

# LA **SITUAZIONE** **ECONOMICA** **DEL VENETO**

## RAPPORTO ANNUALE 2016



Unioncamere  
Veneto



**LA SITUAZIONE  
ECONOMICA  
DEL VENETO**  
**RAPPORTO ANNUALE 2016**



Il presente Rapporto è stato curato dal Centro studi Unioncamere Veneto, coordinato da Serafino Pitingaro, sulla base delle informazioni e dei dati disponibili al 31 maggio 2016.

Al gruppo redazionale hanno partecipato:

Letizia Bertazzon, Alberto Cestari, Daniela Fontana, Paolo Gurisatti, Giovanna Guzzo, Sara Letardi, Lisa Maran, Fabiana Morandi, Susi Osti, Giulia Pavan, Serafino Pitingaro, Arianna Pittarello, Luigi Poletto, Diego Rebesco, Monica Sandi, Andrea Stefani, Andrea Taddei, Antonella Trevisanato, Manfredi Vale, Marco Valentini.

Si ringrazia per la collaborazione:

Aghetera srl, Banca d'Italia – Divisione Analisi e Ricerca Economica Territoriale della Sede di Venezia, Centro Studi Sintesi, Confartigianato Imprese Veneto, Edilcassa Veneto, Istat – Sede per il Veneto, Regione del Veneto – Dipartimento Turismo, Università Ca' Foscari di Venezia, Università di Genova, Veneto Lavoro – Osservatorio & Ricerca, Istituto Guglielmo Tagliacarne, Fondazione Festari, InNova Studi e Ricerche.

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

La situazione economica del Veneto. Rapporto annuale 2016

Copyright © Unioncamere Veneto, Venezia, Italy

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

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

1a edizione giugno 2016  
ISBN 978-88-902310-5-6 (pdf)

# SOMMARIO

## Presentazione

### Sintesi. Tra crescita modesta e declino demografico

#### Sezione 1. Il quadro macroeconomico

- |   |    |
|---|----|
| 1. L'economia italiana cresce ma a ritmo moderato | 20 |
| 2. L'economia regionale cambia marcia?            | 32 |

#### Sezione 2. L'economia e la società regionale

- |                               |     |
|-------------------------------|-----|
| 1. Le imprese                 | 43  |
| 2. Gli scambi con l'estero    | 54  |
| 3. Il mercato del lavoro      | 65  |
| 4. La scuola e i giovani      | 79  |
| 5. Le famiglie e i consumi    | 87  |
| 6. I trasporti e la logistica | 96  |
| 7. Le banche e il credito     | 112 |
| 8. La finanza pubblica        | 121 |

#### Sezione 3. I fattori di sviluppo per l'economia regionale

- |   |     |
|---|-----|
| 1. Risorse e ostacoli all'innovazione: un'analisi sulle imprese del Veneto            | 133 |
| 2. Oltre le province. Il Veneto visto da una nuova prospettiva                        | 146 |
| 3. Processi di sviluppo di ecosistemi territoriali in Veneto: il caso della meccanica | 157 |
| 4. Bioeconomia: verso un nuovo modello di sviluppo per il sistema regionale?          | 166 |



## 6. I TRASPORTI E LA LOGISTICA<sup>1</sup>



### 6.1 Introduzione

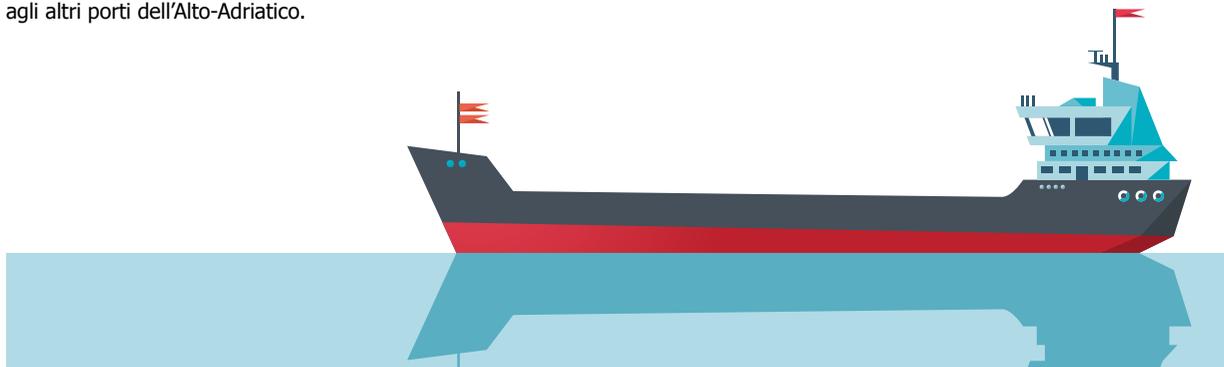
L'analisi e l'interpretazione dei dati relativi al 2015 hanno evidenziato, all'interno della rete logistico-infrastrutturale del Veneto, la prevalenza di alcune direttrici e di alcuni nodi, in ragione della maggiore percentuale di traffico sostenuto. Di rilievo l'Autostrada del Brennero, l'Autostrada Padova Brescia, il porto di Venezia, gli interporti di Verona e Padova e gli aeroporti di Venezia e Treviso.

Lo scenario futuro regionale tende verso un ulteriore sviluppo e rafforzamento dell'offerta infrastrutturale, in particolare quella stradale. Tuttavia l'incertezza economica, la scarsità di risorse pubbliche e il cambio della linea politica regionale e nazionale, hanno messo in discussione tale prospettiva. Potrebbe essere dunque l'occasione per costruire una nuova visione, tesa al rafforzamento e all'efficientamento della rete esistente, attraverso azioni che mirano a favorire un riequilibrio modale, una concentrazione e un'intermodalità dei volumi di traffico, e una rifunzionalizzazione tecnologica. È inoltre auspicabile un'integrazione della componente modale nei programmi e nei piani urbanistici, al fine di organizzare il territorio in un'ottica di sostenibilità ambientale, come indicano le linee guida europee.

### 6.2 La rete autostradale

Nel 2015 il traffico veicolare complessivo sulla rete autostradale regionale è aumentato, con una variazione positiva compresa tra il 3 e il 4 per cento rispetto al 2014. Spiccano le direttrici che hanno origine e/o destinazione nell'area centrale veneta in particolare tra le province di Padova e Venezia: l'A27 Mestre-Belluno con un +4,0 per cento e l'A4 Brescia-Padova con un +3,7 per cento (Tab. 6.1).

Nel 2015 il porto di Venezia ha incrementato la movimentazione di merci rispetto al 2014 (+15,3% le tonnellate totali), pur evidenziando difficoltà negli ultimi cinque anni (-4,9%) rispetto agli altri porti dell'Alto-Adriatico.



<sup>1</sup> A cura di Andrea Stefani, Area Studi e Ricerche, Unioncamere Veneto.

Se si esclude la dinamica estremamente positiva dell'A31 Valdastico, non confrontabile statisticamente a causa della variazione chilometrica dovuta all'apertura dell'ultimo tratto della Valdastico Sud, avvenuta nell'agosto 2015, anche le tratte A22, e A4-A57 e A4 hanno evidenziato rilevanti incrementi di traffico, compresi rispettivamente tra il 3,1 e il 3,5 per cento.

**Tabella 6.1** - Nord-Est. Traffico di veicoli sulle autostrade (veicoli/km, milioni). Anni 2010, 2014 e 2015

Conc.*	Tronchi autostradali in esercizio	Tipologia di veicoli	2010	2014	2015	Var. % 15/10	Var. % 15/14
AdB	A22 Modena-Brennero (314 km)	Totale	4.649	4.467	4.614	-0,8	3,3
		di cui pesante	1.283	1.236	1.275	-0,6	3,2
ABP	A31 Valdastico (89,5 km)**	Totale	301	318	392	30,5	23,1
		di cui pesante	67	68	83	24,7	21,8
ABP	A4 Brescia-Padova (146,1 km)	Totale	4.940	4.655	4.827	-2,3	3,7
		di cui pesante	1.342	1.259	1.300	-3,1	3,3
ApI	A13 Bologna-Padova (127,3 km)	Totale	2.092	1.928	1.943	-7,1	0,8
		di cui pesante	536,9	486,6	492,3	-8,3	1,2
ApI	A27 Mestre-Belluno (82,2 km)	Totale	666	672	700	5,0	4,0
		di cui pesante	106	113	114	7,9	0,4
CAV	A4-A57 Passante (74,1 km)***	Totale	1165	1672	1724	48,1	3,1
		di cui pesante	308	411	423	37,6	3,0
AVE	A4 Venezia-Trieste (210,2 km)****	Totale	2.594	2.458	2.544	-2,0	3,5
		di cui pesante	740	715	740	0,1	3,5

\* Legenda: AdB = Autostrada del Brennero, ABP = Autostrada Brescia-Padova, ApI = Autostrade per l'Italia, CAV = Concessioni Autostradali Venete, AVE = Autovie Venete

\*\* Il confronto tra gli anni 2010, 2014 e 2015 non è omogeneo a causa delle variazioni chilometriche intercorse nel periodo considerato

\*\*\* Il dato comprende la A4 (da Padova est a intercon. est con A57) e la A57 (da intercon. ovest con A4 a barriera Venezia-Mestre). Il confronto tra il biennio 2014-2015 e il 2010 non è omogeneo a causa delle variazioni chilometriche intercorse nel periodo considerato.

\*\*\*\* Il dato comprende la A23 Palmanova-Udine, la A28 Portogruaro-Conegliano, la A34 Villesse-Gorizia e la A57 Tangenziale di Mestre (con competenza fino a Terraglio). Il confronto tra il 2010 e il biennio 2014-2015 non è omogeneo a causa delle variazioni chilometriche intercorse nel periodo considerato

Fonte: elab. Unioncamere Veneto su dati Aiscat

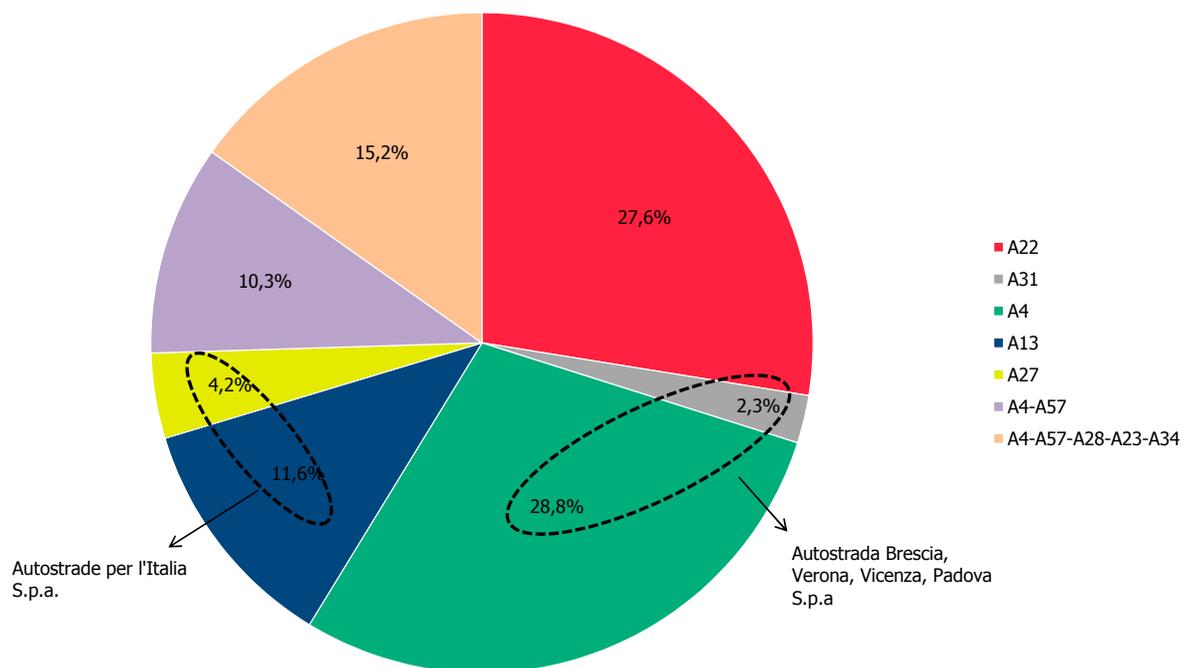
L'aumento del traffico complessivo è stato determinato dall'incremento della componente leggera che registra valori positivi in quasi tutti i tronchi autostradali. L'aumento della componente pesante ha invece riguardato solo i tronchi A22 Modena-Brennero (+3,2%), A4 Brescia-Padova (+3,3%), A4-A57 Passante (+3,0%) e le direttrici verso il Friuli Venezia Giulia (+3,5%).

Le autostrade quindi non sono più "l'opzione privilegiata per la mobilità di lunga distanza ma anche una sempre più valida alternativa alla viabilità ordinaria"<sup>2</sup> dovuta al cambiamento dell'economia, dei consumi, dello stile di vita e del contesto territoriale<sup>3</sup>.

Dall'analisi della figura 6.1 si evince che la distribuzione del traffico sulla rete è disomogenea. Il tratto Padova-Brescia è il tronco con la percentuale maggiore di traffico veicolare al 2015 (28,8%), seguito dal tratto Modena-Brennero (27,6%).

Le suddette direttrici sostengono la maggior parte dei traffici (leggero e pesante) di media e lunga distanza poiché si inseriscono nelle direttrici dei grandi corridoi europei I (Berlino-Palermo) e V (Lisbona-Kiev). I tronchi autostradali che registrano un traffico veicolare minore sono quelli che compiono distanze di ordine regionale e locale (meno di 100 km): Mestre-Belluno (4,2%), e Rovigo-Piovene Rocchette (2,3%) (Graf. 6.1).

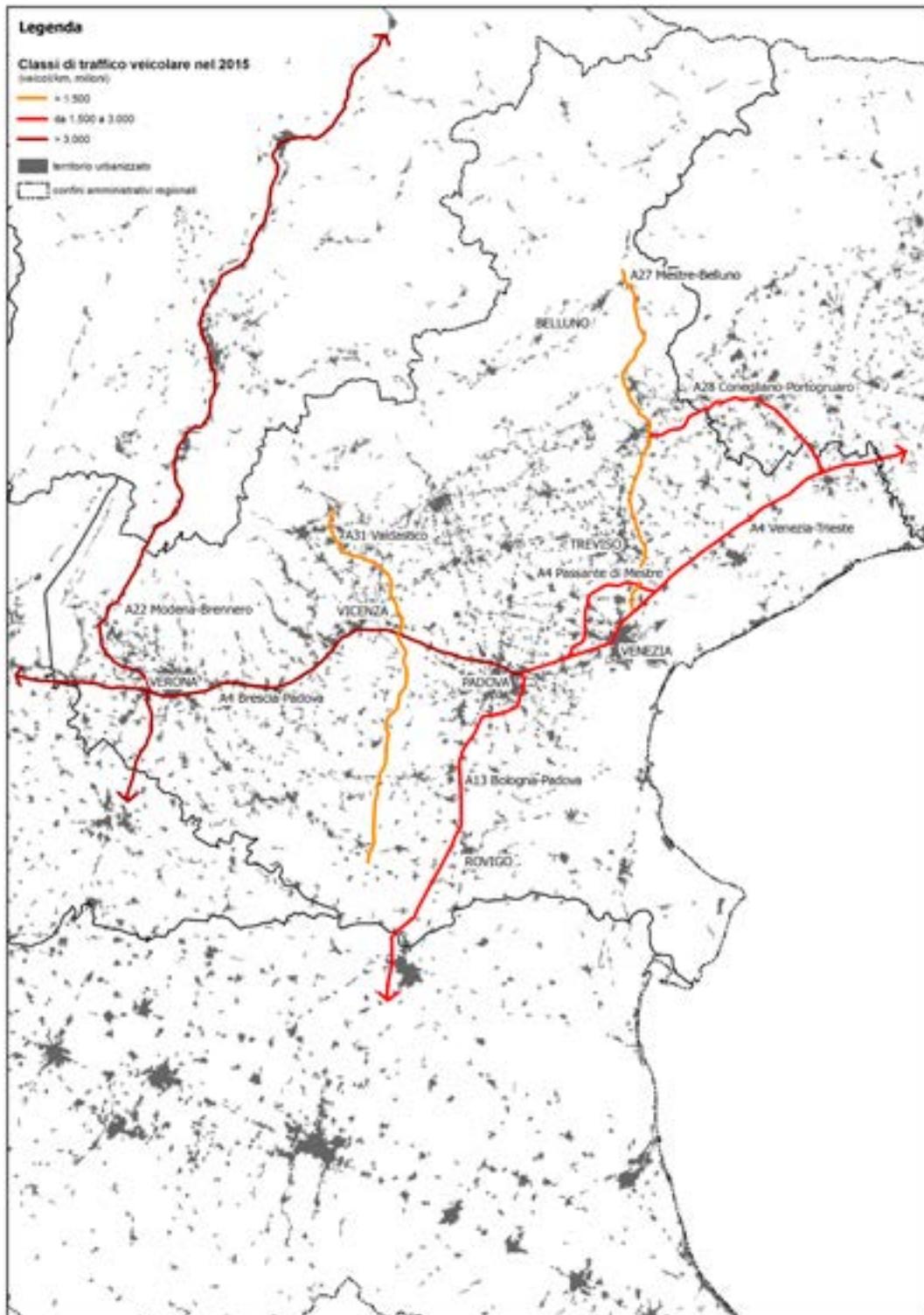
**Grafico 6.1** - Nord-Est. Quota di traffico di veicoli sulle autostrade suddiviso per tronco e società concessionaria. Anno 2015



Fonte: elab. Unioncamere Veneto su dati Aiscat

<sup>2</sup> Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori, 2006, p. 41

<sup>3</sup> Vittadini, 2015.

**Figura 6.1** - Veneto. Classi di traffico veicolare nelle tratte autostradali. Anno 2015

Aggregando i dati del traffico 2015 per società concessionaria, emerge che è la società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.a. a gestire la quota di traffico maggiore con il 31,1 per cento, seguita da Autostrada del Brennero S.p.a. con il 27,6 per cento, Autostrade per l'Italia S.p.a. con il 15,8 per cento, Autovie Venete S.p.a. con il 15,2 per cento, Concessioni Autostradali Venete - CAV S.p.a. con il 10,3 per cento (Graf. 6.1).

Il trend del traffico veicolare 2010-2015 per le medesime concessionarie è stato prevalentemente negativo, più marcato per la società Autostrade per l'Italia (-4,2%) e Autovie Venete (-2,0%). Spiccato aumento invece per la Concessioni Autostradali Venete che registra un +48,1 per cento (Tab. 6.1).

Il calo del volume dei traffici connesso alla crisi economica ha reso insostenibili molti progetti infrastrutturali. Un recente studio, realizzato dalla Commissione Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici della Camera dei Deputati, ha evidenziato come sia aumentato il *gap* tra investimenti effettivamente sostenuti e quelli previsti dai singoli piani finanziari delle società concessionarie italiane<sup>4</sup>.

Tuttavia i concessionari delle tratte del Veneto continuano ad investire soprattutto per il potenziamento e per la manutenzione della rete esistente. L'Autostrada del Brennero S.p.a. in attesa del rinnovo della concessione, ha programmato interventi per l'adeguamento delle barriere di sicurezza delle carreggiate e l'efficientamento tecnologico dell'intera tratta<sup>5</sup>. Concessioni Autostradali Venete S.p.a. ha in programma la realizzazione del "Passante Verde", opera di mitigazione del Passante di Mestre e interventi per l'incremento della sicurezza<sup>6</sup>. La società Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.a. dopo l'apertura della Valdastico Sud sta realizzando a Montecchio Maggiore il nodo di interconnessione autostradale destinato a diventare il tratto iniziale della Pedemontana Veneta; infine Autovie Venete S.p.a. prevede di iniziare entro l'anno gli espropri e il cantiere per la terza corsia nel terzo lotto dell'A4 Venezia-Trieste (Alvisopoli-Gonars)<sup>7</sup>.

### 6.3 Il sistema portuale e idroviario veneto

Il porto di Venezia, ottavo porto in Italia per volume di traffico commerciale, ha evidenziato negli ultimi cinque anni (2010-2015) una flessione nella movimentazione totale delle merci (-4,9%). Tuttavia nell'ultimo anno si è assistito ad un aumento del traffico merci del 15,3 per cento rispetto al 2014, dovuto soprattutto al settore delle rinfuse liquide (+30%). L'aumento consistente delle rinfuse liquide è dovuto all'introduzione di prodotti raffinati via nave (+40,9%), necessari a soddisfare il temporaneo riavvio degli impianti dell'industria petrolchimica a seguito ad una commessa estera. Il settore dei container è aumentato (+22,9%) grazie al progressivo efficientamento delle banchine e all'apertura di nuove rotte e vie commerciali con l'Estremo Oriente e il Mediterraneo Orientale, raggiungendo oltre 560 mila TEU (Tab. 6.2). Una componente che ha risentito molto a causa della crisi economica è il Ro-Pax (-20,7%): la ragione principale è da ricercarsi nella riduzione dei collegamenti da e per la Grecia (uno dei più importanti mercati del bacino Adriatico-Ionico).

<sup>4</sup> Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera dei Deputati, 2015.

<sup>5</sup> Bandinelli A., *Piano di investimenti A22: più sicurezza e tecnologia*, Alto Adige, 17.10.2015.

<sup>6</sup> Trevisan E., *Il 2016 non segnerà un'epoca di nuovi investimenti*, Il Gazzettino, 21.12.2015.

<sup>7</sup> Buttazoni A., *Castagna (Autovie Venete): la terza corsia sarà pronta in cinque anni*, Il Messaggero Veneto, 01.01.2016.

**Tabella 6.2** - Venezia e Chioggia. Movimento merci, container, passeggeri nei porti. Anni 2010-2015

Porto	Movimentazione/ tipologia merci	2010	2014	2015	Var. % 15/10	Var. % 15/14
Venezia	Complessiva merci	26.389.758	21.779.057	25.104.217	-4,9	15,3
	rinfuse liquide	11.928.847	6.889.980	8.953.918	-24,9	30,0
	rinfuse solide	6.425.703	7.001.983	7.332.689	14,1	4,7
	merci varie	8.035.208	7.887.095	8.817.611	9,7	11,8
	Container (TEU)	393.193	456.068	560.301	42,2	22,9
	Passeggeri	2.058.815	1.945.322	1.755.355	-14,7	-9,8
	crocieristi	1.599.054	1.750.698	1.601.042	0,1	-8,5
Chioggia	Complessiva merci	1.832.846	1.530.198	1.591.081	-13,2	4,0
	rinfuse solide	1.269.425	636.697	666.734	-47,5	4,7
	merci varie	563.421	893.501	925.347	64,2	3,6

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

Il porto di Venezia è anche uno dei più importanti nel Mediterraneo per quanto riguarda il settore crocieristico, anche se nel 2015 si è registrato un calo dei passeggeri (-8,5%). Tale contrazione è dovuta al Decreto Interministeriale n. 79/2012 (c.d. 'Clini-Passera') che ha imposto un limite massimo di stazza, fissato a 96.000 t, per le navi passeggeri in transito nel Bacino San Marco. L'Autorità Portuale di Venezia si è trovata a ridiscutere e concordare con le compagnie crocieristiche le tipologie di navi che possono transitare in centro storico, riducendo così il numero di passeggeri.

Lo scalo di Chioggia ha un traffico decisamente minore di quello di Venezia. Nel 2015 sono state movimentate 1,6 milioni di tonnellate di merci, in calo del 13,2 per cento rispetto al 2010. Ma nell'ultimo anno si è segnata una crescita della movimentazione totale (+4%), grazie all'aumento dello sbarco/imbarco di rinfuse solide (cerealicole, siderurgiche e materiali da costruzione) (+4,7%). Le merci varie (general cargo) hanno registrato un lieve incremento (+3,6%). Il trasporto di rinfuse liquide e quello dei container è limitato o pressoché assente, orientato verso lo scalo veneziano che offre servizi e infrastrutture più adeguati.

Nel contesto portuale complessivo dell'Alto-Adriatico, emerge che gli scali del Veneto hanno mostrato un andamento negativo nel periodo 2010-2014 (-17,5% Venezia e -16,5% Chioggia) (Graf. 6.2). In quattro anni il porto di Venezia ha perso una posizione rispetto agli otto scali del nord Adriatico per quanto riguarda il traffico commerciale di merce, passando dal secondo al terzo posto e piazzandosi dopo Trieste e Ravenna. Il porto di Chioggia invece è rimasto stabile al penultimo posto. Lo scalo veneziano contribuisce al 22,2 per cento del traffico TEU complessivo dell'Alto-Adriatico (+15,8% la crescita nel periodo 2010-2014), posizionandosi dopo il porto sloveno di Koper (+32,9%) e quello di Trieste (+24,7%).

**Tabella 6.3** - Alto Adriatico. Traffico TEU complessivo movimentato dai porti del sistema. Anni 2010 e 2014

	2010	2014	Var. Ass.	Var. % 14-10	Quota % su 2010	Quota % su 2014
Ravenna	183.577	222.548	38.971	21,2	12,5	10,8
Venezia	393.913	456.068	62.155	15,8	26,7	22,2
Porto Nogaro	40	-	-40	n.s.	0,0	0,0
Monfalcone	1.166	753	-413	-35,4	0,1	0,0
Trieste	281.643	506.011	224.368	79,7	19,1	24,7
Koper	476.731	674.033	197.302	41,4	32,3	32,9
Rijeka	137.048	192.004	54.956	40,1	9,3	9,4
TOTALE	1.474.118	2.051.417	577.299	39,2	100,0	100,0

Fonte: elab. Unioncamere Veneto su dati Assoporti e Autorità Portuali

I porti veneti, in particolare quello di Venezia, sono sempre meno competitivi<sup>8</sup>. Ciò è dovuto principalmente dai limiti imposti dal MOSE nelle bocche portuali<sup>9</sup> e dalla conca di navigazione, struttura che consente l'accesso delle navi di tipologia Panamax<sup>10</sup> anche in caso di chiusura delle paratoie. Altri fattori che influenzano la competitività sono l'alto costo dei servizi tecnico-nautici delle navi<sup>11</sup> per la localizzazione all'interno di un ambiente lagunare e le criticità infrastrutturali del retro porto, dovuto alla presenza di "colli di bottiglia" in prossimità del nodo ferroviario di Mestre e nell'area di Marghera.

Gli interventi e le strategie dell'Autorità Portuale di Venezia per raggiungere livelli di competitività in tempi "rapidi" sono definiti nel Piano Operativo Triennale 2013-2015<sup>12</sup>. Nella zona di Marghera Sud sono già stati avviati e in parte conclusi una serie di interventi di connessione infrastrutturale volti a migliorare l'interconnessione viaria del porto con la rete stradale nazionale<sup>13</sup> e garantendo una maggior competitività (via dell'Azoto in accesso al porto Commerciale, via dell'Elettronica in accesso al Terminal Ro-Ro "Autostrade del Mare", collegamento stradale tra via dell'Elettricità e la S.R. 11 e il "Nodo Malcontenta").

<sup>8</sup> Autorità Portuale di Venezia, 2013.

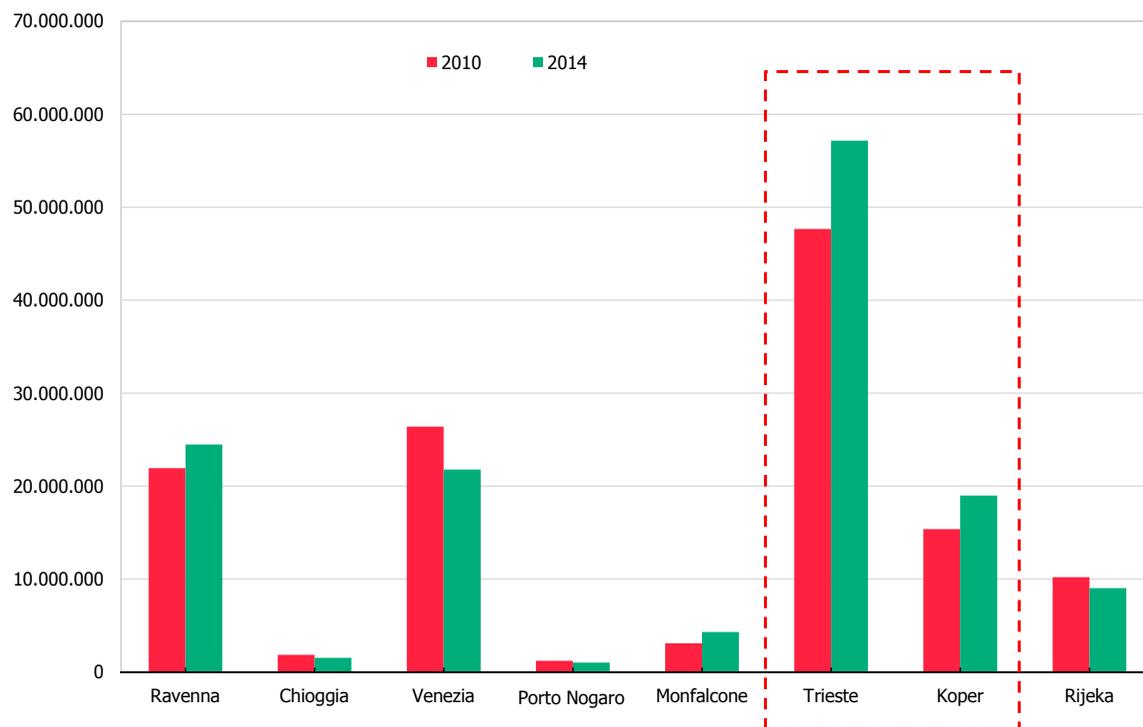
<sup>9</sup> I limiti hanno vincolato il pescaggio delle navi a -9 metri nella bocca di Chioggia; -10 metri nella bocca di Lido e -12 metri nella bocca di Malamocco.

<sup>10</sup> Con la sigla 'Panamax' si indicano le navi le cui dimensioni permettono il loro passaggio nelle chiuse del canale di Panama. Le chiuse del canale misurano 304,8 m di lunghezza, 33,5 m di larghezza e 25,9 m di profondità. Pertanto le dimensioni massime delle navi Panamax sono di 294 m di lunghezza, 32,3 m di larghezza e 12,04 m di pescaggio. <https://it.wikipedia.org>.

<sup>11</sup> Nel porto di Venezia, le tariffe sono il 20 per cento più alte di quelle praticate ad Anversa [...] e tre volte superiori a quelle degli altri scali adriatici, <http://www.messaggeromarittimo.it/news/item/9774-veneziaservizio-rimorchio-pi%C3%B9-carodi-n-europa.html>.

<sup>12</sup> Il Piano Operativo Triennale è un documento di programmazione economica dell'Autorità Portuale di Venezia: fissa gli interventi e gli investimenti finanziari impiegati per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo.

<sup>13</sup> Autorità Portuale di Venezia, 2013.

**Grafico 6.2** - Alto Adriatico. Traffico merci movimentato per porto. Anni 2010 e 2014.

Fonte: elab. Unioncamere Veneto su dati Assoporti e Autorità Portuali

Nel medio periodo rimangono fissi alcuni grandi interventi che richiedono importanti investimenti come:

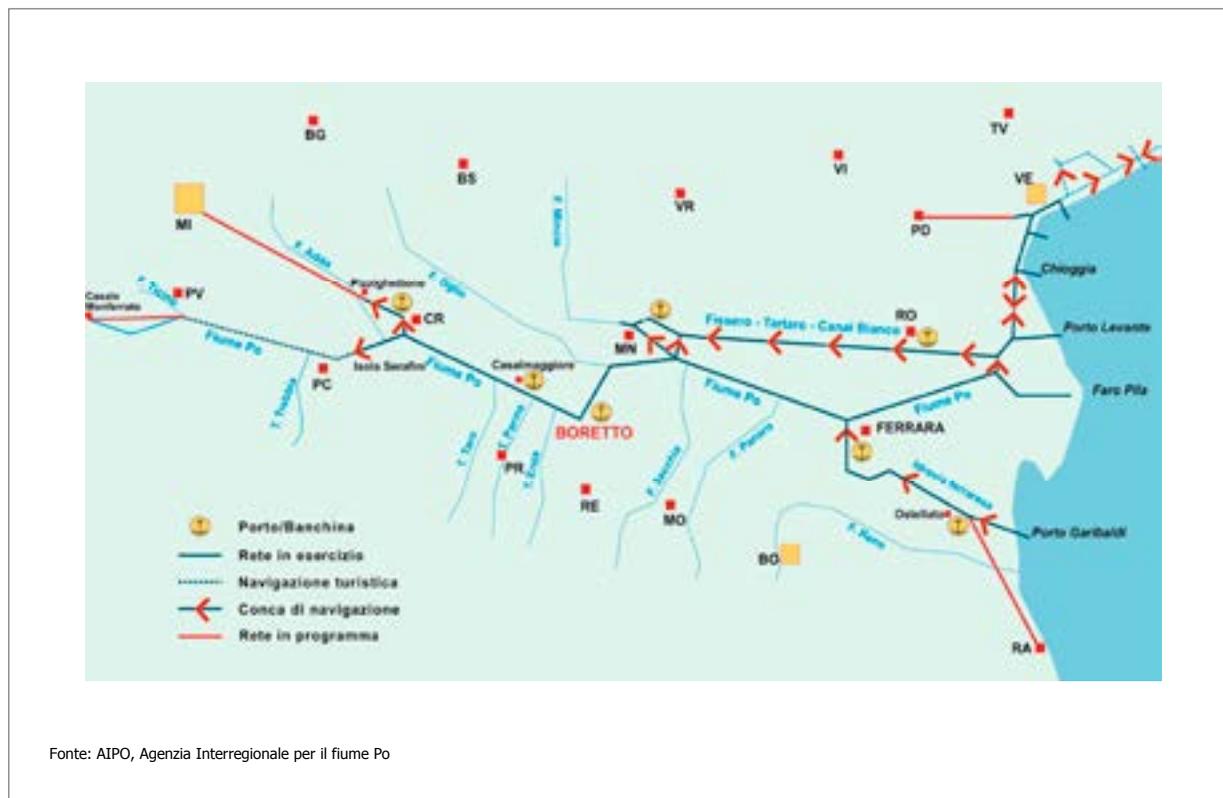
- il nuovo collegamento ferroviario che consente di bypassare il nodo ferroviario di Mestre - dato l'ingente traffico passeggeri gravitante nella stazione - immettendosi direttamente nella rete principale nazionale all'altezza della linea dei Bivi;
- il terminal plurimodale Offshore, che prevede la realizzazione, a 8 miglia nautiche (circa 15 km) dalla bocca di Malamocco, di un terminal d'altura con funzione petrolifera e container, in grado di ricevere le più grandi navi portacontainer oggi in costruzione. Ciò consentirebbe di: estromettere il traffico petrolifero dalla laguna di Venezia (Art. 3 della legge Speciale per Venezia n. 798/1984), mantenere la funzionalità dell'attività portuale quando il MOSE entrerà in funzione e competere con gli altri grandi porti dell'Alto Adriatico come Koper e Trieste.

Il traffico merci sul sistema idroviario padano-veneto (Fig. 6.2) ha avuto nel periodo 2010-2014 una flessione del -34,9 per cento (Tab. 6.4), dovuta alla crisi economica ma anche alla concorrenza della rete autostradale e ferroviaria, molto ramificata nel territorio<sup>14</sup> ed economicamente conveniente, che ha indotto molti imprenditori ad abbandonare tale sistema di trasporto.

Da un'analisi di dettaglio sull'area veneta, si evidenzia come il trend del porto fluviale di Rovigo è stato prevalentemente negativo. Il porto rodigino lentamente ha visto ridursi la quota di traffico merci movimentata, rispetto al totale, passando dal 23,8 per cento del 2010 al 17,1 per cento del 2014.

<sup>14</sup> Centro Studi Sintesi, 2015.

Figura 6.2 - Sistema idroviario padano veneto



In controtendenza i traffici del canale Chioggia-Brondolo che registrano una crescita esponenziale. Questo grazie all'avvio nel dicembre 2014 della linea di trasporto settimanale per merci varie e container tra i porti di Mantova-Venezia, a seguito del completamento della Conca di Brondolo (Chioggia) e di altri adeguamenti alle infrastrutture fluviali portati a termine dalla Regione Veneto<sup>15</sup>.

Pur in presenza di limiti e di condizioni economiche sfavorevoli allo sviluppo del traffico fluviale vi sono degli elementi che potrebbero, nel medio termine, catalizzare energie, risorse e incentivi pubblici per il rilancio dell'infrastruttura. In particolare:

- il cambio della tipologia di merce trasportata. Da merci povere (inerti, argille, sabbie, prodotti chimici, scarti di lavorazioni...) si è passati al trasporto di merci lavorate ad alto valore aggiunto;
- il dibattito sul tema idroviario padano-veneto e i progetti di fattibilità promossi congiuntamente dall'Unione Europea e dalle regioni italiane interessate dal passaggio dell'infrastruttura<sup>16</sup>;
- il Libro Bianco Europeo dei Trasporti che auspica la riduzione del 60 per cento delle emissioni di gas serra del settore dei trasporti entro il 2050, spostando il 50 per cento del trasporto merci verso altre modalità di trasporto quali la ferrovia e le aste fluviali navigabili<sup>17</sup>.

<sup>15</sup> Favarato G., *Chiatte tra laguna e Po per merci e container*, La Nuova di Venezia e Mestre, 04.11.2014.

<sup>16</sup> Il più recente è il progetto "365 Po River System. Studio per lo sviluppo della navigabilità del fiume Po da Cremona al Mare Adriatico, condotto da AIPO (Agenzia Interregionale per il fiume Po) in collaborazione con Unioncamere del Veneto, <http://www.ven.camcom.it/>.

<sup>17</sup> Direzione Generale della Mobilità e dei Trasporti UE, 2011.

**Tabella 6.4** - Sistema idroviario padano veneto. Traffico complessivo movimentato (tonnellate). Anni 2010, 2013 e 2014

	2010	2013	2014	Var. % 14-13	Quota % sul totale 2010	Quota % sul totale 2014
Porto di Rovigo	96.362	121.892	45.000	-63,1	23,8	17,1
Canale Chioggia-Brondolo	-	-	2.500	n.s.	0,0	1,0
Porto di Mantova	128.168	115.000	80.000	-30,4	31,7	30,4
Attracchi industriali Mantova	43.272	25.524	35.500	39,1	10,7	13,5
Banchina di Viadana	54.600	9.780	30.000	206,7	13,5	11,4
Porto di Cremona	82.054	2.664	-	n.s.	20,3	0,0
Attracchi industriali Cremona	-	-	-	n.s.	0,0	0,0
Banchine idrovia ferrarese	72	-	-	n.s.	0,0	0,0
Banchina Roncoferraro	-	120.000	70.000	-41,7	0,0	26,6
Attracchi Ostellato	-	-	-	n.s.	0,0	0,0
TOTALE	404.528	394.860	263.000	-33,4	100,0	100,0

Fonte: elab. Unioncamere Veneto su dati Rivista "QUIPO" periodico d'informazione su assetto fluviale, navigazione e territori del Po e dati AIPO

## 6.4 Il sistema aeroportuale veneto

Gli scali aeroportuali del Veneto nel 2015 hanno servito 13.725.590 passeggeri, concentrati soprattutto a Venezia con 8.751.028 (63,8% del traffico totale), Verona con 2.591.255 (18,8% del totale) e Treviso con 2.383.307 (17,4%).

Il traffico totale passeggeri, se confrontato con l'anno 2014, mostra una variazione positiva significativa +6 per cento per l'aeroporto Canova di Treviso, dovuto al risultato positivo del traffico nazionale (+11,6%) in virtù della forte crescita dei vettori *low cost*; anche l'aeroporto Marco Polo di Venezia è cresciuto del +3,3 per cento, sostenuto però dal traffico internazionale (+5,4%). L'aerostadio Catullo di Verona ha registrato una perdita del -6,6 per cento, causata dal forte calo dei flussi turistici (-9,4%) dovuto all'instabilità geopolitica del Nord Africa e dalla crisi economica della Russia (principali flussi dello scalo veronese)<sup>18</sup>. Il trend del traffico merci 2010-2015 degli scali di Venezia e Verona hanno andamenti contrastanti: estremamente positivo il primo con un +35,5 per cento (+14,7% solo tra il 2014 e 2015) e negativo il secondo, con un -2,0 per cento.

<sup>18</sup> R. O., *Catullo, 2,6 milioni di passeggeri tra Verona e Brescia: calo del 6,8%*, Corriere della Sera, 16.03.2016.

**Tabella 6.5** - Veneto. Traffico passeggeri (nazionali e internazionali) e merci degli scali aeroportuali di Venezia, Treviso e Venezia. Anni 2010, 2014 e 2015

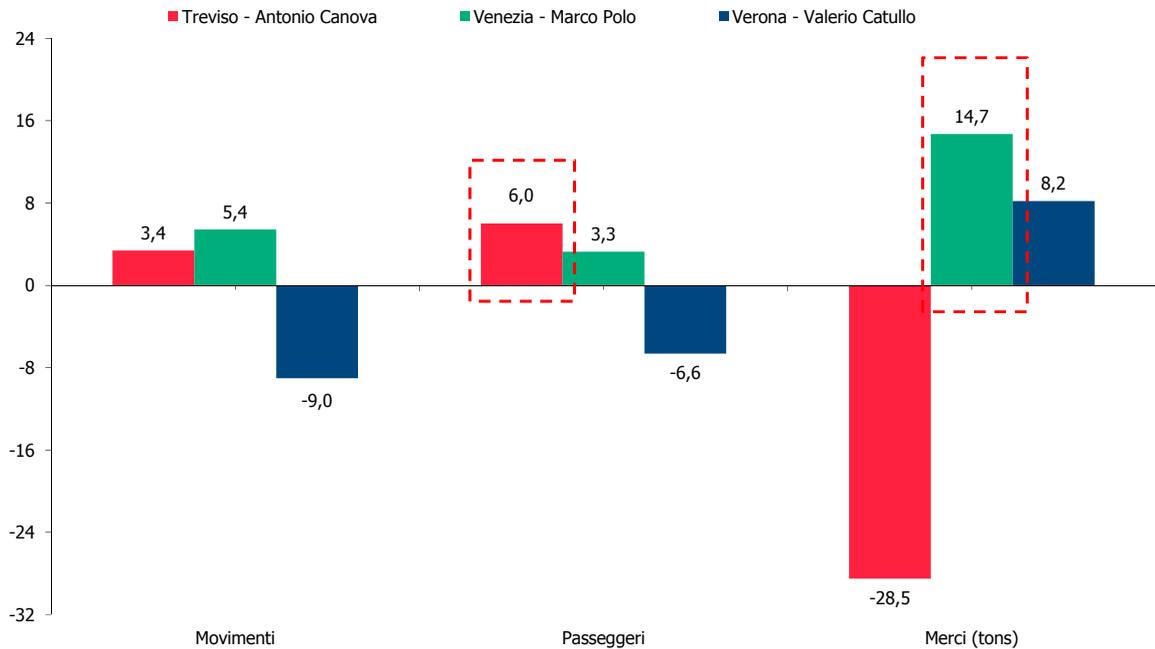
Aeroporto	Traffico	2010	2014	2015	Quota % sul tot. 2015	Var.% 15-10	Var.% 15-14
Venezia	Totale passeggeri	6.868.968	8.475.188	8.751.028	63,8	27,4	3,3
	Nazionali	1.903.166	1.353.417	1.245.299		-34,6	-8,0
	Internazionali	4.936.081	7.099.596	7.484.054		51,6	5,4
	Merci (t)	37.612	44.426	50.961		35,5	14,7
Treviso	Totale passeggeri	2.152.163	2.248.254	2.383.307	17,4	10,7	6,0
	Nazionali	370.562	694.829	775.524		109,3	11,6
	Internazionali	1.773.226	1.548.533	1.602.829		-9,6	3,5
	Merci (t)	2.932	0	0		n.s.	n.s.
Verona	Totale passeggeri	3.022.784	2.775.616	2.591.255	18,9	-14,3	-6,6
	Nazionali	1.185.048	786.343	787.481		-33,5	0,1
	Internazionali	1.797.396	1.968.816	1.783.092		-0,8	-9,4
	Merci (t)	5.055	4.578	4.953		-2,0	8,2
TOTALE	Passeggeri	12.043.915	13.499.058	13.725.590	100,0	14,0	1,7
	Nazionali	3.458.776	2.834.589	2.808.304		-18,8	-0,9
	Internazionali	8.506.703	10.616.945	10.869.975		27,8	2,4
	Merci (t)	45.599	49.004	55.914		22,6	14,1

Fonte: elab. Unioncamere Veneto su dati Assaeroporti

Lo scalo veneziano ha come obiettivo il rafforzamento del ruolo di piattaforma logistica regionale per lo smistamento merci, in seguito all'accordo sottoscritto tra SAVE, la società che gestisce l'aeroporto, e DHL Express, società di logistica, per la costruzione di un nuovo ed efficiente polo logistico<sup>19</sup>.

Per quanto riguarda la movimentazione aerea, nonostante la contrazione del mercato nazionale, nell'ultimo anno è stata di 127.722 voli, in aumento del 1,7 per cento rispetto al 2014, soprattutto nello scalo di Venezia (+5,4%) e Treviso (+3,4%).

<sup>19</sup> B. G, *Nuovo gateway Dhl all'aeroporto Marco Polo di Venezia*, Il Sole 24 ore, 13.04.2016.

**Grafico 6.3** - Veneto. Variazione dei movimenti aerei, dei passeggeri e delle merci negli aeroporti regionali. Anno 2015

Fonte: elab. Unioncamere Veneto su dati Assaeroporti

Il nuovo Piano Nazionale Aeroporti, approvato in via definitiva lo scorso febbraio 2015, identifica gli aeroporti in base al ruolo e al collegamento con la rete infrastrutturale nazionale, al fine di coordinare interventi e concentrare le risorse pubbliche, ottenendo il massimo beneficio all'intero sistema trasporti<sup>20</sup>. Nello specifico lo scalo di Venezia è stato riclassificato a *gate* intercontinentale<sup>21</sup>, perciò deve essere garantita massima accessibilità e intermodalità attraverso collegamenti viari e ferroviari.

La società SAVE che gestisce lo scalo, oltre al progetto di ampliamento e potenziamento dell'aeroporto<sup>22</sup> (per un traffico di 11 milioni di passeggeri) - ha sottoscritto nel mese di marzo un 'Protocollo d'intesa' con RFI per la nuova stazione Venezia Aeroporto e l'interconnessione con la linea storica Trieste-Venezia. Il tracciato ipotizzato è parallelo all'attuale raccordo viario Mestre-Aeroporto e scongiura così il rischio di una galleria in gronda lagunare (definita nell'ipotesi precedente) che andava a compromettere le aree agricole della bonifica sette-ottocentesca<sup>23</sup>. È invece in fase di conclusione il cantiere per l'adeguamento degli svincoli e il potenziamento stradale in accesso all'aeroporto dalla bretella che collega l'A4, l'A27 e la S.S. 14 'Triestina'<sup>24</sup>. Gli scali di Verona e Treviso invece sono stati classificati come aeroporti di interesse nazionale<sup>25</sup>. Alla luce

<sup>20</sup> Cassa Depositi e Prestiti, 2015.

<sup>21</sup> "Gli aeroporti strategici sono stati identificati in base al ruolo di gate intercontinentale e all'appartenenza alla rete di trasporto trans-europea", Cassa Depositi e Prestiti, 2015 p.23.

<sup>22</sup> Il programma prevede l'ampliamento del terminal dell'aerostazione, il potenziamento della pista e dei piazzali di sosta degli aerei, il percorso pedonale di collegamento tra l'aerostazione e la darsena per il collegamento navale con Venezia e le isole, <http://www.marcopolodomani.it/>. Il progetto ha ottenuto il via libera dalla Commissione nazionale Via lo scorso gennaio.

<sup>23</sup> Vittadini, 2015.

<sup>24</sup> Artico M., *Nuova viabilità all'aeroporto più sicurezza con due rotatorie*, La Nuova di Venezia, 15.08.2014.

<sup>25</sup> "Affinché uno scalo sia considerato di interesse nazionale è necessario che sia in grado di: esercitare un ruolo ben definito all'interno del bacino, ovvero si caratterizzi per un elevato livello di specializzazione e abbia una vocazione riconoscibile funzionale al sistema aeroportuale di bacino (es. scalo a vocazione turistica, business, city airport, cargo ecc.); dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche a tendere, purché in un arco temporale ragionevole", Cassa Depositi e Prestiti, 2015, p.23.

di quanto evidenziato nel Piano, anche questi ultimi devono garantire: buoni livelli di servizio, di sicurezza, rispondere efficacemente all'eventuale crescita potenziale della domanda e raggiungere l'equilibrio economico finanziario nel breve periodo.

Per quanto riguarda lo sviluppo futuro, lo scalo veronese ha definito un Piano di Sviluppo aeroportuale (da 5,6 milioni di passeggeri) che prevede la riconfigurazione del piazzale aeromobili, la riqualifica dei terminal, la realizzazione di edifici tecnici e di supporto e il potenziamento del sistema viario di accesso all'aeroporto con la realizzazione di un nuovo casello autostradale sulla A22 e una nuova stazione ferroviaria in area aeroportuale<sup>26</sup>. La documentazione relativa è stata depositata il 15 gennaio scorso presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Mare ed è in attesa del parere della Commissione nazionale VIA<sup>27</sup>.

Diversa la situazione per l'aeroporto Canova di Treviso, il cui Piano di Sviluppo 2011-2030 è ancora in fase di revisione e approfondimento a seguito dei pareri negativi della Commissione nazionale VIA e del ritiro dell'istanza di VIA da parte di Enac (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) nel luglio 2015. Vi sono importanti prescrizioni da risolvere: l'accessibilità allo scalo; le interferenze del progetto con l'adiacente ambito del Parco naturale Regionale del Fiume Sile; il limite cautelativo di 16.300 movimenti/anno<sup>28</sup> - già oggi superato (nel 2015, +2102 movimenti/anno) - dal momento che l'aeroporto è localizzato all'interno della cintura urbana di Treviso, prettamente residenziale<sup>29</sup>.

### 6.5 Gli interporti del Veneto

La rete logistica veneta ha all'interno due interporti di rilevanza nazionale, Verona e Padova, ed altri centri intermodali minori, Rovigo e Portogruaro<sup>30</sup>.

L'interporto di Verona, localizzato in una posizione strategica facilmente accessibile, movimentata flussi di merci prevalentemente all'interno del mercato europeo<sup>31</sup>. Nel 2015 sono state movimentate 28 milioni di tonnellate di merci, delle quali 20 milioni via camion - in virtù della posizione strategica sulla direttrice Nord-Sud - e quasi 8 milioni via treno<sup>32</sup>. Come evidenziato nella tabella 6.6, il traffico ferroviario nel 2015 ha movimentato 398.759 UTI<sup>33</sup> (corrispondente a più di 713 mila TEU), risultato in leggero aumento rispetto all'anno precedente (+1,9%), e che rispetto alle dimensioni del 2012 significa un progresso del 6,9 per cento. Da notare poi la ripresa consistente delle "auto nuove" transitate attraverso Verona (+99,1% rispetto il 2012 e +56,9% rispetto il 2014), probabile effetto del forte incremento del mercato dell'auto in Italia, in ragione delle promozioni e degli incentivi messi in campo dalle case automobilistiche e dai concessionari. Rispetto al dato complessivo, l'interporto di Verona nel 2015 ha movimentato 7.689.229 t attraverso il trasporto ferroviario (+9,7% rispetto il 2012).

<sup>26</sup> Comune di Verona, 2016.

<sup>27</sup> [http://www.aeroporto.verona.it/masterplan--via\\_t2](http://www.aeroporto.verona.it/masterplan--via_t2).

<sup>28</sup> Tale soglia è riferita al traffico del 2014, termine temporale individuato dall'applicazione del D.M. 29 Novembre 2000, Comune di Quinto di Treviso, 2016.

<sup>29</sup> <http://www.comitatoaeroportotv.it/>.

<sup>30</sup> Giunta Regionale del Veneto, 2000.

<sup>31</sup> Ibidem.

<sup>32</sup> Capuzzo N., *Crescita record per l'interporto di Verona*, Trasporto Europa, 29.04.2016.

<sup>33</sup> L'UTI (unità di trasporto intermodale) rappresenta l'unità di carico del trasporto intermodale degli interporti e può essere un container, una cassa mobile, oppure un semirimorchio.

Le strategie di sviluppo del Consorzio Zai Quadrante Europa, che gestisce l'Interporto di Verona, sono ambiziose e guardano nel medio-lungo termine: da un lato pianificare la gestione unica e coordinata delle reti infrastrutturali, in particolare quelle ferroviarie; dall'altro potenziare ed adeguare gli scali ferroviari dell'interporto e delle stazioni ai treni intermodali di lunghezza fino a 750 m, così da essere preparati all'apertura del tunnel del Brennero, prevista per il 2026<sup>34</sup>.

**Tabella 6.6** - Verona. Traffico merci ferroviario dell'interporto di Verona. Anni 2012, 2014 e 2015

		2012	2014	2015	Var. % 15-12	Var. % 15-14
Traffico Intermodale	UTI	372.949	391.396	398.759	6,9	1,9
	TEU equivalenti	667.579	700.599	713.779	6,9	1,9
	Tonnellate	6.860.880	7.596.225	7.418.970	8,1	-2,3
Altro Traffico ferroviario	Tradizionale (t)	18.146	14.052	15.901	-12,4	13,2
	Auto Nuove (t)	127.764	162.162	254.358	99,1	56,9
<b>TOTALE (t)</b>		<b>7.006.790</b>	<b>7.772.439</b>	<b>7.689.229</b>	<b>9,7</b>	<b>-1,1</b>

Fonte: elab. Unioncamere Veneto su dati Quadrante Servizi Srl

L'interporto di Padova, secondo a livello regionale per quantità di merci movimentate, è localizzato nella zona industriale est della città.

Nell'interporto il 43 per cento delle merci sfruttano la mobilità ferroviaria, un risultato che ha pochi eguali in Italia<sup>35</sup> perché vi sono sofisticati terminal in grado di convertire il traffico merci (prevalentemente container) su mezzi pesanti e ferroviari, destinati poi al trasporto via mare<sup>36</sup>.

Il traffico nell'interporto padovano nel 2015 ha toccato i 274.932 TEU, con un incremento dell'1,9 per cento rispetto al 2014 e del 9,9 per cento rispetto al 2012. Si tratta di merci ad alto valore aggiunto che vanno dai macchinari per eseguire le TAC agli apparati per i bancomat; dai ricambi auto all'occhialeria; dalle calzature (più di 10 milioni di paia nel 2012) agli elettrodomestici<sup>37</sup>.

L'interporto è collegato ai porti italiani ed europei con circa 5.500 treni l'anno<sup>38</sup>. In particolare vi sono collegamenti con lo scalo di Genova, La Spezia, Livorno, Rotterdam, Trieste e Koper, tranne che con Venezia, vicino in termini di distanze fisiche, ma molto più lontano in termini di servizi rispetto ai porti del nord Europa. L'andamento positivo della movimentazione merci ha spinto la società Interporto Padova S.p.a. a sviluppare strategie legate all'efficientamento delle movimentazione delle merci attraverso un aumento delle capacità di trasbordo e di stoccaggio. Grazie al finanziamento europeo del Bando 'CEF – Trasport', la società prevede l'installazione di gru su rotaia ad alta efficienza di portata, l'adeguamento e la ridefinizione dei terminal allo standard europeo per l'accoglimento di treni fino a 750 m<sup>39</sup>.

<sup>34</sup> <http://www.messengeromarittimo.it/archivio-articoli-2/itemlist/tag/Consorzio%20Zai.html>.

<sup>35</sup> Giordani, 2013.

<sup>36</sup> Giunta Regionale del Veneto, 2000.

<sup>37</sup> Giordani, 2013.

<sup>38</sup> L'interporto di Padova opera anche come MTO (*Multimodal Transport Operator*) "cioè un'impresa che acquista collegamenti ferroviari regolari dalle società ferroviarie verso alcune destinazioni, con la finalità di rivendere alle aziende il trasporto attraverso l'utilizzo di casse mobili, semirimorchi o container che viaggiano su treno", <http://www.interportopd.it/>.

<sup>39</sup> <http://www.interportopd.it/progetti/>.

Gli Interporti minori di Rovigo e Portogruaro, per i quali non si dispone di dati statistici aggiornati sono parte integrante della rete logistica regionale e per questo da citare. La movimentazione merci è ridotta a causa di un traffico caratterizzato da una frequenza irregolare e con un'origine-destinazione delle merci prevalentemente nazionale<sup>40</sup>. Senza una strategia logistica regionale, questi interporti si avvieranno ad una condizione strutturale di perdita che ne condiziona l'operatività. Sarebbero necessari una maggiore complementarietà e integrazione ai grandi interporti regionali in grado di sostenerli, ottimizzandone la funzionalità e moltiplicando i risultati complessivi in termini di riequilibrio modale<sup>41</sup>.

## 6.5 Conclusioni

Il sistema regionale veneto come si è visto dall'analisi, è assai articolato. Dal punto di vista delle potenzialità presenta dei grandi *hub* e assi infrastrutturali, che mettono in comunicazione la regione con l'intera economia europea.

Fino all'anno scorso si prevedeva un ulteriore sviluppo e rafforzamento, soprattutto della rete stradale, poiché lo si considerava il fattore determinante per la crescita economica regionale<sup>42</sup>.

Tuttavia la Regione del Veneto, con la Legge n. 15 del 2015, ha disposto la revisione di tutti i *project financing* regionali, compresi quelli per le infrastrutture di trasporto, basandosi: verifica della "sussistenza del preponderante interesse pubblico; rispondenza alle esigenze di programmazione regionale per il sistema viario; permanenza delle condizioni economiche-finanziarie che supportano la sostenibilità economico-finanziaria" (art. 4) per i procedimenti avviati tra il 2004 e 2009, ma che non sono giunti alla fase di contrattualizzazione.

Sono in fase di revisione quindi l'Autostrada Nogara Mare, il Sistema delle Tangenziali Venete, la Nuova Valsugana (tra Castelfranco e San Nazario), la Superstrada del mare (Meolo-Jesolo) e il prolungamento dell'A27 (Passante Alpe Adria), Nuova Padana Inferiore, Grande raccordo anulare di Padova<sup>43</sup>.

Non vi è certezza nei tempi di realizzazione dell'Autostrada Mestre-Orte, opera approvata preliminarmente dal CIPE nel 2013, ma non più presente nell'Allegato Infrastrutture del Documento Economia e Finanza 2015, il documento governativo che elenca le opere infrastrutturali strategiche di interesse nazionale.

Il cantiere per la Pedemontana Veneta avanza con gravi ritardi, dovuti a conflitti, contenziosi e alle incertezze sollevate dalla Corte dei Conti (sulla sostenibilità finanziaria dell'opera con il rischio di esporsi pubblici<sup>44</sup>) e difficilmente potrà concludersi entro 2018.

Vi è invece una decisa spinta all'adeguamento e al potenziamento delle direttrici ferroviarie, nord-sud (Galleria del Brennero), est-ovest (Milano-Padova e Venezia-Trieste), determinata dalla politica del Governo<sup>45</sup>. Nel dettaglio è in stato di progettazione/realizzazione la tratta Treviglio-Verona e in fase di progettazione il tratto Verona-Padova, a seguito della soluzione del nodo Vicenza<sup>46</sup>; in stato di realizzazione la Galleria del Brennero, il cui termine è previsto per il 2026; il progetto di potenziamento della tratta Venezia-Trieste che garantirà un

<sup>40</sup> Unione Interporti Riuniti, 2013.

<sup>41</sup> Giacomini, 2009.

<sup>42</sup> Ibidem.

<sup>43</sup> Bonet M., *Dopo l'abbuffata di progetti il Nord Est cambia strada*, Il Corriere del Veneto, 11.01.2016.

<sup>44</sup> Corte dei Conti, (2015).

<sup>45</sup> Il Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti l'ha battezzata la "cura del ferro" <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=4294>.

<sup>46</sup> "Che provocherà danni a Vicenza, dove collocare la stazione in periferia annulla il vantaggio del treno nell'accessibilità urbana e prepara lucrose speculazioni immobiliari", Vittadini, 2015, p. 3.

aumento della capacità ferroviaria e l'eliminazione delle criticità presenti nel tracciato ferroviario<sup>47</sup>. C'è una ripresa del ruolo dello Stato e della Regione nella programmazione dei trasporti. L'interesse degli organi politici deve essere visto come un'occasione per effettuare "un censimento delle condizioni di manutenzione, sicurezza, capacità di assorbimento dei flussi effettivi di traffico"<sup>48</sup>, finalizzato alla massimizzazione e all'efficientamento delle reti infrastrutturali esistenti, anche attraverso la tecnologia, così da avere una maggiore integrazione della componente dei trasporti nelle politiche e nei piani, organizzando il territorio in un'ottica di sostenibilità ambientale.

## Riferimenti bibliografici

- Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori (2006), (Il capitalismo delle reti. Rapporto sullo stato delle infrastrutture), disponibile all'indirizzo [http://www.aiscat.it/publicazioni/studi\\_ricerche/capitalismo\\_delle\\_reti.pdf](http://www.aiscat.it/publicazioni/studi_ricerche/capitalismo_delle_reti.pdf).
- Autorità Portuale di Venezia, (2013), *Piano Operativo Triennale 2013-2015*, disponibile all'indirizzo <https://www.port.venice.it/files/documenti/documenti-istituzionali/2013/pot2013-2015.pdf>.
- Cassa Depositi e Prestiti, (2015), *Il sistema aeroportuale italiano. La gestione degli scali dopo la liberalizzazione dei vettori*, disponibile all'indirizzo <http://www.cdp.it/studi/studi-di-settore/il-sistema-aeroportuale-italiano.html>.
- Centro Studi Sintesi, (2015), *La mappa dell'economia e le nuove direttrici dello sviluppo. Emilia Romagna, Lombardia e Veneto dentro le trasformazioni*, Franco Angeli, Milano.
- Commissione Ambiente, territorio e lavori pubblici della Camera dei Deputati, (2015), *Indagine conoscitiva in materia di concessioni autostradali*, disponibile all'indirizzo <https://www.bancaditalia.it/publicazioni/interventi-vari/int-var-2015/sestito-audizione-110615.pdf>.
- Comune di Quinto di Treviso, (2016), *Osservazioni alla Valutazione di Impatto Ambientale dell'Aeroporto Canova di Treviso*, disponibile all'indirizzo <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/609/824>.
- Comune di Verona, (2016), *Osservazioni nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale inerente il Masterplan dell'Aeroporto Catullo*, disponibile all'indirizzo <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1599/2668>.
- Corte dei Conti, (2015), *Relazione sulla superstrada a pedaggio "Pedemontana Veneta"*, Delibera 30 dicembre 2015, n. 18/2015/G, disponibile all'indirizzo [http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/\\_documenti/controllo/sez\\_centrale\\_controllo\\_amm\\_stato/2015/delibera\\_18\\_2015\\_g.pdf](http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sez_centrale_controllo_amm_stato/2015/delibera_18_2015_g.pdf).
- Direzione Generale della Mobilità e dei Trasporti UE, (2011), *Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti, per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*, disponibile all'indirizzo <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=IT>.
- Giacomini, C., (2009), *Mobilità e infrastrutture per il trasporto*, in *Per un altro Veneto, Documento critico e propositivo sul PTRC del Veneto*, disponibile all'indirizzo [http://www.peraltrestrade.it/download/Per\\_un\\_altro\\_Veneto\\_PTRC\\_23giu2009.pdf](http://www.peraltrestrade.it/download/Per_un_altro_Veneto_PTRC_23giu2009.pdf).
- Giordani, S., (2013), *Intervento 40° anniversario della costruzione dell'interporto Padova*.
- Giunta Regionale del Veneto, (2000), *Rete logistica regionale*, disponibile all'indirizzo <https://www.regione.veneto.it/web/mobilita-e-trasporti/publicazioni>.
- Istituto Adriano Olivetti (2014), *Adriatic and Ionian ports: ports, traffic and the Ue political strategy for Adriatic and Ionian region*, Osservatorio Traffici Marittimi, disponibile all'indirizzo [http://www.forumaic.org/layout/informazioni/allegati/Osservatorio%20trasporti%20Forum%20AIC%202014%20\\_1\\_.pdf](http://www.forumaic.org/layout/informazioni/allegati/Osservatorio%20trasporti%20Forum%20AIC%202014%20_1_.pdf).
- Unione Interporti Riuniti, (2013), *Il sistema degli interporti italiani nel 2012*, disponibile all'indirizzo <http://www.unioneinterportiriuniti.org/SharedFiles/Download.aspx?pageid=33&mid=130&fileid=171>.
- Vittadini, M.R., (2015), *Opere sbagliate e proposte alternative*, in *Tera e Aqua - Bimestrale del Ecoistituto del Veneto, n.81, Febbraio-Marzo*, disponibile all'indirizzo <http://www.ecoistituto-italia.org/cms-4/files/TeA81.pdf>.

## Siti Internet consultati

[www.aeroportoverona.it](http://www.aeroportoverona.it)  
[www.agenziainterregionalepo.it](http://www.agenziainterregionalepo.it)  
[www.aiscat.it](http://www.aiscat.it)  
[www.assoporti.it](http://www.assoporti.it)  
[www.comitatoaeroportotv.it](http://www.comitatoaeroportotv.it)  
[www.eni.com](http://www.eni.com)  
[www.interportopd.it](http://www.interportopd.it)  
[www.maropolodomani.it](http://www.maropolodomani.it)  
[www.minambiente.it](http://www.minambiente.it)  
[www.mit.gov.it](http://www.mit.gov.it)  
[www.port.venice.it](http://www.port.venice.it)  
[www.quadranteuropa.it](http://www.quadranteuropa.it)  
[www.unioncameredelveneto.it](http://www.unioncameredelveneto.it)

Nel 2015 il traffico passeggeri ha registrato un incremento nell'aeroporto Marco Polo di Venezia (+3,3%) e nel Canova di Treviso (+6%), mentre ha segnato una flessione nel Catullo di Verona (-6,6%). Positivo il trend del traffico merci negli scali di Venezia (+14,7%) e Verona (+8,2%).



<sup>47</sup> Belfiore G., *Accordo quadro tra Regione FVG e RFI per potenziare la linea ferroviaria*, Gazzetta dei Trasporti, 03.02.2016.

<sup>48</sup> Ibidem.