

Focus Delta Lagunare n. 3/2015

**I TRASPORTI E LA LOGISTICA
nelle province di Venezia e Rovigo**

Aggiornamento al II trimestre 2015

L'opuscolo è stato chiuso il 5 novembre 2015

*La riproduzione e/o diffusione, anche parziale, delle tavole contenute
nel presente fascicolo è consentita con citazione espressa della fonte.*

A cura di:

**Camera di Commercio di Venezia Rovigo Delta Lagunare
Servizio Studi e Statistica**

Sede operativa di Mestre:

Via Forte Marghera, 151 - 30173 Venezia Mestre
tel. 041 786.232/222 - fax 041 786.203

Sede operativa di Rovigo:

Piazza Garibaldi, 6 - 45100 Rovigo
tel. 0425 426446 - fax 0425 426466

e-mail: statistica@dl.camcom.it
www.dl.camcom.gov.it

Una delle condizioni essenziali per lo sviluppo delle imprese e dell'economia territoriale riguarda la connettività e l'intermodalità tra delle reti di trasporto strade, ferrovie, porti, aeroporti e interporti e una loro gestione integrata. Una visione strategica del sistema logistico è fondamentale anche per contrastare la perdita di competitività del nostro paese confermata dai dati del *Global Competitiveness Report 2014-2015*¹ pubblicati dal *World Economic Forum* che pongono l'Italia al 28° posto nella classifica mondiale per qualità delle infrastrutture per i trasporti. In questo focus si è cercato di fare una panoramica sui dati disponibili per l'area Delta Lagunare relativi alle infrastrutture di trasporto.

Secondo i dati forniti da Aiscat, in Italia la **rete autostradale** conta 7.400 Km, di cui 6.800 Km in esercizio, e su di essa transita il 90% del trasporto merci via terra. La maggior parte della rete (circa 6.000 Km) è gestita da società concessionarie, il resto è gestito direttamente da Anas. Nel 2014 il traffico totale, calcolato in veicoli/km è aumentato del +0,9% con un +1% per i veicoli leggeri e +0,7% per quelli pesanti. I dati al I semestre 2015 confermano il trend di ripresa del traffico autostradale, con un +2,3% per i veicoli leggeri e +2,9% per i veicoli pesanti.

In base alle elaborazioni di Unioncamere Veneto, anche a livello regionale il 2014 si è chiuso con un recupero dei flussi rispetto al 2013 per quasi tutte le tratte autostradali, sia con riferimento al traffico complessivo che ai veicoli pesanti. Se confrontati con i valori ante-crisi (2007) si registrano ancora variazioni negative eccetto che per la tratta Venezia-Belluno.

Per quanto riguarda le tratte di competenza **provinciale**, si segnala che i dati riguardanti l'autostrada Padova-Mestre per il 2014 non sono confrontabili con quelli del 2013². L'aggiornamento al I semestre 2015 evidenzia un aumento del traffico, sia leggero (+1,4%) che pesante (+1,2%). Inoltre, i dati forniti da Autovie Venete, nella cui competenza ricade anche la tratta Mestre-Portogruaro, registrano un aumento del 2,7% per il traffico totale e del +3,3% per i veicoli pesanti.

In riferimento alle **infrastrutture portuali**, il Porto di Venezia rientra tra i 23 porti italiani sedi di Autorità Portuale³ e fa parte del NAPA (North Adriatic Ports Association) assieme ai porti di Trieste, Capodistria e Fiume che ha lo scopo di promuovere il Nord Adriatico presso gli operatori internazionali e le Istituzioni europee e sostenere lo sviluppo coordinato di infrastrutture marittime, stradali, ferroviarie e tecnologiche. Il cuore del Porto di Venezia è costituito da 6 terminal commerciali, 1 terminal passeggeri e 19 terminal in conto. Trattano i più diversi tipi di merce, dai container alle rinfuse liquide e solide, ai Ro-Ro/Ro-Pax, al general e project cargo. Il Porto di Venezia è l'unico in Italia ad avere uno scalo fluviale. Sono 16 le altre società che operano terminal all'interno del Porto di Venezia; lavorano in conto proprio e gestiscono terminal petroliferi (Enel Produzione Fusina, Enel Produzione Marghera, Eni, Decal, Petroven, San Marco Petroli, Ies, Versalis) e industriali-commerciali (Alcoa trasformazioni, Cereal Docks Marghera srl, Colacem, Enel Produzione Fusina, Grandi Molini Italiani, Ilva, Afv Acciaierie Beltrame, Simar).

I dati del **Porto di Venezia** avevano mostrato, per il 2014, una riduzione delle merci movimentate (-10,6%), in particolare per quanto riguarda le rinfuse liquide (-30,6%) da imputarsi al venir meno dei traffici di greggio da raffinare solo in parte compensato dalla nuova configurazione della ex raffineria Eni di Marghera oggi trasformatasi in bio-raffineria che ha iniziato a trasformare olio di palma e altri olii vegetali. Il dato annuo sui passeggeri aveva

¹ <http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2014-2015>

² Dal 1° gennaio 2014 è entrata in funzione la c.d. Barriera virtuale all'altezza della stazione di Mirano/Dolo, rendendone omogeneo il pedaggio con quelli delle stazioni Mira/Oriago e Venezia/Mestre. I dati forniti da Aiscat per il 2014 non sono quindi omogenei con quelli forniti per il 2013.

³ Le Autorità Portuali sono enti pubblici non economici dotati di autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria, istituiti dalla legge di riordino della legislazione in materia portuale, L. 28 gennaio 1994, n. 84. Sono dotati di personalità giuridica pubblica e sottoposti a vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

registrato una battuta d'arresto -6,1%, anche se Venezia rimane il principale home port per i crocieristi nel Mediterraneo.

I dati provvisori relativi al **I semestre 2015** forniti dall'Autorità Portuale di Venezia mostrano una ripresa nel transito di merci rispetto alle forti contrazioni registrate nei primi sei mesi dell'anno precedente: complessivamente, nel periodo osservato sono passate 12,6 milioni di tonnellate di merci (+20,5% tendenziale). Per quanto riguarda l'analisi merceologica a fronte di una stazionarietà nelle rinfuse solide (-0,4% tendenziale) si registra una ripresa del traffico commerciale imputabile alle rinfuse liquide (+39,7% principalmente prodotti raffinati dal petrolio) e delle merci varie in colli (+13,7%). I numeri riferiti al traffico dei container TEU ammontano a 272.430 e segnano un +21,1% rispetto allo stesso periodo del 2014. Continua, invece, il trend negativo nel traffico passeggeri (-18,1%), nonostante l'aumento delle navi transitate (+2,8%) che sono di dimensioni minori per effetto delle limitazioni imposte dal traffico delle navi di stazza maggiore collegate ai lavori del MOSE alla bocca di Lido e alle incertezze normative e sui progetti futuri per l'ingresso in laguna delle grandi navi.

PORTO di VENEZIA

Anno 2014. Merce movimentata in tonnellate, n. passeggeri e variazioni %.

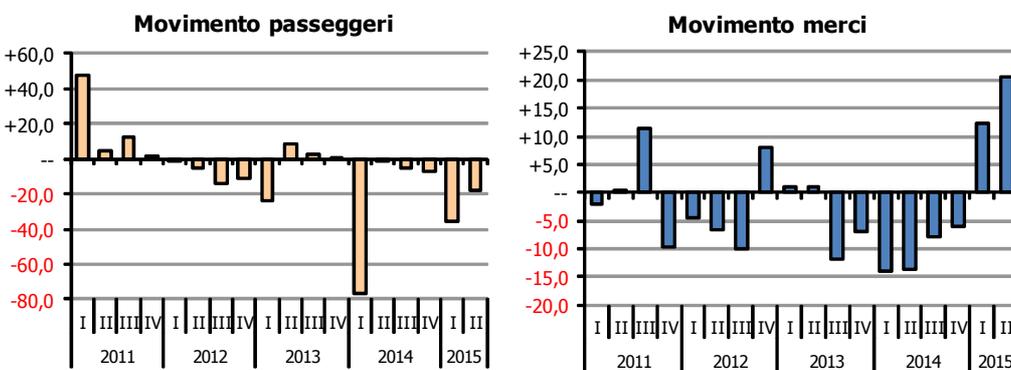
ANNO 2014		
	valori assoluti	Var. % '14/'13
MERCE	21.779.057	-10,6
- Rinfuse liquide	6.889.980	-30,6
- Rinfuse solide	7.001.983	+7,7
- Merci varie in colli	7.887.095	-0,4
PASSEGGERI	1.945.322	-6,1

Gennaio-giugno 2015		
	valori assoluti	Var. % '15/'14
MERCE	12.581.899	+16,5
- Rinfuse liquide	4.341.178	+39,7
- Rinfuse solide	3.602.485	-0,4
- Merci varie in colli	4.638.237	+13,7
PASSEGGERI	570.790	-18,1

Fonte: Elaborazioni CCIAA Delta Lagunare su dati Porto di Venezia.

PORTO DI VENEZIA (Trimestri 2011 - 2015)

Variazione % tendenziale (rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente)



Fonte: elaborazioni CCIAA Delta Lagunare su dati Porto di Venezia

PORTO di CHIOGGIA

Gennaio-Giugno 2015. Merce movimentata in tonnellate, n. navi e variazioni %.

GENNAIO-GIUGNO 2015			
	valori assoluti		
	2014	2015	Var. % '15/'14
Merci imbarcate	436.609	402.604	-7,8
Merci sbarcate	323.900	351.083	+8,4
Navi arrivate	211	233	+10,4

Fonte: Elaborazioni CCIAA Delta lagunare su dati della Capitaneria di Porto - Guardia Costiera di Chioggia.

Passando all'analisi del **Porto di Chioggia**, i dati annuali evidenziano una contrazione delle merci transitate dal 2011 al 2014. I dati forniti dalla Capitaneria di porto, Guardia Costiera di Chioggia per il I semestre 2015 invece fanno intravedere una ripresa con una diminuzione delle merci imbarcate (-7,8%) in parte compensate da un incremento

di quelle sbarcate (+8,4%) e un incremento delle navi arrivate (+10,4%).

Nell'ottica di un rilancio del porto di Chioggia, l'ASPO ha realizzato lo scalo di Val da Rio, promuovendone lo sviluppo nell'ambito del Piano Regolatore Portuale, approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Dal 1992 ad oggi sono state realizzate numerose opere, altre sono attualmente in fase di realizzazione. Tutti gli interventi sono stati finanziati tramite fondi comunitari, statali, regionali, provinciali e comunali, nonché con risorse proprie della Camera di Commercio, in attuazione del Piano Regolatore Portuale.

Il Porto di Chioggia è situato nell'omonimo bacino, che fa parte integrante della Laguna di Venezia, ed è in comunicazione col Mare Adriatico attraverso una propria bocca di porto. Lo scalo clodiense può svolgere due funzioni: la prima inerente la navigazione interna, collegando il Mare Adriatico all'hinterland padano e ai centri di Mantova, Cremona e Piacenza fino a Milano; la seconda lo vede impegnato nel ruolo di cabotaggio con una forte presenza in settori quali il ro-ro ed il ro-pax. Attualmente è composto da due scali marittimi: Isola Saloni e Val da Rio.

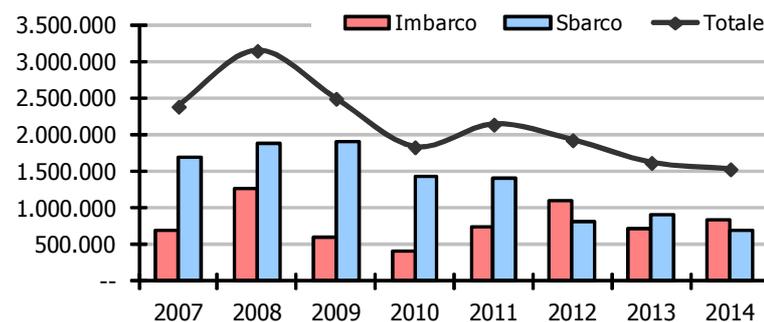
A Trieste il 12 gennaio u.s. si è tenuta l'Assemblea Generale dei porti NAPA (North Adriatic Ports Association) che ha affermato l'intenzione a continuare a collaborare in materia di promozione e cooperazione tra i vari scali. Oltre a confermare l'impegno reciproco nei futuri progetti di sviluppo l'assemblea ha accolto le richieste di adesione all'associazione dei Porti di Monfalcone e Chioggia.

L'**Interporto di Rovigo** è collocato nell'area di Borsea, frazione del Comune di Rovigo. Rappresenta un nodo logistico che si occupa della movimentazione delle merci attraverso tre tipologie di vettori: acqua, ferrovia e strada. L'interporto infatti è collegato tramite l'idrovia Fissero-Tartaro-Canalbiano-Po di Levante con il mare Adriatico e, via terra, su rotaia alla stazione ferroviaria di Rovigo e su gomma con l'Autostrada A13 (sull'asse Nord-Sud) e la Strada statale 434 Transpolesana (verso ovest). Puntando su l'intermodalità, si prefigge di fornire un'alternativa ai canali di trasporto tradizionali integrando ai vettori stradale e ferroviario quello marittimo e fluviale, anche per il trasporto di strutture di grandi dimensioni.

L'interporto si affaccia sul canale navigabile interno che nascendo da Porto Levante, porta fino a Mantova, attraverso il canale Canalbiano, Tartaro e Fissero. Infatti, le rotte navigabili seguite per la movimentazione sono: Rovigo – Chioggia e Rovigo – Mantova.

Per quanto riguarda movimentazione delle merci (principalmente prodotti agricoli e della pesca), l'interporto di Rovigo nel 2014 ha subito una contrazione del 63,2% rispetto all'anno precedente. Fatto salvo il picco di attività registrato nel 2007, l'andamento si può considerare piuttosto costante fino al 2011, mentre nel 2012 e nel 2014 si sono registrate forti contrazioni.

PORTO DI CHIOGGIA. Movimentazione merci (Anni 2007-2014. Valori in tonnellate)



Fonte: elaborazioni CCIAA Delta Lagunare su dati ASPO

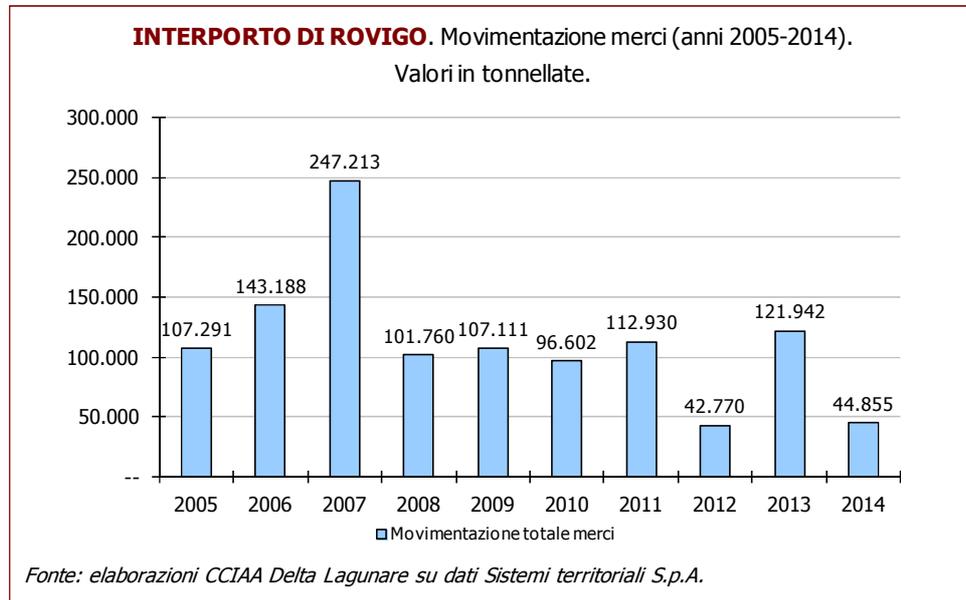
INTERPORTO DI ROVIGO

ANNO 2014. Merce movimentata in tonnellate, variazioni %

ANNO 2014		
Tipologia merce	Valori assoluti	Var % '14/'13
Prodotti agricoli e pesca	44.855	-63,2

Fonte: Elaborazioni CCIAA Delta Lagunare su dati Interporto di Rovigo

Dal punto di vista strategico, l'Interporto di Rovigo si trova di fronte alla possibilità di sfruttare le interconnessioni strada-rotaia-transporto marittimo e fluviale, affinché possano aumentare gli scambi commerciali e il turismo. La sfida deriva dalle indicazioni del governo di inserire l'idrovia padana nelle linee strategiche di sviluppo, trasformando il canale Fissero-Tartaro-Canalbianco in un corridoio europeo e spingendo lo sviluppo della banchina interportuale di Porto Levante⁴.



Di fondamentale importanza per l'area Delta Lagunare è l'**Adriatic LNG**, noto anche come isola di Porto Levante (frazione di Porto Viro in provincia di Rovigo), che rappresenta la prima struttura offshore al mondo realizzata in cemento armato volta alla ricezione, lo stoccaggio e la rigassificazione di gas naturale liquefatto (GNL). La presenza del rigassificatore è strategica anche perché collegata alla rete di distribuzione nazionale tramite il metanodotto. Rappresenta quindi un'opportunità di sviluppo per il territorio, potendo diventare fulcro di gestione della distribuzione di gas per il territorio italiano ed europeo. Il rigassificatore di Porto Levante è entrato in funzione nell'ottobre 2009 e in sei anni di attività ha immesso nella rete di gasdotti nazionali più di 33 miliardi di metri cubi di gas, oltre la metà del consumo nazionale di gas naturale del 2014, e il 7 settembre 2015 ha ospitato la 400esima nave metaniera.



I maggiori Paesi di provenienza dei rifornimenti di gas sono Qatar, Egitto, Trinidad & Tobago, Guinea Equatoriale e Norvegia e grazie anche alla presenza del rigassificatore veneto, si è riusciti a sopperire agli apporti di rifornimento energetico in calo dalla Libia (-9,9%) e dal Nord Europa (-34,7%) rispetto al 2014.

L'Adriatic LNG rappresenta un'opportunità anche dal punto di vista lavorativo essendo 43 su 125 i dipendenti che provengono dal territorio Veneto e 60 le imprese Venete coinvolte nel progetto.

⁴ Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), approvato dal Consiglio dei ministri in via definitiva ad agosto 2015, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

I servizi offerti dall'Adriatic LNG sono:

- La rigassificazione del gas, la cui capacità è allocata ad Edison per l'80% per 25 anni (fino al 2034), per il 12% ad un altro operatore del gas per 10 anni (fino al 2019) e il restante 8% viene offerta sul mercato attraverso procedure di sottoscrizione della capacità.
- Lo stoccaggio con cui è possibile tenere stoccato temporaneamente il GNL nei serbatoi e richiederne la consegna in tempi successivi.

Secondo i dati forniti da Adriatic LNG, dal 1 Gennaio 2009 al 31 Dicembre 2014 sono stati immessi in rete 32 miliardi di gas, diventati 35 miliardi a luglio 2015.⁵

Il rigassificatore risulta essere quindi leva importante per lo sviluppo economico del territorio polesano, e con la possibilità di ottenerne il sostegno per progetti ed iniziative alle comunità locali, potrebbe fungere da stimolo all'innovazione e alla cultura della sicurezza del territorio, in particolare verso l'ambiente.

Una visione di sviluppo sinergico dei Porti di Venezia, Chioggia, l'interporto di Rovigo e l'Adriatic LNG potrebbe portare all'aumento dell'importanza dei porti veneti e del sistema di trasporto ferroviario ad essi collegato sia per la movimentazione merci internazionale, sia europea. Prendendo in considerazione i primi trenta porti europei per movimentazione merci, si nota che l'area Delta Lagunare potrebbe collocarsi al 29° posto. Le potenzialità di sviluppo dell'area sono confermate anche dai progetti di collegamenti di trasporto europei, i quali prevedono, all'interno della politica infrastrutturale dei trasporti, la realizzazione di corridoi di trasporto trans-europei (reti TEN-T). Come risulta dalla mappa sottostante, le coste venete saranno interessate dal passaggio delle reti Baltico-Adriatico e Mediterraneo.

La valorizzazione dell'area dipende anche dalla rete ferroviaria interna che si snoda dai porti. Gli assi principali percorribili a livello nazionale le tratte Bologna - Padova e Verona - Chioggia, mentre a livello europeo Venezia-Milano-Torino-Lione, Venezia-Udine-Tarvisio-Vienna, Venezia-Padova-Bologna-Roma e Venezia-Trieste-Lubiana-Budapest. Una nuova sfida per i porti dell'alto Adriatico riguarda la capacità di acquisire il ruolo di multi-porto europeo, dotato di un servizio logistico attraente, anche per le navi provenienti dal canale di Suez, e sostenibile, grazie alla presenza dell'offshore del porto di Venezia.

Primi 30 porti europei per movimentazione merci - anno 2013

1	Rotterdam	406.549
2	Antwerpen	171.984
3	Hamburg	120.568
4	Amsterdam	93.204
5	Marseille	76.248
6	Algeciras	73.822
7	Le Havre	64.395
8	Immingham	62.614
9	Izmit	60.660
10	Botas	56.086
11	Bremerhaven	54.506
12	Valencia	53.470
13	Bergen	51.814
14	Trieste	45.986
15	London	43.205
16	Milford Haven	41.105
17	Genova	40.830
18	Peiraias	40.192
19	Aliaga	39.512
20	Ambarli	39.157
21	Göteborg	38.380
22	Tees & Hartlepool	37.641
23	Dunkerque	36.634
24	Southampton	35.797
25	Constanta	35.650
26	Barcelona	34.372
27	Sweden - other ports	28.860
28	Tallinn	28.012
29	Wilhelmshaven	24.694
30	Taranto	24.496
	Porti area Delta Lagunare	25.630

Fonte: Eurostat & Istat

⁵ Dati forniti da Adriatic LNG. <http://www.adriaticlng.it/>



Sul versante **aeroportuale**, i dati elaborati da Assaeroporti (l'Associazione di categoria del settore aereo), hanno evidenziato per il sistema aeroportuale di Venezia (che ricomprende gli aeroporti di Venezia e Treviso) un aumento dell'+1,4% nel traffico passeggeri nel 2014, a fronte di un calo del numero degli aeromobili transitati del -3,8%. Il generale andamento dell'economia si è ripercosso sul traffico cargo che ha riportato una diminuzione del -2,7%.

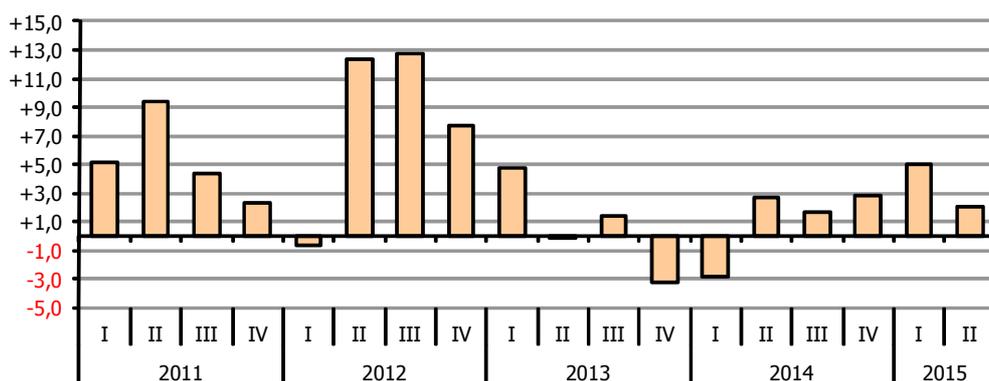
Nel **I semestre del 2015** gli andamenti sono invece all'insegna della ripresa: aumentano del +3,9% gli aerei in transito, con un conseguente +3,2% dei passeggeri, con aumenti percentualmente pressoché identici nella movimentazione aerei (+3,9% aerei Treviso e +4,0% Venezia), ma con un aumento di passeggeri considerevole per Treviso (+10,2%) rispetto a Venezia (+1,3%). Il traffico merci si concentra nello scalo di Venezia e vede una variazione del +12,4%. Lo scalo veneziano rimane uno dei 5 maggiori aeroporti italiani ed è oggetto in questo periodo di investimenti: sono infatti partiti i lavori di ampliamento dell'aerostazione e per la realizzazione del "moving walkway" una specie di tapis roulant che aiuterà i passeggeri a raggiungere lo scalo dalla darsena. Non ci sono invece evoluzioni rispetto ai progetti di collegamento con la rete ferroviaria.

SISTEMA AEROPORTUALE DI VENEZIA (Aeroporti di Venezia e di Treviso)

I semestre 2015
N. aeromobili movimentati, n. passeggeri, tonnellate di merce movimentate e variazioni %

ANNO 2014		
	valori assoluti	Var. % '14/'13
Aeromobili	95.534	-3,8
Passeggeri	10.723.442	+1,4
Merce	44.426	-2,7
Gennaio-Giugno 2015		
	valori assoluti	Var. % '15/'14
Aeromobili	47.357	+3,9
Passeggeri	5.087.364	+3,2
Merce	24.548	+12,4

Fonte: Elaborazioni CCIAA Delta Lagunare su dati Assaeroporti

MOVIMENTO PASSEGGERI nel Sistema Aeroportuale di Venezia (Trimestri 2011 - 2015)**Variazione % tendenziale** (rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente)

Nota: A partire dal mese di giugno 2011 i dati sono riferiti al Sistema Aeroportuale di Venezia

Fonte: elaborazioni CCIAA Delta Lagunare su dati Assaeroporti

Viste le recenti acquisizioni da parte di Save di quote societarie nella società di gestione degli Aeroporti di Brescia e Verona (Catullo), è opportuno analizzare i dati relativi all'intero sistema aeroportuale del Nord Est che punta ad offrire un servizio integrato per il ricco bacino dalla pianura padana, soprattutto dopo la recente archiviazione dei contenziosi con l'aeroporto di Bergamo. L'Aeroporto di Brescia si distingue per la movimentazione merci: i dati, infatti, indicano un volume di movimentazione cargo rilevante (15.597 tn), mentre Verona dimostra una vocazione più spiccata per i passeggeri in particolare con riferimento a voli charter. I dati relativi al I semestre del 2015 evidenziano delle variazioni negative rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, ad eccezione per gli aeromobili movimentati a Brescia.

AEROPORTO DI VERONA**I semestre 2015**

N. aeromobili movimentati, n. passeggeri, tonnellate di merce movimentate e variazioni %

ANNO 2014

	valori assoluti	Var. % '14/'13
Aeromobili	30.094	-4,0
Passeggeri	2.775.616	+2,1
Merce	4.578	-3,5

Gennaio-Giugno 2015

	valori assoluti	Var. % '15/'14
Aeromobili	12.687	-8,7
Passeggeri	1.134.872	-8,9
Merce	2.077	-15,2

Fonte: Elaborazioni CCIAA Delta Lagunare su dati Assaeroporti

AEROPORTO DI BRESCIA**I semestre 2015**

N. aeromobili movimentati, n. passeggeri, tonnellate di merce movimentate e variazioni %

ANNO 2014

	valori assoluti	Var. % '14/'13
Aeromobili	7.520	+5,5
Passeggeri	13.528	+31,2
Merce	40.573	+2,9

Gennaio-Giugno 2015

	valori assoluti	Var. % '15/'14
Aeromobili	4.085	+5,3
Passeggeri	5.127	-54,4
Merce	15.597	-30,5

Fonte: Elaborazioni CCIAA Delta Lagunare su dati Assaeroporti