

Analisi di accessibilità territoriale del Veneto ai mercati europei

Principali output del focus di approfondimento realizzato nell'ambito del Programma Infrastrutture FdP 2023-2024

Padova, 26 settembre 2025



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE



UNIONCAMERE
VENETO



UNIONTRASPORTI

META
mobilità
economia
territorio
ambiente

Studio sviluppato al fine di analizzare i **livelli di accessibilità territoriale** del Veneto ai **mercati europei**:

APPROCCIO

- analisi delle **statistiche import-export**
- esame della configurazione dei **corridoi europei** e dei valichi alpini

RISULTATI

- «**carte d'identità**» provinciali
- indicatori di **accessibilità** (KPI)
- **funzionalità** dei corridoi europei

modello
di traffico
i-TraM

Stima dei costi
generalizzati di
trasporto

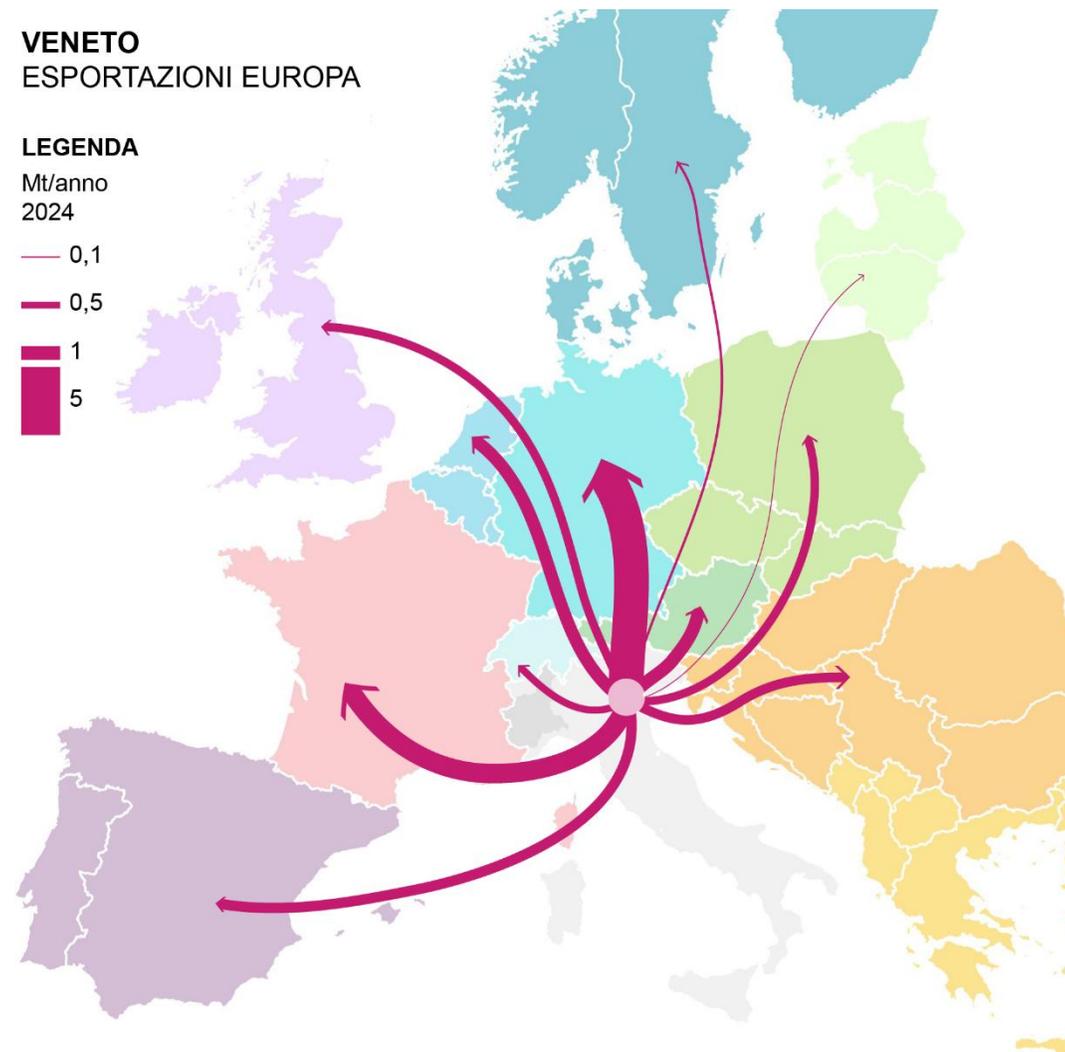
IMPORT-EXPORT PROVINCIALE

Anche nella complessa fase post-pandemica, il Veneto si conferma fra le regioni italiane più orientate al commercio internazionale, avendo fatto registrare:

- oltre 62 mld € in import (+8,7% rispetto al 2019*)
- oltre 82 mld € in export (+6,9% rispetto al 2019*)

** incrementi espressi in termini reali a prezzi concatenati 2023*

A livello europeo, il quadro delle relazioni commerciali è estremamente articolato coinvolgendo ampiamente, oltre alla Germania ed all'Austria, molte economie dell'Europa occidentale (Francia, Benelux, Spagna), settentrionale ed orientale.

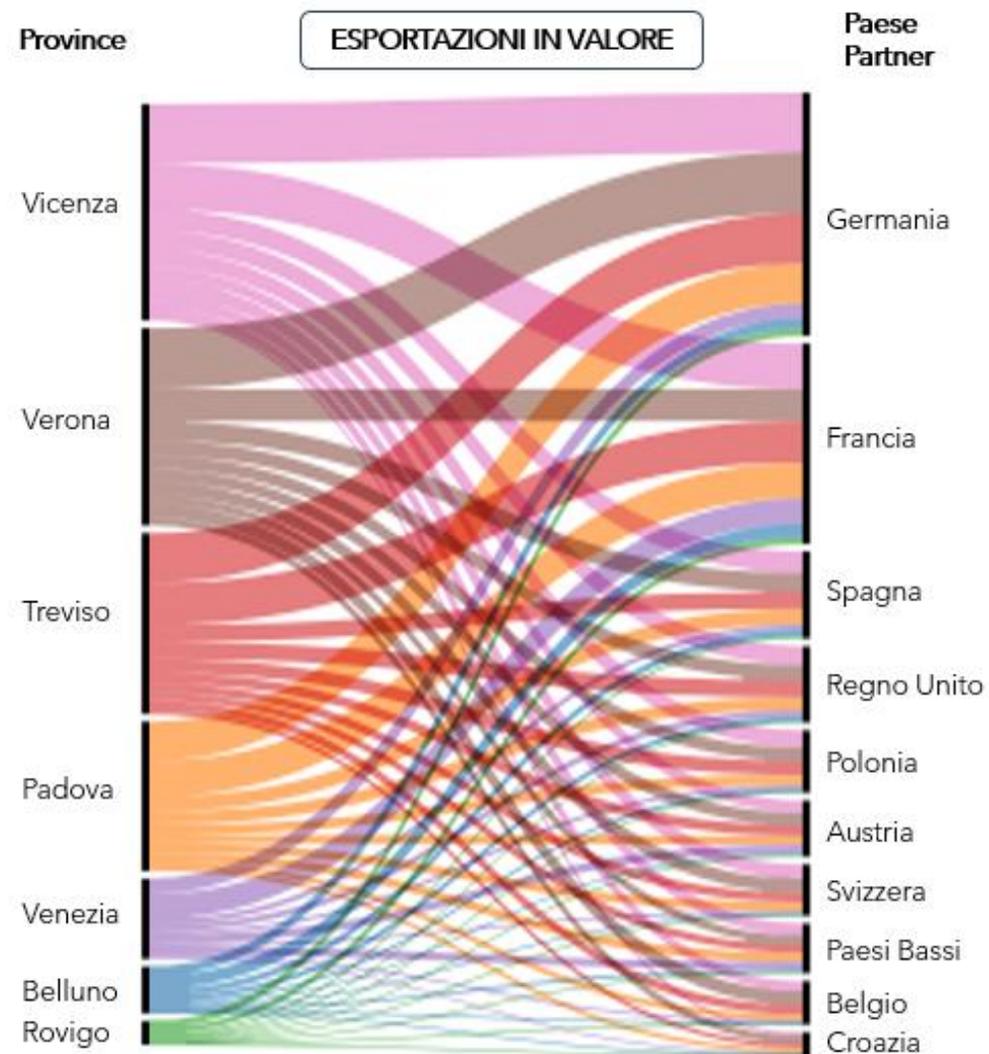


IMPORT-EXPORT PROVINCIALE

Le **statistiche del commercio estero** consentono di ricostruire in modo dettagliato i traffici di livello provinciale unicamente in valore, ma non in peso.



Tassello mancante per mettere in relazione i **dati economici** con l'andamento dei **flussi fisici** a livello di singolo **corridoio** di traffico.



I CORRIDOI EUROPEI

Il tema riguarda primariamente il ruolo dei **corridoi europei** che connettono il Veneto ai suoi mercati di approvvigionamento e di sbocco:

- Scandinavo-Mediterraneo
- Baltico-Adriatico
- Mediterraneo (Est-Ovest)

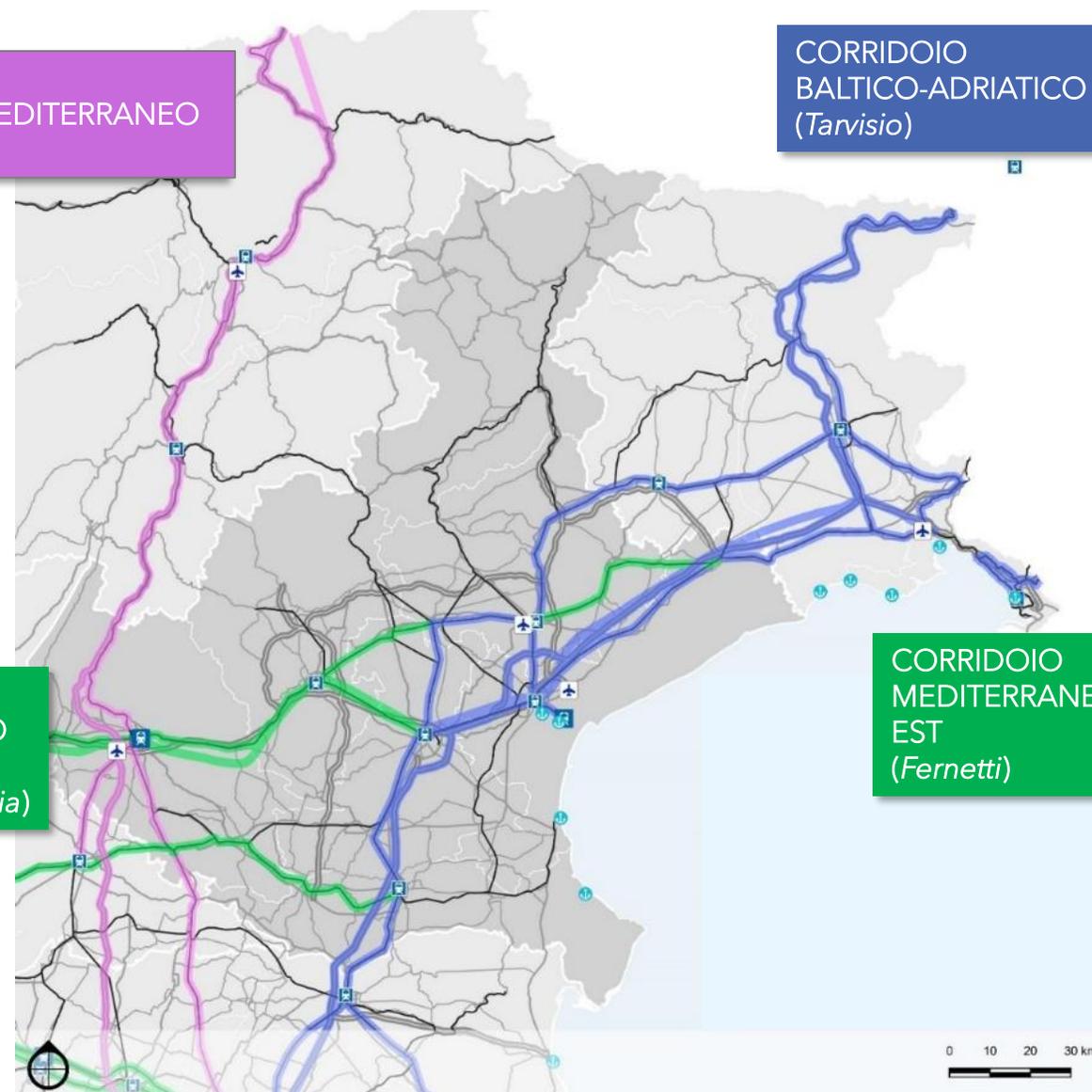
Tra i corridoi ed i valichi esiste un rapporto biunivoco.

CORRIDOIO
SCANDINAVO-MEDITERRANEO
(*Brennero*)

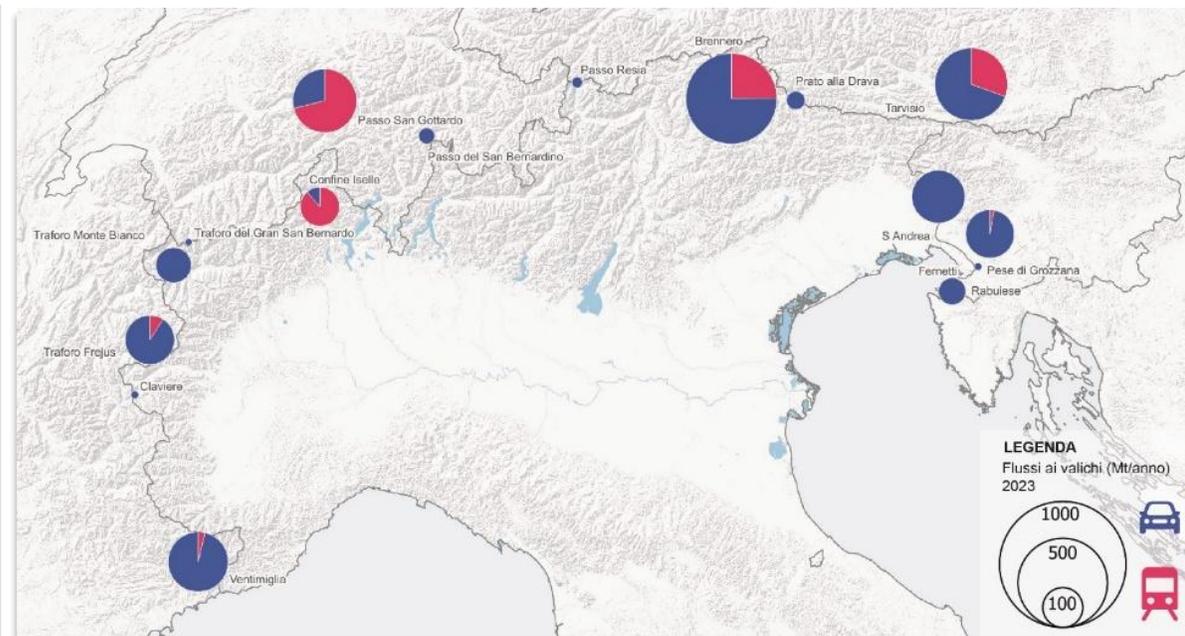
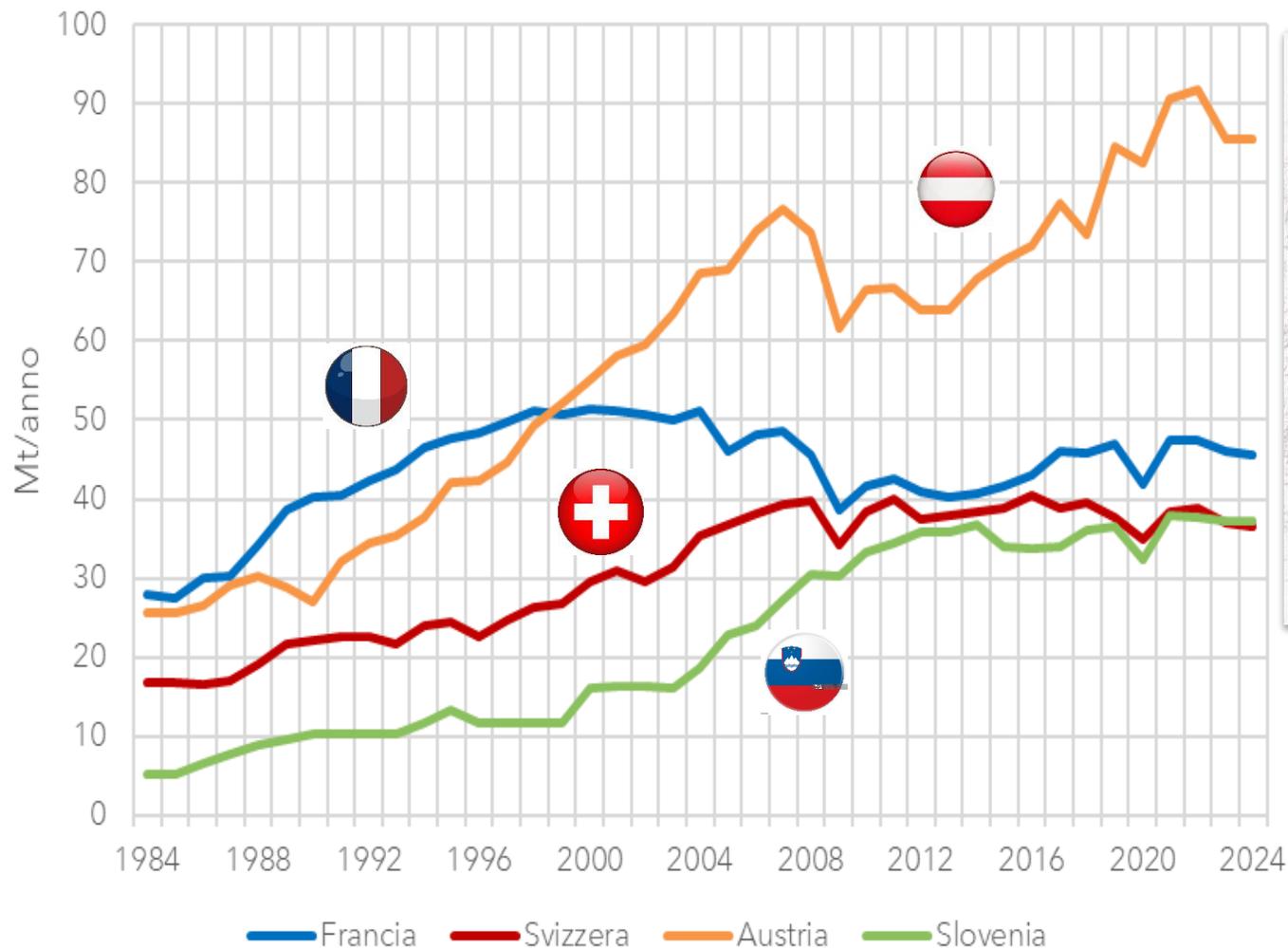
CORRIDOIO
BALTICO-ADRIATICO
(*Tarvisio*)

CORRIDOIO
MEDITERRANEO
OVEST
(*Fréjus-Ventimiglia*)

CORRIDOIO
MEDITERRANEO
EST
(*Fernetti*)



I VALICHI NEL CONTESTO NAZIONALE



Nel 2024 il traffico merci attraverso le Alpi ha superato 200 mln t. Nell'ultimo decennio la crescita si è concentrata ai valichi austriaci (Brennero e Tarvisio) mentre alle frontiere con la Francia, la Svizzera e la Slovenia i flussi risultano più stabili.

IL MODELLO i-TRAM

Le relazioni fra l'import-export delle province venete, i corridoi europei ed i valichi alpini sono state analizzate utilizzando il **modello di traffico nazionale i-TraM** (*Italian Transport Model*) sviluppato da META in collaborazione con il laboratorio di Politica dei Trasporti (TRASPOL) del Politecnico di Milano.

FLUSSI DI TRAFFICO MERCI INTERNAZIONALE

- **Su strada:** originano in prevalenza dal Centro-Nord (sino a Roma-Napoli) innervando in profondità il bacino di traffico padano...
- **Su ferro:** ... tendono invece ad attestarsi sui nodi logistici del Nord (*Novara-Gallarate-Verona-Padova-Bologna*)



IL MODELLO i-TRAM

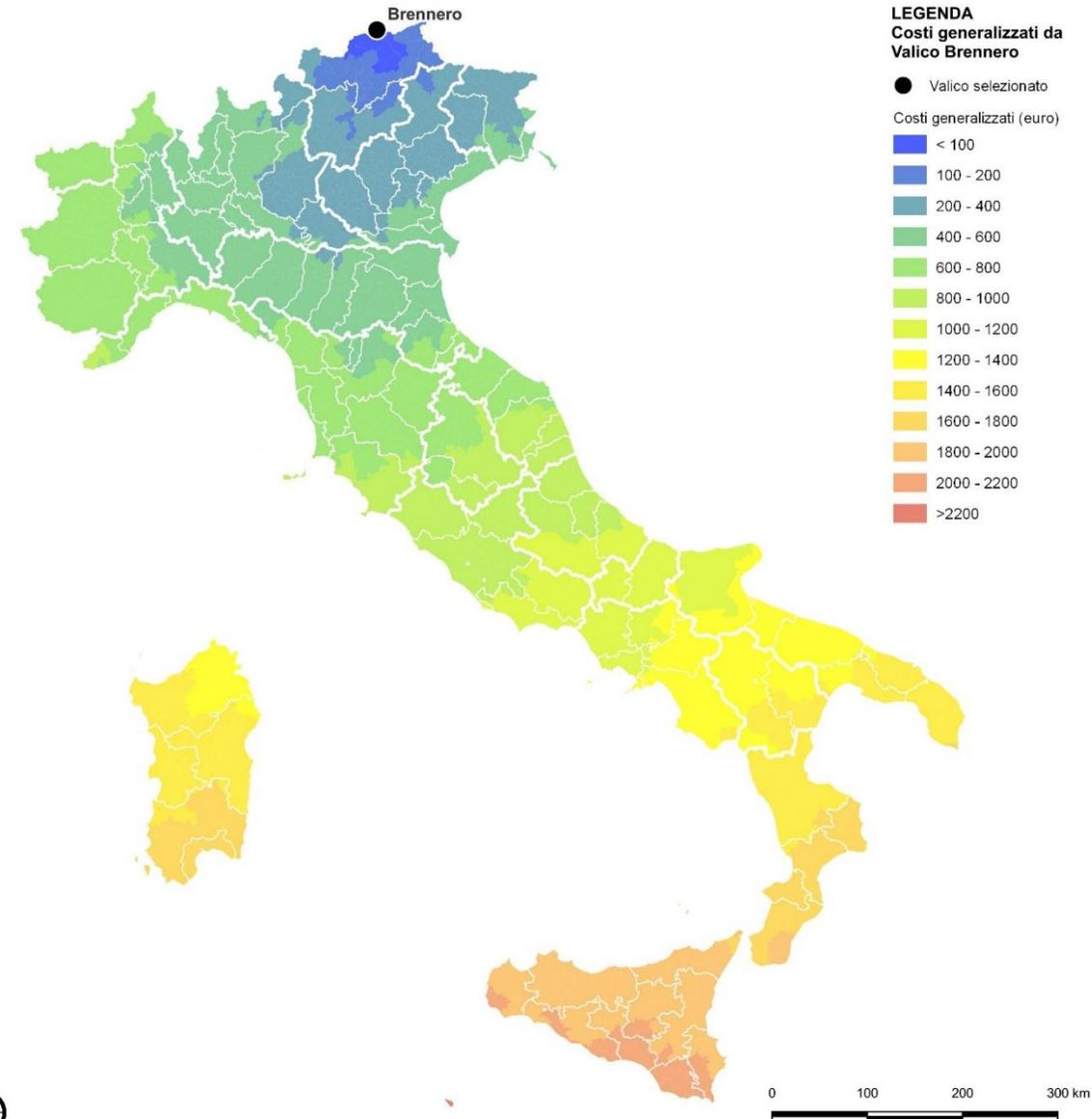
In particolare, il modello i-TraM consente di stimare i **costi generalizzati di trasporto** fra i singoli valichi alpini e ciascuna delle 1.767 zone in cui è suddiviso il territorio italiano.



Ciò consente una lettura relativamente «fine» dei parametri economici associati all'import-export...



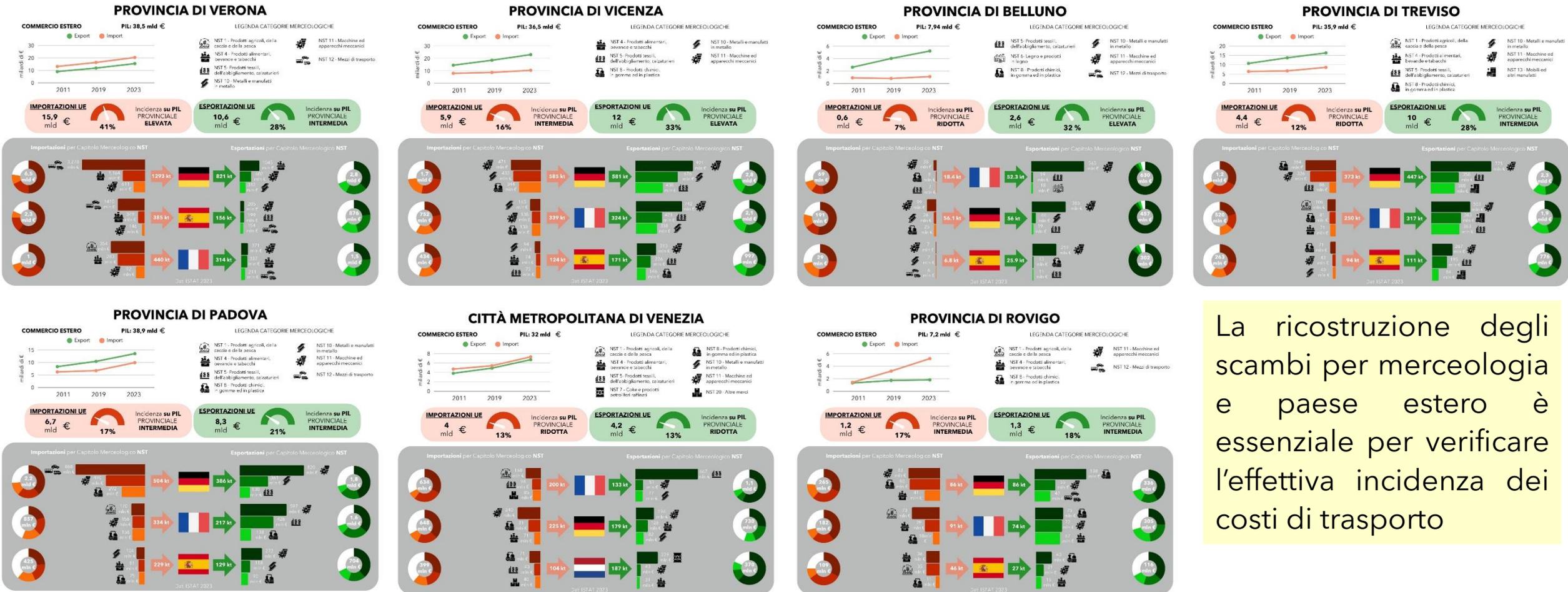
... in modo da costruire specifici **indicatori di accessibilità ai mercati europei**, applicabili ai sistemi economici locali.



0 100 200 300 km

LE «CARTA D'IDENTITÀ» PROVINCIALI

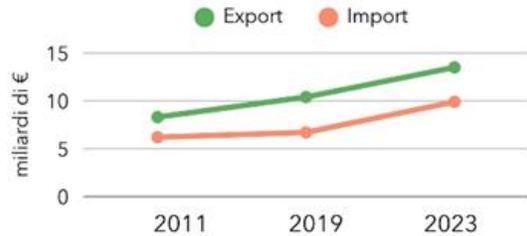
Un primo risultato consiste nella ricostruzione di «**carte d'identità**», che evidenziano per ogni provincia le **diretrici di traffico principali**, articolate per merceologia e stato estero, in peso e volume.



La ricostruzione degli scambi per merceologia e paese estero è essenziale per verificare l'effettiva incidenza dei costi di trasporto

PROVINCIA DI PADOVA

COMMERCIO ESTERO **PIL: 38,9 mld €**



LEGENDA CATEGORIE MERCEOLOGICHE

- NST 1 - Prodotti agricoli, della caccia e della pesca
- NST 4 - Prodotti alimentari, bevande e tabacchi
- NST 5 - Prodotti tessili, dell'abbigliamento, calzaturieri
- NST 8 - Prodotti chimici, in gomma ed in plastica
- NST 10 - Metalli e manufatti in metallo
- NST 11 - Macchine ed apparecchi meccanici
- NST 12 - Mezzi di trasporto

IMPORTAZIONI UE

6,7 mld €



Incidenza su PIL PROVINCIALE INTERMEDIA

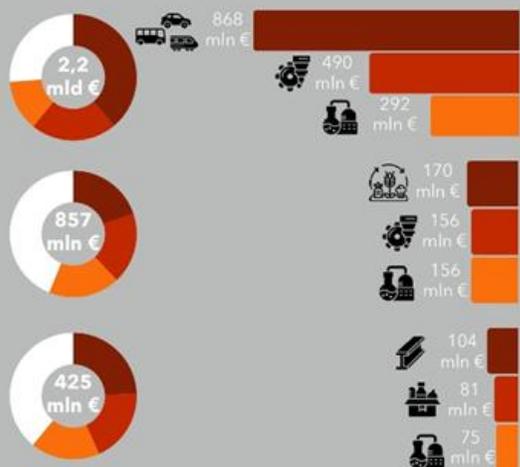
ESPORTAZIONI UE

8,3 mld €

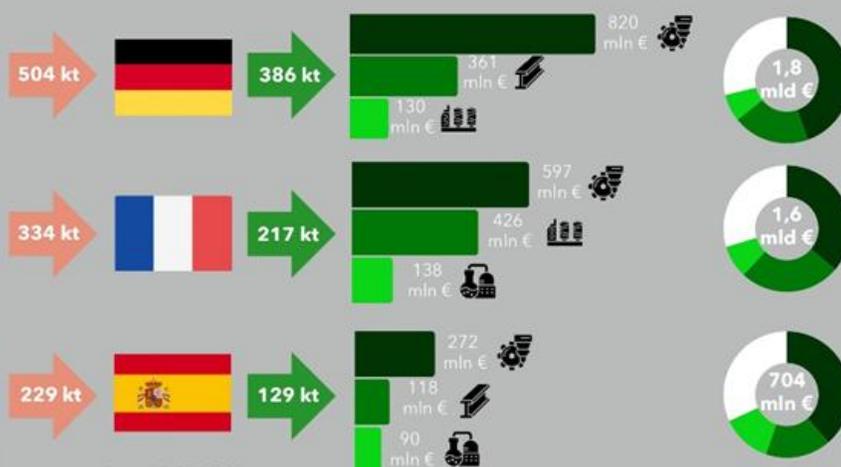


Incidenza su PIL PROVINCIALE INTERMEDIA

Importazioni per Capitolo Merceologico NST



Esportazioni per Capitolo Merceologico NST



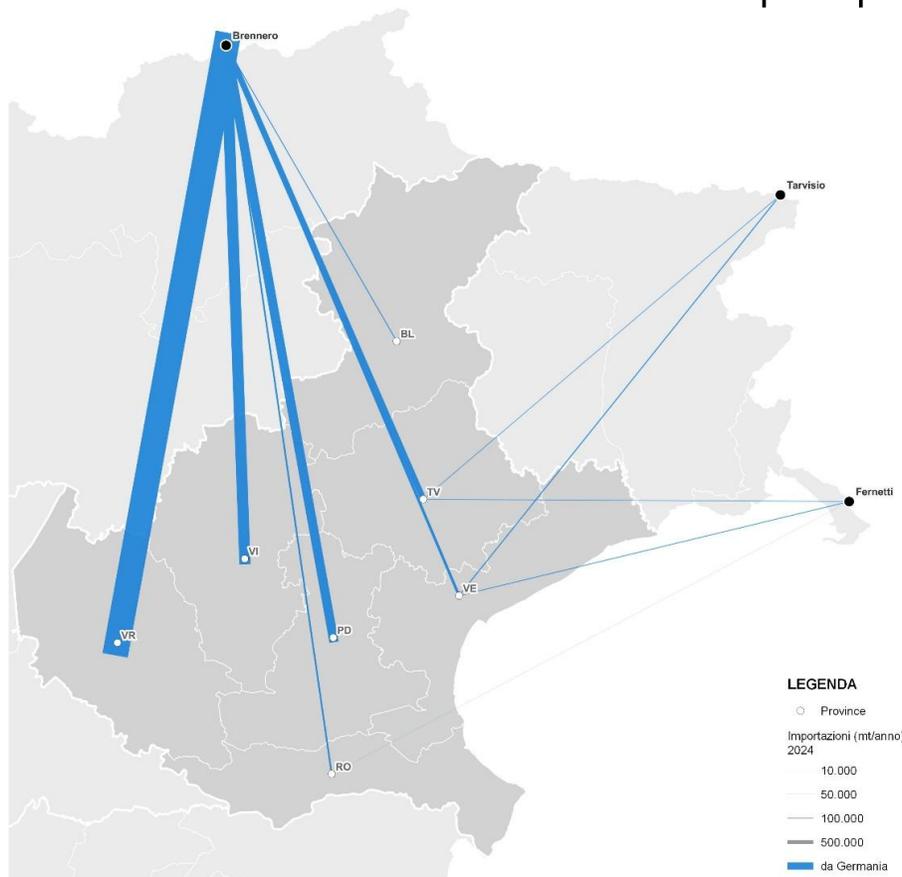
Dati ISTAT 2023

La ricostruzione degli scambi per merceologia e paese estero è essenziale per verificare l'effettiva incidenza dei costi di trasporto

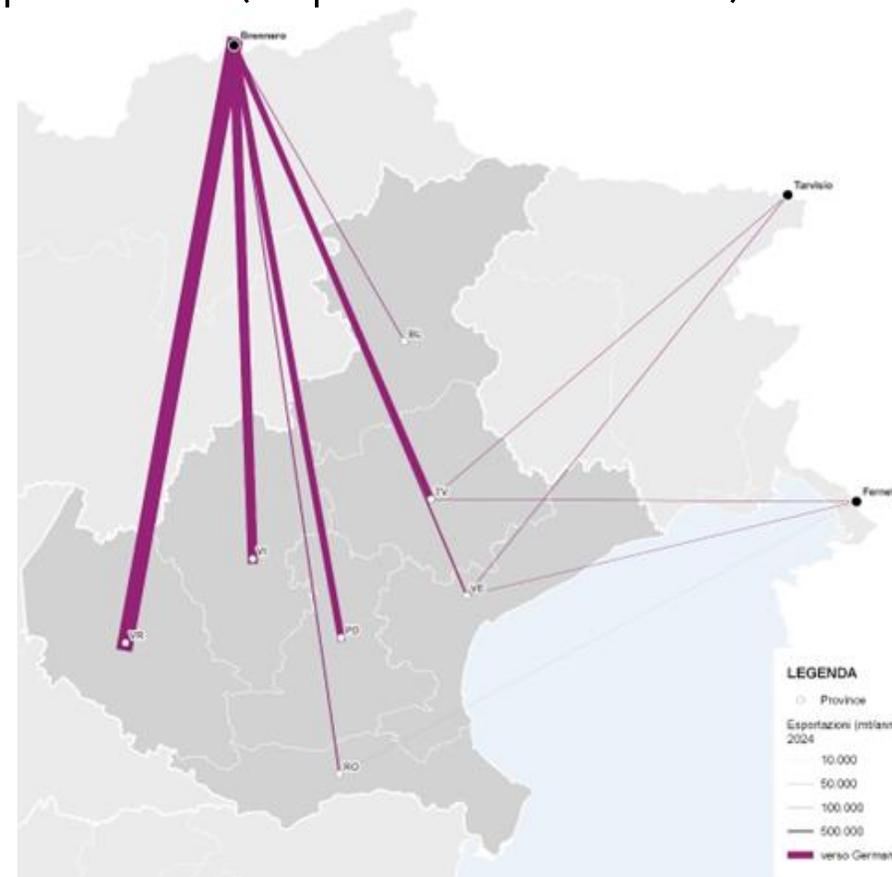
L'aggiornamento dei dati di import/export al 2023, e non al 2024 (dati preliminari), è reso necessario dalla confrontabilità con altre serie storiche (PIL, flussi ai valichi, ecc...)

IL RUOLO DEI VALICHI IN VENETO

Allocando ogni flusso provincia-stato estero agli itinerari di minimo costo è possibile ricostruire le **linee di desiderio** per paese estero e provincia (in peso ed in valore).



IMPORT Germania



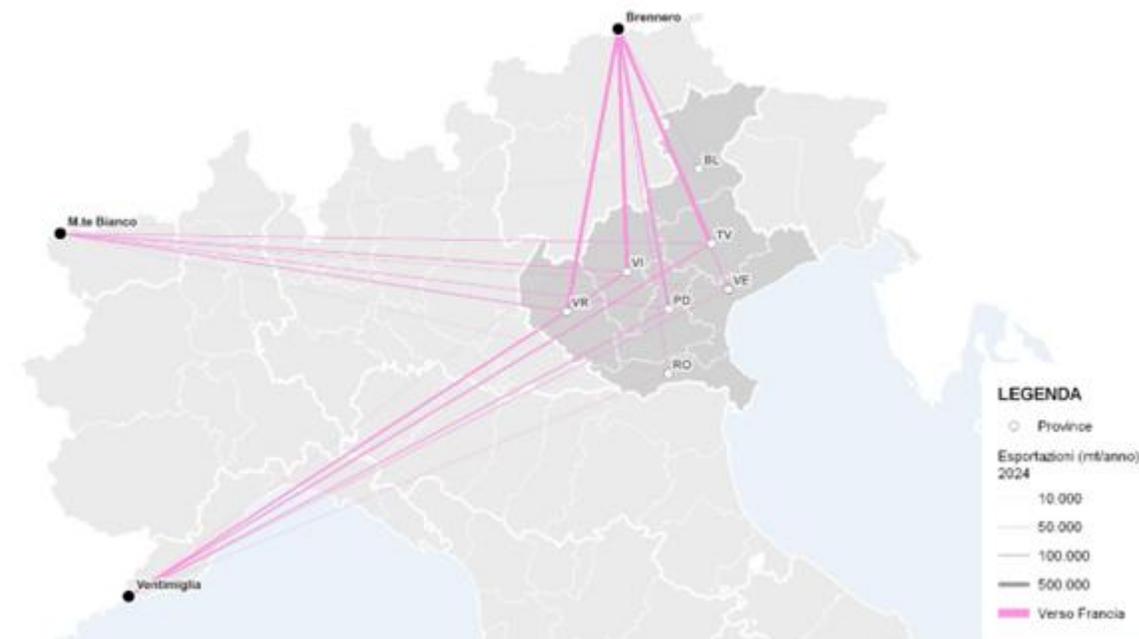
EXPORT Germania

IL RUOLO DEI VALICHI IN VENETO

Allocando ogni flusso provincia-stato estero agli itinerari di minimo costo è possibile ricostruire le **linee di desiderio** per paese estero e provincia (in peso ed in valore).



IMPORT Francia



EXPORT Francia

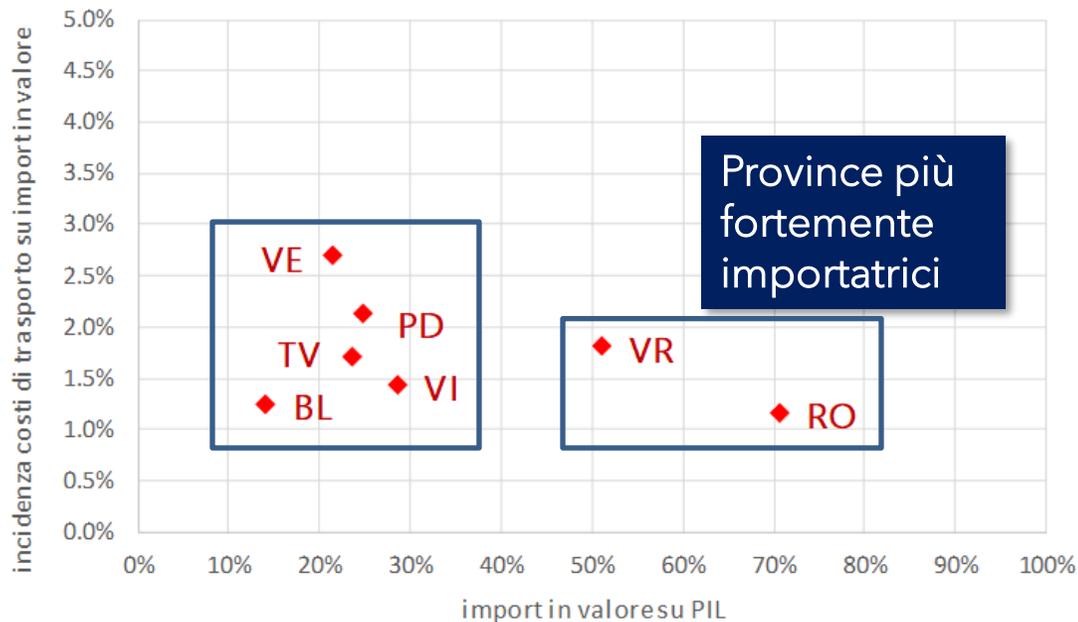
Pur nella diversità delle dinamiche dei singoli sistemi corridoio/valico, gli **scambi con l'Europa occidentale**, mediati dal **Corridoio Mediterraneo**, risultano fondamentali in tutto il Nord-Est.

GLI INDICATORI

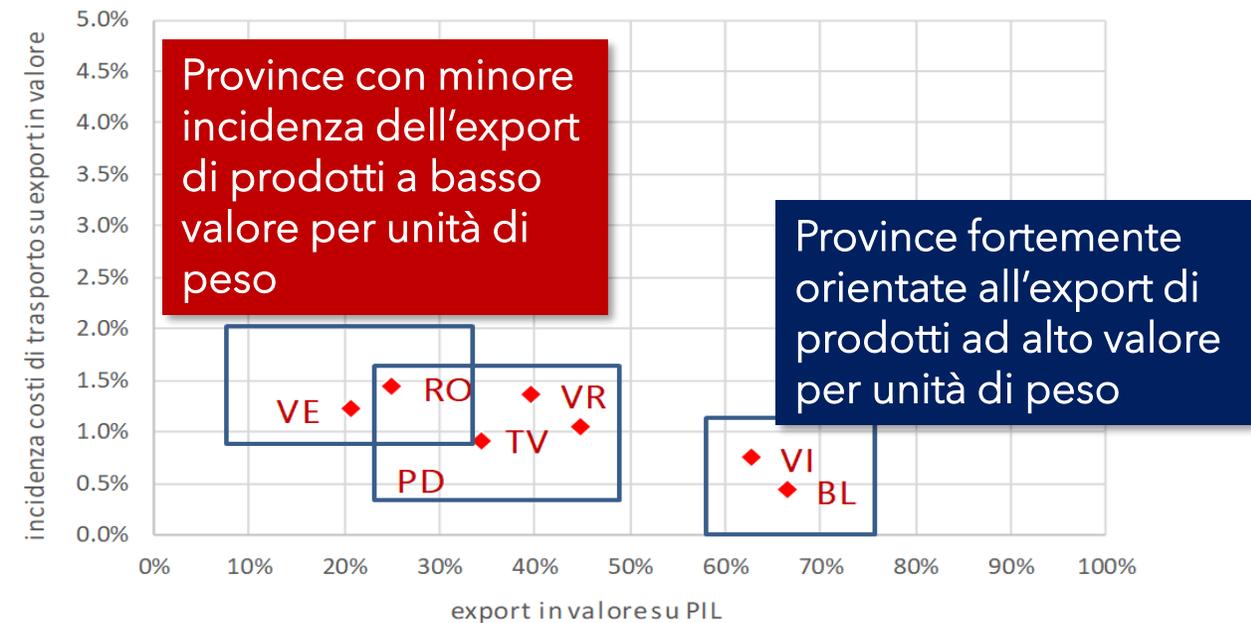
Ciò consente di stimare i costi di trasporto associati ai flussi di import/export, calcolando due serie di KPI (indicatori di prestazione/accessibilità territoriale), in funzione:

- dell'incidenza del commercio estero (in valore) sul PIL provinciale
- dell'incidenza dei costi di trasporto sul valore delle merci trasportate

Veneto KPI - import UE (2023)



Veneto KPI - export UE (2023)



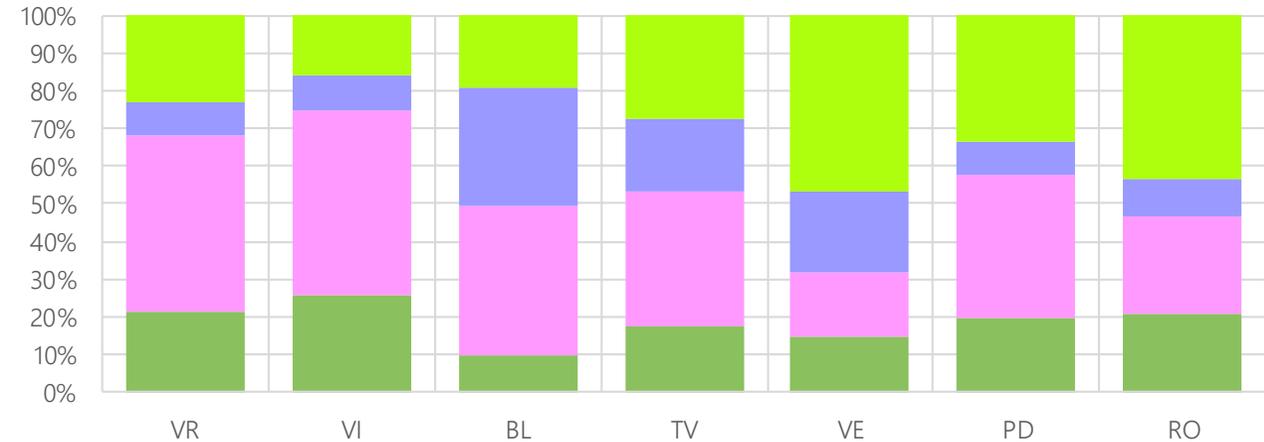
FUNZIONALITÀ DEI CORRIDOI

La stima della matrice O/D provincia/paese estero consente di **allocare ai corridoi i corrispondenti flussi** (in peso ed in valore).

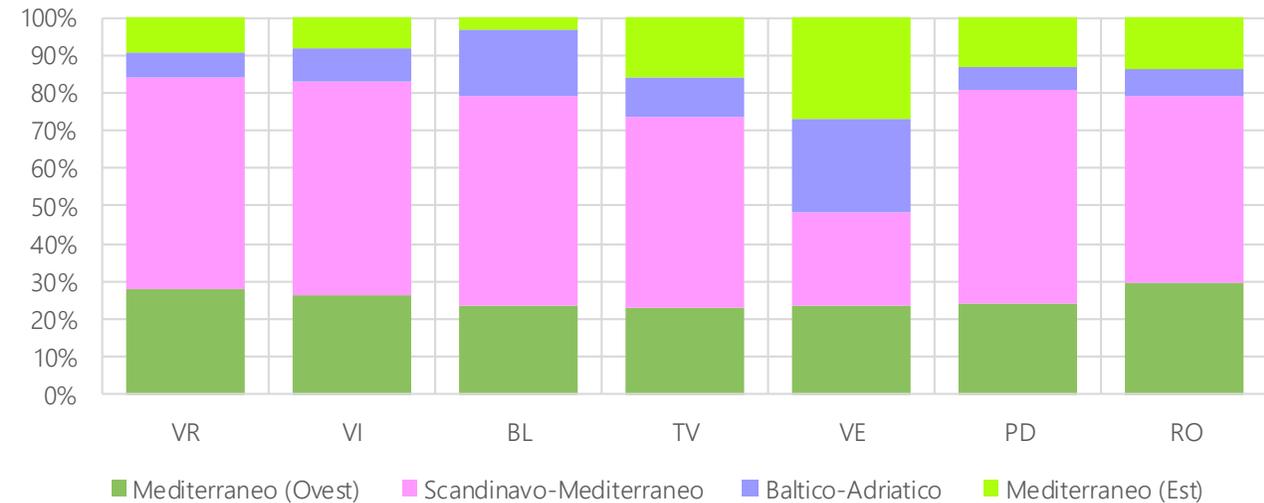
Ripartizione per corridoio dell'import provinciale

- prevalenza quasi ovunque del **corridoio Scandinavo-Mediterraneo** (soprattutto in valore)
- la sola **città metropolitana di Venezia** tende a ripartire gli approvvigionamenti in modo abbastanza equilibrato fra tutte le direttrici

Importazioni in peso per Provincia e corridoio



Importazioni in valore per Provincia e corridoio



FUNZIONALITÀ DEI CORRIDOI

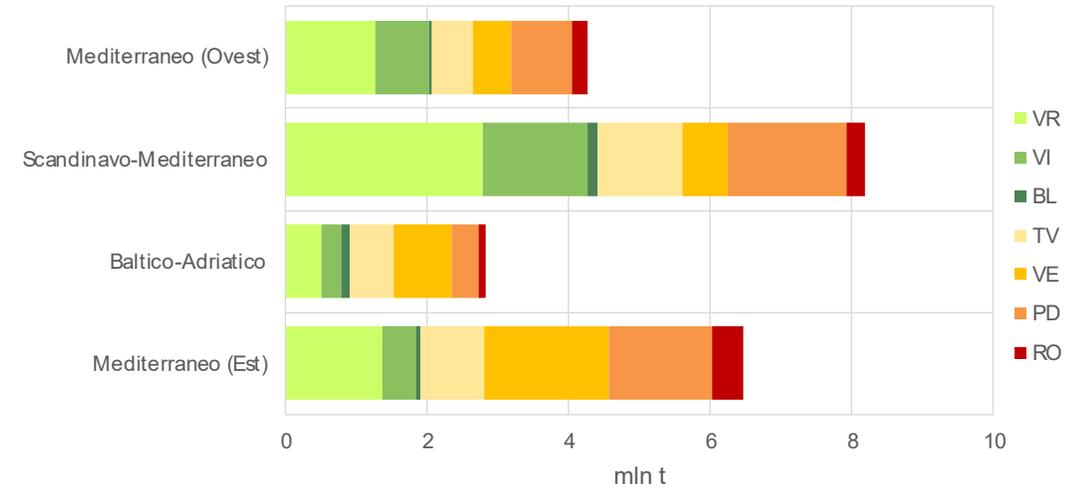
Valutazione della funzionalità dei corridoi in termini di incidenza sul totale delle importazioni regionali

Flussi veicolati dai corridoi in **import**:

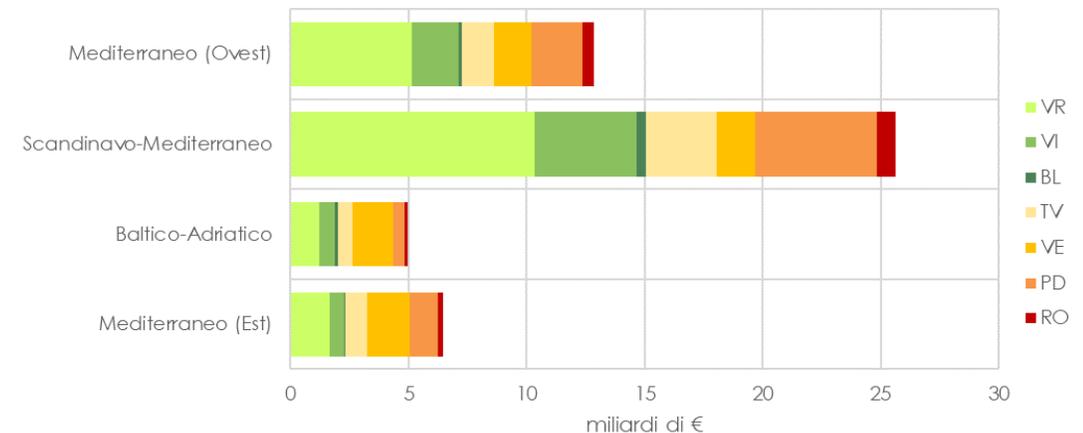
- Scandinavo-Mediterraneo: **8,2 Mt 25,6 mld €**
- Mediterraneo (Ovest) : **4,3 Mt 12,8 mld €**
- Mediterraneo (Est) : **6,5 Mt 6,5 mld €**
- Baltico-Adriatico: **2,8 Mt 4,9 mld €**

In più il corridoio Mediterraneo svolge un ruolo di collettore all'interno della regione dei flussi diretti verso il Brennero ed il Tarvisio.

Importazioni in peso per corridoio e Provincia



Importazioni in valore per corridoio e Provincia



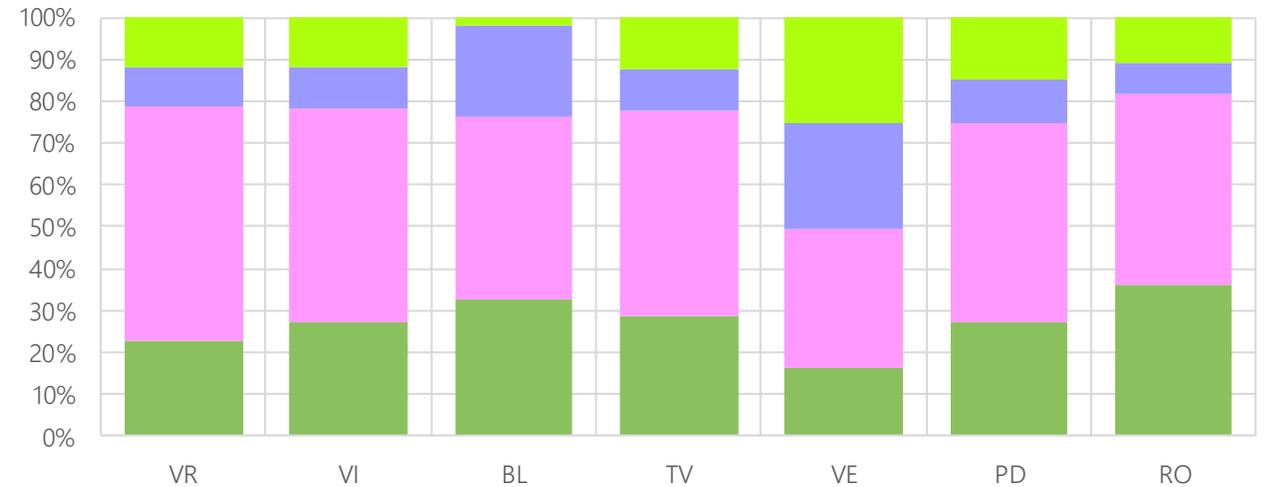
FUNZIONALITÀ DEI CORRIDOI

Analogo risultato si ottiene per l'export.

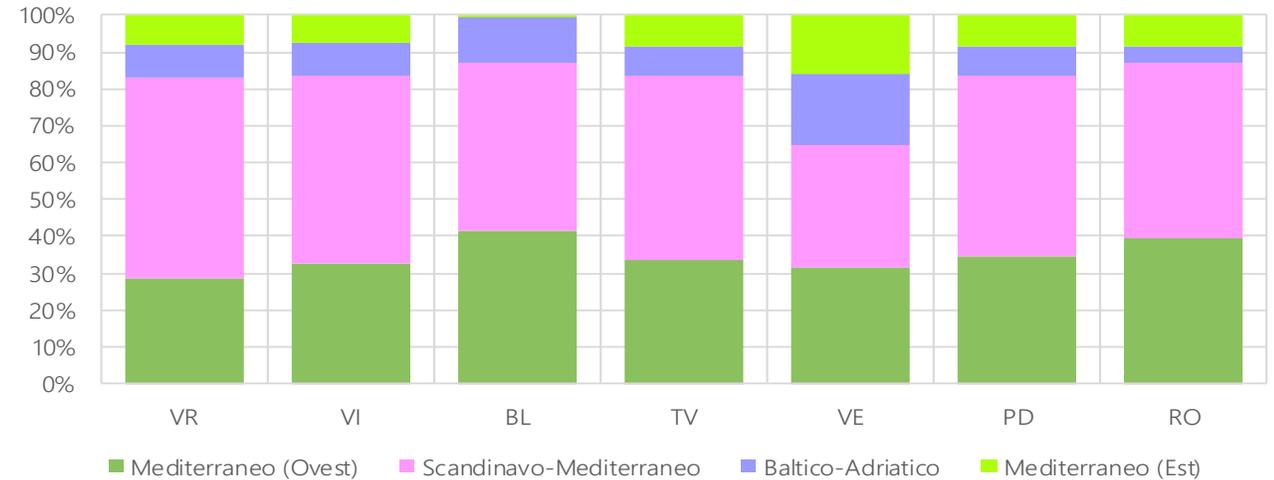
Ripartizione per corridoio dell'export provinciale

- si conferma la prevalenza del **corridoio Scandinavo-Mediterraneo** (più accentuata però in peso)
- cresce però l'incidenza del **corridoio Mediterraneo** (ramo ovest)

Esportazioni in peso per Provincia e corridoio



Esportazioni in valore per Provincia e corridoio



FUNZIONALITÀ DEI CORRIDOI

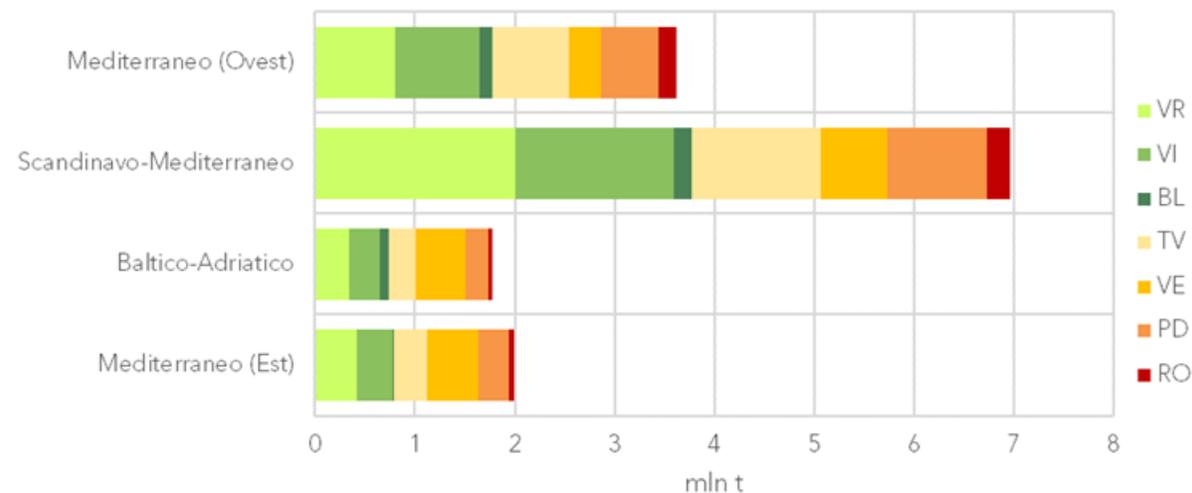
Valutazione della funzionalità dei corridoi in termini di incidenza sul totale delle importazioni regionali

Flussi veicolati dai corridoi in **export**:

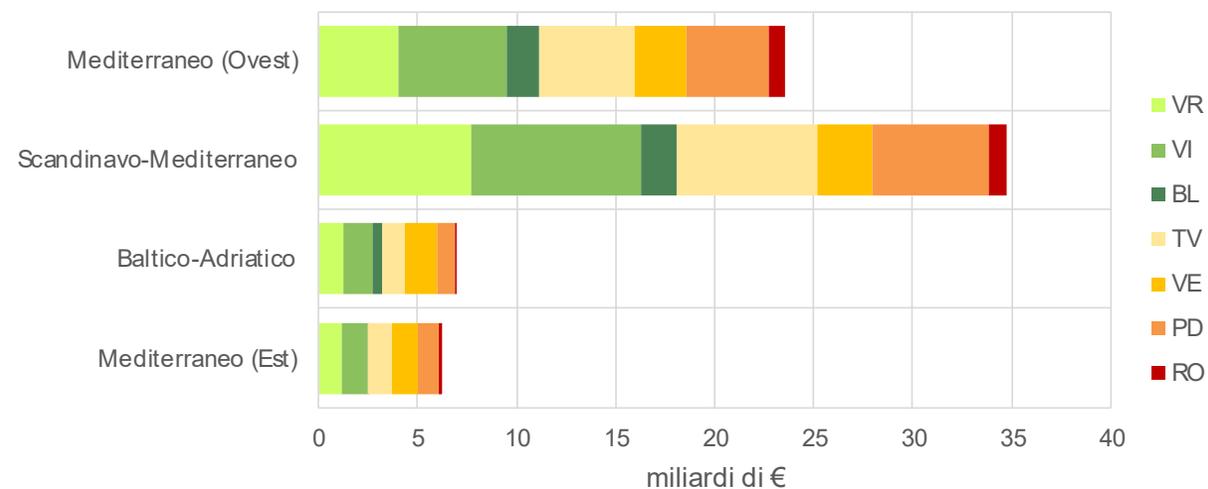
- Scandinavo-Mediterraneo: 6,9 Mt 25,6 mld €
- Mediterraneo (Ovest) : 3,6 Mt 23,5 mld €
- Baltico-Adriatico: 1,8 Mt 7,0 mld €
- Mediterraneo (Est) : 2,0 Mt 6,2 mld €

Si conferma anche in questo caso il ruolo di collettore interno del corridoio Mediterraneo.

Esportazioni in peso per corridoio e Provincia



Esportazioni in valore per corridoio e Provincia



QUALCHE CONCLUSIONE

Lo studio ha consentito di **quantificare**, attraverso specifici indicatori basati sulla stima dei costi di trasporto, l'**accessibilità dei singoli territori ai mercati esteri** e la corrispondente **funzionalità dei corridoi europei**;

- si conferma la tradizionale e consolidata **dipendenza dai valichi austriaci** (il Brennero innanzi tutto, ma anche il Tarvisio);
- la collocazione abbastanza «isolata» di questi valichi, scarsamente mutuabili da itinerari sub-ottimi, determina un'**esposizione al rischio non trascurabile**, che potrebbe forse essere mitigata attraverso una diversificazione degli itinerari e/o lo sviluppo di corridoi alternativi;
- nel contempo, emerge un **crescente disaccoppiamento fra l'economia veneta e le direttrici alpine più prossime**: la Regione intrattiene oggi, soprattutto in export, **relazioni commerciali importanti attraverso l'intero arco alpino**, a partire dai valichi occidentali;
- in questo caso, **la resilienza del sistema dipende dalla funzionalità non solo e non tanto dei valichi** (relativamente più mutuabili l'uno con l'altro), **ma dall'intero corridoio multimodale Torino-Milano-Verona-Venezia-Trieste**, che svolge prevalenti ed essenziali funzioni di livello interregionale.

Grazie per l'attenzione!

andrea.debernardi@metaplanning.it



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE



UNIONCAMERE
VENETO



UNIONTRASPORTI

META
mobilità
economia
territorio
ambiente