



UNIONCAMERE
VENETO

COMUNICATO STAMPA

MOBILITÀ DI MERCI E PASSEGGERI DEL NORD EST NEL 2019: UN QUADRO DI RIFERIMENTO STRAVOLTO DAL COVID

Il Presidente Pozza (Unioncamere Veneto): le infrastrutture strategiche per il turismo devono essere una priorità per il Governo

Venezia, 26 giugno 2020 | Come di consueto, nell'ambito delle attività dell'Osservatorio sui Trasporti, le Infrastrutture e la Logistica del Nordest (TRAIL Nordest), Unioncamere Veneto fornisce una fotografia sui flussi di traffico dell'anno passato. Oggi però il resoconto 2019 sembra un "passato remoto", considerata la ridefinizione degli scenari mondiali alla luce dello shock violento provocato dalla propagazione del Covid-19, con conseguenze socioeconomiche molto gravi. Nonostante la risposta politica rapida e integrata tanto a livello dell'UE quanto a livello nazionale, l'economia italiana sta subendo una recessione senza precedenti e la ripartenza è incerta. Gli effetti delle misure restrittive introdotte per contenere la diffusione del virus hanno prodotto una caduta dell'attività industriale, commerciale e turistica unica nella storia, intaccando pesantemente il sistema logistico nazionale e **stravolgendo l'usuale quadro di riferimento** di un comparto strategico per lo sviluppo dell'economia italiana. Nell'attuale difficile contesto, il **consuntivo 2019** assume il valore di una fotografia di un "tempo zero" del sistema logistico del Nord Est da cui partire per analizzare gli impatti del Covid sulle principali infrastrutture nel **primo trimestre 2020**.

"Le infrastrutture sono strategiche – spiega Pozza - e non possono uscire dall'agenda della priorità del Governo come abbiamo sottolineato nella lettera che Unioncamere Veneto ha inviato insieme ad 11 categorie economiche al Presidente Zaia. E lo conferma quanto successo lo scorso fine settimana a Belluno dove un deficit infrastrutturale ha creato ingorghi, code e disagi per i turisti che si sono recati nelle Dolomiti. In una fase come questa non possiamo permetterci delle situazioni del genere con turisti infuriati che minacciano di non tornare. Non servono promesse, ma avviare una seria sburocratizzazione sulla base del modello Morandi ed un crono programma di investimenti e scadenze che vanno rispettate. Come confermano i dati le infrastrutture sono fondamentali per il settore turistico che oggi ne ha ancora più bisogno vista la drammatica crisi che sta attraversando".

I principali risultati che emergono dal monitoraggio di Unioncamere Veneto evidenziano nel 2019 nell'area del Nord-Est un trend di **crescita del traffico passeggeri**, sostenuto dal settore turistico, e un **calo del trasporto merci**, influenzato dall'incertezza politica nazionale, dall'intensificazione delle tensioni geopolitiche e dei conflitti commerciali, dalla debolezza del settore manifatturiero e dalla Brexit. In particolare, nel trasporto **aereo** degli aeroporti di Venezia, Treviso, Verona, Trieste e Bolzano si era registrato un aumento del traffico dei passeggeri complessivi (+2,7% rispetto al 2018, pari a 19,2 milioni di persone) e una certa stabilità dei movimenti di aeromobili (+0,4%, pari a oltre 179 mila). Stabile invece il traffico su **gomma** nella rete autostradale con una crescita solo per la componente pesante (+1,3% su base annua), con oltre 5,2 miliardi di veicoli/km. Per il trasporto **marittimo** si era osservato un calo complessivo di merci movimentate nei porti dell'Alto Adriatico (Venezia-Chioggia, Trieste, Ravenna, Monfalcone, Porto Nogaro) del -2,3% (scendendo a 120 milioni

di tonnellate). Aveva tenuto il settore container (+1,7% rispetto al 2018), che aveva superato 1,6 milioni di TEU (l'unità di misura standard per i container). In forte ascesa (+9,7%) si era confermato il settore delle crociere, grazie a Venezia, raggiungendo oltre 1,8 milioni di crocieristi. Ottimi risultati erano emersi nel 2019 anche per il traffico **intermodale** negli interporti di Verona e Padova.

“I dati sulla mobilità relativi al 2019 nella situazione drammatica in cui ci troviamo – sottolinea il Presidente di Unioncamere Veneto, Mario Pozza – ci servono per contestualizzare i risultati raggiunti in passato in quelli che sono i tanti fattori di rischio (o di danno già concreto) per il 2020. Nel primo trimestre di quest’anno, l’emergenza sanitaria e le misure di limitazione imposte dal Governo per fronteggiare l’emergenza epidemiologica legata al Covid-19 hanno ridotto drasticamente l’operatività di alcuni nodi infrastrutturali, nonché la mobilità di persone e di merci, mettendo a rischio la sopravvivenza di molti operatori. Le previsioni per nodi e infrastrutture per il prossimo futuro sono incerte e dipendono dall’evolversi della crisi sanitaria oltre che di quella economica. Il Covid ha portato alla luce nuovi fenomeni e ha accentuato le debolezze a livello logistico. Abbiamo affrontato un’importante riduzione dei volumi containerizzati e, di conseguenza, del nostro import-export e il crollo degli spostamenti delle persone con gravi conseguenze per il comparto turistico”.

L’impatto del Covid per nodi e infrastrutture del Nord Est: una disamina dei dati al I trimestre 2020

Dall’analisi dei dati del periodo gennaio-marzo 2020 dei principali nodi e infrastrutture del Nord Est emerge l’impatto negativo dell’emergenza sanitaria legata al Covid, soprattutto per trasporto pubblico locale, traffico aeroportuale e autostradale. I **gravi danni al comparto trasporti non sono ancora del tutto quantificabili** poiché la fase acuta del *lockdown* ha riguardato il mese di aprile, qui non compreso. Questi primi dati ci permettono tuttavia di capire chiaramente che si tratta di terreno perso difficilmente recuperabile entro l’anno.

Da metà marzo 2020, con l’introduzione dei decreti ministeriali, l’offerta di **trasporto pubblico locale** di passeggeri su gomma, su ferro e su acqua è stata riprogrammata assicurando solo il fabbisogno essenziale di mobilità pendolare. Oggi, pur con l’allentamento delle misure di contenimento del virus, il distanziamento sociale tra individui sta portando al dimezzamento della capacità dei mezzi e al crollo della domanda di trasporto minacciando pesantemente la sostenibilità del settore.

Anche il **traffico autostradale** ha risentito fortemente delle limitazioni governative, con un traffico leggero in picchiata e una forte contrazione dei mezzi pesanti. Nella rete gestita dalla società Autostrada del Brennero nel periodo 12-20 marzo 2020 il traffico automobilistico si è quasi azzerato rispetto allo stesso periodo del 2019, mentre quello pesante è crollato tra il -30% e il -70%. Nella rete gestita da Autovie Venete nel periodo 16-22 marzo il calo è stato del -84%. Calo drastico anche nella rete gestita da C.A.V.: nel periodo 1-13 marzo 2020 il traffico automobilistico è calato del -39%. Con l’allentamento della “fase 2” a partire dal 4 maggio 2020 e la riapertura dei transiti tra regioni il volume di traffico in tutta la rete autostradale del Nord Est ha ripreso gradualmente avvicinandosi ai livelli quasi normali.

I **porti dell’Alto Adriatico** non hanno subito limitazioni a seguito dell’emergenza Covid e nei primi mesi del 2020 hanno mantenuto l’operatività per quanto riguarda il settore merci, accusando tuttavia inevitabilmente un calo dei volumi di traffico senza precedenti, confidando in un *rebound* tra fine giugno e inizio luglio. Nel I trimestre 2020 lo scalo di Venezia ha accusato una contrazione

del -10,5% rispetto allo stesso periodo del 2019, quello di Trieste del -5% e quello di Ravenna del -12,7%. Il servizio crocieristico invece è stato sospeso con decreto ministeriale a partire dal 19 marzo 2020: a Venezia il crollo è stato del -65,7%, solo 5.653 passeggeri nei primi tre mesi del 2020. Secondo l'indagine campionaria di Risposte Turismo due terzi degli appassionati di crociere risaliranno a bordo una volta superata l'emergenza Covid. Pur contando sui *repeater* per le compagnie crocieristiche non sarà semplice conquistare nel breve periodo nuova domanda.

A causa dell'emergenza sanitaria a partire dal 12 marzo tutti gli **scali aeroportuali** hanno dovuto interrompere il traffico aereo. Solo lo scalo di Venezia ha garantito l'operatività con decreto ministeriale "per i soli voli di stato, trasporti di organi, canadair e servizi emergenziali": nel primo trimestre 2020 l'aeroporto ha osservato una flessione del -27,9% della movimentazione aerea rispetto allo stesso periodo del 2019, del -35,5% di passeggeri e del -15,3% del cargo. Treviso invece ha registrato un calo del -28,3% della movimentazione aerea e del -41,4% dei passeggeri. Secondo Save, nel 2020 lo scalo di Venezia movimenterà solo il 40% dei passeggeri dell'anno scorso e quello di Treviso rimarrà chiuso fino a ottobre 2020. Contrazione marcata nei primi tre mesi del 2020 anche nell'aeroporto di Verona (-26,1% movimentazione, -30,7% passeggeri, -73,5% cargo) e di Trieste (-32% movimentazione, -31,7% passeggeri, -52,7% cargo), che dovrebbero riaprire entro l'estate.

"Le sfide da affrontare per il futuro sono e saranno quindi numerose e complesse – conclude il Presidente Pozza. Occorre ripartire da alcuni punti fermi: attuare una spinta alla digitalizzazione dei processi logistici, ridurre drasticamente la burocrazia che rallenta gli investimenti infrastrutturali e lavorare sul rafforzamento dei nodi infrastrutturali in chiave di attrazione di investimenti manifatturieri. Inoltre, studi ed indagini statistiche recenti dimostrano come l'emergenza sanitaria abbia modificato e modificherà le abitudini, l'organizzazione del lavoro, la mobilità di merci e passeggeri, i processi produttivi delle imprese e delle attività. È uno scenario inedito e non programmato ma che il sistema camerale del Veneto è pronto ad affrontare con progetti, risorse e soluzioni innovative ed eccezionali. Per questo dobbiamo essere molto accorti, sostenendo a dovere i settori colpiti dalla crisi, ripensando strutturalmente le cose che non vanno e ripartendo più forti di prima".

Le dinamiche della mobilità del Nord Est nel 2019

Nel 2019 sulla **rete autostradale del Nord Est** il volume di traffico veicolare complessivo era rimasto stazionario (quasi 19 miliardi veicoli/km) e sostenuto solo dal traffico pesante. Gli incrementi maggiori della componente pesante si erano registrati nelle tratte dell'A31 Valdastico (+3,5%), dell'A27 Mestre-Belluno (+2,5%), dell'A13 Bologna-Padova (+2,3%), dell'A22 Brennero-Verona (+2,1%), e dell'A4 Padova-Mestre (+1,8%). Si era invece osservata una flessione del traffico veicolare leggero soprattutto nell'A4 Venezia-Trieste (-1,8%) e nell'A23 Udine-Tarvisio (-1,0%) a causa dei lavori riguardanti la Terza Corsia che incoraggia, per spostamenti brevi, l'utilizzo della viabilità ordinaria. L'asse del Brennero è risultato fondamentale per l'interscambio delle merci tra l'Italia e il resto d'Europa. Nel 2019 i sistemi camerali di Emilia-Romagna, Lombardia, Veneto e Trentino-Alto Adige, preoccupati per i divieti di transito ai mezzi pesanti introdotti dal Land Tirolo, hanno avviato l'evento itinerante "Roadshow per il Brennero" e condiviso un position paper a favore della libera circolazione delle merci lungo corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Tale documento oltre ad analizzare dettagliatamente le misure di limitazione e gli impatti negativi connessi sulle imprese

italiane, avanza una serie di proposte alternative alle azioni unilaterali tirolesi, nonché chiede un impegno del Governo italiano e della Commissione Europea.

I **porti dell'Alto Adriatico** avevano registrato nel 2019 dati di traffico generalmente in calo. Il porto di **Venezia** aveva movimentato quasi 25 milioni di tonnellate di merce, in flessione del -6% rispetto al 2018. Particolarmente colpiti erano stati i settori delle rinfuse solide (-16,3%) e delle rinfuse liquide (-3,7%). Per quanto riguarda la movimentazione dei container, l'anno scorso erano stati movimentati oltre 593 mila TEU (-6,2% rispetto al 2018, anno in cui si era raggiunto il record storico). In calo nel 2019 (-2,9%) anche il traffico RO-RO al terminal di Fusina. Lo scalo veneziano aveva risentito del rallentamento dell'industria nonché del mancato avvio (per nodi burocratici e normativi) degli interventi urgenti di dragaggio dei canali portuali (in particolare del Canale Malamocco-Marghera), già previsti nel Piano Operativo Triennale 2018-2020. In controtendenza il settore passeggeri che nel 2019 era cresciuto del +1,5%, raggiungendo oltre 1,8 milioni di persone, grazie alla ripresa del settore crocieristico (+2,5%). Nel 2019 il porto di **Chioggia** invece con oltre 1,3 milioni di tonnellate di merci, era aumentato del +29% rispetto al 2018 grazie al contributo positivo delle merci varie e delle rinfuse solide. Il porto di **Trieste**, con quasi 62 milioni di tonnellate di merce trasportata, aveva segnato un calo del -1,1% rispetto all'anno precedente. Il settore delle rinfuse liquide, che ha continuato a prevalere rispetto agli altri settori (circa il 70% del traffico totale portuale), era rimasto stabile rispetto al 2018. Il settore del *general cargo* aveva registrato una flessione annua del -4,8%. In calo di quasi un quarto anche il trasporto RO-RO con quasi 228 mila unità transitate. Il comparto delle navi-traghetto aveva continuato a risentire della crisi turca ma anche del trasferimento di parte del traffico pesante da/verso la Turchia su treno. In aumento invece era risultato il settore delle rinfuse solide (+3,1% rispetto al 2018). Per quanto riguarda la movimentazione dei container, nel corso del 2019 era stato raggiunto il record storico con quasi 790 mila TEU (+8,8% sul 2018). Il traffico passeggeri era quasi raddoppiato grazie soprattutto al comparto crocieristico che aveva superato i 190 mila passeggeri a seguito dal dirottamento di alcune navi da crociera provenienti da Venezia. Nel 2019 il porto di **Monfalcone** aveva movimentato circa 4 milioni di tonnellate, in calo del -9,8% rispetto al 2018. Trend negativo soprattutto per il settore delle merci varie (-11,9%), a causa del calo del general cargo e delle rinfuse solide (-8,9%), influenzate dalla flessione dei prodotti destinati alla centrale termoelettrica A2A di Monfalcone. In calo anche il settore container (-17,1%) e i passeggeri (-16,2%). Lo scalo friulano di **Porto Nogaro** aveva trasportato oltre 1,3 milioni di tonnellate di merci (+3,1% rispetto all'anno precedente). Il traffico marittimo del porto è in lenta ripresa grazie all'avvio degli interventi manutentivi commissionati dalla Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia e al miglioramento dell'intermodalità logistica con il vicino Interporto Alpe Adria di Cervignano del Friuli. Infine, il porto di **Ravenna** aveva movimentato 26,3 milioni di tonnellate di merce (-1,6% rispetto all'anno precedente). Le rinfuse solide avevano segnato un decremento del -1,2% rispetto all'anno precedente (raggiungendo 11,1 milioni di tonnellate), a causa delle flessioni dei cereali e dei prodotti minerali, cementi e calci in seguito al rallentamento del comparto edile e della produzione di piastrelle e ceramiche dell'industria del distretto di Sassuolo. Stabili rispetto al 2018 erano risultate le rinfuse liquide (+0,4%) con 4,6 milioni di tonnellate. Anche il traffico container aveva visto un andamento positivo (+0,8%) raggiungendo oltre 218 mila TEU. In forte calo il traffico passeggeri (-9,2%) ascrivibile al crollo di quasi un terzo dei passeggeri nei traghetti.

Nel corso del 2019 era proseguito l'incremento dei traffici passeggeri nei principali **aeroporti del Nord Est** (in particolare a Verona +5,2%, Venezia +3,4% e Trieste +1,4%). Nello **scalo scaligero** grazie all'attivazione di nuovi collegamenti con città europee e destinazioni extra europee (Amsterdam, Birmingham, Madrid, Zante, Malta, Chisinau, Edimburgo, Manchester) i passeggeri erano arrivati a oltre 3,6 milioni. L'aeroporto di **Venezia** aveva registrato il record storico di quasi 11,6 milioni di passeggeri movimentati, grazie al rafforzamento del traffico di medio raggio nel Maghreb e nel Mar Rosso. L'aeroporto di **Treviso** invece aveva visto arrivare oltre 3,2 milioni di passeggeri, in calo del -1,6% rispetto al 2018, a causa della scelta di Ryanair di trasferire alcune rotte importanti dall'Aeroporto Canova di Treviso al Marco Polo di Venezia. L'aeroporto triestino di **Ronchi dei Legionari** aveva movimentato oltre 783 mila passeggeri, grazie al forte aumento del traffico internazionale (+18,8%) dovuto alla nuova rotta per Malta. Infine, lo scalo di **Bolzano**, che opera con voli charter organizzati dall'Aveo Tours di Bolzano e con aerei privati, aveva ridotto i livelli di traffico passeggeri (-41,7% rispetto al 2018). Il traffico cargo era risultato in drastica discesa in tutti gli aeroporti (in particolare -70,7% Verona con oltre mille tonnellate trasportate e -6% Venezia con quasi 64 mila tonnellate), in linea con la tendenza nazionale e mondiale. Nel 2019 le tensioni commerciali hanno infatti causato una crescita debole del commercio globale e il rallentamento della crescita del PIL nelle economie ad alta intensità di produzione.

Analizzando la **mobilità intermodale**, spicca nel 2019 l'interporto Quadrante Europa di **Verona** in cui erano transitate circa 28 milioni di tonnellate di merci, di cui ben 8,4 milioni via treno. L'80% dei traffici dell'interporto proviene e riparte per le destinazioni del Nord-Europa (Germania, Danimarca, Paesi Bassi, Belgio). Era apparso in crescita il mercato domestico, grazie alla spinta degli operatori logistici nazionali verso il traffico intermodale. L'anno scorso erano stati lavorati quasi 16 mila treni, che avevano sviluppato un volume di traffico intermodale trasportato complessivo corrispondente ad oltre 436 mila UTI - Unità di Trasporto Intermodale (+2% rispetto al 2018). L'ottimo risultato era stato raggiunto grazie all'incremento dei collegamenti logistici, come il "servizio intermodale ferroviario multistop dedicato ai semirimorchi" che collega i terminal di Orbassano (Torino) - Verona - Bari, nato dal Gruppo SMET, gestito attraverso la sua controllata SIT Rail in collaborazione con Compagnia Ferroviaria Italiana (CFI). L'interporto di **Padova** invece aveva movimentato oltre 180 mila UTI, in crescita del +4,7% rispetto al 2018. Nel 2019 sono stati lavorati oltre 5 mila treni (+4,2% su base annua). Sono attualmente attive relazioni ferroviarie con i principali porti del Nord Italia. Nel periodo dell'emergenza Covid gli interporti di Padova e Verona sono rimasti operativi e hanno svolto il ruolo di infrastrutture cardini anche a servizio della rete intermodale ferroviaria che non aveva subito limitazioni.

Questi sono solo alcuni dei dati analizzati ed elaborati dall'Osservatorio TRAIL Nordest, disponibili nella Sezione "Dati e indicatori" del portale <http://trail.unioncamereveneto.it> che contiene tutte le schede aggiornate sulle principali infrastrutture e i nodi logistici del territorio. Inoltre la sezione "Studi e ricerche" è periodicamente aggiornata con nuovi contributi tecnici.

Per informazioni:

Area Studi e Ricerche Unioncamere del Veneto Ufficio SISTAN
Tel. +39 041 0999311 | centrostudi@ven.camcom.it | [twitter@Venetocong](https://twitter.com/Venetocong)