



Relazione sulla situazione economica del Veneto nel 2009



Unioncamere
Veneto

Relazione sulla situazione economica del Veneto nel 2009



Unioncamere
Veneto



Centro studi e ricerche economiche e sociali



Il presente rapporto è stato curato da Francesco Galletti e Serafino Pitingaro del Centro studi Unioncamere del Veneto sulla base delle informazioni e dei dati disponibili al 25 maggio 2010.

Antonella Trevisanato ha fornito il supporto alla realizzazione della parte tabellare e grafica e ha curato l'editing del rapporto.

Gli autori:

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
GIOVANNA GUZZO, Centro studi Unioncamere del Veneto
ALESSANDRA GRESPAN, Centro studi Unioncamere del Veneto
CATERINA LORENZON, Ufficio studi e Statistica della CCIAA di Treviso
SERAFINO PITINGARO, Centro studi Unioncamere del Veneto
DIEGO REBESCO, capo ufficio Informazione economica della CCIAA di Vicenza
GIAMPAOLO REDIVO, responsabile Servizio studi della CCIAA di Padova
MONICA SANDI, Ufficio statistica della CCIAA di Belluno
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
Osservatorio Coopersviluppo Veneto
Save S.p.A. – Aeroporto di Venezia
Veneto Agricoltura - Settore Studi Economici
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
web site: www.unioncameredelveneto.it

Stampa: Tipografia SIT – Società Industrie Tipolitografiche – Dosson di Casier (Treviso)

Tiratura: 1.500 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 dove è possibile consultare anche la relativa appendice statistica

SOMMARIO

Prefazione	5
Presentazione	7
L'economia del Veneto nel 2009	9
 PARTE PRIMA: DATI E TENDENZE	
1. Scambi con l'estero	23
2. Struttura produttiva	39
3. Mercato del lavoro	55
4. Agricoltura e pesca.....	71
5. Industria	85
6. Costruzioni	99
7. Commercio interno.....	111
8. Turismo	123
9. Trasporti	135
10. Attività creditizia e finanziaria	151
11. Servizi innovativi e tecnologici.....	167
12. Artigianato e piccola impresa.....	181
13. Cooperazione.....	199
14. Finanza pubblica locale.....	213

PARTE SECONDA: TEMI E APPROFONDIMENTI

1. Risparmio e investimenti in Veneto: il quadro economico alla vigilia della crisi.....	229
2. Un approccio inedito alla lettura dell'economia provinciale e regionale.....	241
3. Oltre il Pil (e la crisi). Il Veneto alla ricerca di nuovi fattori di competitività	257

9. TRASPORTI

di Giovanna Guzzo

In sintesi

Nel 2009 il settore dei trasporti ha risentito gravemente della difficile situazione economica del Paese e del calo delle esportazioni, con una conseguente contrazione della domanda di servizi di trasporto. Secondo l'indagine VenetoCongiuntura, il comparto ha chiuso l'anno con un bilancio negativo sia per fatturato (-9,6% su base annua) che per occupazione (-3,1%). Il trasporto di merci su strada continua ad essere preferito rispetto ad altre modalità di trasporto: quasi la metà delle tonnellate di merce esportata dal Veneto sono state trasportate su strada, il 27,1 per cento via mare e solamente il 2,5 per cento su ferrovia e lo 0,7 per cento su voli aerei. Sono diminuite significativamente le percorrenze nella rete autostradale che interessa il territorio regionale (-3,3% i veicoli/km rispetto al 2008, soprattutto per quanto riguarda i veicoli pesanti). La crisi si è fatta sentire anche sul trasporto aereo, intermodale e marittimo. I tre principali aeroporti veneti (Venezia, Verona e Treviso) hanno ottenuto complessivamente flessioni importanti per il movimento degli aeromobili (-5,5% rispetto all'anno precedente, scendendo a 132 mila), dei passeggeri (-3,7%, 11,6 milioni) e delle merci (-11,1%, 41,6 mila tonnellate). L'Interporto Quadrante Europa, importante sistema infrastrutturale di Verona, ha registrato un calo del traffico intermodale (tonnellate) di circa il -7,4 per cento su base annua. Il Porto di Venezia ha chiuso il 2009 con un traffico di 25,2 milioni di tonnellate di merci (-16,7% su base annua), mentre quello di Chioggia di circa 2,5 milioni di tonnellate (-20,7%).

9.1 Il settore trasporti in Italia

Il settore trasporti riveste un ruolo chiave sul sistema economico, sulla qualità della vita della popolazione e sull'ambiente.

In Italia il trasporto largamente più utilizzato continua ad essere quello su gomma. Secondo l'Istat¹ nel 2009 la maggior parte degli spostamenti per turismo e per lavoro sono avvenuti con l'auto (65,7% dei viaggi), mentre l'aereo e il treno sono stati mezzi di trasporto molto meno utilizzati (15,7% e 8,3% dei viaggi). In particolare, l'auto è stata più usata per i viaggi di vacanza (68,4% delle vacanze), mentre aereo e treno sono stati scelti per i viaggi di lavoro (rispettivamente 27,2% e 16,5%).

Il tasso di motorizzazione nazionale (autovetture circolanti ogni mille abitanti) è uno dei più elevati del mondo e in continua ascesa: è passato da 501 autovetture ogni mille abitanti nel 1991 a 603,6 nel 2008, con un incremento medio annuo pari al +1,1 per cento.

Questo predominio è ancora più marcato nel trasporto di merci: nel 2008 la strada ha assorbito oltre il 62 per cento delle tonnellate/km di merce complessivamente trasportata (stimabile in poco più di 230 miliardi di tonn./km), contro il 21 per cento via mare e l'11,3 per cento su treno². In Italia il trasporto merci su rotaia ricopre una quota minima rispetto alla media europea (17,8%, dato Eurostat), e in particolare alla Germania (22,2%) e alla Francia (15,9%).

Trasferire merci e passeggeri dalla strada a forme di trasporto meno inquinanti è un elemento essenziale di qualsiasi politica dei trasporti sostenibile, così come lo è la capacità di integrare diversi modi di trasporto, combinando il trasporto stradale, marittimo o aereo con quello ferroviario.

Tuttavia il comparto ha risentito gravemente della difficile situazione economico-finanziaria del Paese. La flessione del commercio estero e il calo dell'interscambio mondiale hanno inevitabilmente contratto la domanda di servizi di trasporto.

L'indagine sull'andamento del mercato del trasporto merci italiano svolta annualmente da Confetra³ ha evidenziato le forti difficoltà che il settore ha vissuto nel 2009 rispetto all'anno precedente. La crisi economica ha infatti determinato un vistoso calo della domanda di

¹ Istat (2010), *Viaggi e vacanze in Italia e all'estero, Anno 2009*.

² Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2007-2008*, Roma.

³ Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica (2010), *Nota congiunturale sul trasporto merci, Gennaio-Dicembre 2009*, Roma.

trasporto, sia di semilavorati che di prodotti finiti. I trasporti nazionali a carico completo si sono ridotti di un quarto rispetto al 2008, mentre quelli internazionali sono diminuiti del -22 per cento; in termini di fatturato la flessione è stata rispettivamente del -27 e del -25 per cento. Nel corso del 2009 la riduzione dei volumi nell'ambito dei traffici internazionali è stata documentata anche dalla netta contrazione dei transiti di mezzi pesanti lungo i principali valichi alpini, assi fondamentali dell'import-export italiano.

Tra i trasporti terrestri quelli che hanno risentito meno della crisi, pur mostrando anch'essi un segno negativo, sono quelli corrieristici ed espresso. Le spedizioni internazionali hanno registrato invece una pesante contrazione in tutte le modalità di trasporto. La flessione più contenuta in termini di volume delle spedizioni si è osservata nel trasporto via mare (-17% rispetto al 2008) in confronto alle altre tipologie (-18,6% via aerea, -22% su strada e ben -30% su ferrovia). Anche a livello di aree geografiche si è rilevata un'uniforme riduzione delle spedizioni, con punte massime verso il Giappone (-25%), l'Asia (-21%) e il Nord America (-20%). Contrazioni meno marcate per i volumi di traffici con i Paesi africani (-11%).

9.2 Il settore trasporti in Veneto

Il Veneto rappresenta un punto di snodo importante per l'intera logistica nazionale, sia per le importanti realtà che compongono il tessuto industriale del territorio, sia per la posizione geografica strategica in quanto attraversato da due Corridoi europei: il Corridoio I (direzione nord-sud) e il Corridoio V (direzione ovest-est).

Dal punto di vista economico nel 2007 il settore trasporti⁴, con quasi 8,4 miliardi di euro, ha prodotto il 6,4 per cento della ricchezza veneta totale e ha contribuito per l'8,2 per cento del settore a livello nazionale. Depurando il dato dall'effetto inflattivo, si calcola una sostanziale crescita del valore aggiunto del comparto nel lungo periodo (+25,8% tra il 2000 e il 2007, sostanzialmente stabile tra il 2006 e il 2007). Tuttavia in questi ultimi anni anche in Veneto la situazione dei trasporti è apparsa instabile ed incerta. Se nel 2008 la crisi economica aveva interessato

⁴ Gli ultimi dati disponibili dell'Istat sul valore aggiunto in Veneto sono riferiti al 2007. Il settore trasporti comprende anche il comparto *telecomunicazioni*, non essendo ancora adeguato alla nuova classificazione Ateco 2007 che invece lo esclude. Il dato sul valore aggiunto è quindi sovrastimato.

marginalmente il settore, nel 2009 i comparti del trasporto regionale, in particolare quello marittimo e aereo, hanno confermato in pieno il momento difficile e si sono visti solo alcuni deboli segnali positivi.

Il settore trasporto e magazzinaggio è una realtà che comprende in Veneto quasi 15 mila imprese attive (il 3,3% dell'intero panorama imprenditoriale regionale), ma nel 2009 si è registrata una contrazione del -2,8 per cento (-427 unità) rispetto all'anno precedente.

Tale flessione è ascrivibile al marcato calo delle imprese del settore trasporti aerei che, scese di un quarto, hanno raggiunto lo stesso valore del 2000 (9 imprese attive).

Anche nei trasporti terrestri e mediante condotta si è segnata una flessione delle imprese attive, pari al -3,9 per cento rispetto al 2008, passando a 12.195 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 (1.776 unità nel 2009) e nei servizi postali e attività di corriere del +2,8 per cento (73 unità). Più marcata la crescita che si è osservata nei trasporti marittimi e per vie d'acqua dove le imprese sono aumentate del +3,4 per cento (844 unità).

In mancanza di dati ufficiali aggiornati, l'andamento congiunturale del settore trasporti e logistica è stato analizzato sulla base dell'indagine trimestrale effettuata da Unioncamere del Veneto, che dal primo trimestre 2007 monitora anche le imprese venete che operano in alcuni settori del

Tabella 9.1 – Veneto. Numero di imprese attive nel settore trasporti per comparto. Anni 2008 e 2009

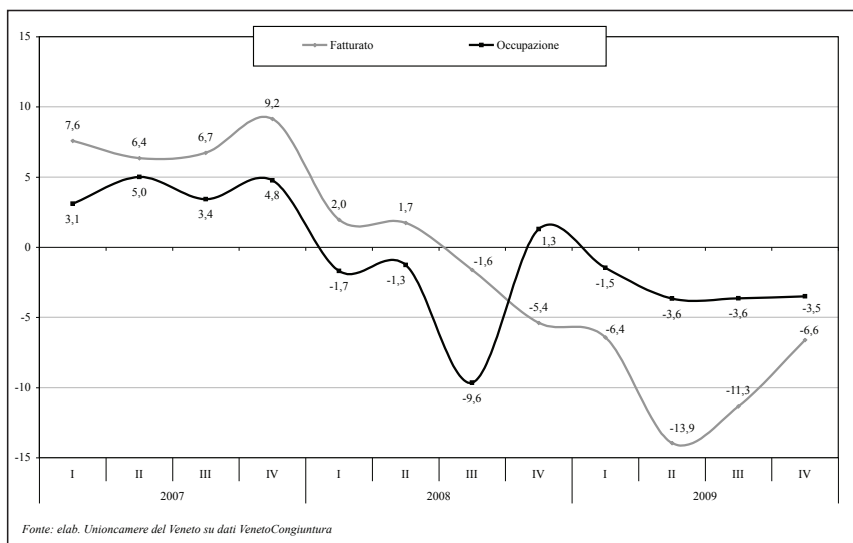
	2008	2009	var. % 09/08
Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	12.684	12.195	-3,9
Trasporto marittimo e per vie d'acqua	816	844	3,4
Trasporto aereo	12	9	-25,0
Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	1.741	1.776	2,0
Servizi postali e attività di corriere	71	73	2,8
Totale	15.324	14.897	-2,8

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

terziario⁵. Nel 2009 i principali indicatori hanno evidenziato in Veneto tendenze negative per il comparto con una flessione media annua sia del fatturato (-9,6%) che dell'occupazione (-3,1%). Il calo per entrambi gli indicatori è dato dalla performance negativa nel secondo e terzo trimestre (rispettivamente -13,9% e -11,3% per fatturato; -3,6% per occupazione), mentre nel primo e nel quarto si sono evidenziate delle contrazioni meno marcate (-6,4% e -6,6% per fatturato; -1,5% e -3,5% per occupazione).

Anche in Veneto si evidenzia il problema del congestionamento delle vie di comunicazione e dell'inquinamento legato all'intenso utilizzo della strada per il trasporto delle merci. La regione dispone infatti di una rete stradale insufficiente per sostenere il traffico attuale (alta concentrazione di autovetture per km di strade regionali e provinciali): solo 33,9 km ogni 10 mila veicoli circolanti, contro i 43,8 italiani, i 44,9 emiliani e gli oltre 50 piemontesi e toscani.

Grafico 9.1 – Veneto. Andamento del fatturato e dell'occupazione nelle imprese dei trasporti, magazzinaggio e logistica (var.% su trim. anno prec.). Anni 2007-2009



⁵ Nell'aprile del 2007 l'indagine *VenetoCongiuntura* è stata estesa anche alle imprese che operano nei settori del commercio e 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.

La rete stradale in Veneto è costituita da 9.698 km di strade regionali e provinciali, da 808 km di strade statali e da 485 km di autostrade, per un totale di 10.991 km⁶.

Alla fine del 2009, secondo i dati provvisori dell'AcI, i veicoli circolanti nella regione erano 3,8 milioni (di cui 2,9 milioni erano solo autovetture); il tasso di motorizzazione è di circa 787 veicoli ogni mille abitanti (media Italia 810). L'infrastruttura ferroviaria in Veneto si estende complessivamente per 1.184 km di linee, di cui circa 53 all'interno del nodo metropolitano di Venezia; 69 sono le stazioni principali.

Appare rilevante sottolineare come, secondo i dati Istat sul commercio estero, nel 2009 quasi la metà delle tonnellate di merce esportata dal Veneto siano state veicolate su strada, il 27,1 per cento via mare e solamente il 2,5 per cento su ferrovia e lo 0,7 per cento su voli aerei. Tale distribuzione evidenzia 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 congestionanti.

Nell'import invece le tonnellate di merce trasportate in navigazione (56%) sono in quantità maggiore rispetto alle tonnellate trasportate su strada (26%).

9.3 Il trasporto stradale

I dati provvisori sul traffico rilasciati dall'Aiscat⁷ hanno evidenziato per il 2009 un andamento della mobilità in Italia sostanzialmente stabile. Tale dinamica è stata la sintesi di una contrazione dei traffici nella prima parte dell'anno e un costante e graduale recupero, ancora in atto, a partire dalla seconda metà. L'indicatore basato sul numero di veicoli/km percorsi sulla rete nazionale durante il 2009 ha abbondantemente superato gli 82 miliardi, scostandosi di solo il -0,9 per cento rispetto all'anno precedente. Tale lieve contrazione va interpretata come un segnale di tenuta del comparto, in quanto registrata durante un lungo periodo di crisi economica internazionale che ha influito pesantemente sui flussi di traffico. Anche i dati mensili confermano l'ottica positiva: negli ultimi mesi del 2009 è risultato in aumento il traffico sia di veicoli leggeri che di quelli pesanti.

Sta continuando a migliorare la sicurezza stradale e si rende sempre più

⁶ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2007-2008*, Roma.

⁷ Associazione italiana società concessionarie autostrade e trasporti.

possibile per l'Italia il raggiungimento degli obiettivi europei (dimezzare il numero di morti su strada). Nel 2009 a fronte di un'invarianza nel numero di persone rimaste ferite in occasione di incidenti stradali, il tasso di mortalità è invece diminuito di quasi un terzo (-30,2%) rispetto all'anno precedente.

La rete infrastrutturale del Veneto costituisce ancora la più evidente penalizzazione per le imprese del territorio, anche se negli ultimi tempi ci sono state accelerazioni significative sulla realizzazione di nuove arterie stradali. I primi importanti risultati si sono visti con l'apertura del Passante di Mestre, inaugurato nel febbraio 2009, e con la firma del contratto per la concessione della Superstrada Pedemontana Veneta da parte del consorzio di imprese spagnole Sis, avvenuta nell'ottobre 2009.

Si rivelerà di grande importanza anche l'apertura, che avverrà nel 2010, dei cantieri per la realizzazione della terza corsia sulla tratta Quarto d'Altino-San Donà di Piave dell'autostrada Venezia-Trieste e l'avvio, nel primo semestre del 2010, del traffico merci via chiatta fra Cremona e il Porto di Venezia, che quando entrerà a regime toglierà all'autostrada A4 una significativa quota di traffico merci riducendo sia l'inquinamento che i costi di trasporto.

I dati provvisori 2009, riferiti alla rete autostradale che interessa totalmente o parzialmente il territorio regionale, hanno evidenziato un calo delle percorrenze superiore alla media nazionale: l'indicatore, espresso in veicoli/km, è diminuito del -3,3 per cento rispetto al 2008. Si sono evidenziate differenze significative nella dinamica delle due componenti: -0,6 per cento per i veicoli leggeri e -10,1 per cento per i veicoli pesanti. In particolare l'autostrada Venezia-Padova ha segnato una marcata flessione del traffico del -18,2 per cento (-30,4% solo per i veicoli pesanti), decisamente condizionata dall'apertura del Passante di Mestre. Più contenute le perdite nelle altre tratte autostradali.

La congiuntura negativa e il conseguente calo della produzione hanno avuto riflessi negativi sulla tenuta del settore dell'autotrasporto. Inoltre, il perdurare della concorrenza a volte sleale praticata dagli autoveicoli provenienti dall'Est Europa non fa presagire miglioramenti per il 2010.

9.4 Il trasporto aereo

La crisi si è fatta sentire anche sul trasporto aereo. Secondo i dati Assaeroporti, il sistema aeroportuale italiano ha chiuso il 2009 con 130,7 milioni di passeggeri, in calo del -2,3 per cento su base annua.

Se a fine agosto il traffico presentava un tasso di decremento del -5,4 per cento, nei mesi successivi gli aeroporti italiani hanno evidenziato una ripresa del traffico passeggeri (+3,3% in ottobre, +8% in novembre e +10,4% in dicembre). Si può quindi ritenere che il traffico passeggeri italiano abbia tenuto, malgrado il quadro recessivo dell'economia globale e considerando che nel 2009 a livello europeo i passeggeri negli aeroporti sono diminuiti del -5,9 per cento (dati ACI Europe).

Segno negativo anche per la movimentazione di aeromobili, che hanno registrato una diminuzione del -5,9 per cento su base annua. Tale calo è ascrivibile prevalentemente ai voli internazionali (-6,9%), rispetto a quelli nazionali (-3,6%). Analogo andamento per l'aviazione generale (-9,7%).

Elemento significativo che emerge dai dati a livello italiano è stata la crescita di alcuni scali di piccola e media dimensione, grazie all'effetto delle compagnie low-cost (Ryanair in particolare). La flessione del commercio internazionale si è riflessa anche sulla movimentazione aerea delle merci: nell'ambito cargo è stata registrata una marcata contrazione pari al -15,4 per cento.

Anche i dati relativi al Veneto per il 2009 hanno mostrato un andamento nel complesso negativo. I tre aeroporti principali (Venezia, Verona e Treviso) hanno infatti ottenuto flessioni importanti nel movimento degli aeromobili, dei passeggeri e delle merci, anche se con andamenti contrastanti nei singoli scali.

Complessivamente nel 2009 sono transitati nei tre aeroporti veneti 11,6 milioni di passeggeri e 41,6 mila tonnellate di merci, segnando rispettivamente una contrazione del -3,7 per cento e del -11,1 per cento rispetto all'anno precedente.

Il Sistema Aeroportuale di Venezia (che comprende gli aeroporti di Venezia e Treviso) ha confermato anche nel 2009 la posizione di terzo sistema aeroportuale italiano dopo Roma e Milano, con quasi 8,5 milioni di passeggeri, in calo del -1,2 per cento rispetto al 2008. In particolare, l'Aeroporto "Marco Polo" di Venezia, quinto scalo nazionale dopo Fiumicino, Malpensa, Linate e Bergamo, ha chiuso il 2009 con 6,7 milioni di passeggeri, registrando una contrazione del -2,6 per cento su base annua. Il numero di movimenti di aeromobili ha sfiorato quota 76 mila, in diminuzione del -5,1 per cento rispetto al 2008.

Il calo del traffico aereo è stato determinato da diversi fattori: la crisi economica mondiale, la cessata operatività del vettore Myair.com nel corso dell'estate 2009 e la ristrutturazione di Alitalia, con conseguente ridimensionamento di voli e passeggeri. Tuttavia, se si esaminano i dati

mensili, si evidenzia che la flessione del traffico si è concentrata nei primi 9 mesi dell'anno. Tra ottobre e dicembre infatti il traffico ha registrato un trend positivo rispetto all'anno precedente.

La ripartizione del traffico tra nazionale e internazionale dimostra ancora una volta la vocazione internazionale dello scalo veneziano: nel 2009 il 74 per cento dei passeggeri ha volato verso destinazioni europee ed intercontinentali, a fronte di una quota di mercato del 56 per cento a livello di sistema aeroportuale italiano.

Il settore cargo ha confermato il buon andamento degli anni precedenti (2007 escluso), non venendo condizionato dalla sfavorevole congiuntura economica.

Nel 2009 le merci movimentate nell'aeroporto di Venezia sono risultate pari a oltre 32 mila tonnellate, con un incremento del +6 per cento su base annua, spiegabile anche con il corrispondente calo del traffico cargo nell'aeroporto di Treviso.

Nonostante la crisi del settore aereo, nel corso dell'anno sono state attivate nuove operatività sullo scalo veneziano, alcune delle quali a partire dall'estate a parziale copertura delle destinazioni non più coperte da Myair.com. Altre compagnie sono infatti subentrate sulle rotte domestiche: Easyjet su Roma Fiumicino e Napoli; Alitalia su Brindisi e Catania; Meridiana su Catania e Bari⁸.

Con il ripristino del network verso il Sud Italia, grazie alla crescita di Alitalia, il primo obiettivo dell'aeroporto veneziano è il rafforzamento dei collegamenti con il Mezzogiorno e il conseguente incremento dei transiti via Venezia verso le destinazioni a lungo raggio.

Passata la crisi e grazie alla futura disponibilità di aeromobili Boeing 787, adatti a mercati come il nostro, lo sviluppo dei transiti favorirà l'evoluzione del traffico intercontinentale sullo scalo e l'apertura di nuove destinazioni.

La fase attuale è particolarmente importante in quanto Milano Malpensa ha perso il suo ruolo di hub del Nord Italia: si tratta quindi di un momento favorevole per Venezia per inserirsi sul mercato come punto di smistamento alternativo ad altri hub meno efficienti e più congestionati.

Situazione più preoccupante all'aeroporto "Valerio Catullo" di Verona,

⁸ Nella stagione estiva 2009 sono stati aperti nuovi voli anche per quanto riguarda il mercato internazionale: Atene di Aegean Airlines, Toronto/Montreal di Air Transat, Düsseldorf di Air Berlin e Lufthansa, Copenhagen di Cimber Sterling, Edimburgo di Jet2.com, Bucarest di Tarom e Meridiana. Nel 2010 sono già state programmate le aperture di East Midlands di BMIBaby e di Manchester di Jet2.com.

che nel 2009 ha perso un'altra posizione nella graduatoria nazionale per passeggeri movimentati, dopo quella lasciata nel 2008, raggiungendo il quattordicesimo posto. Significative diminuzioni sono state registrate nel movimento passeggeri (-9,9%, scesi a 3 milioni) e pesanti perdite sono arrivate per il terzo anno consecutivo dal settore delle merci con una contrazione del -15,7 per cento (6,3 mila tonnellate). Si sono segnate flessioni anche nel movimento di aeromobili, scesi del -7 per cento (da 40 a 38 mila voli).

In controtendenza invece l'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso, che ha ottenuto risultati molto diversi dagli altri due scali regionali. Confermando il trend di crescita degli ultimi anni, nel 2009 i passeggeri che si sono serviti dell'aeroporto trevigiano sono stati quasi 1,8 milioni, in crescita del +4,1 per cento rispetto al 2008, nonostante la contrazione del numero dei voli (-3,9% scesi a 18.377).

Tuttavia nel settore merci l'aeroporto di Treviso ha movimentato appena 2.763 tonnellate, diminuendo di oltre la metà (-68%) rispetto all'anno precedente. Il bilancio marcatamente negativo del traffico cargo nello scalo di Treviso è conseguenza, oltre che della crisi economica

Tabella 9.2 – Veneto. Movimento di aerei, passeggeri e merci negli aeroporti. (val. ass. e var. % su anno precedente). Anni 2008 e 2009

Aeroporto	Movimenti	var. %	Passeggeri	var. %	Cargo (tons)	var. %
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
2008						
Treviso	19.120	-1,0	1.709.008	10,4	8.646	-50,9
Venezia	79.891	-10,0	6.893.644	-2,6	30.682	28,0
Verona	40.783	-5,2	3.402.601	-3,1	7.514	-18,0
Totale	139.794	-7,5	12.005.253	-1,1	46.842	-7,6

Fonte: elab. Unioncamere del Veneto su dati Assaeroporti

generale, anche del trasferimento delle attività di UPS da Treviso a Venezia a partire dal mese di giugno 2008.

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. L'incidenza dello scalo di Treviso sul traffico passeggeri totale del Sistema Aeroportuale di Venezia nel 2009 è stato pari al 21 per cento, anche grazie alle nuove operatività sia domestiche che europee.

Da fine 2009 sono operativi dallo scalo di Treviso sei vettori di linea low-cost, due dei quali hanno iniziato ad operare nella stagione invernale (Germanwings e Air Arabia Maroc): a fine anno le destinazioni domestiche ed internazionali collegate con il bacino d'utenza aeroportuale trevigiano sono 26 (a fronte di 20 destinazioni operative nel 2008)⁹.

Per quanto riguarda il traffico charter, nel corso del 2009 si è registrato un calo del traffico incoming dalla Russia e del traffico con la Spagna (traffico crocieristico e verso destinazioni balneari).

Alcuni tour operator hanno dichiarato difficoltà di riempimento, con conseguenti cancellazioni e accorpamenti di voli. Sia Ryanair che Wizzair hanno programmato l'apertura di nuove destinazioni nel corso di quest'anno, a favore sia di un traffico turistico che business ed etnico.

9.5 Il trasporto intermodale

Il trasporto intermodale, nonostante la crisi globale, viene utilizzato sempre e comunque 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 di servizi logistici e di trasporto.

⁹ Ryanair ha incrementato la sua presenza sul mercato nazionale nel corso dell'anno, aprendo le rotte Alghero, Cagliari, Trapani e Pescara (quest'ultima poi chiusa), che si sono aggiunte alla rotta Roma Ciampino già operativa. Wizzair ha aperto nuovi voli verso l'Est Europa: Cluj, Sofia, Timisoara, Praga, Katowice e Kiev, che vanno ad aggiungersi alle rotte Bucarest e Budapest, portando ad otto il numero di destinazioni operate dallo scalo trevigiano. Nella stagione invernale sono stati inoltre inaugurati nuovi collegamenti per Colonia da Germanwings e per Casablanca da Air Arabia Maroc. Il vettore Skyeurope, che operava le rotte Vienna e Praga, è fallito nel corso dell'estate 2009: la rotta Praga è stata successivamente ripresa dal vettore Wizzair.

Tra gli interporti veneti spicca l'Interporto Quadrante Europa¹⁰, che da un'analisi qualitativa e da un benchmarking su oltre 70 siti europei è stato riconosciuto come il migliore in Europa, seguito dai siti di Brema e Norimberga¹¹. L'interporto veronese è un sistema organico ed integrato di intermodalità e logistica che si potrebbe più propriamente definire come "Parco di Attività Logistiche": sono insediate 140 società di trasporto e logistica per un totale di 10 mila addetti impiegati tra diretti ed indiretti.

Tabella 9.3 – Verona. Traffico ferroviario delle merci nell'Interporto Quadrante Europa. Anni 2007-2009

	2007	2008	2009	var. % 09/08
<i>Traffico Intermodale</i>				
N. UTI	292.896	321.039	299.961	-6,6
N. TEU equivalenti	542.439	456.649	428.015	-6,3
N. Tonnellate	6.127.768	6.661.433	6.167.100	-7,4
<i>Altro traffico ferroviario</i>				
Tradizionale (Tonn)	159.223	163.202	25.172	-84,6
Auto Nuove (N.)	297.175	287.101	199.108	-30,6

Fonte: elab. Unioncamere del Veneto su dati Quadrante Servizi Srl

¹⁰ 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 2.500.000 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.

¹¹ 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°).

Nell'Interporto di Verona si realizza circa il 30 per cento di tutto il traffico combinato italiano e oltre la metà del traffico internazionale combinato italiano, con un servizio incentrato sul treno completo. Gli ultimi dati disponibili hanno registrato un transito di 17,8 milioni di tonnellate di merci all'anno con il solo trasporto stradale, cui si affiancano 6,6 milioni di tonnellate su ferrovia. Vengono trasportate su rotaia grandi quantità di semirimorchi e casse mobili, mentre attualmente sono assai inferiori (anche se si è registrato un considerevole aumento rispetto allo scorso anno) le quantità di container movimentate. Il traffico merci ferroviario all'interno dell'interporto è aumentato in modo continuo e costante negli ultimi anni. Tuttavia, a causa della crisi, che ha colpito l'economia a livello globale con inevitabili ripercussioni sull'attività logistica, nel 2009 si è registrato un calo del traffico intermodale (tonnellate) di circa il -7,4 per cento su base annua, dovuto essenzialmente ad un decremento nella richiesta di movimentazione.

È operativo da ottobre 2009 il terzo modulo terminal – Compact Terminal – con 5 binari che si presume porterà al raddoppio della potenzialità e della capacità intermodale.

9.6 Il traffico marittimo e fluviale

Secondo gli ultimi dati disponibili, l'Italia è il secondo Paese europeo, dopo la Grecia, per trasporto di passeggeri via mare, con oltre 87 milioni (21% del totale). Se si considera, invece, il volume complessivo dei container trasportati, l'Italia, con il 9,1 per cento del totale, occupa la sesta posizione, dopo Germania (19,4%), Spagna (15,7%), Paesi Bassi (14,4%), Belgio (11,6%) e Regno Unito (11,2%).

Il Porto di Venezia ha chiuso il 2009 con un traffico di 25,2 milioni di tonnellate di merci, in calo del -16,7 per cento rispetto all'anno precedente, tornando ai livelli di circa dieci anni fa. Pesante è stata la contrazione dei volumi di merci varie (-23,5%) e di rinfuse secche (-25,6%). Meno accentuata si è invece rilevata la flessione delle rinfuse liquide (-5,3%). Il settore container è calato leggermente, ma in misura costante nel corso di tutto l'anno, raggiungendo un volume totale di traffico di oltre 369.474 TEU con una diminuzione del -2,5 per cento rispetto al 2008. Si tratta di un dato che, nonostante l'anno di crisi, rappresenta, dopo il 2008, il record storico per il Porto di Venezia.

Il settore passeggeri ha invece mantenuto anche nel 2009 il proprio trend di crescita. Quasi 1,9 milioni di passeggeri ha scelto la stazione

marittima di Venezia per i propri viaggi turistici, con un aumento del +9,8 per cento su base annua. La quota più rilevante del traffico passeggeri è rappresentata dalla componente crocieristica, che nel 2009 ha raggiunto il 75 per cento del totale (71% l'anno precedente), mentre la parte restante è rappresentata dai passeggeri su navi traghetto (20%) e su aliscafi (6%). Negli ultimi dieci anni il Terminal Crociere di Venezia ha quadruplicato il numero dei crocieristi, passando dalla decima alla quarta posizione tra gli scali europei (fonte GP Wild), all'undicesimo posto a livello mondiale e al primo posto come Homeport nel Mediterraneo (ovvero porto di imbarco e sbarco).

Recentemente ha preso avvio il servizio di trasporto merci in container via chiatte che collega il Porto di Venezia a quello di Mantova e di Cremona su rotta fluviale. Si è creato quindi un collegamento regolare (in prospettiva bi-settimanale) che rende il Porto di Venezia il capolinea di riferimento per il traffico fluviale e fluvio-marittimo che dalla Pianura Padana raggiunge l'Adriatico per poi proseguire verso il resto del mondo. Il servizio verrà effettuato da cinque chiatte in grado di trasportare fino a 100 mila TEU all'anno. Ridotti costi esterni, consumi energetici ed emissioni inquinanti, unite ad un alto livello di sicurezza, rendono i costi totali del trasporto fluviale sette volte più bassi di quelli del trasporto su strada. Per sostenere lo sviluppo del progetto si rendono necessarie

Tabella 9.4 – Venezia. Movimentazione di merci, container e passeggeri nel Porto. Anni 2008 e 2009

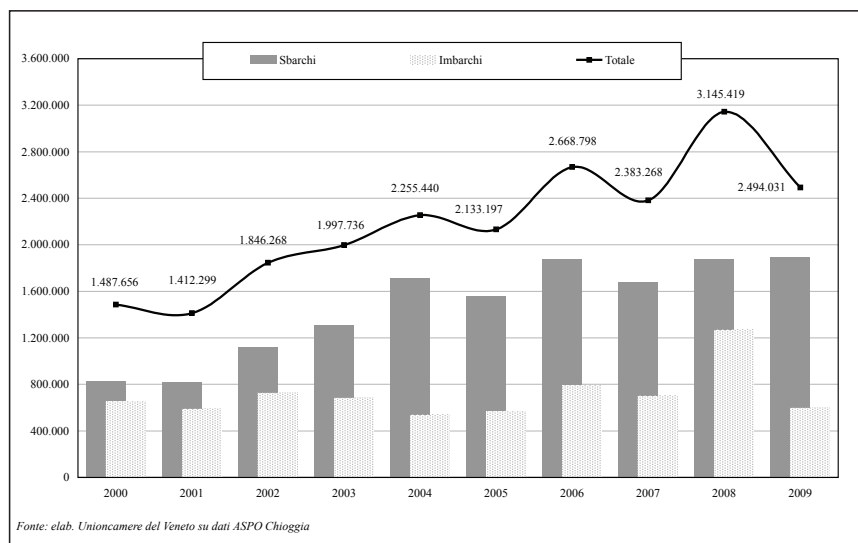
	2008	2009	Var. % 09/08
<i>Movimento merci (tonn.)</i>			
Cargo	9.395.351	7.186.540	-23,5
Rinfuse secche	8.512.651	6.328.905	-25,7
Rinfuse liquide	12.331.190	11.674.399	-5,3
Totale Generale	30.239.192	25.189.844	-16,7
Navi arrivate	4.974	4.294	-13,7
Passeggeri	1.720.703	1.888.670	9,8
- di cui crocieristi	1.215.598	1.420.446	16,9
Containers/TEU	379.072	369.474	-2,5

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

l'implementazione delle infrastrutture a terra (creazione di un terminal container presso il porto fluviale di Mantova) e procedure rapide di sdoganamento delle merci, per ridurre i tempi di imbarco/sbarco (accordi con l'Agenzia delle Dogane).

Dopo un 2008 positivo, anche il Porto di Chioggia ha risentito della sfavorevole congiuntura economica. Nel 2009 con una movimentazione complessiva di merci di circa 2,5 milioni di tonnellate, il porto ha registrato un significativo calo del -20,7 per cento rispetto all'anno precedente (erano 3,1 milioni di tonnellate). I dati statistici forniti dall'ASPO¹² hanno segnalato una lieve crescita delle tonnellate di merci sbarcate (+1%), mentre quelle imbarcate si sono ridotte di oltre la metà (-52,9%). Negli sbarchi il calo registrato nella maggior parte delle tipologie di merci è stato attenuato dalla marcata crescita segnata nella movimentazione di massi e ghiaia (+66,2% passando da 722 mila a oltre 1,1 milioni di tonnellate), di semi oleosi (+91,7%) e di combustibili fossili (+53,6%). Cali significativi, oltre il 50 per cento, per sfarinati, prodotti siderurgici, tronchi e altro legname. Per quanto riguarda gli imbarchi, a parte i fertilizzanti, aumentati di oltre un quarto, si sono registrati cali significativi per tutte le tipologie di merci.

Grafico 9.2 – Chioggia. Movimentazione di merci nel Porto (tonn.). Anni 2000-2009



¹² Azienda Speciale per il Porto di Chioggia della Camera di Commercio di Venezia.

Riferimenti bibliografici

Aiscat (2009), *Dati provvisori delle autostrade italiane in concessione, collana Informazioni*, edizione mensile, Roma.

Confetra (2010), *Nota congiunturale sul trasporto merci*, Gennaio-Dicembre 2009, Roma.

Federtrasporto (2009), *Indagine congiunturale sul settore dei trasporti*, Roma.

Istat (2010), *Viaggi e vacanze in Italia e all'estero*, Anno 2009.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Conto nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Anni 2007-2008*, Roma.

Siti Internet consultati

www.aci.it

www.aiscat.it

www.assaeroporti.it

www.confetra.it

www.corriereideitrasporti.it

www.fedespedi.it

www.fondazione Nordest.net

www.iata.org

www.ilsole24ore.com

www.infomare.it

www.interporto.ve.it

www.interportopd.it

www.interportorovigo.it

www.isfort.it

www.istat.it

www.port.venice.it

www.portodichioggia.it

www.quadranteeuropa.it

www.starnet.unioncamere.it

www.veniceairport.it