

Progetto Portogruaro 2013

Inquadramento generale per la fattibilità di una infrastruttura logistico-intermodale nel Veneto Orientale

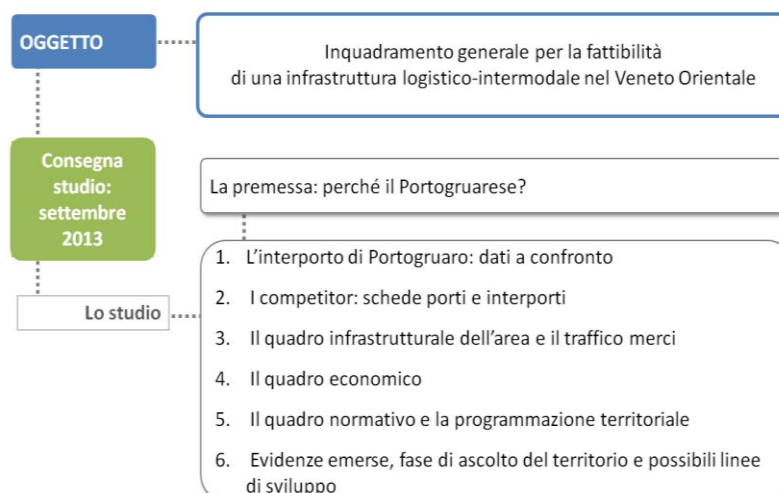
Executive Summary
19 settembre 2013



Perché Portogruaro?

Il sistema territoriale del Veneto Orientale intende evidenziare la localizzazione strategica dell'porto interportuale di Portogruaro nel quadro strategico-infrastrutturale nazionale e supportarne lo sviluppo, in un momento politico-istituzionale in cui l'Europa stessa ha confermato l'importanza del corridoio Adriatico Baltico, che da Ravenna, passando anche per Portogruaro e poi Vienna porta ai porti del Baltico.

Lo studio: schema di lavoro e temi trattati



Studio 2. Nomisma - Polins

Indice

Inquadramento generale per la fattibilità di una infrastruttura logistico-intermodale nel Veneto Orientale

PREMESSA - PERCHÉ IL PORTOGRUARESE?

SEZIONE 1 - L'INTERPORTO DI PORTOGRUARO

1.1. Il Veneto Orientale e i corridoi europei

1.2. Interporto di Portogruaro: la scheda

- *Inquadramento*
- *Merceologie*
- *Assetto societario Portogruaro Interporto Spa*
- *Attività e ricavi*
- *Investimenti: obiettivi e sviluppo*
- *Collegamenti e struttura*
- *Il traffico*

1.3. Numeri a confronto: principali competitor

1.3.1. I dati di fonte UIR

1.3.2. I dati di fonte Ministero

1.3.3. I dati di fonte IUAV-Regione Veneto

1.4. Interporto di Portogruaro: traffico extra-comunitario

1.4.1. I semestre 2013: import-export in sintesi

1.4.2. Import-export: strada vs ferrovia

1.4.3. Confronto import-export per ferrovia e per strada

1.4.4. Export: le O/D

1.4.5. Import: le O/D

1.4.6. Import-export ferro e strada: le merceologie

1.4.7. Import-export ferro e strada: le O/D principali

1.5. Principali interporti veneti: export extra-comunitario: Verona e Padova

SEZIONE 2 - I COMPETITOR: SCHEDE INTERPORTI E PORTI

Scheda 1. Cervignano del Friuli

Scheda 2. Verona

Scheda 3. Padova

Scheda 4. Pordenone

Scheda 5. Rovigo

Scheda 6. San Stino di Livenza

Scheda 7. Villach

Scheda 8. Trieste Ferneti

Scheda 9. Porto Nogaro

Scheda 10. Porto di Venezia

Scheda 11. Porto di Monfalcone

SEZIONE 3 - IL QUADRO INFRASTRUTTURALE DELL'AREA E TRAFFICO MERCI

3.1. Le infrastrutture ferroviarie e il traffico merci

3.2. Il traffico autostradale e extraurbano

SEZIONE 4 - IL QUADRO ECONOMICO

4.1. Il quadro macroeconomico mondiale e italiano

4.2. L'economia del Veneto e del Veneto Orientale

4.2.1. Tessuto economico del Nord Est (Veneto + Friuli)

4.2.2. L'import-export

4.2.3. Tessuto economico del Veneto Orientale

4.2.4. Una ipotesi di bacino di riferimento di Portogruaro

4.2.5. Il bacino di domanda delle località balneari

SEZIONE 5 - QUADRO NORMATIVO E PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE

5.1. Vent'anni di normativa: dalla Legge 240/90 al ddl 11 aprile 2013

5.2. Gli interporti finanziati dallo Stato

5.3. Programmazione e pianificazione territoriale

5.3.1. Le linee guida comunitarie sulle TEN-T

5.3.2. La programmazione nazionale

5.3.3. La pianificazione regionale

5.3.4. Il Piano Strategico per il Veneto Orientale

SEZIONE 6 - EVIDENZE EMERSE, ASCOLTO DEL TERRITORIO E LINEE DI SVILUPPO

6.1. Le principali evidenze emerse

6.2. Ascolto del territorio

6.3. Possibili mercati per lo sviluppo logistico?

6.3.1. City logistics a servizio delle spiagge

6.3.2. Electronic retailing: la vendita al dettaglio elettronica

1. L'interporto: inquadramento e traffico

L'interporto

Nel Comune di Portogruaro è operativa una infrastruttura interportuale, nell'area di insediamenti industriali, delimitata dal Piano per gli Insediamenti Produttivi (PIP Noiari) del Comune di Portogruaro.

L'area copre una superficie di 2.000.000 mq. Le aree disponibili per l'attività interportuale sono 200.000 mq di cui 105.000 mq di proprietà del Comune ed in concessione alla società Portogruaro Interporto Spa e 95.000 mq di proprietà della stessa. Le aree infrastrutturate sono 90.000 mq che corrispondono alle aree in concessione, mentre le aree in proprietà fanno parte di un futuro piano di sviluppo.

L'Eastgate Park

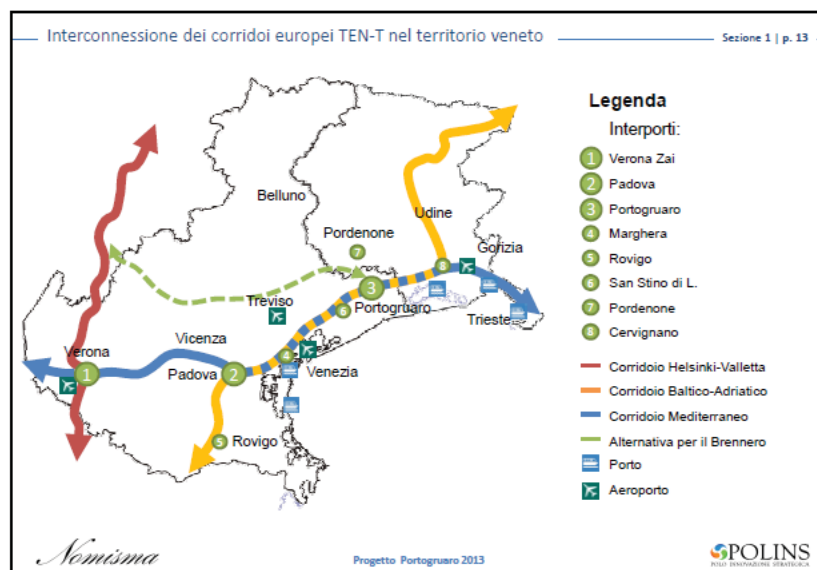
A cavallo tra i due comuni di Portogruaro e Fossalta di Portogruaro insiste un'infrastruttura logistico-industriale-artigianale di circa 200 ettari, interamente urbanizzata, di proprietà di Fondo Spazio Industriale, già attiva con operatori logistici, industriali e artigianali.

Gli obiettivi di sviluppo

Il Comune di Portogruaro e gli stakeholder intendono candidare il territorio come polo intermodale e logistico della Regione Veneto, oltre a Padova, Verona, Rovigo e Venezia. Infatti le due strutture logistiche del territorio (Interporto + Eastgate Park), sommate, costituiscono un asset infrastrutturale di dimensioni straordinariamente rilevanti, baricentriche e ancora flessibili dal punto di vista delle tipologie di insediamento.

I nuovi corridoi TEN-T

Portogruaro si trova alla **confluenza del Corridoio Baltico-Adriatico e del Corridoio Mediterraneo**. La collocazione è pertanto baricentrica rispetto alle principali direttrici di traffico merci.

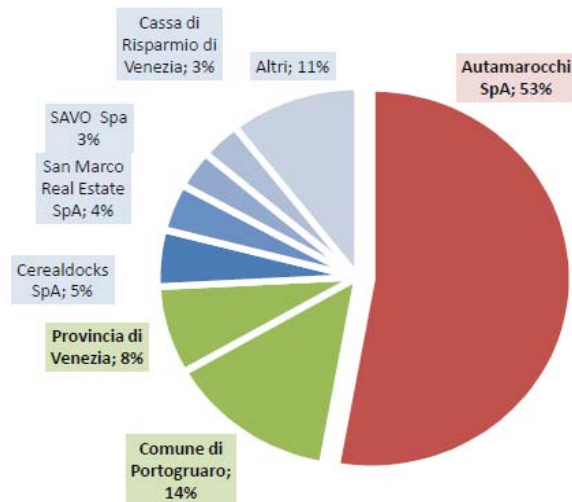


La compagine societaria dell'interporto

Portogruaro Interporto Spa è controllata da Autamarocchi SpA (52,8%) e partecipata, tra gli altri, da **Comune di Portogruaro** (13,9%) e **Provincia di Venezia** (7,5%).

Autamarocchi, operatore leader, è specializzato nel trasporto container e in quello convenzionale a carico completo in tutta Europa, con 1.890 mezzi propri. È partner logistico di importanti compagnie di navigazione e di operatori logistici globali dell'industria nazionale ed europea. Nel 2012 ha raggiunto un fatturato di oltre 120 milioni. Conta più di 900 addetti. A Portogruaro l'azienda effettua trasporto a carico completo e gestisce magazzini per logistica, ma non effettua movimentazione container che svolge invece in altre sedi.

SOCI PORTOGRUARO



* Fonte: bilanci delle società (2011 ultimo disponibile)

L'interporto nel 2011: alcuni dati (fonte UIR)

- Il traffico ferroviario sviluppato dall'interporto è prevalentemente convenzionale e non ha frequenza fissa. Il traffico intermodale è limitato **attualmente alla movimentazione container per manutenzione**.
- Il traffico intermodale nel 2011 (fonte UIR) era costituito da 60 treni annui, per un totale di 2.500 casse mobili, con origini e destinazione il Veneto. Il traffico convenzionale aveva invece come destinazioni la Francia, l'Austria, la Romania e la Germania, movimentando 200 treni all'anno per un totale di 3.600 carri.
- Per quanto riguarda il traffico gomma-gomma, nel 2011 Portogruaro Interporto Spa ha stimato in base ai volumi di movimentazione all'interno dei magazzini un numero di mezzi pesanti pari a 10.000 unità annue.
- La società ha 5 dipendenti diretti, supportati da circa 15 operatori di cooperative in outsourcing. La società offre direttamente servizi di gestione degli spazi comuni, servizi ferroviari di manovra, servizi di gestione del terminal, servizi logistici e servizi di ICT.
- Tra gli operatori presenti all'interno dell'interporto è presente la sezione doganale e alcune imprese di trasporto a cui si aggiungono 185 trasportatori associati al consorzio SAVO (insediato nell'area adiacente l'interporto) e gli operatori industriali che si sono insediati nell'area di Noiari e che usufruiscono dei servizi dell'interporto.

I ricavi 2011

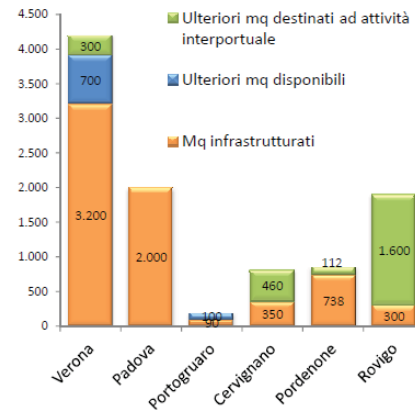
Fatturato	2010	2011*	Variazione
Ricavi trazione ferroviaria	133.804	184.349	+37,8%
Passaggio modale e trasporto merci	39.580	192.137	+385,4%
Attività logistica integrata	697.456	708.182	+1,5%
Altri servizi (accessori)	19.277	3.359	-82,6%
Altri ricavi e proventi	108.634	42.034	-61,3%
TOTALE	998.751	1.130.061	+13,1%

* ultimo disponibile

Il confronto con i competitor: le aree ...

STRUTTURA		
	Mq infrastrutturati	N° terminal
PORTOGRUARO	90.000	1
CERVIGNANO	350.000	1
QUADRANTE EUROPA	3.200.000	3
PADOVA	2.000.000	2
PORDENONE	737.500	1
ROVIGO	300.000	2
SAN STINO	67.000	1

AREE INTERPORTUALI (migliaia di mq)



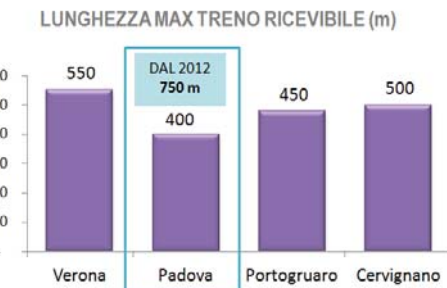
Dati UIR 2011

Fonte: UIR, 2012

il terminal ...

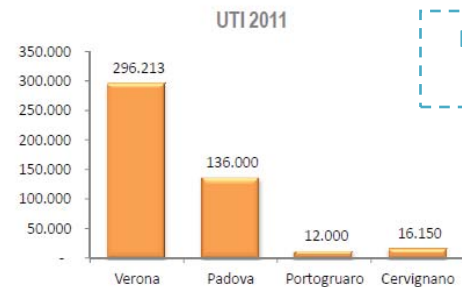
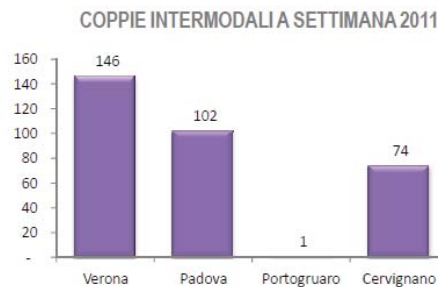


Dati UIR 2011

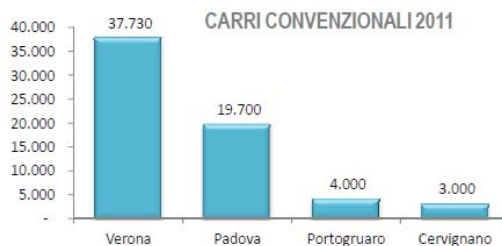


Fonte: UIR, 2012

il traffico intermodale ...



Dati UIR 2011



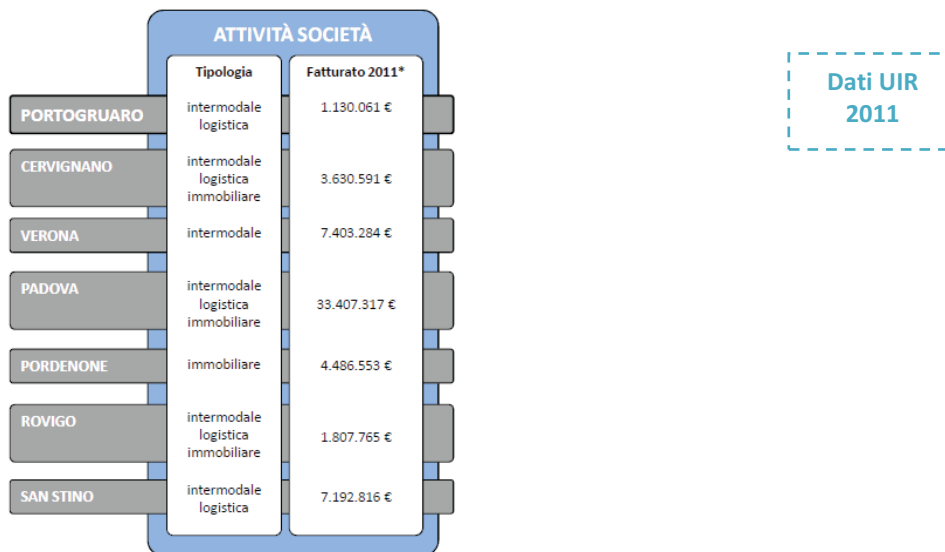
Fonte: UIR, 2012

Glossario:

Trasporto tradizionale/convenzionale: prevede il trasporto di un carro singolo o di gruppi di carrì e quindi la necessità di sosta in stazioni intermedie per il riordino dei carrì e la realizzazione di un treno completo con unica destinazione.

Trasporto combinato strada-ferro: trasporto senza rottura di carico con distanza percorsa prevalentemente su ferrovia (cassemobili, container, semirimorchi).

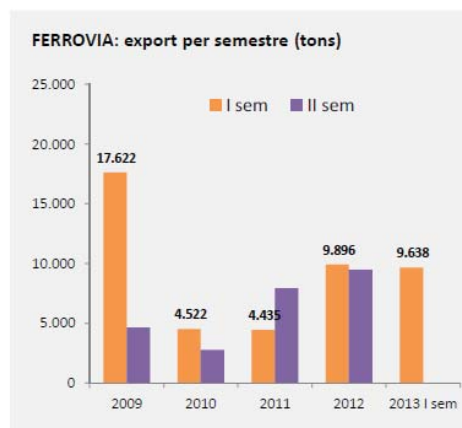
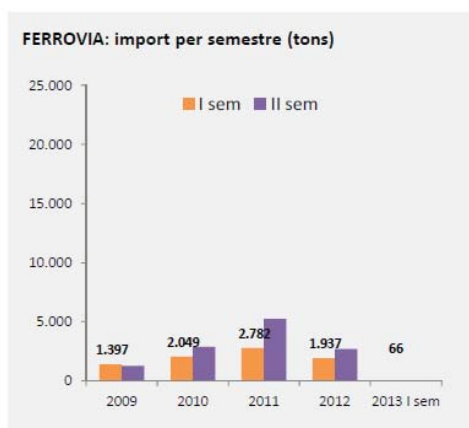
i fatturati



Il traffico extra-comunitario dell'interporto

Ferrovia: import vs export

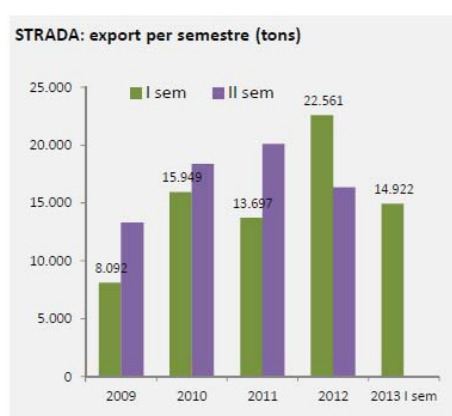
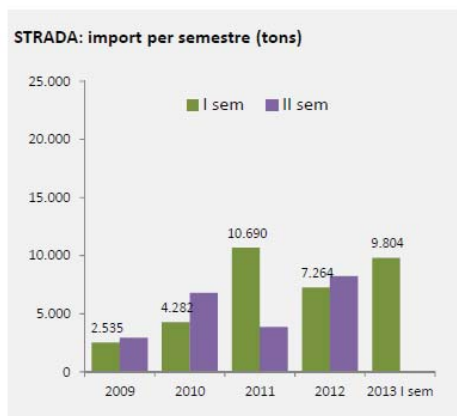
- Il traffico non comunitario in export su ferrovia censito dall'Agenzia delle Dogane nell'Interporto di Portogruaro nel I semestre 2013 è stato pari a 9.637 tonnellate (-3% rispetto al I semestre 2012).



Fonte: Agenzia delle Dogane, 2013

Strada: import vs export

- Il traffico non comunitario in export su strada censito dall'Agenzia delle Dogane nell'Interporto di Portogruaro nel I semestre 2013 è stato pari a 14.922 tonnellate (-34% rispetto al I semestre 2012).



Le relazioni e le merceologie principali nel I semestre 2013

Ferrovia - I semestre 2013

- Import ferro I sem 2013 → **66 tonnellate** (unica O/D: Turchia-Venezia | Merceologia: legno di conifere)
- Export ferro I sem 2013 → **9.638 tonnellate** (di cui 52% piastrelle)



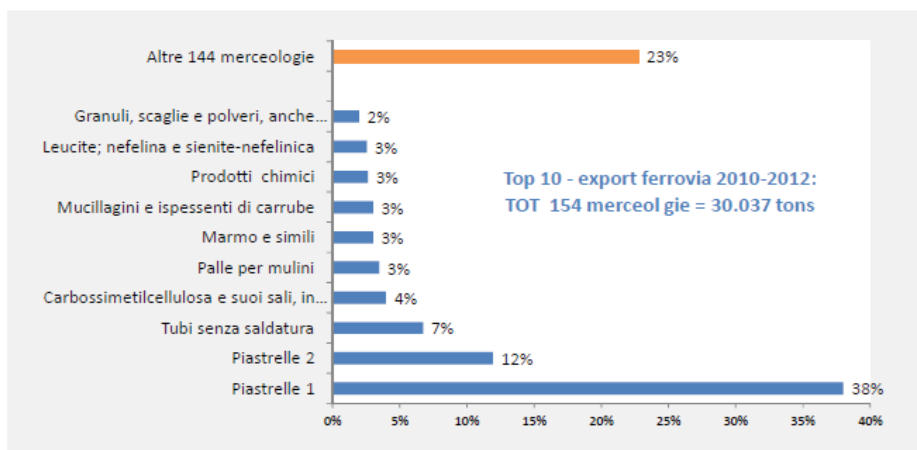
Piastrelle: riguardano le prime 2 merceologie in export, su 59 merceologie movimentate (4.982 tons su 9.638); la prima provincia esportatrice è Bologna, la seconda Modena.

Le relazioni principali I semestre 2013 (in tonnellate):

Export Piastrelle (tons)	Paese di destinazione			
Provincia di origine	Russia	Bielorussia	Kazakistan	Totale
Bologna	777	1.462	274	2.512
Modena	1.351	208	95	1.654
Reggio Emilia	328	182	14	524
Ravenna	205	55	32	293
Totale prime 2 merceologie	2.661	1.906	415	4.982

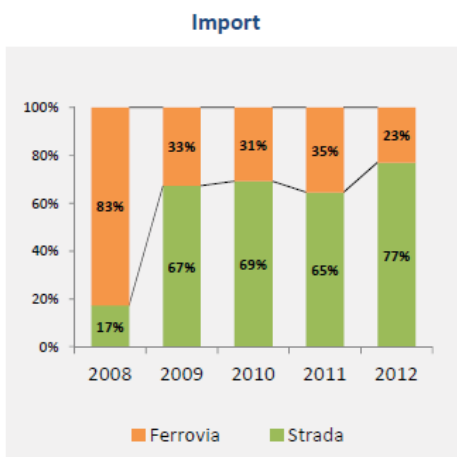
Le merceologie 2010-2012

- 10 merceologie su 154 riguardano il 77% delle tonnellate in export su ferrovia;
- 2 merceologie su 154 riguardano il 50% → piastrelle

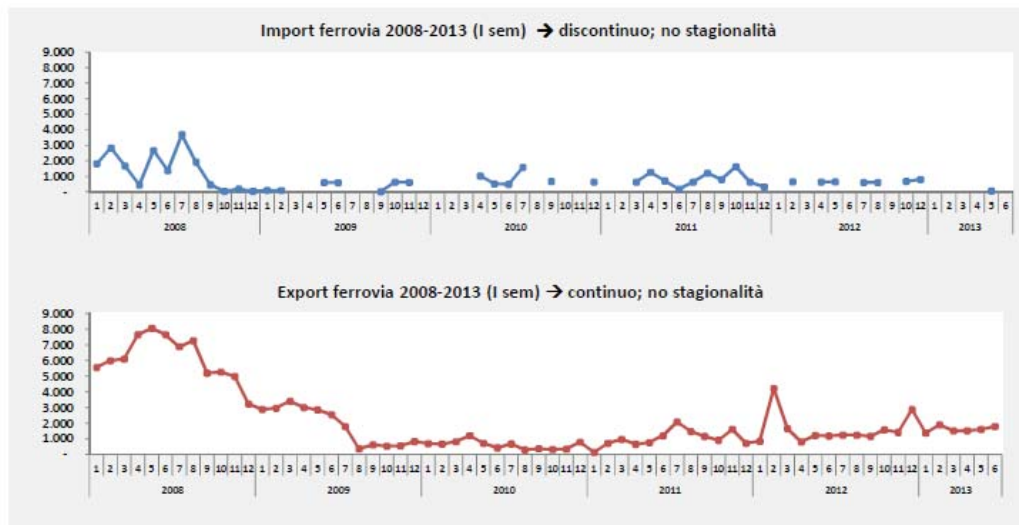


Import-Export: traffico ferroviario vs traffico stradale

- Import - Il traffico su ferrovia è passato dall'83% del 2008 al 23% del 2012.
- Export - Il traffico su ferrovia è passato dall'82% del 2008 al 33% del 2012.



**Import-Export:
il trend 2008-
2013**



**Export ferrovia:
destinazioni**

Export - Ferrovia

☐ Nel 2012 la Russia è la destinazione per il 46,3% delle tonnellate movimentate su ferrovia.

Destinazioni ferrovia	Tonnellate 2012
Russia	8.968
Kazakistan	4.588
Bielorussia	3.464
Serbia	1.054
Turchia	619
Ucraina	291
Uzbekistan	284
Kirghizistan	105
Totale 2012	19.374



2. Lo scenario macro economico: dati e previsioni

**I dati del Fondo
Monetario
Internazionale**

In Aprile 2013 il FMI ha aggiornato gli indicatori per l'Italia per il 2013 e il 2014 (var annua):

- ✓ PIL reale: -1,5%; +0,5%
- ✓ Prezzi al consumo: +2%; +1,4%
- ✓ Saldo partite correnti: +0,3%; +0,3%
- ✓ Disoccupazione: +12%; +12,4%
- PIL italiano: secondo previsioni della Commissione Europea (febbraio) tocca il fondo a metà 2013, poi riprende lentamente (0,2-0,3% a trimestre); le stime private internazionali post-elezioni politiche (febbraio 2013) hanno corretto le stime al ribasso e pospongono la ripresa.

Qualcosa si muove? La manifattura

- Le previsioni indicano un **ritorno alla crescita** di tutte le variabili macroeconomiche per il 2014-2015.
- Il ciclo economico internazionale non risulta più uniformemente negativo: i superindici OCSE hanno smesso di scendere, si registrano una crescita contenuta negli USA e segni di stabilizzazione in Europa, con il rialzo tedesco.
- Si registra un rallentamento in Cina: +8/8,5% rispetto al +11/12% degli anni dal 2003 al 2010.
- Alcuni segnali sono più favorevoli: il **miglioramento è nella manifattura**, grazie agli ordini esteri. C'è, invece, segnale ancora negativo per gli ordini interni.
- Rimane **debole** la congiuntura negli **altri settori, dipendenti dalla domanda interna**. La fiducia nelle costruzioni è scesa molto in giugno 2013, per cali di attività, ordini, attese di occupazione.

L'accesso al credito oggi

- La percentuale di aziende industriali che dichiara di avere ottenuto credito a condizioni più onerose è diminuita del 10% tra il picco della fine del 2012 e giugno 2013. **Il dato è positivo** dal momento che il miglioramento dell'accesso al credito è infatti elemento cruciale per il ritorno dell'economia su un sentiero di ripresa.
- Da marzo 2013 in poi, però, non si sono verificati ulteriori allentamenti da parte delle banche, che hanno probabilmente risentito di qualche tensione sui mercati finanziari e del costo di approvvigionamento delle banche.
- A giugno 2013 la quota di imprese che non hanno ottenuto il credito richiesto ha superato il 16%, attestandosi sul valore più alto da quando (marzo 2008) Istat effettua questo tipo di rilevazione.
- Nello stesso periodo si sono avuti **alcuni segnali di miglioramento** della liquidità delle imprese per fare fronte alle esigenze operative.
- Si è però verificato un **record nel razionamento verso le piccole imprese (20%), che più delle altre riscontrano anche carenza di liquidità interna**.

La condizione delle famiglie oggi

- Stanno emergendo fattori di inciampo per un percorso di ripresa: la propensione al risparmio ha preso a salire; nel primo trimestre 2013 il reddito, in calo per 2 anni, è aumentato, ma è andato ad alimentare il risparmio e non i consumi.
- Inoltre, il potere di acquisto delle famiglie al 2013 è al livello di 15 anni fa.

Le previsioni economiche: qualche segnale favorevole

- Il contesto esterno extra-euro è in buon recupero e l'area euro migliora, sebbene la dinamica sia molto lenta e differenziata tra paesi.
- In Italia, la fase di deterioramento del potere di acquisto dovrebbe arrestarsi nel 2014.
- Allo stesso tempo, la ripresa della propensione a investire da parte delle imprese appare poco probabile a causa dei livelli minimi di capacità utilizzata e della perdurante debolezza della domanda interna.
- Nel 2013 l'attività economica sarà contrassegnata da una flessione media annuale dell'1,4%, a causa di un contributo marcatamente negativo della domanda interna (-2,0%), solo in parte compensato dalla domanda estera netta (+1,1%).
- **Nel 2014 il miglioramento delle condizioni di liquidità**, quale eventuale risultato della restituzione dei crediti alle imprese da parte delle amministrazioni pubbliche, può favorire la ripresa degli investimenti privati.
- Nel 2014, il **Pil aumenterebbe dello 0,7%**. La domanda interna al netto delle scorte

tornerebbe a fornire un contributo positivo (+0,7%) che si accompagnerebbe a un aumento marginale della domanda estera netta (+0,1 %).

- La spesa per consumi è prevista ancora in calo, mentre quella per investimenti in recupero.
- Export in ripresa?**
- Le esportazioni sono previste in moderata espansione nel 2013, con tassi di crescita vicini a quelli osservati nella media dello scorso anno (+2,3% l'aumento in volume).
 - Una più significativa accelerazione dovrebbe registrarsi nel 2014 (+3,9%), a seguito di un consolidamento della crescita nelle principali economie avanzate e dell'atteso miglioramento delle condizioni di domanda nell'area euro. Le vendite all'estero dell'Italia sarebbero trainate soprattutto dalla **componente dei beni**, che beneficerebbe della più sostenuta domanda proveniente dai mercati esterni all'Unione europea.
 - Tuttavia, i principali mercati di destinazione delle produzioni italiane continuerebbero a crescere a un ritmo inferiore a quello del commercio mondiale, in particolare nel 2014. Ne seguirebbe un'ulteriore flessione della quota di mercato in volume delle esportazioni dell'Italia.
 - Nel 2013 la flessione prevista delle importazioni (-1,5%) rifletterebbe il perdurante deterioramento dei consumi privati e degli investimenti fissi lordi. **La graduale ripresa delle vendite all'estero costruirebbe il principale fattore a sostegno di un recupero delle importazioni che sono previste in recupero nel 2014 (+3,8%).**
 - Il saldo positivo della bilancia dei beni e servizi si consoliderebbe attestandosi a circa il 2,7% del Pil in ciascun anno del periodo di previsione (più del doppio di quello registrato nel 2012). Inoltre il saldo del conto corrente ritornerebbe in avanzo per la prima volta dopo circa un decennio.

3. Il tessuto economico

L'economia del Veneto: alcuni dati principali

- Nel 2012 in Veneto la variazione percentuale del -2,3% del **PIL** risulta leggermente migliore del -2,4% nazionale.
- Secondo le analisi, il 2013 rappresenterà ancora un anno di contrazione (-1,2%) per poi lasciare il passo alla **ripresa** che dovrebbe avviarsi nel 2014 riportando una crescita attorno allo 0,9%.
- Nonostante le difficoltà congiunturali, il Veneto rimane la **terza regione** in Italia per la produzione di ricchezza, dopo Lombardia e Lazio (9,4% del PIL nazionale).
- A fronte della stagnazione della **domanda interna**, le esportazioni risultano un'importante fonte di crescita. Le esportazioni venete hanno registrato nel corso del 2012 un incremento pari al +1,6% rispetto all'anno precedente, attestandosi ad un valore pari a 51,1 miliardi di euro.
- Il Veneto si conferma la seconda regione italiana, dietro solo alla Lombardia, per valore di beni esportati, con una quota pari al 13,1% del fatturato estero nazionale. La crescita delle esportazioni è sostenuta dall'aumento delle vendite sui mercati extra Ue (+6,7%), mentre quelle verso l'area Ue sono in lieve flessione (-1,9%).

Il tessuto economico del Veneto: imprese e addetti

- Le province in cui si concentrano la maggior parte delle imprese sono Verona (17,3%) e Padova (15,7%). Seguono Treviso (14,3%) e Venezia (12,9%).
- Il settore che impiega più addetti è il manifatturiero: 65.133 imprese nel 2012 con 652.666 addetti (che pesano rispettivamente il 12% e il 31,6% del totale delle due regioni).

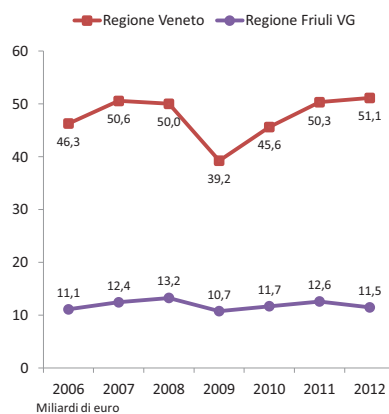
Il turismo in Veneto

- Nel 2012 il turismo veneto ha retto il confronto con un 2011 da record, grazie a un flusso di visitatori di 15,8 milioni di arrivi (+0,3%).
- I 62,4 milioni di presenze (-1,7% annuo) evidenziano ancora una volta la riduzione della permanenza degli ospiti nelle località di villeggiatura.
- Nel primo trimestre del 2013 si continuano a registrare buoni risultati con un incremento rispetto allo stesso periodo del 2012 del +2,2% per gli arrivi e con stabilità delle presenze (-0,4%).

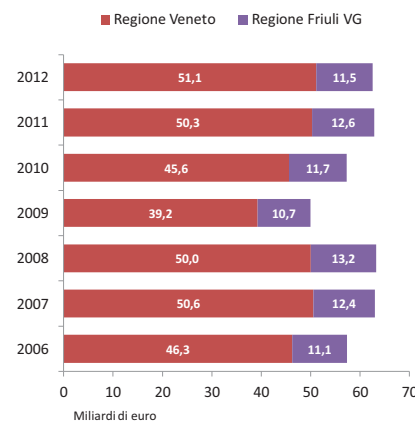
L'export in Veneto e Friuli

- L'export del Friuli vale poco più di un quinto di quello del Veneto.
- ☐ Veneto: le esportazioni nel 2012 hanno superato il livello del 2007, per la prima volta dopo 5 anni
- ☐ Friuli: le esportazioni nel 2012 sono ancora in flessione su base annuale ma hanno superato il picco minimo del 2009.

Export totale: trend delle due regioni 2006-2012



Export totale: ripartizione tra le due regioni 2006-2012



Il dettaglio delle province

- Nel 2009 – anno di maggiore impatto della crisi mondiale - si è verificata una forte flessione delle esportazioni su base annua: -22% Veneto e -19% Friuli V.G. Negli anni successivi le **esportazioni hanno ripreso quota**: la media dei tre anni 2010-2012 rispetto al 2009 registra una **crescita a due cifre per quasi tutte le province**, dato che evidenzia la ripresa degli scambi in export post-crisi.
- In dettaglio, nel 2012 si segnala una variazione annua quasi ovunque positiva in Veneto (media Veneto +1,6%) e mediamente negativa in Friuli (-8,9%).

Province	Export 2012 (euro)	2012/2011 (var %)	(media 2010-2011-2012) / 2009* (var %)
Vicenza	14.960.338.636	+3,2%	+26,6%
Treviso	10.050.396.577	-6,1%	+14,2%
Verona	9.296.073.521	+3,4%	+24,3%
Padova	8.644.009.478	+4,4%	+39,4%
Venezia	4.027.899.301	+5,3%	+17,8%
Belluno	2.801.694.784	+3,9%	+28,8%
Rovigo	1.347.253.737	+2,1%	+40,5%
Regione Veneto	51.127.666.034	+1,6%	+24,9%

Province	Export 2012 (euro)	2012/2011 (var %)	(media 2010-2011-2012) / 2009* (var %)
Udine	4.894.449.365	-8,7%	+13,6%
Gorizia	1.367.473.806	+1,0%	+16,9%
Trieste	1.832.126.332	-25,3%	-7,0%
Pordenone	3.356.190.516	-1,6%	+18,0%
Regione Friuli VG	11.450.240.019	-8,9%	+10,8%

- Anche per l'import il 2012 ha registrato una variazione annua quasi ovunque negativa (Veneto -7,8%; Friuli -4,3%), con la positiva eccezione della provincia di Venezia (+19,7%) e di Trieste (+5). Il dato è coerente con la persistente debolezza degli ordinativi interni.

Il Veneto Orientale

- Il 24% degli addetti del Veneto Orientale è impiegato nel settore alberghiero e della ristorazione.
- Il 21% è impiegato in attività manifatturiere.



TOTALE VENETO ORIENTALE				
Settori	Imprese	Addetti	% Imprese	% Addetti
Agricoltura	4.041	2.321	19%	4%
Alberghi e Ristorazione	2.292	12.812	11%	24%
Altro	66	968	0%	2%
Attività Manifatturiere	1.543	10.951	7%	21%
Commercio	5.082	8.558	23%	16%
Costruzioni	4.097	6.200	19%	12%
Logistica e Trasporti	525	1.856	2%	4%
Servizi alle imprese	4.170	8.703	19%	17%
Totale complessivo	21.816	52.369	100%	100%

La vocazione turistica del Veneto Orientale

- La forte vocazione turistica del Veneto Orientale è dovuta in particolare alle numerose località balneari localizzate sulle sue coste: Cavallino, Jesolo, Eraclea, Caorle e Bibione (comune di San Michele al Tagliamento).
- Alla popolazione del Veneto Orientale (215.529 abitanti) si aggiungono **oltre 22 milioni di presenze turistiche (pari a oltre 3 milioni di arrivi)**, concentrati nella stagione estiva. Tutte le località balneari si trovano a meno di 60 chilometri da Portogruaro e nello stesso raggio rientrano inoltre le località friulane di Lignano Sabbiadoro e Grado.



Arrivi e presenze turistiche: bacino di domanda di Portogruaro

Bacino di domanda delle località balneari situate in un raggio di 50 km da Portogruaro (dati 2012)

	Arrivi	Presenze	Imprese	Addetti
Caorle	619.015	4.465.292	1.417	3.675
Eraclea	60.567	503.183	1.233	2.008
Jesolo	1.117.963	5.250.361	3.394	10.228
S. Michele al T. (Bibione)	774.854	5.962.171	1.585	4.090
Cavallino	717.329	6.156.610	844	2.041
Lignano	619.181	3.700.435	-	-
Grado	218.595	1.423.878	-	-
Totale Veneto Orientale	3.289.728	22.337.617	21.816	52.369
Totale Provincia Venezia	8.207.173	34.035.339	68.170	266.671
Totale Regione Veneto	15.715.405	62.120.460	445.934	1.691.301
Totale Regione Friuli	2.093.413	8.802.766	95.440	373.706
% VO su Provincia Venezia	40%	66%	32%	20%
% VO su Veneto	21%	36%	5%	3%

Fonte: Camera di Commercio di Venezia e di Udine; Regione Veneto e Friuli-Venezia Giulia

4. Il bacino di Veneto Orientale e Friuli Occidentale: economia

Una proxy del bacino di Veneto Orientale e Friuli Occidentale: i dati dell'agglomerato Venezia + Pordenone:

- In termini di numero di imprese e addetti l'agglomerato Venezia + Pordenone è numericamente più rilevante del Friuli Venezia Giulia (Istat, 2012). Infatti:
 - ✓ conta 88.221 imprese - contro le 86.773 del FVG
 - ✓ conta 354.225 addetti - contro i 352.169 del FVG
 - ✓ vale il 9,2% delle imprese e il 9,5% degli addetti del Nord Est (4 regioni; definizione Istat).
- La provincia di **Venezia** è in linea con la media del Veneto:
 - ✓ Totale imprese (-2,4%); Imprese non artigiane (-1,7%); Imprese artigiane (-4,3%)
- La provincia di **Pordenone** invece presenta dati peggiori rispetto al resto del Friuli:
 - ✓ Totale imprese (-2,3%); Imprese non artigiane (-2,1%); Imprese artigiane (-2,8%)

Alcuni settori economici principali: il peso dell'agglomerato Venezia + Pordenone

- **Agricoltura:** l'agglomerato VE+PN pesa per il 27,4% sugli addetti totali delle due regioni Veneto e Friuli.
- **Commercio ingrosso e dettaglio:** l'agglomerato VE+PN pesa per circa un quinto (19,6%) sugli addetti totali delle due regioni.
- **Costruzioni:** l'agglomerato VE+PN pesa per il 18,6% sugli addetti totali delle due regioni.
- **Manifatturiero:** l'agglomerato VE+PN pesa per il 14% sugli addetti totali delle due regioni.

Focus – I dati del settore alloggio e ristorazione

- Settore **alloggio e ristorazione:**
 - ✓ l'agglomerato VE+PN pesa per quasi un quarto (23,7%; 34.700 addetti) sugli addetti totali delle due regioni.
 - ✓ Nel decennio 2001-2011 il settore ha registrato una **forte crescita** (Veneto+Friuli: imprese +13%; addetti +36%).
 - ✓ I dati indicano che nel decennio ha avuto atto una **progressiva strutturazione del settore**, evidenziata da un aumento più che proporzionale del numero di addetti rispetto al numero di imprese (unità locali attive).

- ✓ In particolare è cresciuto il settore dei servizi di ristorazione: l'agglomerato VE+PN in 10 anni ha registrato un aumento del 15% del numero di imprese attive e del 44% del numero di addetti, evidenziando anche in questo caso un processo di strutturazione del settore.

Focus – I dati del settore trasporto e magazzinaggio

- Settore **trasporto e magazzinaggio**:
 - ✓ L'agglomerato VE+PN pesa per il **22% sia sulle imprese che sugli addetti totali** delle due regioni. Il settore ha conosciuto un **processo di strutturazione** che ha visto nel decennio diminuire del 12,8% le imprese e solo del 4% gli addetti.
 - ✓ **Gli addetti di VE+PN pesano più dell'intera regione Friuli-Venezia Giulia.**
 - ✓ Più in dettaglio, nel comparto magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti, l'agglomerato VE+PN pesa per il 18,5% per numero di addetti e per il 23,8% per numero di imprese sul totale delle due regioni.
 - ✓ Gli addetti di VE+PN pesano più di tutta la regione FVG. Il peso del settore è da imputare quasi esclusivamente al peso della provincia di Venezia.

5. La normativa del settore in evoluzione

La proposta di legge C.730

Proposta di legge presentata l'11 aprile 2013 – C. 730 | “Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali”

- La proposta di legge riproduce il contenuto della proposta di legge approvata nella XVI Legislatura alla Camera (aprile 2012) e poi non approvata dal Senato (A.S. 3257).
- La proposta introduce una nuova disciplina in materia di interporti rispetto a quella attualmente recata dalla legge n. 240/1990, a tutt'oggi in vigore.

In dettaglio: i requisiti di una struttura interportuale

C.730 – art. 3 (Requisiti delle strutture)

L'articolo 3 disciplina le procedure per il **riconoscimento degli interporti già operativi** e subordina l'individuazione di nuovi interporti alla presenza dei seguenti requisiti:

- a) disponibilità di un territorio privo di vincoli paesaggistici, naturalistici o urbanistici;
 - b) collegamenti stradali diretti con la viabilità di grande comunicazione;
 - c) collegamenti ferroviari diretti con la rete ferroviaria nazionale prioritaria;
 - d) adeguati collegamenti stradali e ferroviari con almeno un porto ovvero un aeroporto;
 - e) **coerenza** con i corridoi transeuropei di trasporto.
- Tutti i requisiti sopra indicati devono essere soddisfatti, entro i 5 anni successivi all'anno di entrata in vigore della legge, anche dagli interporti già operativi e da quelli in corso di realizzazione.

6. La programmazione territoriale

La programmazione comunitaria

- Gli interporti della rete core per il Nord Est sono: Bologna e Padova
- Gli interporti della rete comprehensive sono: Verona e Cervignano



Nel COM(2011) 650 final/2; VOL 19/33, per il Nord Est, sono identificati i seguenti nodi *core* e *comprehensive*:

Interporti core Nord Est:
Bologna, Padova

Interporti comprehensive Nord Est:
Verona, Cervignano

Porti core Nord Est:
Venezia, Trieste, Ravenna

La rete Comprehensive è costituita da 26 interporti individuati in base a requisiti di soglia di traffico merci e accessibilità territoriale stabiliti dalla Commissione Europea.

Di questi, gli interporti che appartengono alla rete core sono al momento:

Ancona, Bari, Bologna, Cervignano (UD), Firenze, Genova, Livorno, Milano, Napoli, Novara, Orbassano (TO), Padova, Pomezia (RM) e Verona.

Fonte: CNIT 2012 p.255

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) – La variante di Aprile 2013

- Il 10 aprile 2013 la giunta veneta ha completato il processo di aggiornamento del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) (deliberazione n. 427), adottando la variante che attribuisce allo stesso anche la valenza paesaggistica (pubblicata nel BUR n. 39 del 03/05/2013).
- Entro 120 giorni dalla pubblicazione, gli enti locali, le comunità montane, le autonomie funzionali, le organizzazioni e le associazioni economiche e sociali, nonché chiunque ne abbia interesse, possono presentare alla Giunta regionale osservazioni e proposte.

Un'ipotesi di riorganizzazione della rete logistica del Veneto – ALLEGATO B PTRC

- L'assetto insediativo del Veneto è policentrico e metropolitano → fatto strutturale destinato a consolidarsi e a crescere ulteriormente nel medio lungo periodo.
- La logistica ha un doppio canale → **distretti produttivi** (la cui esigenza è quella di governare la sequenza “acquisizione, produzione, distribuzione” delle merci e dei prodotti) + sistema industriale partecipe della **net-economy** (e-commerce unitamente a globalizzazione/delocalizzazione, nel quale la logistica appare sempre più il principale fattore di vantaggio competitivo).
- Il sistema logistico regionale dovrà articolarsi per perseguire due distinti obiettivi:
 - Un servizio alle imprese produttive del Veneto** che presentano fattori di evoluzione e di complessità sia nel loro aspetto produttivo che territoriale.
 - Lo sviluppo di una capacità industriale che possa trasformare la **logistica** non solo in una funzione ancillare allo sviluppo della manifattura e del mercato, ma anche un **modello autonomo di business**.

La rete dei terminali intermodali

La rete dei terminali intermodali del PTRC

Sezione 5 | p. 29

1
VERONA svilupperà sempre più la dimensione di un **Hub di tipo monocentrico** aggregando all'area interportuale le aree per l'innovazione e la ricerca scientifica e tecnologica all'interno di un'unica grande piattaforma logistica di oltre 4.2 milioni di mq.

2
L'interporto di **PADOVA** si caratterizza per la funzione di "porto secco" dei **porti tirrenici**, mettendo in relazione il sistema di produzione del Nord est con quello occidentale.

4
Il sistema dei **TERMINAL INTERMODALI DA SVILUPPARE** diffusi sul territorio riguarda gli **scali merci** già presenti in ambito regionale da potenziare e riattivare in relazione alla creazione in regione di un modello così detto "**Hub and spoke**" in via di espansione in tutta Europa. Si tratta di un modello riferito ai **nodi intermodali principali**, collegati con un esercizio di treni shuttle, a composizione bloccata, e terminali locali minori di interscambio ferro-gomma per l'ultimo miglio.

I poli logistici di **ROVIGO** e di **PORTOGRUARO** costituiscono i **terminali intermodali primari** da completare e potenziare come nodi intermodali strategici. La collocazione geografica e le modalità di trasporto presenti nei due interporti collocano:

- 1. ROVIGO** come elemento in grado di rappresentare la modalità fluvio-marittima per i vicini interporti di Padova - Venezia e Bologna;
- 2. PORTOGRUARO** come elemento di testa del passante ferroviario nord (Vicenza-Treviso-Portogruaro) e collettore dei transiti stradali e ferroviari verso nord-est (Udine-Tarvisio; Trieste-Lubiana), caratterizzato per l'**ampia disponibilità di spazi ove sviluppare attività logistiche**.

3

segue →

La rete delle altre infrastrutture

Le altre infrastrutture e le direttrici del PTRC

Sezione 5 | p. 30

Aeroporti

A **VENEZIA** e a **VERONA** gli **aeroporti** Marco Polo e Catullo in costante espansione e sempre più connessi alle diverse reti, conferiscono una ulteriore modalità a queste piattaforme logistiche. La convergenza del sistema **aeroportuale** con quello dei corridoi può diventare un elemento importante per aggredire una maggiore **percentuale di cargo** rispetto alle modalità tradizionali.

Per i porti di **VENEZIA, CHIOGGIA** e **PORTO LEVANTE**, vanno ricercate idonee forme di coordinamento tecnico, gestionale e infrastrutturale, nella cornice funzionale del sistema portuale Alto Adriatico e del Corridoio Adriatico.

Porti e idrovie

Sull'**asta idroviaria VE — PD**, si potranno innestare processi di potenziamento del trasporto merci, ed in particolar modo di quelli "eccezionali", naturalmente orientati verso i servizi portuali veneziani.

La **nuova autostrada Romea**, connettendosi al passante di Mestre metropolitano e/o **immettendosi direttamente** nella struttura portuale veneziana e nella rete autostradale fornirà ulteriore forza ai nuovi siti della logistica previsti.

BELLUNO, in relazione al collegamento previsto tra la A27 e la A23, potrà assumere un **ruolo logistico significativo** per le direttrici Nord Alpine.

Strada

7. Sintesi delle principali evidenze emerse

Punti di debolezza e minacce

- Il momento economico è evidentemente sfavorevole: le previsioni per l'Italia sono di un inizio di ripresa dal 2014, ma non sarebbe la prima volta che il FMI sposta l'asta della ripresa in avanti a ridosso della scadenza. A vantaggio si segnala il fatto che, nelle attese dell'OECD e dell'Istat, la ripresa dovrebbe ripartire dal manifatturiero.
- L'import del Veneto, come di tutto il paese, rimane fragile e con tassi di variazione spesso negativi; il Friuli è in una situazione peggiore.
- La struttura interportuale di Portogruaro non movimentata traffico container (cosa che lo rende meno candidabile di altri come retroporto ad esempio del porto di Venezia) ed essendo una piccola struttura il traffico di merci movimentate è del tutto minoritario rispetto ai grandi interporti del Veneto Occidentale, che non sono tuttavia così distanti da essere irraggiungibili.
- L'Interporto non appartiene alla lista degli interporti finanziati dallo Stato e non è inserito nella pianificazione nazionale e comunitaria.

Punti di forza e opportunità

- Sono le esportazioni a trainare la ripresa. Sia in import che in export molte province hanno superato, con una crescita a due cifre, il picco negativo del 2009. I primi segnali di ripresa stanno partendo dalla manifattura, grazie agli ordini esteri.
- Il posizionamento sui corridoi TEN-T e vicino al confine orientale della regione rende l'area l'avamposto veneto rispetto ai corridoi di merci da Est.
- L'interporto è collocato in un'area prossima a flussi turistici consistenti (22 milioni di presenze) che abbisognano di servizi e di forniture di merci.
- Nel veneziano e nel pordenonese il settore alberghiero/ristorazione è fortemente cresciuto negli ultimi 10 anni con un forte processo di strutturazione.

In sintesi...

Si ritiene che il successo del progetto interporto e delle attività logistiche connesse risieda pertanto - più che in condizioni robuste, endogene e esogene, riconducibili allo stato dell'arte attuale - nelle potenzialità geografico/localizzative dell'area su cui insiste e, in seconda istanza, nella capacità/possibilità di coglierle dei suoi amministratori pubblici, ai diversi livelli, e degli imprenditori che vi operano, catturando i traffici della regione.

8. Possibili mercati per lo sviluppo logistico?

La city logistics per le spiagge

- Portogruaro è situata nei pressi di molte delle località balneari più importanti dell'Alto Adriatico. Portogruaro potrebbe fungere da piattaforma logistica per le località di Caorle e Bibione, che si trovano a una distanza di meno di 30 km. Queste due località hanno contato complessivamente quasi 1 milione e 400 mila arrivi e oltre 10 milioni di presenze nel corso del 2012. Inoltre, con riferimento al Friuli-Venezia Giulia, il comune di Lignano Sabbiadoro si trova a 27 km da Portogruaro e potrebbe costituire la terza località di riferimento per il servizio di city logistics. Le altre località del comprensorio, da Cavallino a Grado, potrebbero essere interessate da questa attività in maniera parziale, essendo la loro distanza da Portogruaro superiore ai 30 km.

Le reti di distribuzione emergenti, a massiccio consumo di spazio...

- Nel corso dei prossimi 5 anni (orizzonte 2018), i *retailer* europei richiederanno fino a 25 milioni di metri quadrati di ulteriori spazi da destinare alla logistica (Jones Lang LaSalle). Ciò equivale a 5 milioni di mq di spazi logistici all'anno nei prossimi cinque anni.
- Tale richiesta è alimentata sia dalla necessità di servire i punti vendita esistenti sia in modo crescente da una **rivoluzione in corso** nel settore *retail*, causata dallo sviluppo dei **negozi virtuali** su Internet e che sta trasformando i sistemi di distribuzione delle merci ai clienti.
- Si prevede che entro il **2016** in Europa il volume delle vendite online superi il 10% del totale vendite. Alla luce di questa previsione, il modo il cui le merci vengono distribuite e consegnate dai retailer sta evolvendo sulla spinta dei seguenti trend:
 - ✓ aumento della domanda di **mega centri di e-fulfilment** uniti alla richiesta crescente di **piattaforme di distribuzione dei colli (parcel hub)** per la gestione delle consegne; aumento dell'impiego di robot per il prelievo dei prodotti nei magazzini, normalmente affiancati al personale esistente e non in sostituzione dello stesso;
 - ✓ aumento dell'utilizzo di **dark store** per soddisfare gli ordini di **prodotti alimentari online**.
- Tali mega centri saranno in genere costruiti per soddisfare infrastrutture che richiedono **significativi lotti di terreno** e un buon accesso ad ampie fonti di approvvigionamento di manodopera a causa della **forte richiesta di personale**.
- Anche **l'Italia** ha recentemente vissuto gli effetti di questo trend:
 - ✓ con l'insediamento diretto di **Amazon** - prima fase del fulfilment centre a Castel San Giovanni (PC) - circa 60.000 mq;
 - ✓ in modo indiretto, attraverso l'utilizzo di 3PL specializzati, per circa 60.000 mq distribuiti su 3 fulfilment centre dei principali operatori dell'e-commerce.

... e in Italia?

Le attese per il mercato italiano sono di crescita dal momento che in Italia la percentuale di acquisti on line è ancora al di sotto delle medie europee.