazioni di linea operative dallo scalo trevigiano nel corso del 2010 sono state 44 (di cui 7 nazionali).

Ryanair ha trasportato oltre 1,5 milioni di passeggeri nel corso dell'anno su 30 destinazioni, con un incremento del +9 per cento rispetto al 2009. Per quanto riguarda il 2011, Ryanair ha già programmato l'apertura di nuove destinazioni, a favore sia di un traffico turistico che business. I nuovi collegamenti dovrebbero portare ad un'ulteriore evoluzione positiva del traffico dello scalo trevigiano. Tra il mese di giugno e il mese di settembre le attività dello scalo trevigiano saranno trasferite a Venezia, per consentire il rifacimento della pista e il passaggio alla seconda categoria, che consentirà decolli e atterraggi in condizioni di scarsa visibilità.

L'aeroporto di Verona è stato protagonista nel 2010 di una profonda trasformazione, strategica ed infrastrutturale, che ha determinato il raggiungimento di importanti risultati⁸. Verona collega 150 destinazioni

⁸ Per i volumi di traffico che già movimentata e nella prospettiva di crescita futura, l'aeroporto "Valerio Catullo" ha raggiunto caratteristiche tali da determinare la sua entrata in Assoclearance dall'1 gennaio 2011, acquisendo gli standard nella pianificazione dell'operatività dei voli, a cui sono attestati i maggiori scali. Questo consentirà una migliore gestione del traffico, anche attraverso la sincronizzazione delle attività operative tra i vari aeroporti associati.

Tabella 9.2 – Veneto. Movimento di aerei, passeggeri e merci negli aeroporti. Anni 2009 e 2010

Aeroporto	Movimenti	var. % su anno prec.	Passeggeri	var. % su anno prec.	Cargo (tons)	var. % su anno prec.
2010						
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
Totale	132.199	0,1	12.045.028	4,2	45.178	8,5
2009						
Treviso	18.377	-3,9	1.778.364	4,1	2.763	-68,0
Venezia	75.800	-5,1	6.717.600	-2,6	32.533	6,0
Verona	37.925	-7,0	3.065.968	-9,9	6.335	-15,7
Totale	132.102	-5,5	11.561.932	-3,7	41.631	-11,1

Fonte: elab. Unioncamere del Veneto su dati Assaeroporti

attraverso le oltre 30 compagnie aeree che operano sullo scalo. Nel 2010 si sono verificate diminuzioni nel movimento passeggeri (-1,4%) e pesanti perdite sono arrivate per il quarto anno consecutivo dal settore delle merci con una contrazione del -26,9 per cento. Una flessione è stata segnata anche nel movimento di aeromobili, passati da 38 mila nel 2009 ai 37 mila del 2010 (-2,7%). Tuttavia dagli ultimi mesi del 2010, il traffico sullo scalo è cresciuto sensibilmente (+3,6% a novembre, +11,4% a dicembre), come pure nei primi mesi del 2011. Il mese di gennaio ha chiuso con 233.763 passeggeri trasportati (+26,6%), con una crescita in valori assoluti e percentuali mai registrata nello stesso periodo⁹.

L'arrivo di un'offerta *low cost* più strutturata (da novembre opera Ryanair, con 8 destinazioni), oltre ad un presidio dei voli di linea, attraverso sviluppo di prodotti ad hoc per l'esigenza dell'utenza e l'apertura di nuove direttrici charter, hanno determinato i risultati positivi di traffico dei primi mesi del 2011, in particolare sull'incoming cresciuto del +25 per cento a gennaio.

Al di là dell'evento del tutto eccezionale della nube vulcanica, che ha comunque comportato una perdita stimata di circa un milione di euro, nel 2010 si rileva anche la crisi in Spagna a causa della protesta dei

⁹ Il 21 per cento dei passeggeri era *low cost* (era il 12% nel primo semestre del 2010), il 30 per cento charter e il 49 per cento linea tradizionale.

controllori di volo iberici, che ha condizionato pesantemente il traffico dell'area per 48 ore; in Grecia, che ha bloccato per giorni la direttrice non solo per quel Paese e le sue isole, ma anche per l'Egitto; gli scioperi in Francia che hanno impedito il rifornimento di carburante dei principali aeroporti, ed infine i più recenti eventi che hanno interessato l'Egitto e la Tunisia e che hanno comportato la sospensione delle operazioni per queste destinazioni. Il crollo del traffico charter verso questi due Paesi ha avuto un impatto pesante sulle performance del Catullo, secondo aeroporto charter d'Italia.

9.5 Il trasporto intermodale

Il trasporto intermodale viene utilizzato sempre più dagli operatori, considerata la difficoltà delle attuali reti stradali ed autostradali nel gestire e sopportare il traffico merci. Il problema della frammentazione della domanda di trasporto e di logistica si accentua infatti in una regione come la nostra, dove più forte è la presenza di sistemi produttivi di piccola e media impresa, per loro natura privi della capacità di esprimere una domanda consolidata e matura.

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.

Nell'Interporto di Padova¹⁰ vengono gestite ogni anno merci per oltre 10 milioni di tonnellate grazie a cinquemila treni: numeri che fanno di

¹⁰ L'Interporto di Padova è un nodo Intermodale che integra due tipologie di vettori: stradale e ferroviario. Localizzata nel comprensorio della Zona Industriale della città di Padova (circa 1.300 aziende e più di 27.000 addetti), 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).

Interporto Padova uno dei più importanti inland terminal d'Europa. Il raddoppio del Nuovo Grande Terminal, inaugurato ad ottobre 2010, è un tassello importante del piano pluriennale di investimenti che vale circa 25 milioni di euro e mira a rafforzare un patrimonio calcolato oggi in 336 milioni di euro. Con il raddoppio, il Terminal dispone adesso di una superficie di 220 mila metri quadrati, e gli otto binari di carico e scarico dei treni intermodali sono stati allungati fino a 750 metri di lunghezza: standard europeo per i convogli merci. Grazie a questa realizzazione la capacità complessiva della piattaforma padovana, che comprende anche il terminal di FS Logistica¹¹, raggiunge ben un milione di TEU e a novembre dello scorso anno il terminal di Interporto Padova ha movimentato il suo 4milionesimo container.

Da un'analisi qualitativa e da un benchmarking su oltre 70 interporti di 30 Paesi europei l'Interporto Quadrante Europa¹² è stato riconosciuto come il migliore in Europa, seguito dai siti di Brema e Norimberga¹³. L'interporto veronese 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 di Verona vengono movimentate su ferrovia grandi quantità di semirimorchi e casse mobili, mentre attualmente sono assai inferiori (anche se si registra un considerevole aumento rispetto agli

¹¹ FS Logistica è la società del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. che si occupa di servizi di logistica ferroviaria per il sistema italiano delle merci.

¹² 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. 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.

¹³ L'associazione tedesca degli interporti Deutsche Gvz-Gesellschaft (DGG) ha realizzato un'indagine comparativa in tutta Europa stilando la classifica delle prime venti infrastrutture. Verona Quadrante Europa si è classificato primo interporto con 211 punti su un massimo attribuibile di 250. Altri sei interporti italiani sono nell'elenco: Bologna (4°), Torino (6°), Interporto Campano (7°), Parma (8°), Padova (11°) e Novara (17°).

scorsi anni) le quantità di container movimentate. Il traffico merci ferroviario è aumentato in modo continuo e costante negli ultimi tre anni. Nel 2010 si è registrato un aumento del traffico ferroviario (tonnellate) di oltre il 22 per cento rispetto all'anno precedente, a dimostrazione della graduale ripresa che vi è stata in seguito alla crisi che ha colpito l'economia a livello globale con inevitabili ripercussioni sull'attività logistica. È operativo da ottobre 2009 il terzo modulo terminal (Compact Terminal) con 5 binari che ha portato ad un notevole incremento della capacità intermodale.

Tabella 9.3 – Verona. Traffico ferroviario delle merci nell'Interporto Quadrante Europa (destinazione estero). Anni 2008-2010

	2008	2009	2010	var. % 10/09
<i>Traffico Intermodale</i>				
N. UTI	321.039	299.961	327.433	9,2
N. TEU equivalenti	456.649	428.015*	480.017*	12,1
N. Tonnellate	6.661.433	6.167.100**	7.530.971***	22,1
<i>Altro traffico ferroviario</i>				
Tradizionale (Tonn)	163.202	25.172	82.804	229,0
Auto Nuove (N.)	287.101	199.108	523.575	163,0
* Coeff. di trasformazione UTI-TEU: 1,466				
** Coeff. di trasformazione UTI-TONN: 21,53				
*** Coeff. di trasformazione UTI-TONN: 23,00				

Fonte: elab. Quadrante Servizi Srl su dati Trenitalia Div. Cargo Nord-Est, Terminali Italia srl, Interterminal, Bertani SpA, Volkswagen Group Italia SpA, Hangartner srl

9.6 Il traffico marittimo e fluviale

Le infrastrutture portuali stanno assumendo sempre maggiore importanza nell'ambito delle nuove politiche europee per il trasporto delle merci e dei passeggeri. Per sostenere l'attesa crescita del trasporto di merci senza gravare ulteriormente sulla rete stradale, infatti, il trasporto marittimo dovrà assumere nel futuro un ruolo maggiore. I porti marittimi dovranno quindi migliorare i collegamenti intermodali e diventare luoghi di scambio commerciale a forte potenzialità di crescita. Nel 2008 l'Italia era il sesto Paese europeo per volume del traffico container via mare (7,9 milioni di TEU) e il secondo per trasporto di passeggeri, con oltre 90 milioni di passeggeri.

Il porto di Venezia è uno dei più importanti d'Italia per il volume di traffico commerciale ed è il primo home port nel Mediterraneo per le navi da crociera. Nel 2010 è stato registrato un aumento complessivo del 4,5 per cento di merce movimentata rispetto al 2009 (oltre un milione di tonnellate in più), trend positivo che si è ripercosso in tutti i settori di traffico. Nel settore container, il porto ha superato i livelli pre-crisi crescendo in maniera costante nel corso di tutto l'anno e raggiungendo un volume record totale di traffico di 393.913 TEU (+6,6% rispetto al 2009). Tale dato dimostra come Venezia stia riacquistando il tradizionale ruolo di gateway di uscita per le merci italiane, in special modo per quelle del Nord-Est.

Altre variazioni positive sono state registrate nel 2010: +7,6 per cento per i prodotti raffinati, oltre +37 per cento per i minerali, +12,3 per cento per le merci varie in colli, tra cui sono da menzionare i *project cargo* (carichi eccezionali) per la cui movimentazione il porto di Venezia, grazie alla particolare configurazione delle banchine e alle professionalità esistenti, rappresenta il primo porto nell'Alto Adriatico.

Il settore passeggeri ha mantenuto anche nel 2010 un marcato trend di crescita. Ben oltre 2 milioni di passeggeri hanno scelto la stazione marittima di Venezia per i propri viaggi turistici, con un aumento del 9 per cento rispetto al 2009. La componente crocieristica rappresenta la quota più rilevante del traffico passeggeri, con una percentuale che nel 2010 ha toccato il 77,7 per cento del totale (75,2% nel 2009), mentre la parte restante è rappresentata dai passeggeri su navi traghetto e da quelli su aliscafi.

Il porto di Venezia è l'unico in Italia dotato di uno scalo fluviale. Una linea di navigazione interna collega Venezia a Mantova e Cremona attraverso il canale navigabile Fissero-Tartaro-Canalbianco. Esistono servizi che trasportano merci alla rinfusa e servizi bilanciati che trasportano container. Ogni chiatta può portare l'equivalente di 2 treni merci o di 60 camion. Il trasporto su chiatta quindi è ecologico perché riduce l'inquinamento e la congestione delle strade. Attraverso l'operazione di allibo (trasbordo in mare) dalle grandi navi oceaniche alle chiatte le merci possono essere istradate verso Venezia, Chioggia o i porti fluviali di Mantova e Cremona.

In un contesto sempre più competitivo, con il progetto del Napa (l'unione dei porti di Ravenna, Trieste, Capodistria, Fiume e Venezia), per creare una piattaforma portuale unica nell'Alto Adriatico e con l'ambizione di creare porti con servizi sempre più all'avanguardia, il

porto di Venezia sta oggi puntando ad espandere le sue attività grazie ad alcuni importanti progetti. È prevista infatti la creazione dello scalo *off shore* al largo di Malamocco che consentirà l'ormeggio delle navi di maggiori dimensioni e porterà benefici economici e ambientali; il nuovo Terminal delle autostrade del mare con una piattaforma logistica collegata alla rete ferroviaria che potrà servire fino a 1.200 traghetti, e il nuovo terminal container che servirà primariamente i mercati dell'Europa Centrale e Orientale nei traffici con il Far East.

Tabella 9.4 – Venezia. Movimentazione di merci, container e passeggeri nel porto. Anni 2009 e 2010

	2009	2010	Var. % 10/09
<i>Movimento merci (tonn.)</i>			
Cargo	7.194.583	8.020.874	11,5
Rinfuse secche	6.363.066	6.418.189	0,9
Rinfuse liquide	11.674.404	11.928.847	2,2
Totale Generale	25.232.053	26.367.910	4,5
Navi arrivate	4.275	4.246	-0,7
Passeggeri	1.888.174	2.058.377	9,0
- di cui croceristi	1.420.490	1.598.616	12,5
Containers/TEU	369.474	393.913	6,6

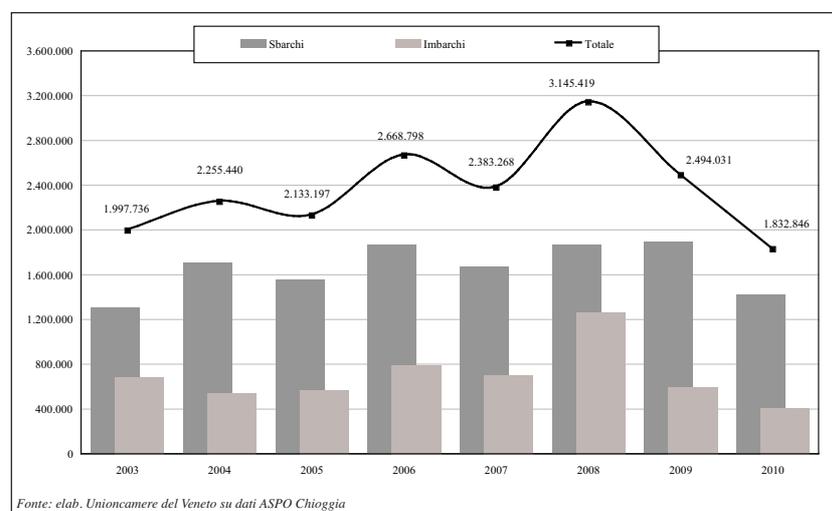
Fonte: elab. Unioncamere del Veneto su dati Autorità Portuale di Venezia

Dopo un 2009 negativo, è proseguita anche nel 2010 la situazione di difficoltà per il porto di Chioggia. Nel 2010 la movimentazione complessiva di merci è scesa di oltre un quarto rispetto all'anno precedente, toccando 1,8 milioni di tonnellate (erano quasi 2,5 milioni di tonnellate nel 2009). I dati statistici forniti dall'Aspo¹⁴ hanno segnalato una marcata contrazione sia delle tonnellate di merci sbarcate (dopo due anni positivi è stato registrato un calo pari al -24,8%), sia di quelle imbarcate (-31,8%, dopo il dimezzamento del 2009). Negli sbarchi il calo registrato è ascrivibile all'assenza di traffico di cereali, combustibili solidi, ghisa e rottami e alla marcata flessione dei flussi in arrivo di massi e ghiaia (-42,4%) e semi oleosi (-20,3%). Sono invece

¹⁴ Azienda Speciale per il porto di Chioggia della Camera di Commercio di Venezia.

risultati in marcato aumento gli sbarchi di fertilizzanti (+25,6%) e tronchi e altro legname (+29,5%). Per quanto riguarda gli imbarchi, a parte i cereali, massi e ghiaia, si sono evidenziati cali significativi in tutte le tipologie di merci.

Grafico 9.2 – Chioggia. Movimentazione di merci nel porto (tonn.). Anni 2003-2010



Riferimenti bibliografici

- Aiscat (2010), *Dati provvisori delle autostrade italiane in concessione*, collana Informazioni, edizione mensile, Roma.
- Confetra (2011), *Nota congiunturale sul trasporto merci*, Gennaio-Dicembre 2010, Roma.
- Federtrasporto (2010), *Indagine congiunturale sul settore dei trasporti, I e II semestre 2010*, Roma.
- Istat (2010), *Il trasporto merci su strada. Anni 2006-2007*.
- Istat (2011), *Viaggi e vacanze in Italia e all'estero, Anno 2010*.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2010), *Conto nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2008-2009*, Roma.
- Uniontrasporti (2011), Atti del Convegno "Il Nuovo Piano Nazionale della Logistica 2011-2020: effetti sul territorio veneto", Verona 28 febbraio 2011, in www.uniontrasporti.it

Siti Internet consultati

www.aci.it
www.aiscat.it
www.assaeroporti.it
www.confetra.it
www.fedespediti.it
www.fondazione Nordest.net
www.iata.org
www.ilsole24ore.com
www.interporto.ve.it
www.interportopd.it
www.interportorovigo.it
www.istat.it/impresetrasporti
www.port.venice.it
www.portodichoggia.it
www.quadranteeuropa.it
www.starnet.unioncamere.it
www.trail.unioncamere.it
www.uniontrasporti.it
www.veniceairport.it