

ANALISI DI ACCESSIBILITÀ TERRITORIALE DEL VENETO AI MERCATI EUROPEI

VALUTAZIONE DELLE CONNESSIONI
INFRASTRUTTURALI DEI TERRITORI VENETI CON I
CORRIDOI EUROPEI



Report realizzato per



UNIONCAMERE
VENETO

Luglio 2025



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE



UNIONTRASPORTI

META
mobilità
economia
territorio
ambiente

ANALISI DI ACCESSIBILITÀ TERRITORIALE DEL VENETO AI MERCATI EUROPEI

VALUTAZIONE DELLE CONNESSIONI INFRASTRUTTURALI DEI TERRITORI VENETI CON I CORRIDOI EUROPEI

GRUPPO DI LAVORO UNIONTRASPORTI Scarl

dr.ssa Roberta Delpiano (*project manager*)
ing. Rosanna Guzzo
ing. Antonello Fontanili

GRUPPO DI LAVORO META srl

ing. Andrea Debernardi (responsabile)

arch.pt. Alberto De Bonis
arch. Arianna Travaglini
ing. Chiara Taiariol
ing. Francesca Traina Melega

SOMMARIO

1	IL COMMERCIO ESTERO VENETO	6
1.1	UNO SGUARDO ALL'ECONOMIA VENETA	6
1.2	IL RUOLO DEL COMMERCIO ESTERO	8
1.3	I FLUSSI INTERNAZIONALI DI MERCI A LIVELLO NAZIONALE	11
1.4	I FLUSSI REGIONALI: COMPOSIZIONE MERCEOLOGICA	13
1.5	I FLUSSI REGIONALI: DIRETTRICI DI TRAFFICO	19
1.6	COMMERCIO ESTERO E SISTEMI LOCALI, IN DETTAGLIO	29
2	I CORRIDOI EUROPEI.....	46
2.1	IL VENETO NELLA RETE TEN-T	46
2.2	IL SISTEMA DEI VALICHI ALPINI	48
2.3	LE PROSPETTIVE DEI VALICHI STRADALI.....	54
2.4	LE PROSPETTIVE DEI VALICHI FERROVIARI	55
3	UNA MODELLIZZAZIONE DEI TRAFFICI.....	56
3.1	IL MODELLO I-TRAM.....	56
3.2	RICOSTRUZIONE DELLA MATRICE O/D PER VALICO	62
3.3	INDICATORI DI ACCESSIBILITÀ AI MERCATI EUROPEI	65
4	FOCUS TURISMO.....	73
4.1	RUOLO DEL TURISMO	73
4.2	MOVIMENTI TURISTICI.....	73
4.3	INDAGINE SUL TURISMO INTERNAZIONALE.....	77
5	UNA VALUTAZIONE DI ACCESSIBILITÀ.....	85
5.1	CORRIDOI EUROPEI ED ECONOMIE LOCALI.....	85
5.2	ANALISI DEGLI SCAMBI INTERNAZIONALI PER CORRIDOIO	90
5.3	LE FUNZIONI SVOLTE DAI CORRIDOI	93
6	CONCLUSIONI	96
6.1	QUADRO DI SINTESI.....	96
6.2	CONSIDERAZIONI FINALI	98
7	BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA.....	100

Premessa

Lo studio qui presentato nasce su esigenza del sistema camerale veneto con lo scopo fondamentale di delineare i livelli di accessibilità dei sistemi economici locali del Veneto ai **corridoi di trasporto transeuropei (TEN-T)** che innervano il territorio regionale connettendolo ai diversi paesi partner. Lo studio si inserisce nell'ambito della terza edizione del Programma Infrastrutture promosso da Unioncamere nazionale, attraverso il quale il sistema camerale del Veneto dà voce alle **esigenze del mondo economico** sui temi infrastrutturali. In questo contesto, Unioncamere del Veneto si configura come un attore centrale sul territorio regionale, coordinando le istanze delle cinque Camere di Commercio provinciali e facendosi promotrice di iniziative volte a potenziare la competitività territoriale. L'interesse intrinseco e strategico all'apertura della regione ai mercati europei e quindi all'accessibilità ai corridoi - infrastrutture vitali per la circolazione delle merci - si radica nella struttura stessa dell'economia locale essendo una delle regioni italiane con la più alta propensione all'export, caratterizzata da un tessuto imprenditoriale prevalentemente costituito da piccole e medie imprese (PMI) altamente specializzate. Per queste realtà, l'Europa non è solo un mercato di sbocco, ma anche una fonte essenziale di materie prime, componenti, tecnologie e investimenti.

Lo studio procede principalmente mettendo in relazione i dati statistici, riguardanti il **commercio internazionale** delle singole Province, con stime dedotte dal modello di trasporto nazionale i-TraM, inerenti la funzionalità del sistema infrastrutturale terrestre a livello sovraregionale. Il confronto tra questi elementi consente di sviluppare specifici **indicatori** (KPI) atti a descrivere, da un lato, il livello di apertura al commercio internazionale delle economie locali e, dall'altro, l'incidenza dei costi di trasporto sul valore dei beni importati ed esportati. Utilizzando questi indicatori, è possibile farsi un'idea del posizionamento delle singole economie all'interno degli scambi europei, apprezzando le opportunità ed i rischi connessi alle loro condizioni di accesso ai corridoi stessi.

Le attività svolte nell'ambito dello studio includono in primo luogo una panoramica evolutiva dell'economia regionale nella fase pre-pandemica (2011-19) ed in quella immediatamente successiva allo shock indotto dal COVID (2019-23), con individuazione di cluster territoriali (aree di produzione e consumo, ma anche destinazioni turistiche) in grado di influenzare i flussi passeggeri e merci orientati da e per l'estero.

Un secondo passaggio preliminare è costituito dall'esame delle caratteristiche funzionali e della situazione d'esercizio dei Corridoi transeuropei d'interesse (Baltico-Adriatico, Mediterraneo, Scandinavo-Mediterraneo), sviluppata mediante il **modello i-TraM** e messa in diretta relazione

con il sistema dei valichi alpini, che rappresentano i punti di transito della massima parte dell'import/export da e per gli altri paesi europei.

Su questa base, lo studio analizza le matrici origine/destinazione (O/D) della **domanda merci** attratta/generata dalle Province venete, in modo non soltanto da ottenere una descrizione dinamica e tendenziale degli scambi, ma anche da identificare, per ciascuna relazione di traffico, i valichi di maggiore interesse, così da profilare le condizioni di accessibilità territoriale delle diverse economie, anche in rapporto alle funzionalità offerte dai singoli corridoi.

Analogamente, lo studio opera un focus sui **flussi turistici** provenienti dall'estero, ponendo l'attenzione soprattutto sulle modalità di accesso ai singoli territori presi in esame.

Considerate nel loro insieme, queste elaborazioni consentono di delineare i livelli di accessibilità delle singole economie locali ai corridoi di trasporto, tenendo conto della loro funzionalità diretta e di quella associata alle tratte iniziali o terminali degli spostamenti, in modo anche da caratterizzare con maggior dettaglio, attraverso specifici indicatori, le funzioni di supporto svolte da ciascun territorio in relazione ai flussi internazionali di interesse. Ne consegue una **mappatura ragionata dei fabbisogni** e delle opportunità di un rafforzamento delle tratte di accesso alle reti TEN-T.

1 IL COMMERCIO ESTERO VENETO

1.1 UNO SGUARDO ALL'ECONOMIA VENETA

Con un PIL di quasi 200 mld € (dati ISTAT 2023) il Veneto si colloca stabilmente fra le maggiori economie regionali italiane, coronando così il progressivo recupero di posizioni che ne ha affermato il ruolo nel secondo dopoguerra. Dopo una fase di relativo rallentamento, manifestatasi fra il 2008 ed il 2015, e superata la crisi pandemica, i tassi di crescita del PIL sono oggi tornati ad essere sostanzialmente positivi, con un incremento di quasi il 5% fra il 2023 ed il 2019, che fa seguito all'analogo valore (+5,3%) rilevato nel periodo 2011-19.

Considerando inoltre che il peso demografico della Regione, dopo aver sfiorato una decina di anni fa i 5 milioni di abitanti, sembra essere ormai entrato in una fase di graduale decremento, il recupero economico degli ultimi anni viene accentuato dai dati relativi al PIL pro capite.

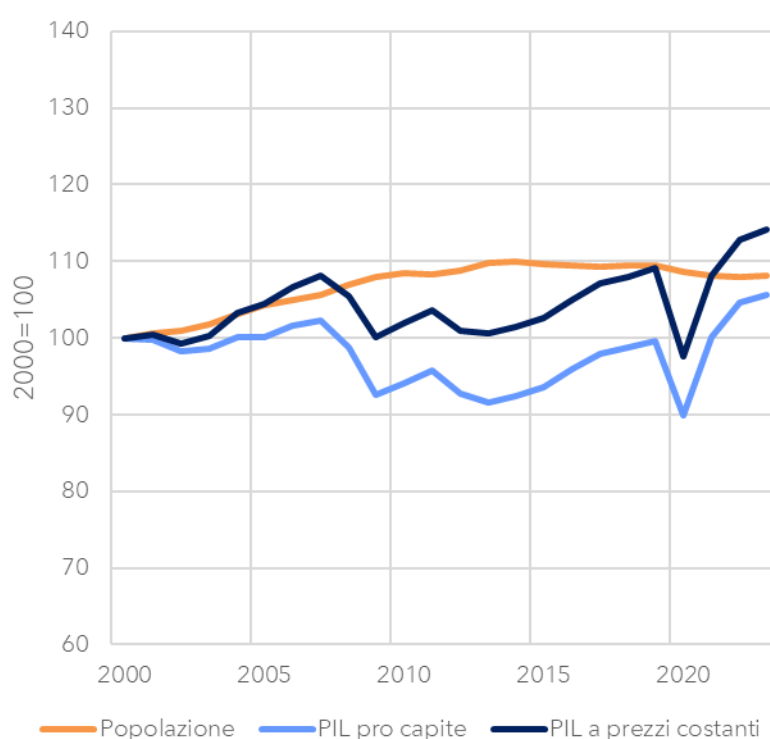


Figura 1-1 - Regione Veneto: popolazione e Prodotto Interno Lordo
Elaborazione META su dati ISTAT

In termini di **valore aggiunto**, il dato del 2023 corrisponde ad un incremento di quasi il 6% rispetto all'analogo del 2019, a sua volta superiore del 4% rispetto al 2011.

A livello più locale, quasi tutte le Province si caratterizzano per valori stabilmente positivi, con le sole eccezioni di Rovigo (in controtendenza negli anni prepandemici), di Belluno (che

“invece” subisce un contraccolpo tra il 2019 ed il 2023), nonché della Città Metropolitana di Venezia, i cui valori recenti evidenziano una fase di sostanziale stagnazione.

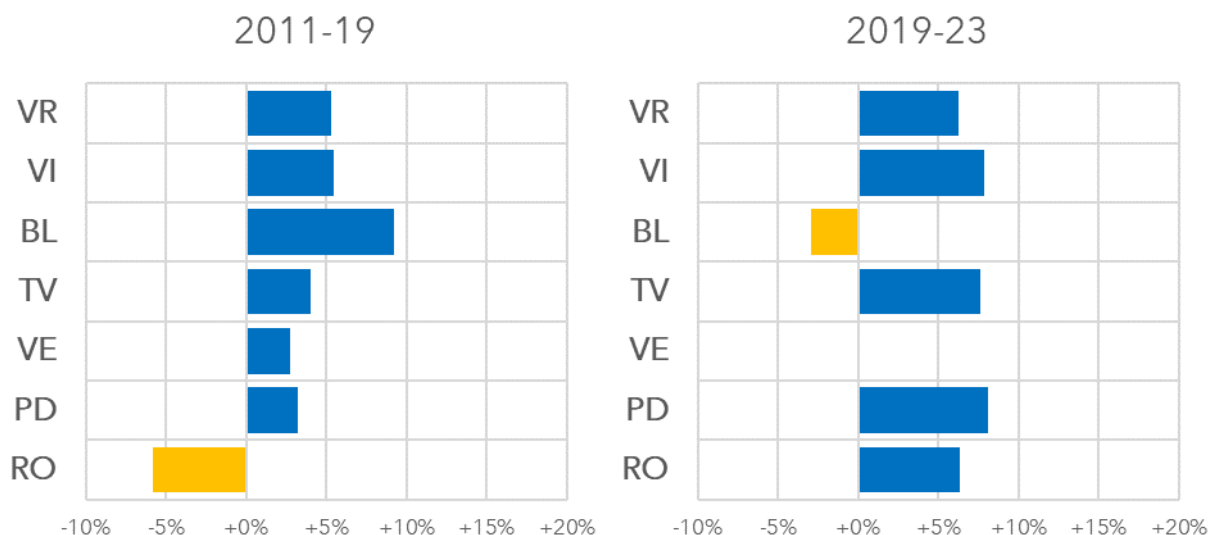


Figura 1-2 - Regione Veneto: variazione del valore aggiunto per Provincia (2011-19 e 2019-23)
Elaborazione META su dati ISTAT

VALORE AGGIUNTO PER PROVINCIA (2011-23)					
Provincia	mld € (prezzi costanti 2023)			variazioni	
	2011	2019	2023	2011-19	2019-23
VR	30,79	32,43	34,45	+5,3%	+6,2%
VI	28,97	30,56	32,96	+5,5%	+7,9%
BL	6,61	7,22	7,01	+9,2%	-2,9%
TV	28,95	30,10	32,40	+4,0%	+7,6%
VE	27,43	28,17	28,20	+2,7%	+0,1%
PD	31,90	32,92	35,58	+3,2%	+8,1%
RO	6,62	6,24	6,63	-5,8%	+6,3%
TOTALE	161,26	167,64	177,23	+4,0%	+5,7%

Figura 1-3 - Regione Veneto variazione del valore aggiunto per Provincia (2011-19 e 2019-23)
Elaborazione META su dati ISTAT

1.2 IL RUOLO DEL COMMERCIO ESTERO

L'andamento generale dell'economia veneta continua ad essere trainato dalle dinamiche del commercio estero. Le serie storiche del commercio internazionale, espresso in valore (a prezzi costanti 2023) evidenziano che **nel 2023¹ il valore delle importazioni regionali ha superato i 62 mld €, con una crescita del 8,7% rispetto al 2019**, corrispondente ad una moderata decelerazione rispetto al periodo prepandemico (+19,6% fra il 2011 ed il 2019). Dal canto loro, **le esportazioni hanno raggiunto quota 81,9 mld €, con un incremento del 6,9% rispetto al 2019**, valore in questo caso in maggiore rallentamento rispetto al precedente periodo (+23,7% fra il 2011 ed il 2019). In ragione di queste dinamiche, la bilancia commerciale si mantiene positiva, seppur con un ridimensionamento del suo valore.

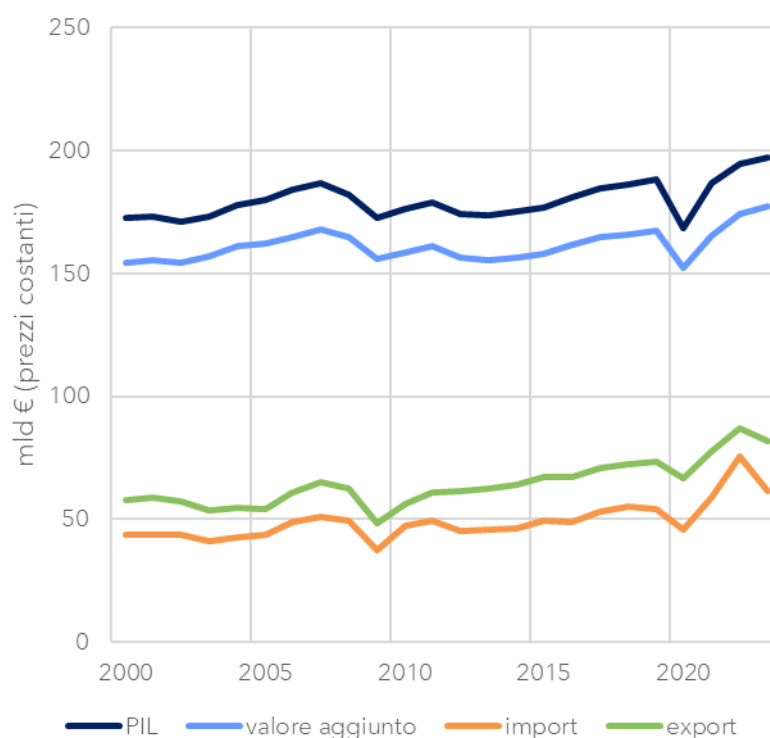


Figura 1-4 - Regione Veneto andamento di import ed export in rapporto a PIL e valore aggiunto
Elaborazione META su dati ISTAT

¹ A livello metodologico è bene precisare che il presente report si fonda sull'utilizzo dei dati più recenti disponibili per ciascun indicatore analizzato, garantendo così la massima attualità delle informazioni considerate. Tuttavia, al fine di assicurare un raffronto omogeneo e una coerenza metodologica tra tutti gli indicatori esaminati, è stato stabilito l'anno 2023 come riferimento temporale comune. Questa scelta permette di condurre un'analisi comparativa rigorosa, minimizzando le potenziali distorsioni derivanti dall'impiego di serie storiche disallineate. Laddove indicati, i dati del commercio estero 2024 fanno riferimento ai valori rilasciati dall'ISTAT, ancora provvisori.

In termini di import, fra il 2019 ed il 2023 i maggior incrementi vengono fatti registrare dalle Province di Rovigo (+41%), e Padova (+28%), seguite da quella di Belluno (+15%) e dalla Città Metropolitana di Venezia (+14%), e via via tutte le altre sino ad arrivare a quella di Vicenza (+4%).

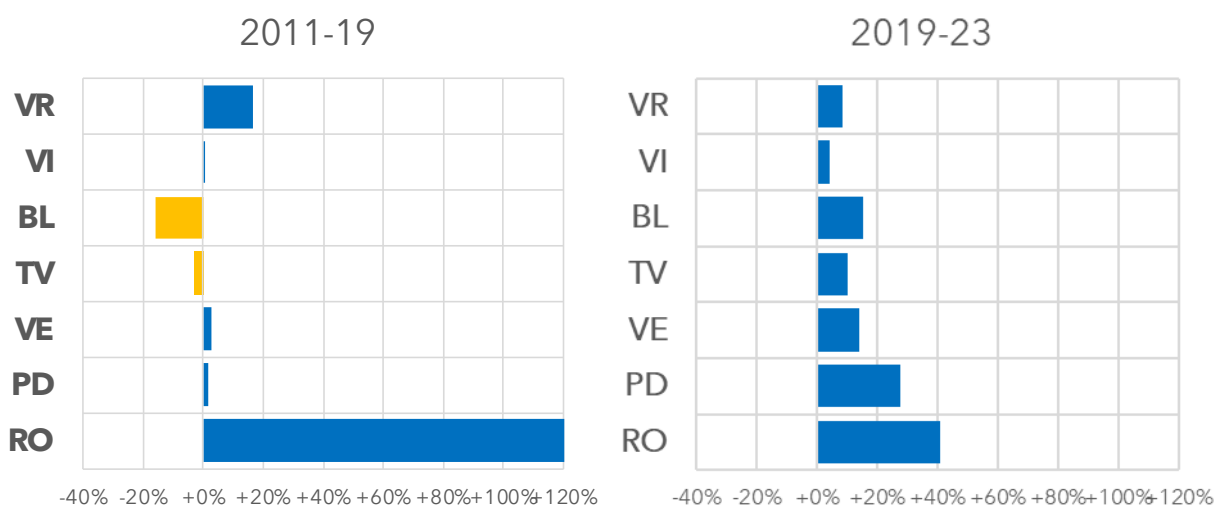


Figura 1-5 - Import: variazioni in valore per Provincia (2011-19 e 2019-23)

Elaborazione META su dati ISTAT

IMPORT PER PROVINCIA (2011-23)					
Provincia	mld € (prezzi costanti 2023)			variazioni	
	2011	2019	2023	2011-19	2019-23
VR	15,56	18,14	19,68	+16,6%	+8,5%
VI	9,96	9,96	10,40	+0,1%	+4,4%
BL	1,14	0,96	1,10	-15,7%	+15,3%
TV	7,94	7,70	8,47	-3,1%	+10,1%
VE	5,86	6,00	6,85	+2,4%	+14,1%
PD	7,44	7,54	9,63	+1,4%	+27,7%
RO	1,49	3,60	5,07	+141%	+40,8%
TOTALE	49,38	53,90	61,20	+9,1%	+13,5%

Tabella 1.1 - Import in valore per Provincia (2011-19 e 2019-23)

Elaborazione META su dati ISTAT

Per quanto riguarda invece le dinamiche dell'export, esse si mantengono ovunque positive, tranne che a Rovigo, dove si registra una diminuzione. Le migliori performance afferiscono alla Città Metropolitana di Venezia (+19,8%), ed alle Province di Belluno (+16,0%), Verona (+15,1%) e Padova (+14,6%).

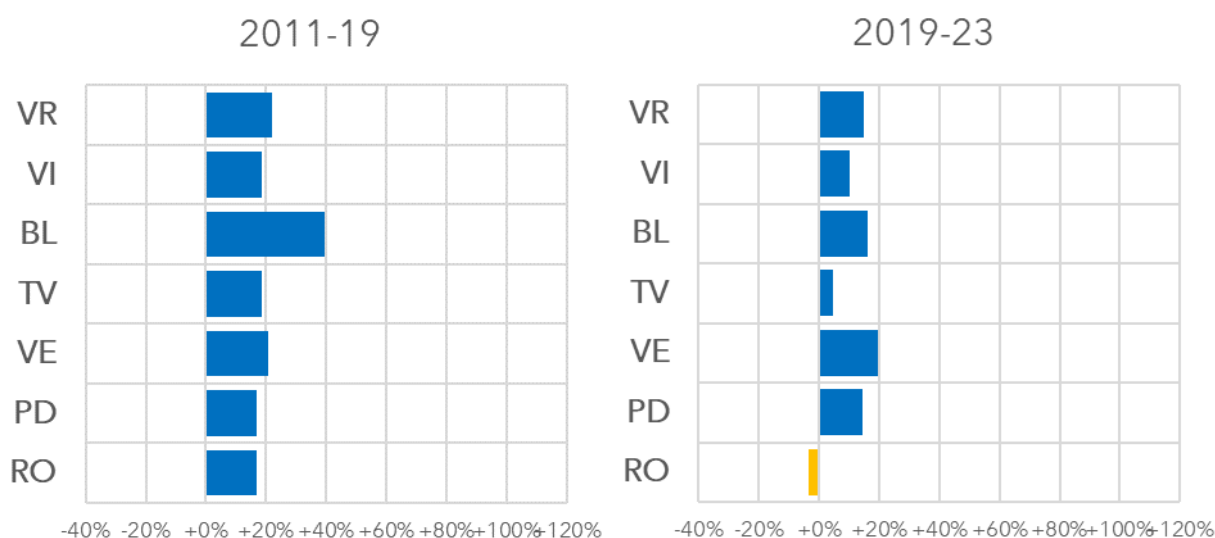


Figura 1-6 - Export: variazioni in valore per Provincia (2011-19 e 2019-23)

Elaborazione META su dati ISTAT

EXPORT PER PROVINCIA (2011-23)					
Provincia	mld € (prezzi costanti 2023)			variazioni	
	2011	2019	2023	2011-19	2019-23
VR	10,90	13,28	15,28	+21,9%	+15,1%
VI	17,58	20,87	22,97	+18,7%	+10,0%
BL	3,27	4,56	5,29	+39,4%	+16,0%
TV	12,98	15,40	16,14	+18,7%	+4,8%
VE	4,64	5,59	6,70	+20,5%	+19,8%
PD	10,04	11,75	13,47	+17,0%	+14,6%
RO	1,60	1,87	1,81	+17%	-3,2%
TOTALE	61,00	73,32	81,65	+20,2%	+11,4%

Tabella 1.2 - Export in valore per Provincia (2011-19 e 2019-23)

Elaborazione META su dati ISTAT

1.3 I FLUSSI INTERNAZIONALI DI MERCI A LIVELLO NAZIONALE

Per comprendere in che modo le dinamiche del commercio estero veneto intercettino la funzionalità dei corridoi europei, non è sufficiente esaminare l'andamento dell'import/export in valore, ma occorre anche considerarne la **componente in peso**, più facilmente rapportabile ai traffici gravanti sulle singole reti infrastrutturali.

Questa operazione può essere effettuata prendendo in considerazione le statistiche del commercio estero, classificate secondo la nomenclatura statistica del traffico (NST), che consentono di tener conto anche del peso delle merci importate od esportate.

Secondo queste statistiche, l'interscambio commerciale fra l'Italia e gli altri paesi è risultato pari, nel 2024², a circa 427 milioni di t, di cui poco meno della metà effettuato via mare, il 21% su strada, il 3% mediante ferrovia, l'1% via aria, l'8% con altri modi di trasporto (in prevalenza condotte), ed il 19% con modo di trasporto non definito³: quest'ultima componente rispecchia in particolare la crescente importanza del trasporto intermodale, per il quale il soggetto che compila la documentazione doganale non è in grado di stabilire con esattezza il vettore utilizzato per entrare od uscire dal territorio nazionale.

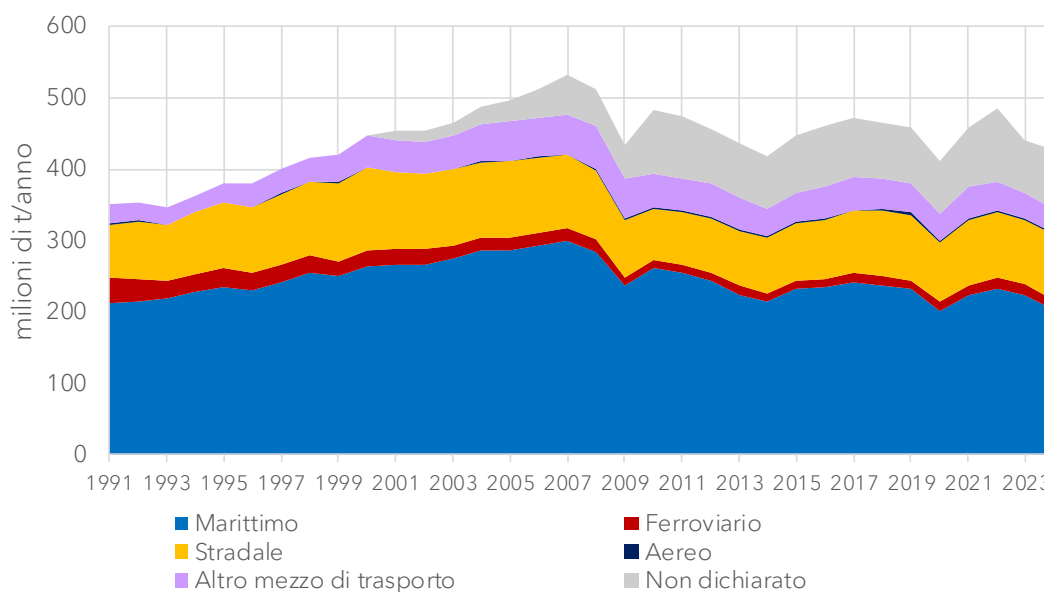


Figura 1-7 - Andamento complessivo dell'import-export nazionale per modo di trasporto (1991-2024)
Elaborazione META su dati ISTAT

² La restituzione dell'analisi dei dati al 2024 è resa possibile solamente ad un livello territoriale regionale poiché per le tendenze Provinciali, principale oggetto di interesse dell'elaborato, non sono al momento disponibili i parametri di confronto aggiornati al medesimo anno, fra cui il PIL. Pertanto, si è deciso di proporre una lettura dei flussi commerciali aggiornata al 2024 per lo scenario regionale, a fronte di una ricostruzione al 2023 per tutte le Province venete.

³ Le statistiche del commercio internazionale indicano il modo di trasporto utilizzato per attraversare la frontiera.

Come si può osservare, negli ultimi decenni l'andamento generale degli scambi in import-export si è storicamente connotato per una prolungata fase di crescita, che ha portato a raggiungere, nel 2007, la quota record di 532 milioni di t; successivamente si è osservato un andamento oscillante, con minimi corrispondenti alla crisi finanziaria del 2009 ed a quella pandemica del 2020, e massimi collocati in anni intermedi senza possibilità di delineare una tendenza stabile.

Questo andamento presenta un buon livello di correlazione con le tendenze dei flussi fisici attraverso la frontiera, desunte dalle statistiche sui valichi alpini, sui porti e sugli aeroporti, nonché sui flussi di merce veicolati mediante via gasdotto od oleodotto. Le due serie differiscono per una quota abbastanza costante, quantificabile in 130÷170 milioni di t/anno, corrispondente a flussi in attraversamento del territorio nazionale: in prevalenza merci transitanti nei porti italiani con origine e destinazione finale in altri paesi⁴, e solo in misura secondaria transiti tra valichi terrestri.

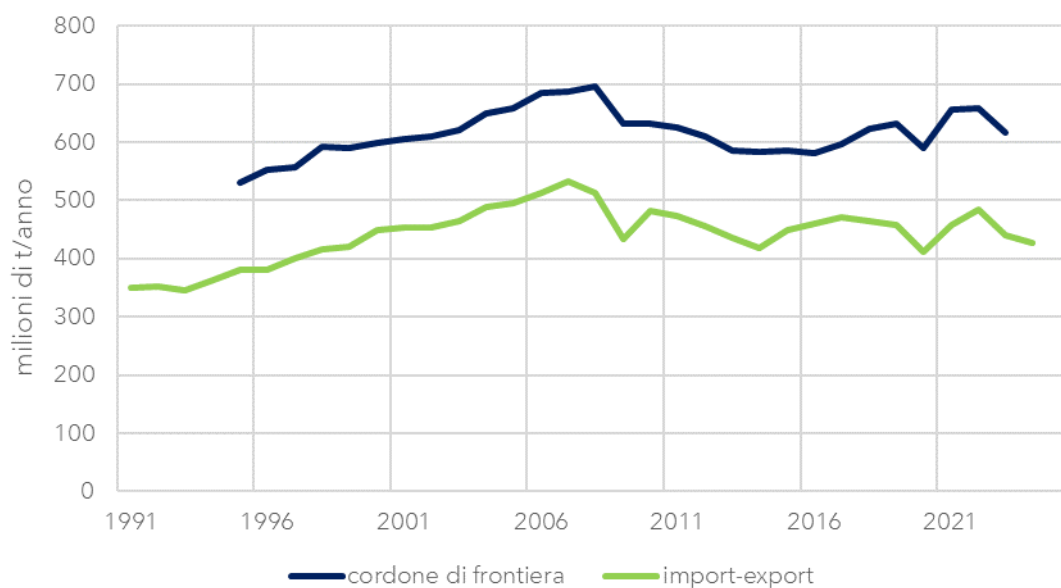


Figura 1-8 - Andamento storico dell'import-export in relazione ai flussi transitanti alla frontiera nazionale
Elaborazione META su dati ISTAT

⁴ Il solo oleodotto transalpino (SIOT), che collega il porto di Trieste al polo industriale tedesco di Ingolstadt (e ad altre destinazioni in Austria e Repubblica Ceca) veicola annualmente un flusso di poco inferiore ai 40 mln t di petrolio greggio, conteggiato al cordone di frontiera sia come sbarco marittimo, sia come traffico in uscita mediante condotta, per un totale di circa 75 mln t/anno che equivale, da solo, alla metà circa di tutti i traffici di attraversamento nazionali.

1.4 I FLUSSI REGIONALI: COMPOSIZIONE MERCEOLOGICA

Il dato sul commercio internazionale codificato secondo la classificazione NST è disponibile con dettaglio regionale, e quindi consente di esaminare la serie storica dell'import-export veneto, espressa sia in valore che in peso.

Da questo punto di vista, è possibile in primo luogo farsi un'idea della composizione merceologica delle importazioni, espresse in termini economici: le categorie maggiormente rappresentate sono in questo caso le macchine e gli apparecchi meccanici (10,6 mld €), i mezzi di trasporto (10,1 mld €), i prodotti tessili (6,7 mld €), i prodotti chimici (6,6 mld €), i prodotti alimentari (6,2 mld €), nonché i metalli ed i manufatti in metallo (6,0 mld €).

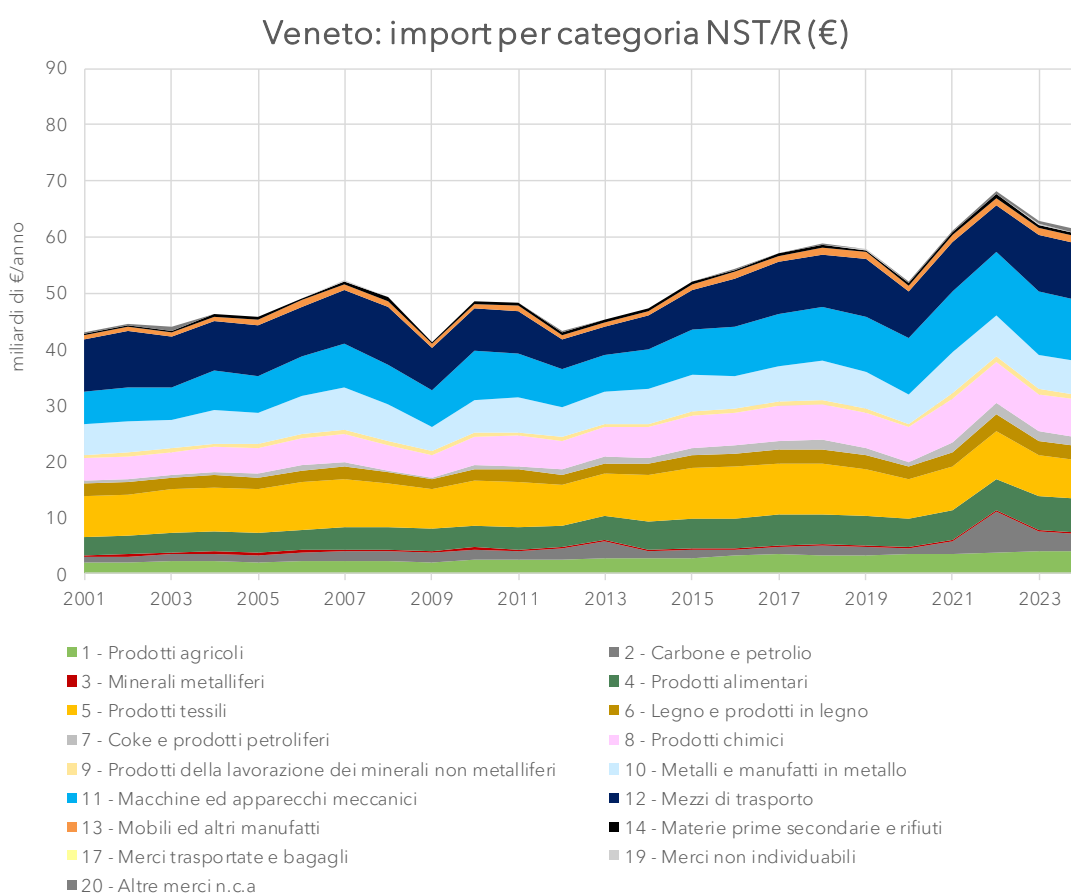


Figura 1-9 - Regione Veneto: import in valore per capitolo merceologico NST/R (2001-24)
Elaborazione META su dati ISTAT

Rispetto al grafico precedente (**Figura 1-9**) La situazione appare un po' diversa se espressa in unità ponderali: i 34,7 mln t del 2024 corrispondono infatti ad un **incremento del +9,9% rispetto al 2019**, contro il +27,7% fatto registrare nel periodo pre pandemico 2011-19.

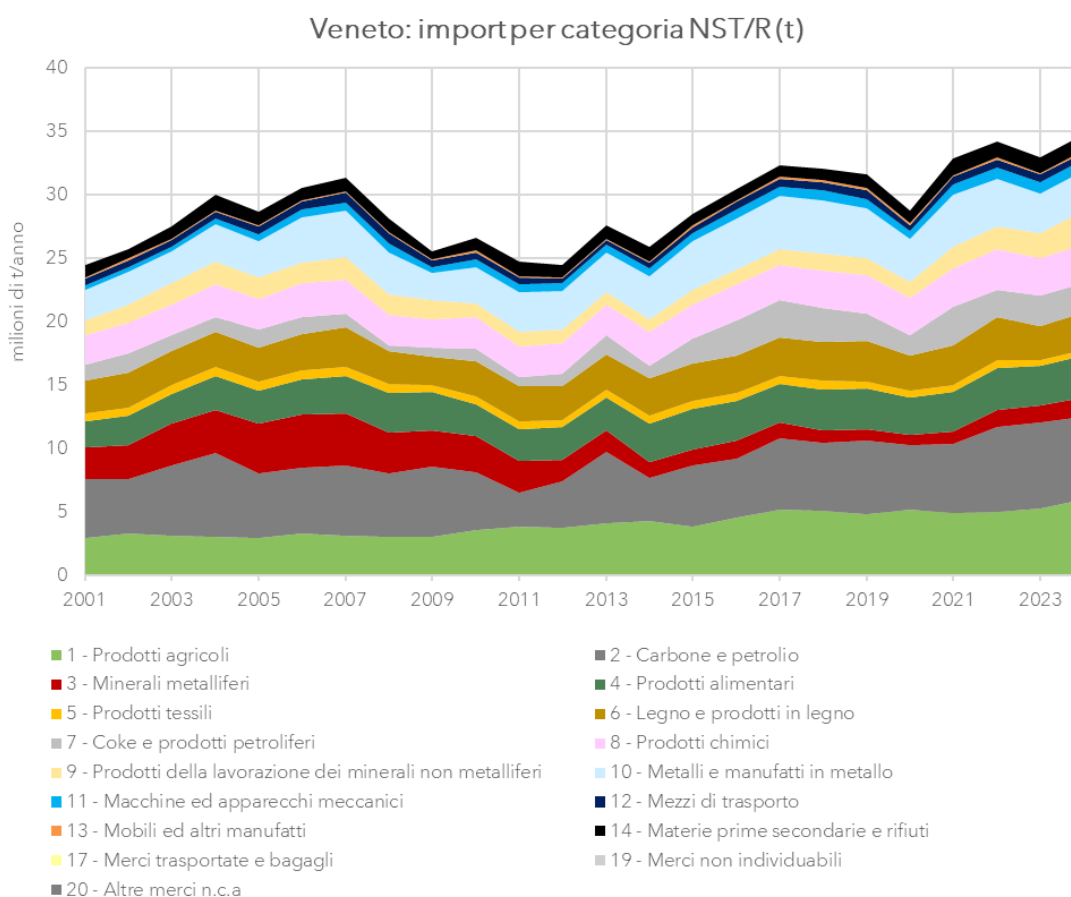


Figura 1-10 - Regione Veneto: import in peso per capitolo merceologico NST/R (2001-24)
Elaborazione META su dati ISTAT

Da questi andamenti è possibile dedurre che **le importazioni regionali si sono caratterizzate nell'intero decennio 2011-2021 per una sostanziale stabilità del valore medio unitario delle merci, seguita però negli ultimi anni da un calo abbastanza sensibile**, con il risultato di far coesistere ad una diminuzione del flusso in valore (-10,4% tra il 2022 ed il 2024) un suo incremento in peso (+1,5% nel medesimo periodo)

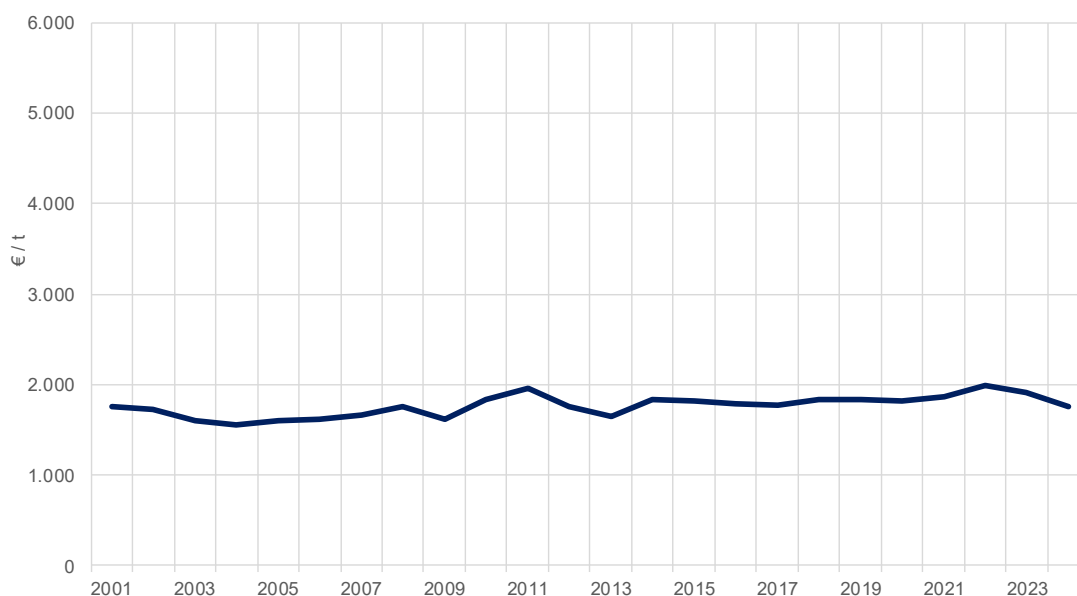


Figura 1-11 - Regione Veneto: valore medio unitario dell'import (2001-24)
Elaborazione META su dati ISTAT

Questo effetto si deve soprattutto alla variazione del mix merceologico, ed in particolare alla riduzione dell'import di prodotti tessili, che si caratterizzano per un valore unitario assai superiore alla media di tutte le categorie NST.

Considerando invece le esportazioni, i circa 80 mld € di valore, rilevati nel 2024, sono costituiti in prevalenza da macchine ed apparecchi meccanici (29,4 mld €), e quindi da prodotti tessili (11,0 mld €), prodotti alimentari (8,8 mld €), metalli e manufatti in metallo (8,2 mld), prodotti chimici (6,8 mld €), mobili ed altri manufatti (6,7 mld €).

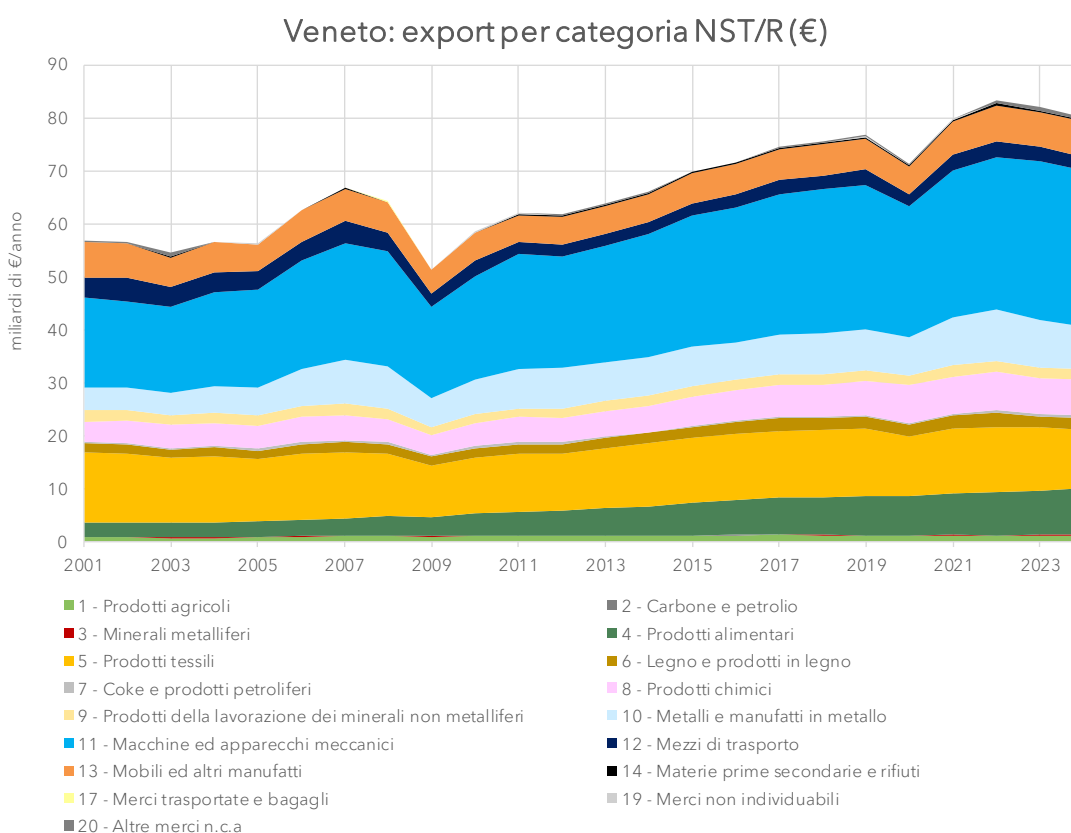


Figura 1-12 - Regione Veneto: export in valore per capitolo merceologico NST/R (2001-24)
Elaborazione META su dati ISTAT

Anche in questo caso l'andamento in peso contrasta con quello in valore, ma a parti invertite: alla consistente dinamica dell'export espresso in unità monetarie corrisponde infatti una **sostanziale stabilità dei flussi fisici**: i 15,7 mln t rilevati nel 2024 corrispondono ad una diminuzione del -5,3% rispetto al dato 2019, contro un +12,7% riscontrato negli otto anni precedenti.

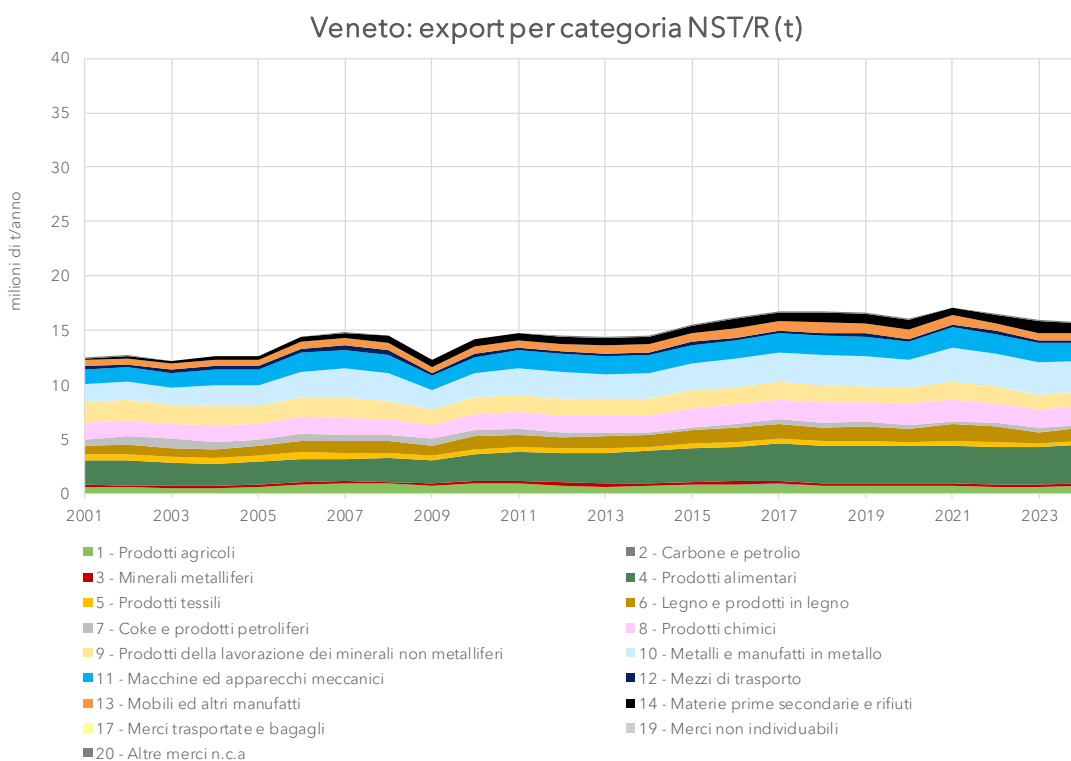


Figura 1-13 - Regione Veneto: export in peso per capitolo merceologico NST/R (2001-24)
Elaborazione META su dati ISTAT

Dunque, in questo caso, l'aumento del flusso economico si deve soprattutto ad un **progressivo incremento del valore medio unitario delle merci esportate**, manifestatosi con particolare intensità nel primo biennio post-pandemico (2020-22).

Ciò si verifica in primo luogo per la crescita di valore unitario delle esportazioni di macchine e mezzi di trasporto, ed in minor misura anche di prodotti tessili ed alimentari.⁵

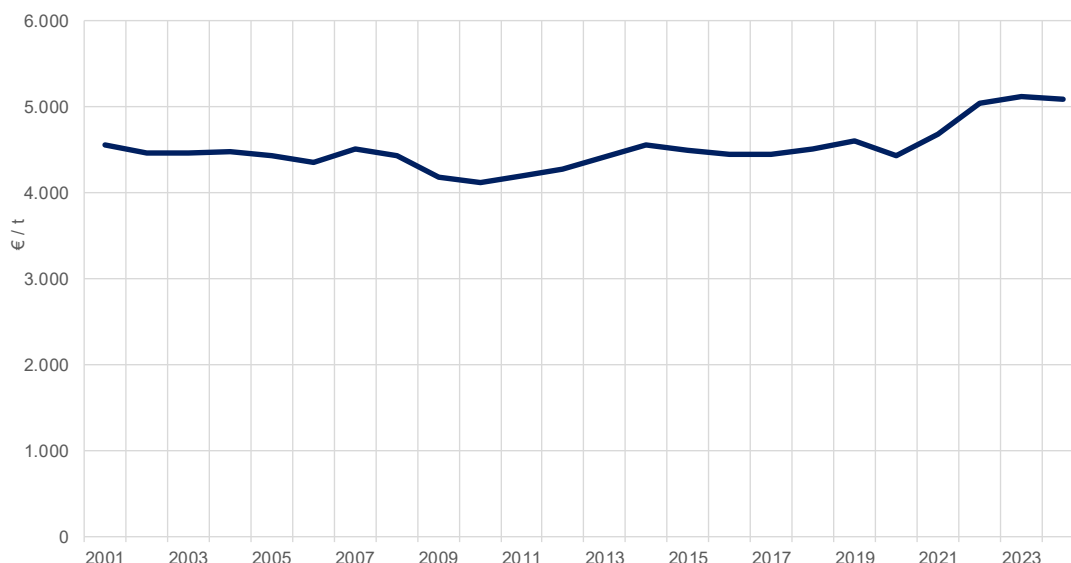


Figura 1-14 - Regione Veneto: valore medio unitario dell'export (2011-24)

Elaborazione META su dati ISTAT

⁵ Sebbene sia evidente che la recente politica tariffaria degli Stati Uniti possa introdurre significative modifiche nelle strategie di sourcing, nei costi e nella localizzazione della produzione a livello internazionale, esaminare tali effetti richiederebbe un'analisi dedicata e complessa, che va oltre lo scopo di questo report. Tuttavia, i dati rappresentano e rappresenteranno una variabile sempre più rilevante e potenzialmente trasformativa per le filiere globali.

1.5 I FLUSSI REGIONALI: DIRETTRICI DI TRAFFICO

Per comprendere appieno il ruolo dei corridoi europei a supporto del commercio estero del Veneto, è importante prendere in esame la sua articolazione per direttrice di traffico.

A questo proposito, è possibile utilizzare ancora il dato NST, organizzato per paese estero.

Un primo dato d'interesse riguarda la ripartizione fra paesi europei ed extraeuropei. Per quanto riguarda le importazioni, attualmente (dato 2024) esse provengono per il 69% dai paesi dell'Unione Europea, con una leggera tendenza alla crescita rispetto ai dati 2011 e 2019.

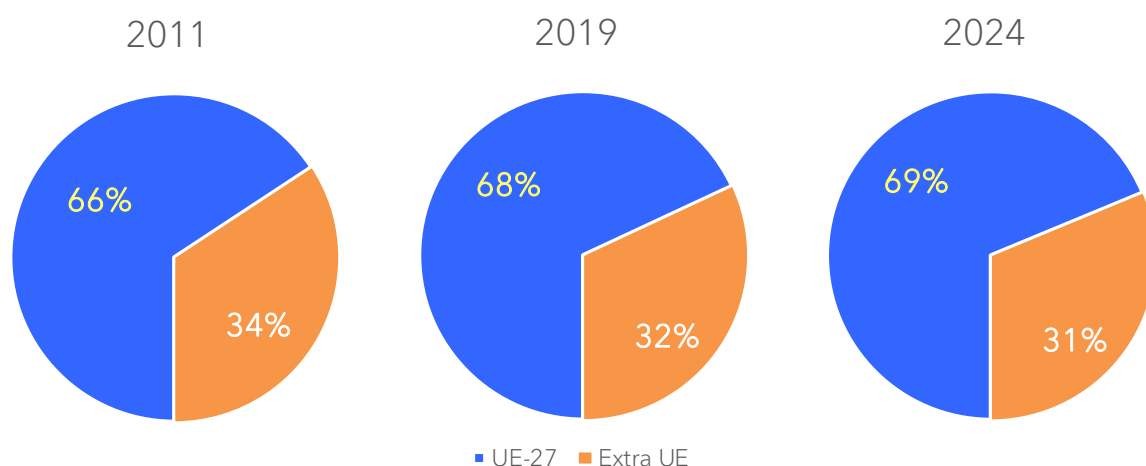


Figura 1-15 - Regione Veneto: import in valore - UE ed Extra UE (2011-24)

Elaborazione META su dati ISTAT

Il panorama è chiaramente dominato dalla Germania - che pure fa segnare un calo in anni recenti, seguita dalla Francia, dalla Spagna e dai Paesi Bassi.

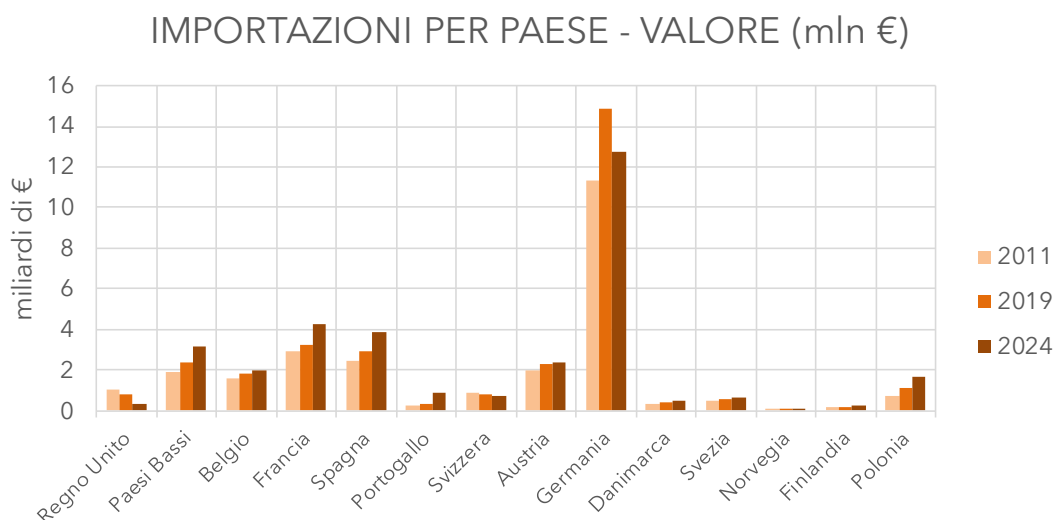


Figura 1-16 - Regione Veneto: import in valore - principali paesi europei (2011-24)

Elaborazione META su dati ISTAT

Un po' differente appare la situazione analizzando i dati espressi in peso: in questo caso, l'incidenza dell'Unione Europea appare complessivamente minore (57%) e per di più in calo rispetto al 2011, pur mantenendosi una forte polarizzazione sui flussi provenienti dalla Germania.

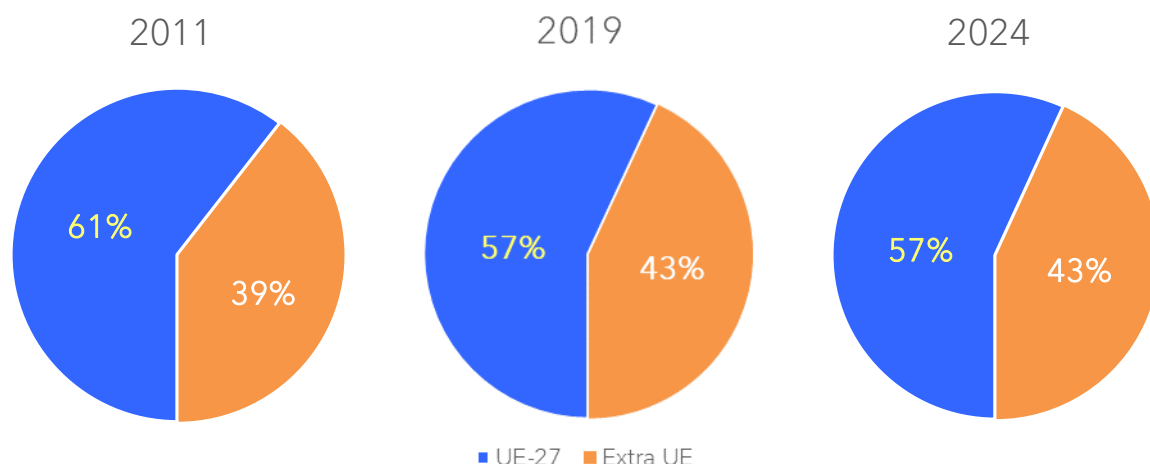


Figura 1-17 - Regione Veneto: import in peso- UE ed Extra UE (2011-24)
Elaborazione META su dati ISTAT

Emerge poi il ruolo dell'Austria, seguita ancora dalla Francia, dalla Spagna e dai paesi del Benelux.

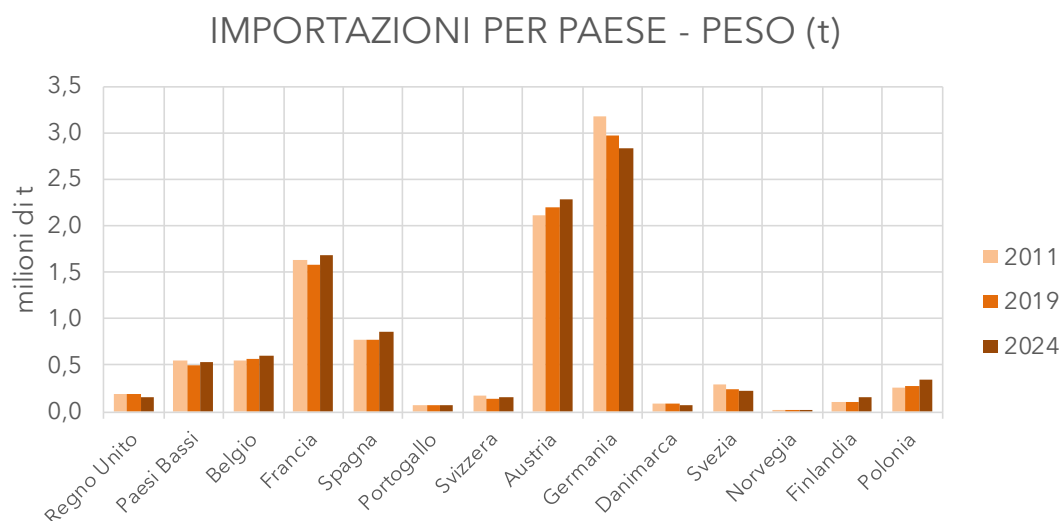


Figura 1-18 - Regione Veneto: import in peso - principali paesi europei (2011-24)
Elaborazione META su dati ISTAT

Dunque, considerato nel suo complesso, il quadro delle direttrici di traffico europee afferenti al Veneto appare polarizzato sulle direttrici più settentrionali, con un contributo comunque rilevante di quelle occidentali (Francia, Spagna), ed un ruolo ancora secondario di quelle orientali.

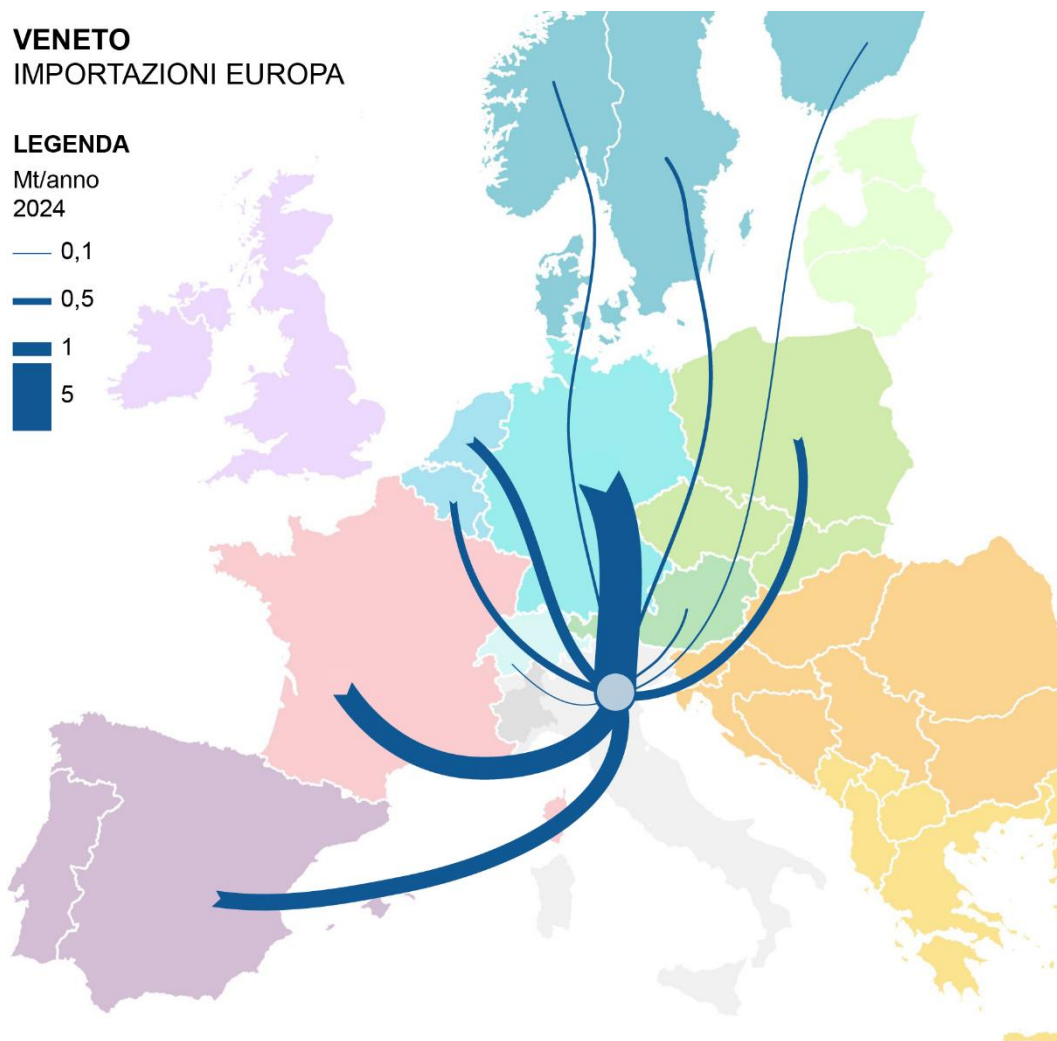


Figura 1-19 - Regione Veneto: import in peso per gruppo di paesi esteri (2024)

Elaborazione META su dati ISTAT

IMPORT PAESI PARTNER 2024					
PAESE	RILEVANZA per PESO	PESO (mln t)	VALORE (mld €)	VAL. UNITARIO (€/t)	
Germania	9,4%	3,27	12,75	3.897	
Austria	7,1%	2,47	2,40	971	
Francia	5,1%	1,77	4,25	2.404	
Spagna	3,1%	1,09	3,89	3.582	
Paesi Bassi	2,8%	0,99	3,18	3.220	
Polonia	2,0%	0,69	1,65	2.375	

Tabella 1.3 - Regione Veneto import in peso e valore - principali paesi europei (2024)

Elaborazione META su dati ISTAT

L'analisi delle importazioni si presta, infine, ad una lettura per modo di trasporto. Esaminando innanzitutto i dati espressi in peso, è possibile osservare che le importazioni afferiscono prevalentemente alla navigazione marittima, che rappresenta da sola il 45% del flusso in entrata, e quindi ai modi non dichiarati (29%), al trasporto stradale (19%) ed a quello ferroviario (7%), con un'incidenza trascurabile della navigazione aerea.

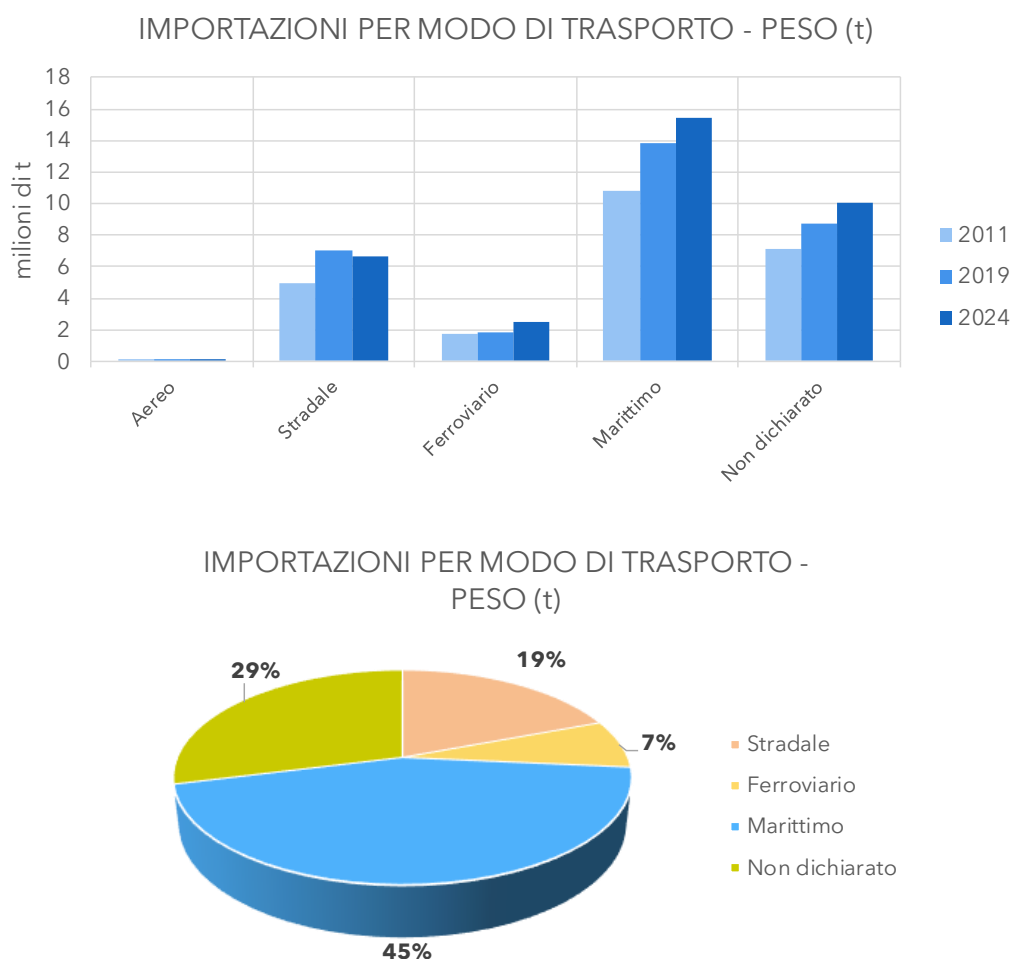
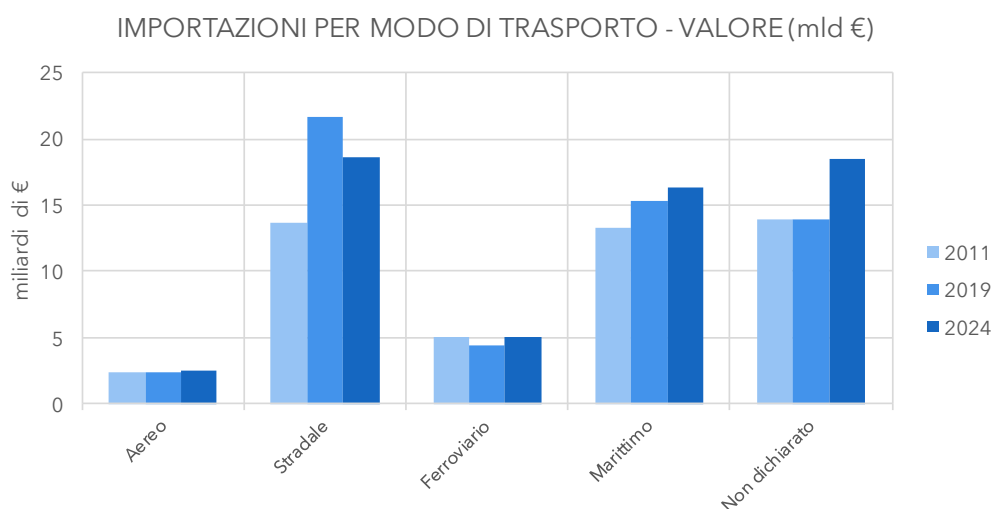


Figura 1-20 - Regione Veneto: import in peso per modo di trasporto

Elaborazione META su dati ISTAT

Esprimendo i medesimi flussi in unità monetarie, l'incidenza della componente stradale si accresce sensibilmente (31%), comprimendo le quote afferenti alla navigazione marittima (27%), ma non quelle del trasporto ferroviario (8%), mentre l'incidenza dei modi non dichiarati sale al 30%. Un rilievo non trascurabile è inoltre da attribuire alla navigazione aerea, che rappresenta in questo caso una quota pari al 4% del flusso totale.



IMPORTAZIONI PER MODO DI TRASPORTO - VALORE (mld €)

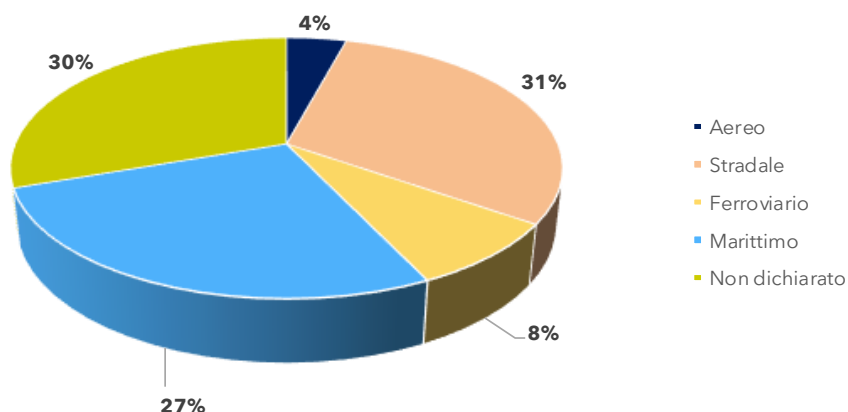


Figura 1-21 - Regione Veneto: import in valore per modo di trasporto

Elaborazione META su dati ISTAT

Confrontando tra loro le due serie, emerge l'elevato valore medio unitario delle merci aviotrasportate, che sopravanza di molto quello del trasporto stradale e ferroviario, dei modi non dichiarati e della navigazione marittima.

Regione Veneto					
VALORE UNITARIO IMPORTAZIONI PER MODO DI TRASPORTO					
Modo di trasporto	€/t			Variazione %	
	2011	2019	2024	2011-2019	2019-2024
1 Aereo	63.514	26.445	77.652	-58,4%	+193,6%
2 Stradale	2.741	3.070	2.800	+12,0%	-8,8%
3 Ferroviario	2.853	2.378	1.983	-16,6%	-16,6%
4 Marittimo	1.229	1.107	1.057	-9,9%	-4,5%
5 Non dichiarato	1.959	1.597	1.846	-18,5%	+15,6%
MEDIA	1.955	1.831	1.759	-6,3%	-3,9%

Tabella 1.4 - Regione Veneto: valore medio delle merci importate per modo di trasporto

Elaborazione META su dati ISTAT

Passando invece a considerare le esportazioni, l'incidenza dell'Unione Europea sul complesso delle destinazioni è attualmente pari al 62% del totale, con una leggera tendenza all'incremento rispetto al 2011.

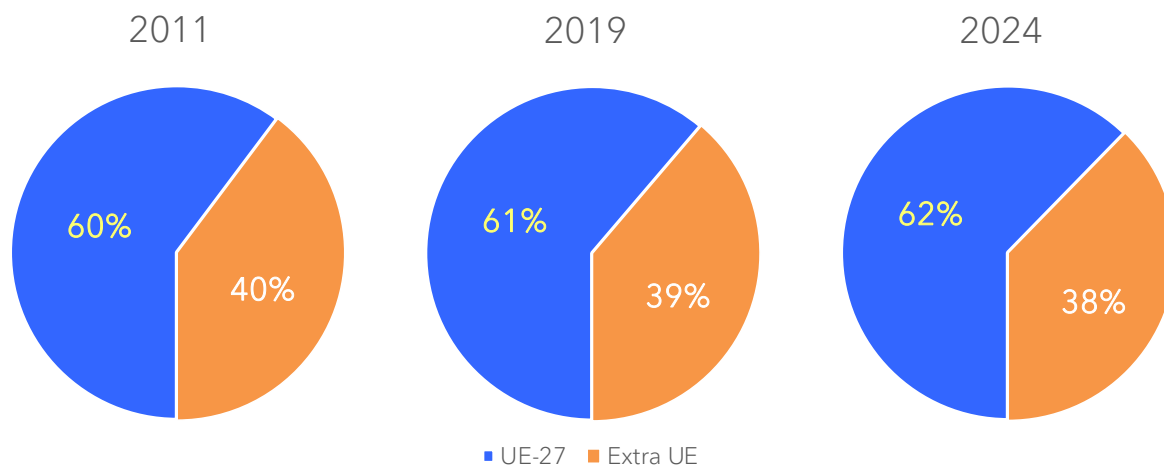


Figura 1-22 - Regione Veneto: export in valore - UE ed Extra UE (2011-24)

Elaborazione META su dati ISTAT

Il quadro dei paesi di destinazione vede ancora al primo posto la Germania, seguita però più da vicino dalla Francia, e quindi dalla Spagna, dal Regno Unito, dalla Polonia e dai paesi del Benelux.

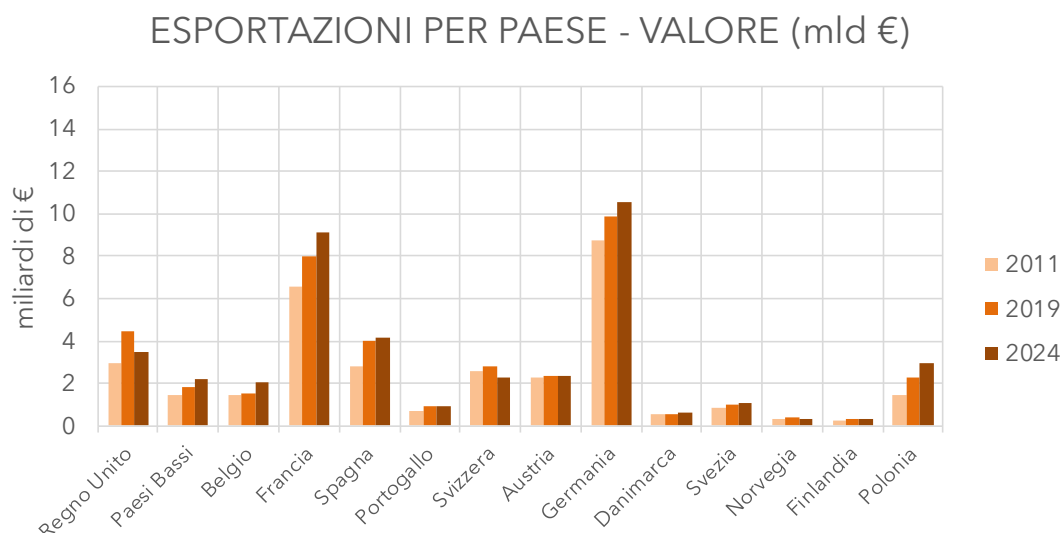


Figura 1-23 - Regione Veneto: export in valore - paesi europei (2011-24)

Elaborazione META su dati ISTAT

Espressa in termini ponderali, l'incidenza dell'Unione Europea sale al 70%, mentre la Germania mantiene il suo primato, con maggior distacco rispetto a Francia, Austria, Spagna, Polonia e Regno Unito.

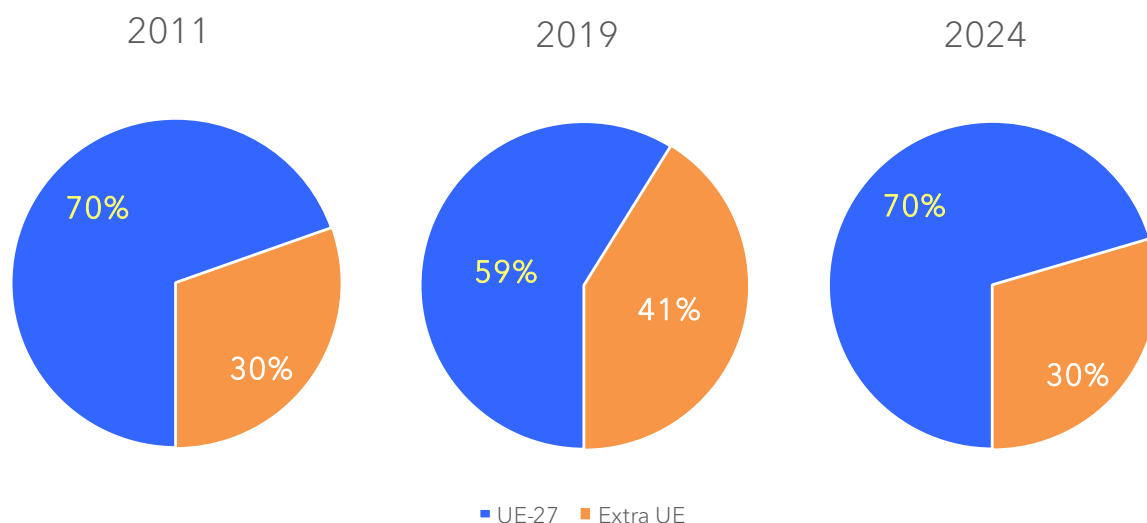


Figura 1-24 - Regione Veneto: export in peso- UE ed Extra UE (2011-24)
Elaborazione META su dati ISTAT

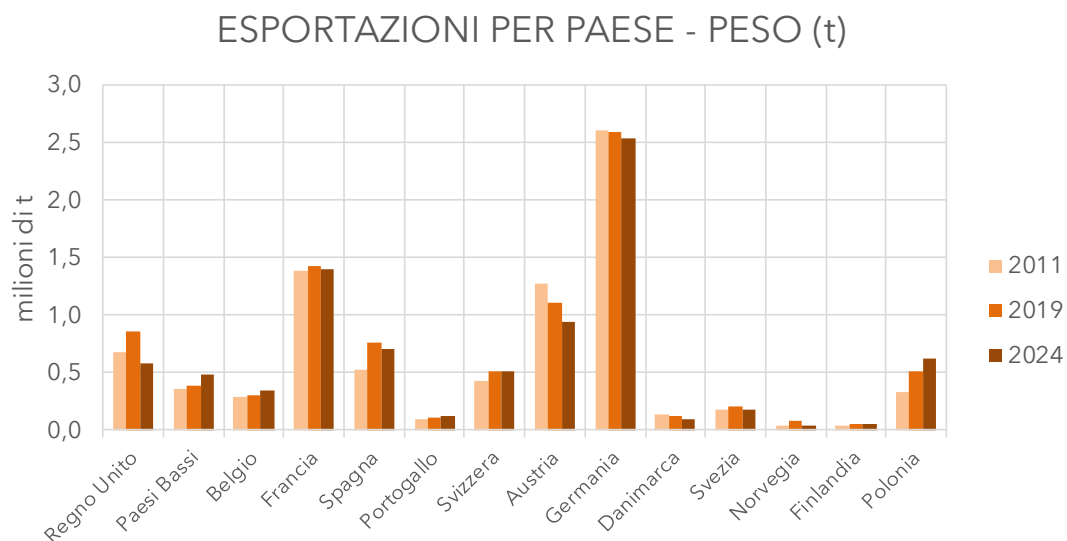


Figura 1-25 - Regione Veneto: export in peso - paesi europei (2011-24)
Elaborazione META su dati ISTAT

Dunque, anche in questo caso è possibile rilevare che il prevalente orientamento dei traffici verso Nord si accompagna ad un ruolo complementare della direttrice Ovest, la cui entità si mantiene ancora ben superiore a quella dei paesi dell'Europa orientale.

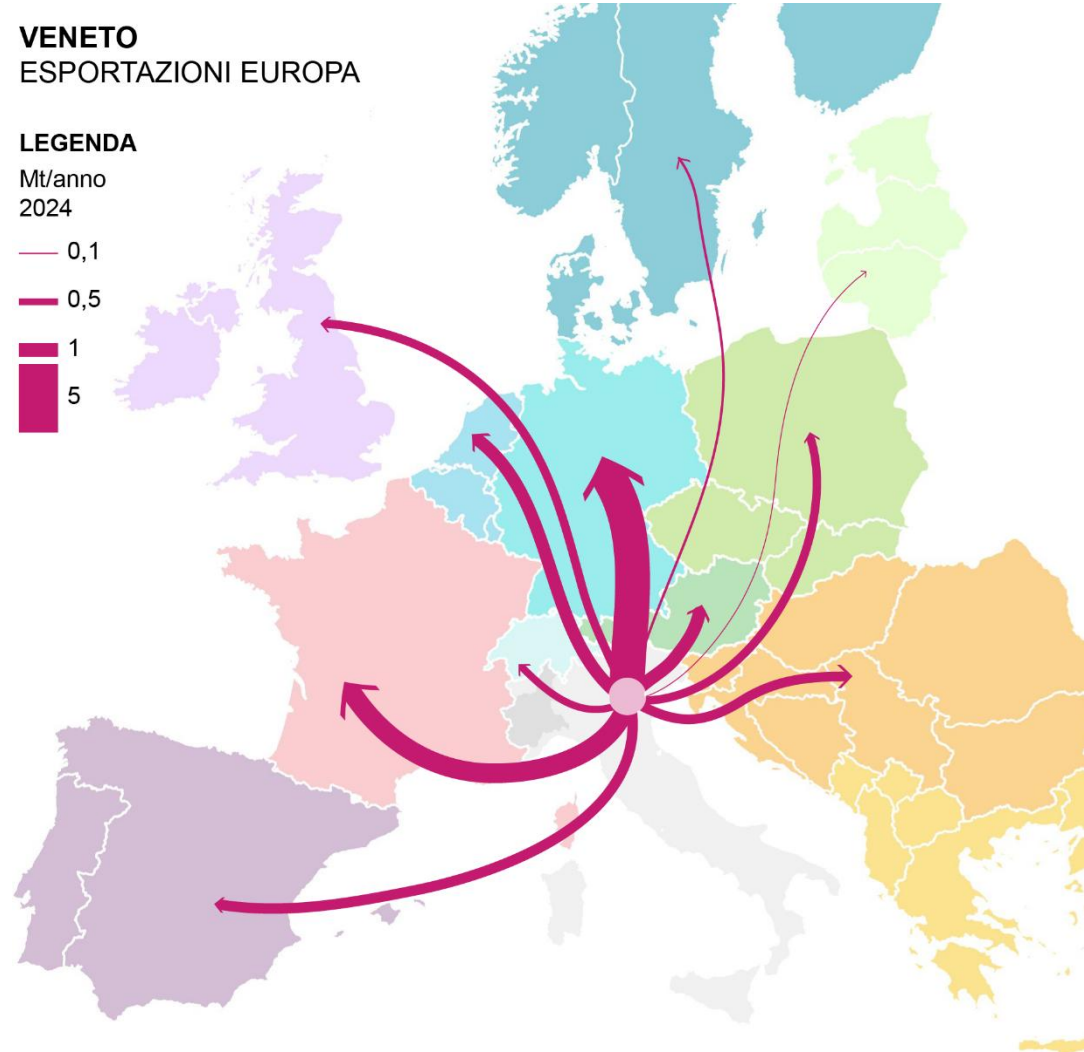


Figura 1-26 - Regione Veneto: export in peso per gruppo di paesi esteri (2024)

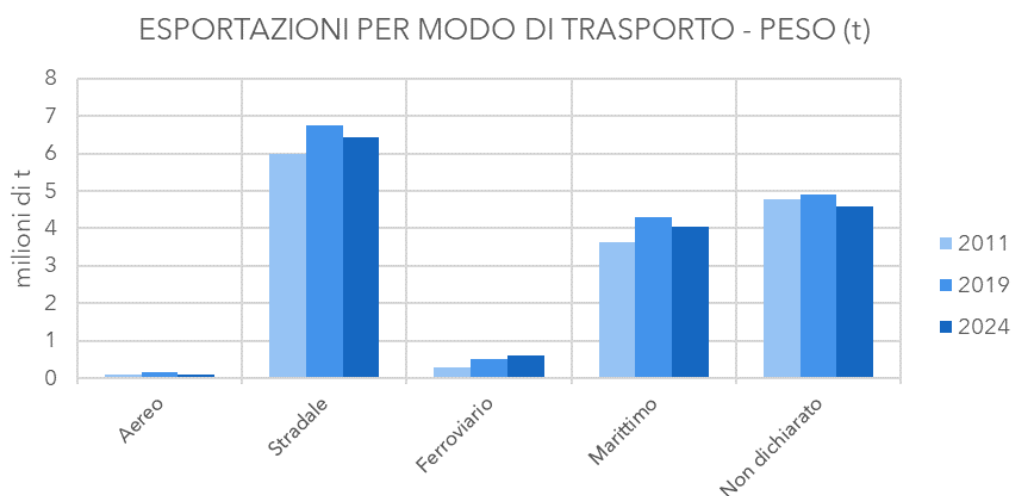
Elaborazione META su dati ISTAT

EXPORT PAESI PARTNER 2024					
PAESE	RILEVANZA per PESO	PESO (mln t)	VALORE (mld €)	VAL. UNITARIO (€/t)	
Germania	16,2%	2,54	12,75	5.013	
Francia	8,9%	1,40	4,25	3.036	
Austria	6,0%	0,95	2,40	2.523	
Spagna	4,5%	0,71	3,89	5.475	
Polonia	4,0%	0,63	1,65	2.629	
Regno Unito	3,7%	0,59	3,48	5.917	

Tabella 1.5 - Regione Veneto: export in peso e valore per paese estero

Elaborazione META su dati ISTAT

Se si passa ad esaminare il riparto dell'export per modo di trasporto, definito a partire dal peso, esso tende a premiare la componente stradale (41%), seguita dai modi non dichiarati (29%), dalla navigazione marittima (26%). La componente ferroviaria risulta pari soltanto al 4% del totale (al netto delle componenti intermodali che ricadono fra i modi non dichiarati), mentre quella aerea assume un'entità marginale.



ESPORTAZIONI PER MODO DI TRASPORTO - PESO (t)

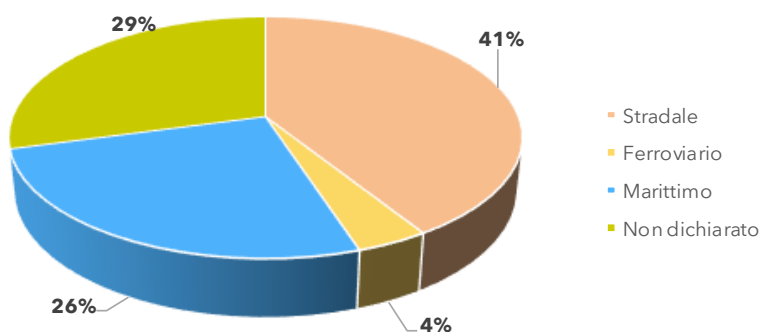
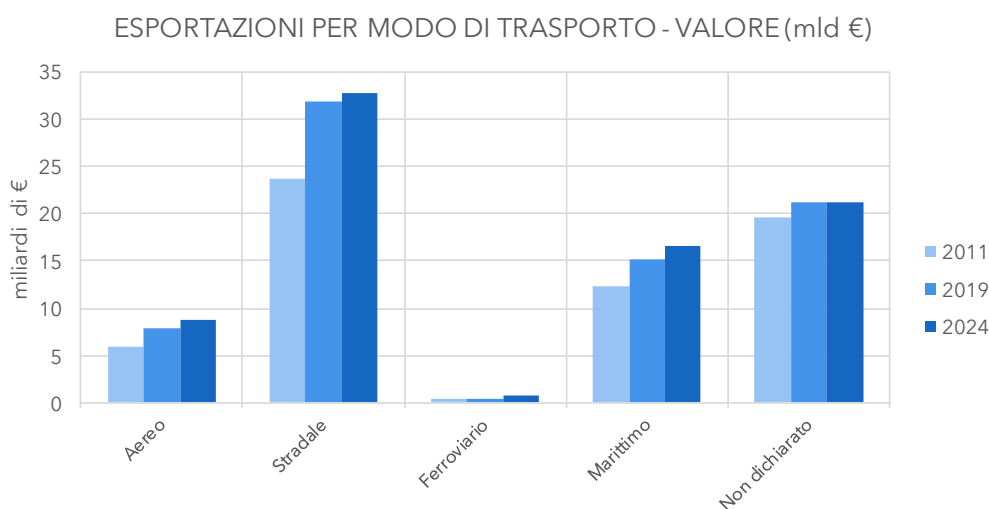


Figura 1-27 - Regione Veneto: export in peso per modo di trasporto
Elaborazione META su dati ISTAT

Il medesimo riparto, definito a partire dai valori monetari, evidenzia per il trasporto stradale un'incidenza analoga (40%), seguita anche in questo caso dai modi non dichiarati (26%) e dalla navigazione marittima (21%). La quota della ferrovia scende a circa l'1%, mentre la navigazione aerea raggiunge l'11% del totale.



ESPORTAZIONI PER MODO DI TRASPORTO - VALORE (mld €)

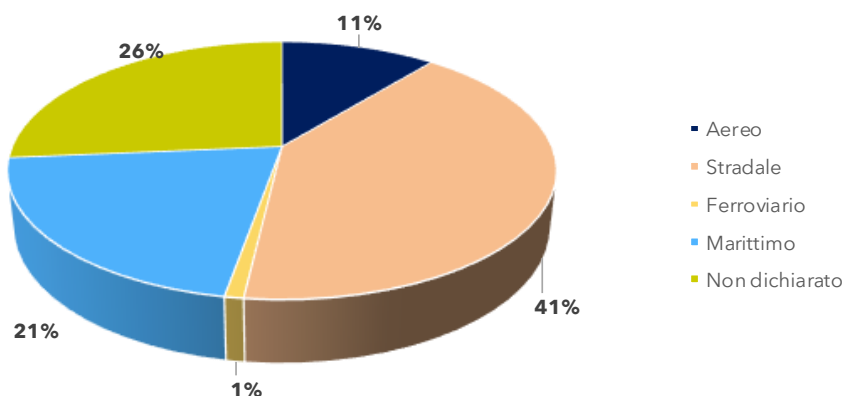


Figura 1-28 - Regione Veneto export in valore per modo di trasporto

Elaborazione META su dati ISTAT

Anche in questo caso, pertanto, le merci trasportate per via aerea presentano un valore medio unitario superiore di oltre un ordine di grandezza a quello degli altri modi di trasporto. Per contro il trasporto stradale e marittimo presentano valori tra loro paragonabili, e nettamente superiori a quelli del trasporto su ferro.

Regione Veneto					
VALORE UNITARIO ESPORTAZIONI PER MODO DI TRASPORTO					
Modo di trasporto	€/t			Variazione %	
	2011	2019	2024	2011-2019	2019-2024
1 Aereo	67.056	47.798	90.155	-28,7%	+88,6%
2 Stradale	3.951	4.721	5.105	+19,5%	+8,1%
3 Ferroviario	1.413	1.001	1.238	-29,2%	+23,6%
4 Marittimo	3.413	3.521	4.136	+3,2%	+17,4%
5 Non dichiarato	4.116	4.320	4.621	+5,0%	+7,0%
MEDIA	4.198	4.610	5.089	+9,8%	+10,4%

Tabella 1.6 - Regione Veneto: valore medio delle merci esportate per modo di trasporto (2011-24)

Elaborazione META su dati ISTAT

1.6 COMMERCIO ESTERO E SISTEMI LOCALI, IN DETTAGLIO

Un ultimo passo, necessario ad articolare il quadro complessivo degli scambi commerciali fra il Veneto e gli stati esteri, consiste nella stima dei flussi in peso, riferiti alle singole realtà Provinciali. Questo passo può essere effettuato riconciliando i flussi in valore, noti con riferimento alle due distinte classificazioni merceologiche CTCI e NST, e riportando al livello Provinciale i flussi ponderali espressi da quest'ultima alla scala regionale.

Nel contesto delle analisi sul commercio internazionale e sulla logistica delle merci, le due classificazioni merceologiche CTCI e NST assumono particolare rilievo. La Classificazione Tipo del Commercio Internazionale - CTCI (*SITC - Standard International Trade Classification*) è uno strumento analitico di riferimento a livello globale, utilizzato per rappresentare in modo coerente e strutturato le transazioni commerciali internazionali. Essa è costruita su aggregazioni derivate dal Sistema Armonizzato (*HS - Harmonized System*), con l'obiettivo di facilitare il confronto delle statistiche del commercio estero tra diversi paesi e nel tempo. La logica di classificazione della CTCI è funzionale alla natura originaria del bene, distinguendo i prodotti secondo la loro origine primaria (es. prodotti agricoli o minerari), energetica (es. carburanti) o manifatturiera (es. beni trasformati e industriali). Questa struttura risulta quindi particolarmente adatta a finalità analitiche e macroeconomiche, ad esempio per valutare il grado di specializzazione produttiva di un territorio o l'evoluzione delle esportazioni in funzione della struttura settoriale.

Di diversa natura è la NST 2007 (*Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport*), di cui trattato al paragrafo precedente, sviluppata principalmente per scopi legati alla logistica e al trasporto delle merci.

Essa classifica i prodotti in base a criteri merceologici, fisici e logistici, considerando aspetti come:

- la natura fisica del bene (es. liquido, solido, sfuso);
- le modalità di confezionamento (es. pallet, container, cisterna);
- il mezzo di trasporto utilizzato (strada, ferrovia, nave, non dichiarato).

Questa seconda classificazione risulta adatta per l'analisi dei flussi di merci in termini di movimentazione fisica e di infrastrutture coinvolte, risultando un valido elemento di lettura per la pianificazione dei trasporti e la valutazione delle esigenze logistiche a livello territoriale.

Una nitida differenza fra le classificazioni è data dall'approccio multiscalare di cui la CTCI dispone: le statistiche del commercio internazionale, nelle fonti ufficiali italiane, si basano su una classificazione territoriale che è in grado di identificare la Provincia di origine della merce come

elemento cardine per le rilevazioni. A partire da questo livello, è possibile aggregare i dati secondo differenti scale, dal regionale alle macroaree geografiche (Italia nord-occidentale, nord-orientale, centrale, meridionale e insulare) o, ancora, secondo una ripartizione più comune che definisce Nord, Centro e Mezzogiorno.

La modularità dei valori territoriali elaborati con la classificazione CTCl consente di produrre una stima per i valori NST disaggregati per scala Provinciale. Di fatto, la necessità di disporre di informazioni sulle categorie NST 2007 a livello Provinciale si scontra con la realtà delle rilevazioni statistiche, che non forniscono i dati NST ad una scala inferiore di quella regionale. Per superare questa limitazione, è stato adottato un approccio metodologico basato su una ricostruzione indiretta dei valori NST, a partire dai dati disponibili per le categorie CTCl Provinciali.

La logica che ha guidato il processo di costruzione della stima dei valori NST si basa sulla costruzione di una tabella di raccordo fra le 69 categorie CTCl e le 17 categorie NST, tale da consentire, sia pure con qualche margine di incertezza, una stima della ripartizione provinciale dei flussi di import/export, espresso in peso secondo la seconda classificazione. Il raccordo fra le due classificazioni avviene mediante la costruzione di una tabella di corrispondenza che consolida le relazioni tra le categorie CTCl e quelle NST; la tabella contiene talvolta corrispondenze univoche (una categoria CTCl si associa a una sola categoria NST), talaltra corrispondenze multiple o proporzionali, dove una categoria CTCl può contribuire a più categorie NST secondo coefficienti di ripartizione. In presenza di corrispondenze multiple, come nella fattispecie della CTCl 89⁶ si applicano dei pesi che riflettono la distribuzione del valore dei flussi CTCl nelle corrispondenti categorie NST.

Quanto emerge al termine di questa elaborazione è una stima indiretta dei valori NST a livello Provinciale, la quale consente di ottenere una rappresentazione coerente e territorialmente dettagliata dei flussi di merci secondo una classificazione funzionale al trasporto.

In ultimo, al fine di validare i valori stimati si è proceduto con una verifica di coerenza con i dati NST aggregati per il livello regionale, forniti direttamente dall'ISTAT, per assicurare la robustezza del procedimento.

I risultati così ottenuti consistono nelle matrici dei flussi commerciali, espressi in peso, per categoria merceologica, Provincia e paese di origine/destinazione.

⁶ La categoria CTCl 89 è nominata "Manufatti diversi, N.C.A." e comprende : Armi e munizioni; Stampe; Lavori in materie plastiche; Vetture per il trasporto dei bambini, giocattoli, giochi e articoli per divertimento e sport; Articoli di carta e forniture per ufficio; Oggetti d'arte, da collezione e antichità; Articoli di bigiotterie e di oreficeria, ed altri lavori in materie preziose o semipreziose; Strumenti musicali e loro parti e accessori; dischi; nastri; ed altri supporti per la registrazione del suono o per registrazioni analoghe; Altri articoli diversi.

Facendo riferimento innanzitutto alle importazioni, la rappresentazione cartografica dei flussi in peso, suddivisi per categoria merceologica, evidenzia la **loro concentrazione** in particolare **verso la Provincia di Verona**, seguita dalle Province di Padova, Venezia, Treviso e Vicenza, tutte con valori molto simili tra loro. Molto inferiore risulta invece il contributo delle Province di Rovigo e Belluno.

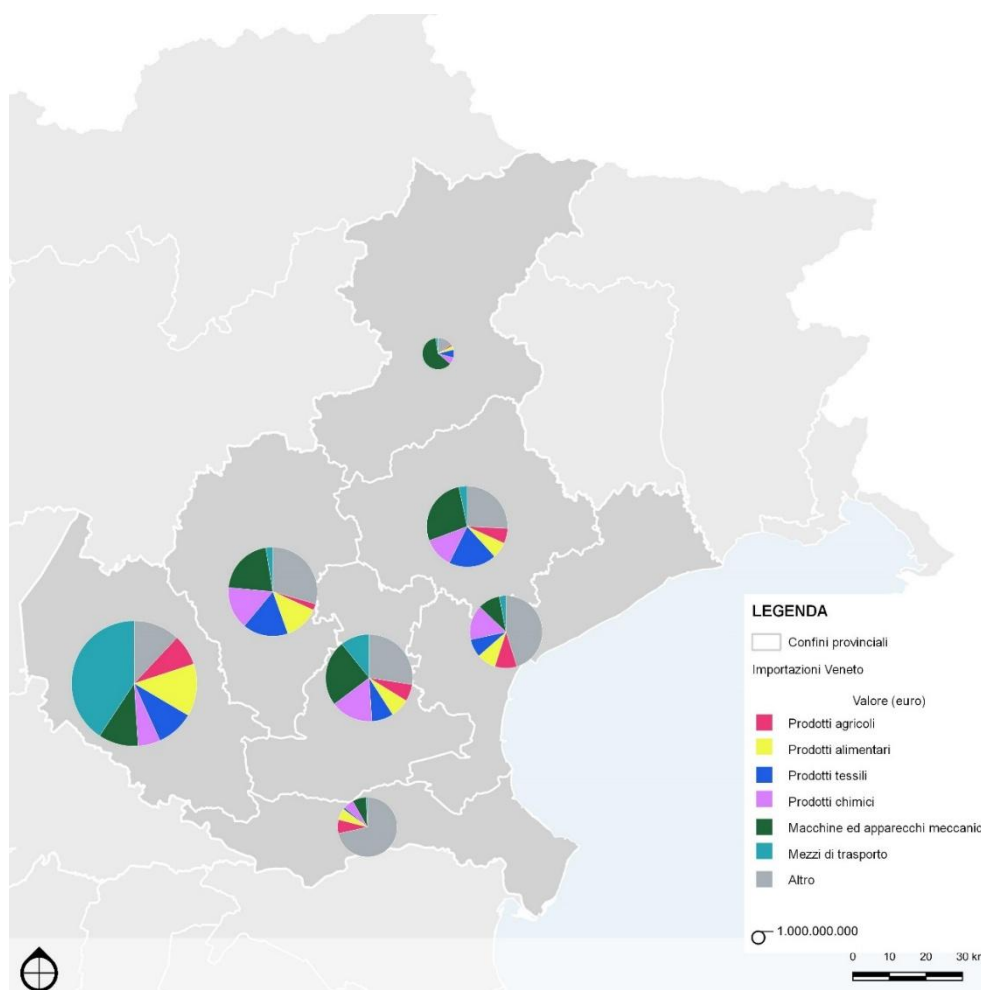


Figura 1-29 Importazioni Province venete per categoria merceologica, in valore (euro)
Elaborazione META su dati ISTAT

La distribuzione dei flussi per paese di origine, presenta nel caso veronese, ed in quello rodigino, una netta prevalenza della Germania, che tende a calare mano a mano che ci si sposta verso Nord e verso Est, sino a toccare un valore minimo nella Provincia di Belluno.

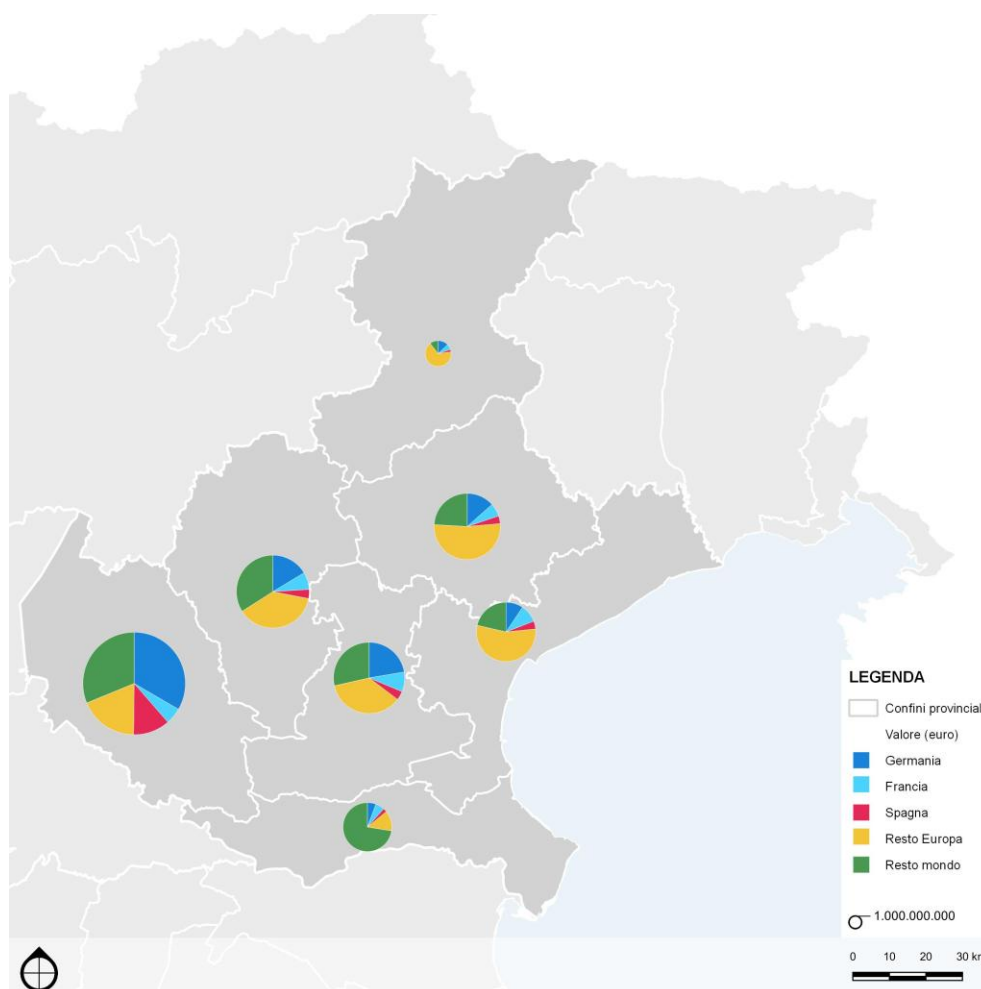


Figura 1-30 Importazioni Province venete per paese partner, in valore (euro)
Elaborazione META su dati ISTAT

La ripartizione rilevata dei flussi in valore, e quella stimata dei flussi in peso, articolati per paese estero di provenienza e Provincia di destinazione può essere rappresentata mediante due diagrammi di Sankey, che consentono una lettura panoramica della situazione. Emerge, in particolare, la forte correlazione che lega le importazioni veronesi alla Germania, ma anche alla Spagna.

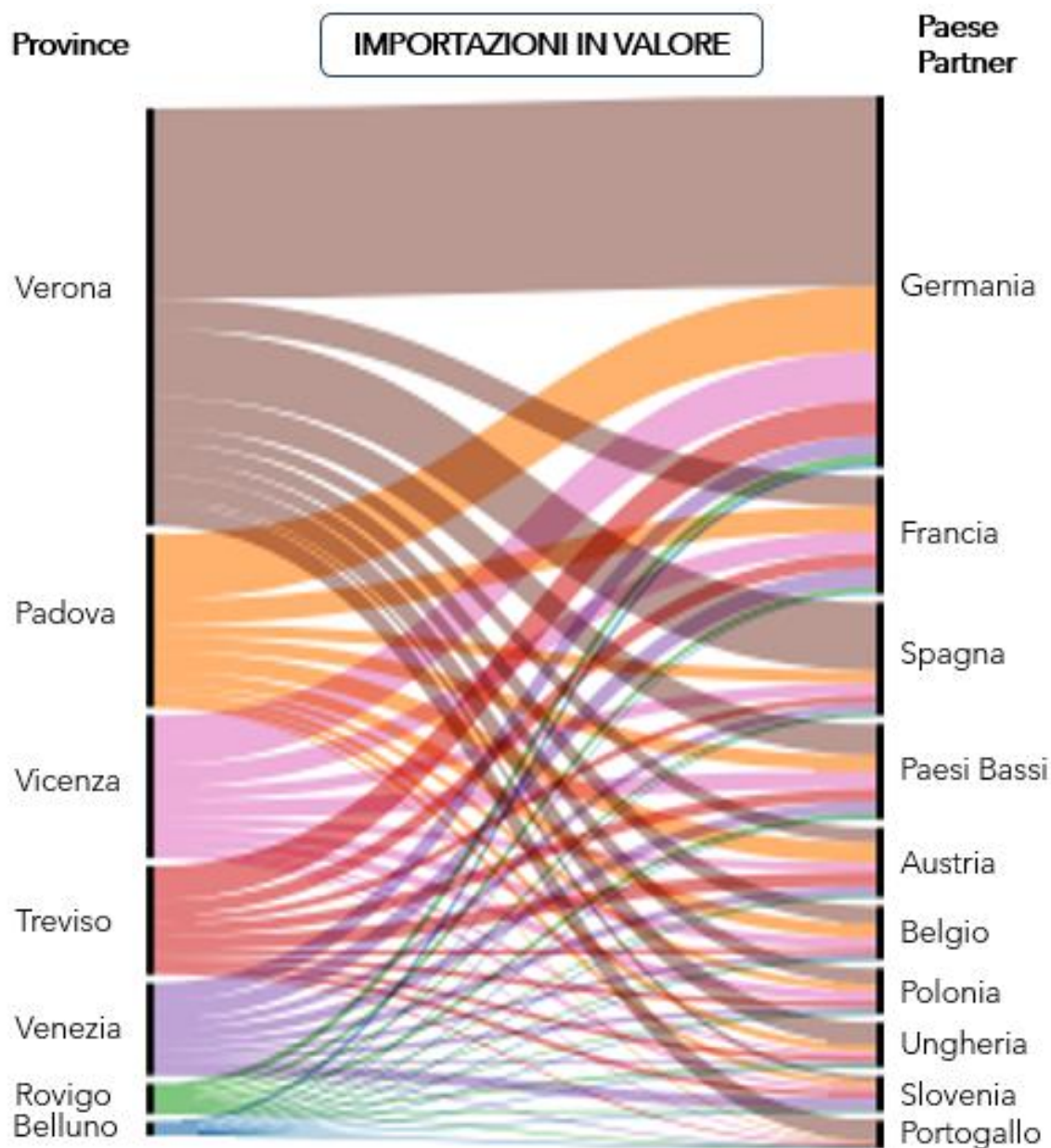


Figura 1-31 Importazioni Province venete in valore (milioni di €)
Elaborazione META su dati ISTAT

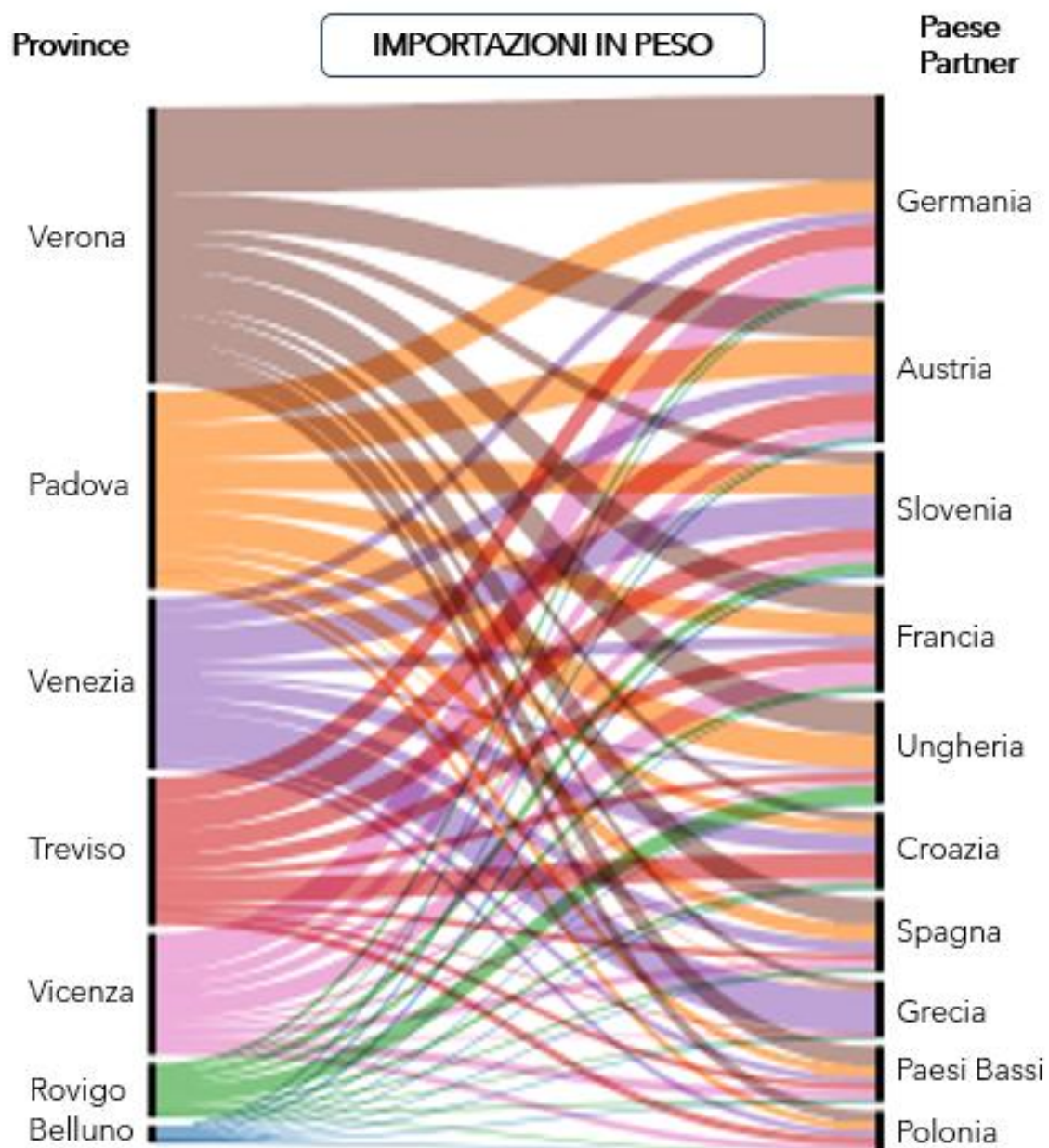


Figura 1-32 Importazioni Province venete in peso (tonnellate)
Elaborazione META su dati ISTAT

In parte differente risulta il quadro delle esportazioni, che tendono ad originarsi soprattutto dalle Province di Vicenza e Treviso, seguite da Verona e Padova. La categoria merceologica prevalente è costituita quasi ovunque dalle macchine ed apparecchi meccanici, che giungono nel caso di Belluno a rappresentare la quasi totalità del valore commerciale dei beni venduti all'estero. Fa parzialmente eccezione la Provincia di Verona, dove questa componente viene eguagliata per valore esportato dai prodotti alimentari.

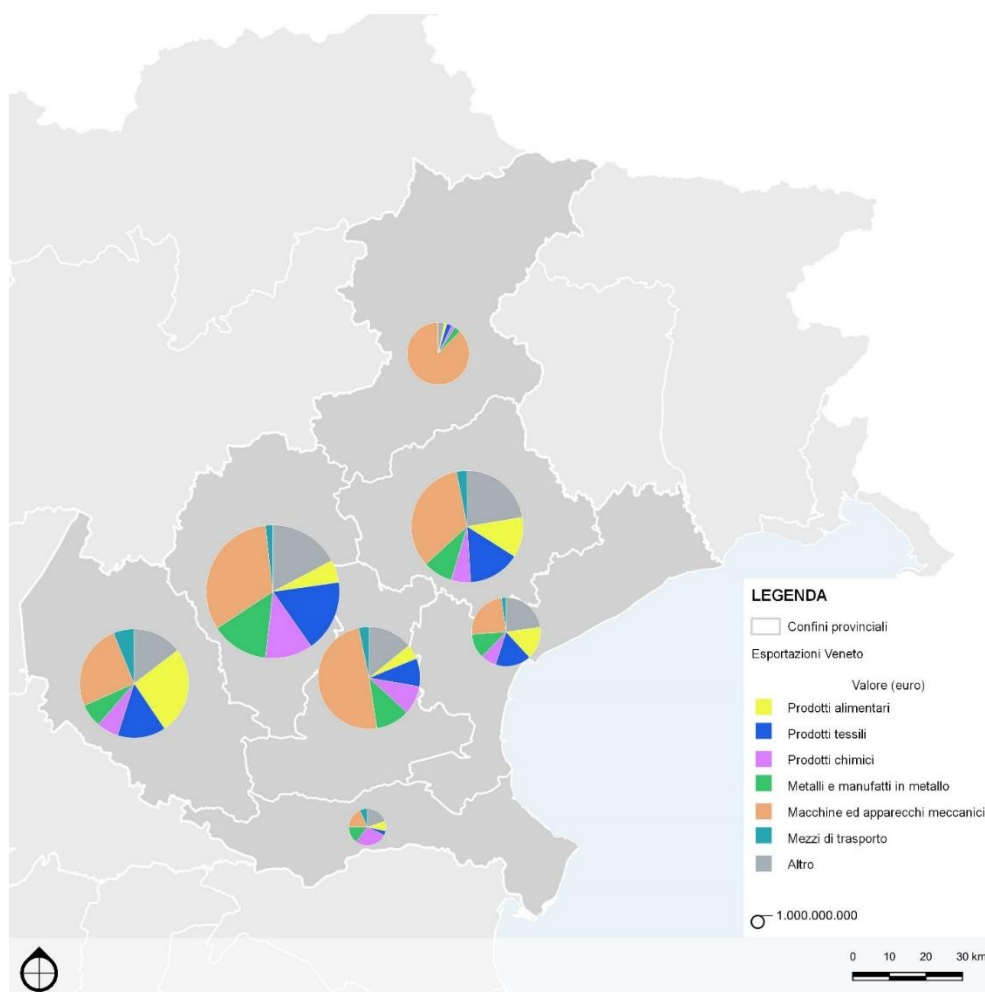


Figura 1-33 Esportazioni Province venete per categoria merceologica, in valore (euro)
Elaborazione META su dati ISTAT

Molto variegato appare il panorama dei paesi di destinazione, con generale prevalenza della Germania, ma importante presenza anche della Francia e della Spagna.

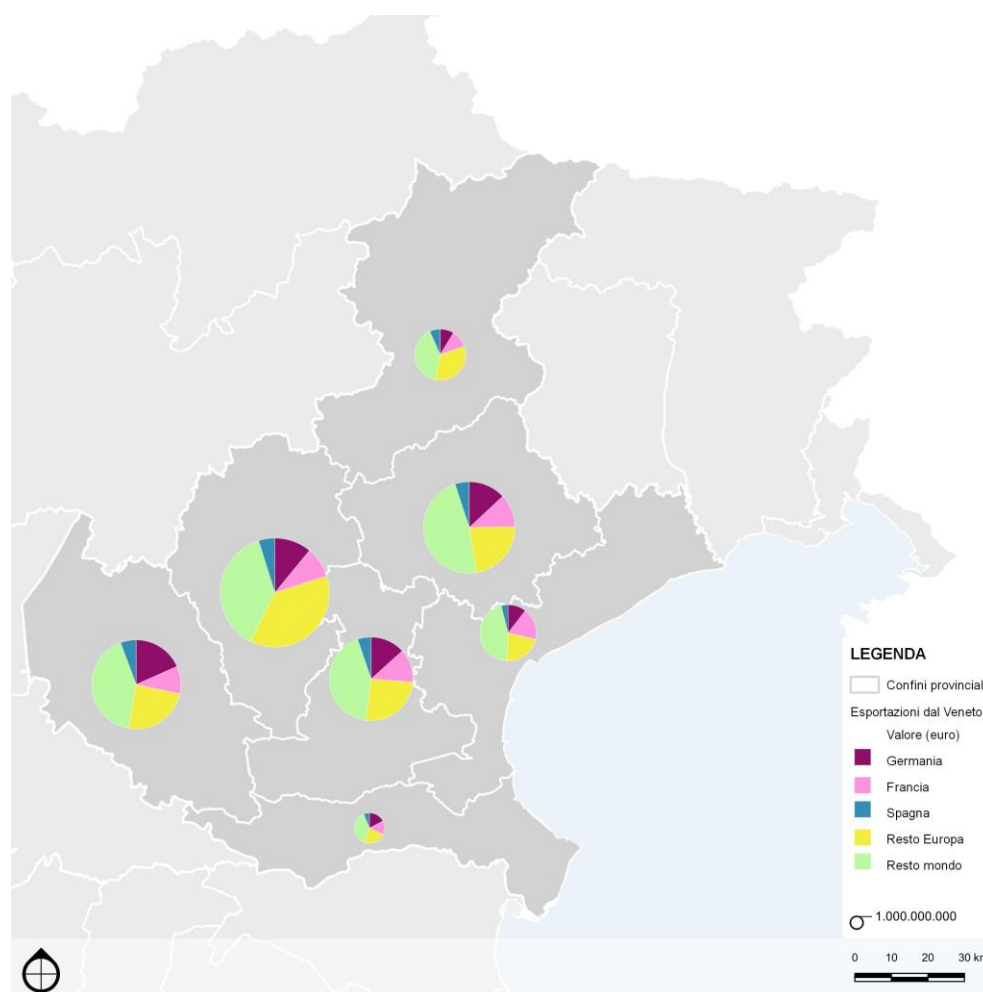


Figura 1-34 Esportazioni Province venete per paese partner, in valore (euro)
Elaborazione META su dati ISTAT

In particolare, la preminenza dei flussi orientati verso la Germania si accompagna comunque ad una forte incidenza dei traffici per la Francia, alimentata soprattutto dalle Province di Vicenza, Padova e Treviso.

La stima dei flussi in peso consente di delineare una prima **"carta d'identità" del commercio estero** di ciascun Quadrante, mettendo in evidenza l'entità dei flussi rispetto al PIL, (elevata se >30%, ridotta se < 15%) ed il segno della bilancia commerciale, in modo da distinguere le realtà caratterizzate da una prevalenza dell'import sull'export, o viceversa.

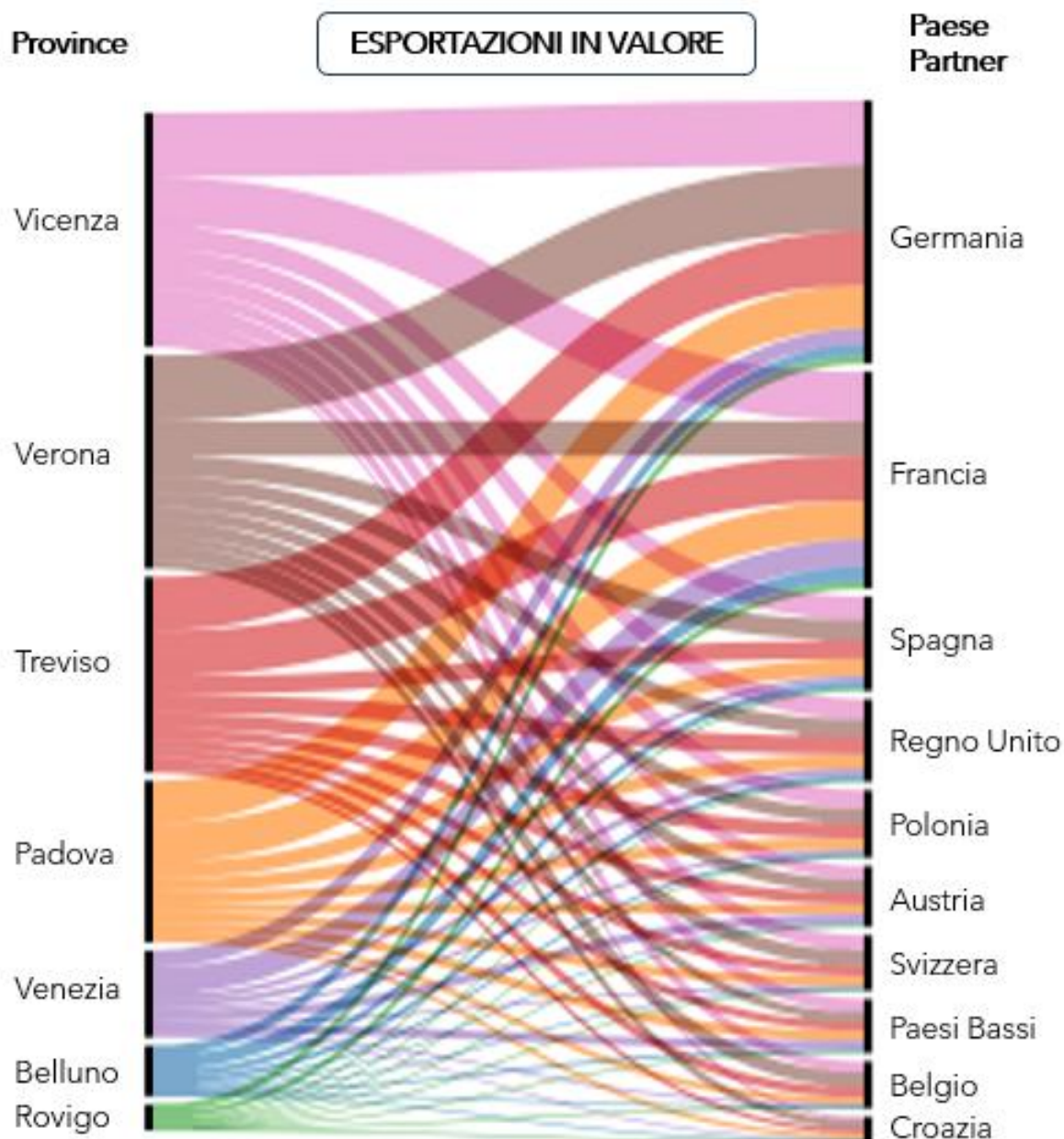


Figura 1-35 - Esportazioni Province venete in valore (milioni di €)
Elaborazione META su dati ISTAT

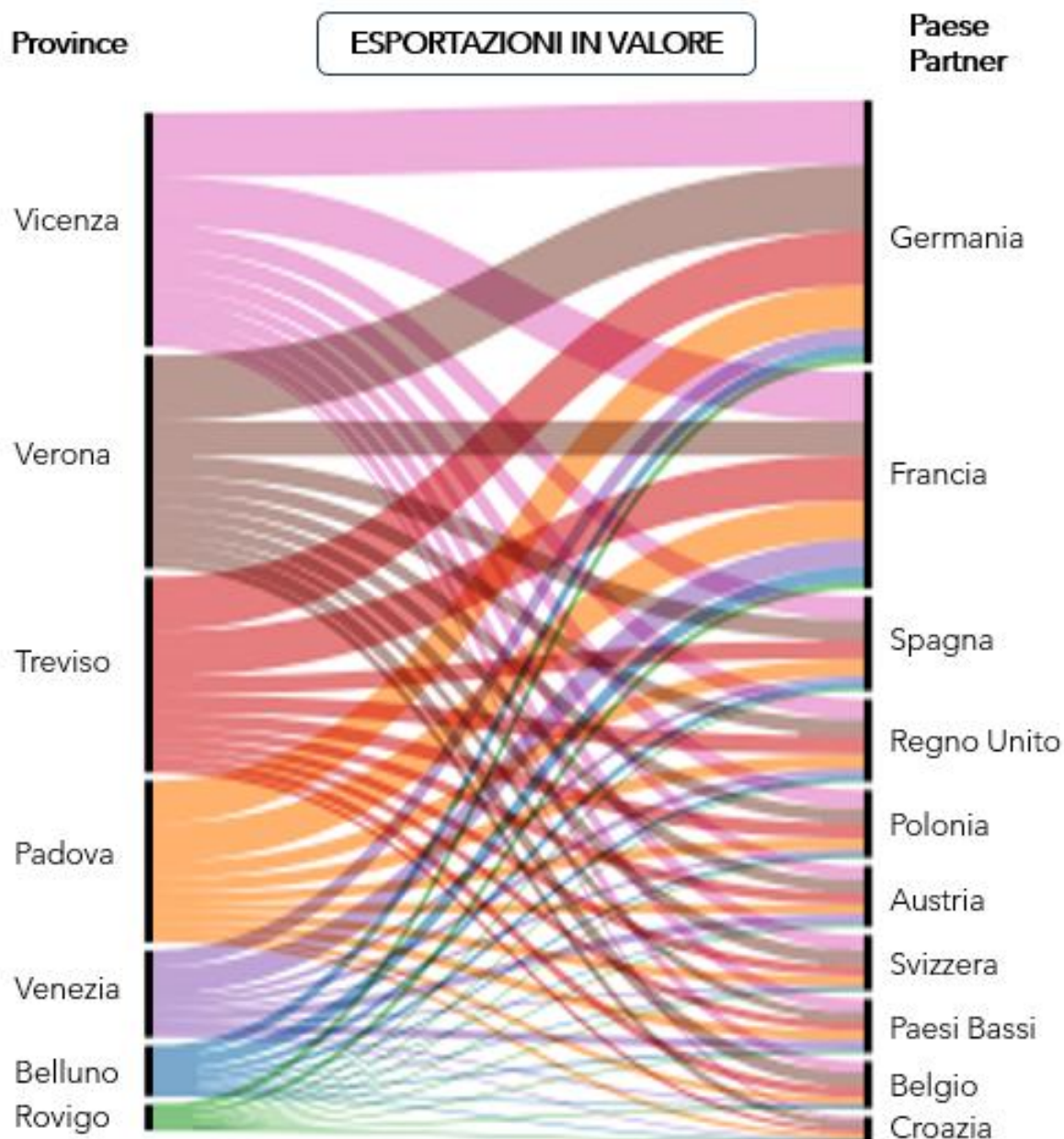
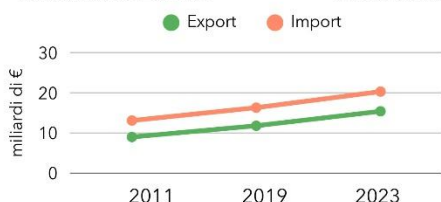


Figura 1-36 - Esportazioni Province venete in peso (tonnellate)
Elaborazione META su dati ISTAT

PROVINCIA DI VERONA

COMMERCIO ESTERO

PIL: 38,5 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 10 - Metalli e manufatti in metallo
- NST 11 - Macchine ed apparecchi meccanici
- NST 12 - Mezzi di trasporto

IMPORTAZIONI UE

15,9 mld €



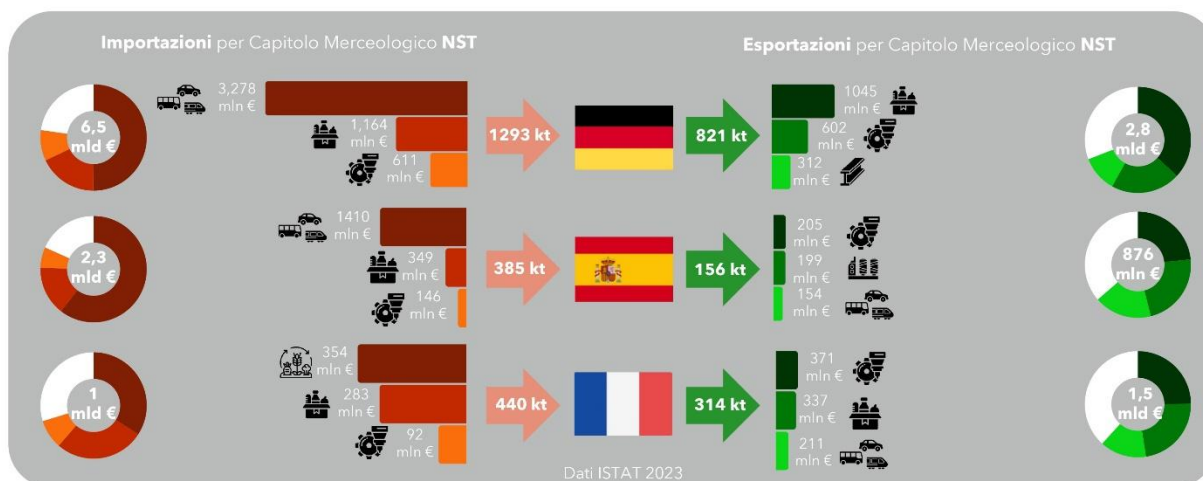
Incidenza su PIL
PROVINCIALE
ELEVATA

ESPORTAZIONI UE

10,6 mld €



Incidenza su PIL
PROVINCIALE
INTERMEDIA



MERCEOLOGIA	IMPORTAZIONI			ESPORTAZIONI			BILANCIA	
	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t
Mezzi di trasporto	6.799,6	365,8	18.588	783,6	62,4	12.551	-6.016,0	-303,4
Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	2.879,6	1.328,9	2.167	2.790,9	1.148,2	2.431	-88,7	-180,7
Macchine ed apparecchi meccanici	1.525,3	129,6	11.771	2.285,4	145,0	15.760	760,1	15,4
Prodotti tessili, dell'abbigliamento, calzaturieri	936,2	35,3	26.535	1.555,5	48,1	32.354	619,3	12,8
Prodotti chimici, in gomma ed in plastica	943,3	427,4	2.207	785,1	147,2	5.334	-158,2	-280,2
Metalli e manufatti in metallo	693,4	242,6	2.858	996,9	396,0	2.517	303,5	153,4
Prodotti agricoli, della caccia e della pesca	1.142,4	1.236,9	924	524,1	269,5	1.945	-618,3	-967,4
Legno e prodotti in legno	381,2	426,0	895	263,4	125,5	2.099	-117,8	-300,5
altri settori	590,2	566,2	1.042	633,6	438,0	1.446	43,4	-128,1
TOTALE	15.891,1	4.758,7	3.339	10.618,4	2.780,0	3.820	-5.272,7	-1.978,7

PAESE	IMPORTAZIONI			ESPORTAZIONI			BILANCIA	
	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t
Germania	6.542,0	1.292,9	5.060	2.838,3	820,9	3.457	-3.703,7	-472,0
Spagna	2.333,2	384,7	6.066	876,4	156,1	5.613	-1.456,8	-228,5
Francia	1.040,7	439,4	2.368	1.489,5	313,6	4.749	448,8	-125,8
Paesi Bassi	1.072,5	302,2	3.549	404,4	117,0	3.457	-668,1	-185,2
Belgio	617,0	142,2	4.339	653,0	98,6	6.625	36,0	-43,6
Polonia	533,5	190,7	2.798	621,9	136,6	4.552	88,4	-54,1
Austria	518,1	572,9	904	583,2	232,8	2.505	65,1	-340,0
Portogallo	730,5	45,6	16.015	194,2	29,4	6.616	-536,3	-16,3
altri paesi	2.503,7	1.388,2	1.803	2.957,6	875,0	3.380	453,9	-513,3
TOTALE	15.891,1	4.758,7	3.339	10.618,4	2.780,0	3.820	-5.272,7	-1.978,7

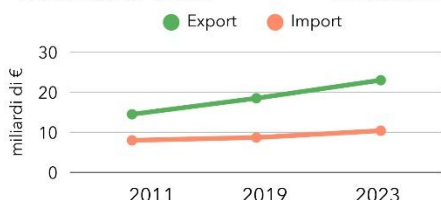
Tabella 1.7 - Carta d'identità del commercio estero - Provincia di Verona (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT

PROVINCIA DI VICENZA

COMMERCIO ESTERO

PIL: 36,5 mld €



LEGENDA CATEGORIE MERCEOLOGICHE



IMPORTAZIONI UE

5,9 mld €



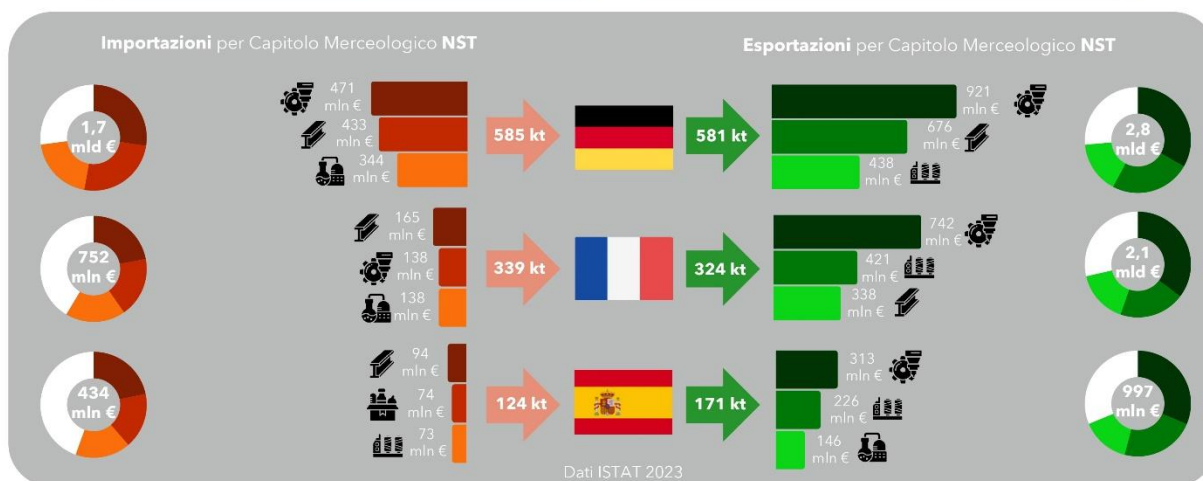
Incidenza su PIL
PROVINCIALE
INTERMEDIA

ESPORTAZIONI UE

12 mld €



Incidenza su PIL
PROVINCIALE
ELEVATA



MERCEOLOGIA	IMPORTAZIONI			ESPORTAZIONI			BILANCIA	
	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t
Macchine ed apparecchi meccanici	1.490,9	110,3	13.516	4.109,6	261,5	15.718	2.618,7	151,1
Metalli e manufatti in metallo	1.228,1	419,0	2.931	2.197,4	816,5	2.691	969,4	397,5
Prodotti tessili, dell'abbigliamento, calzaturieri	611,7	30,3	20.185	2.106,9	62,1	33.950	1.495,2	31,8
Prodotti chimici, in gomma ed in plastica	1.000,4	440,5	2.271	1.392,2	346,5	4.018	391,9	-94,0
Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	506,5	278,2	1.821	787,8	354,8	2.220	281,3	76,6
Mobili ed altri manufatti	88,9	10,8	8.228	617,1	102,4	6.027	528,2	91,6
Legno e prodotti in legno	314,8	375,9	837	345,5	166,4	2.076	30,8	-209,5
Mezzi di trasporto	232,4	22,6	10.300	262,9	20,9	12.588	30,5	-1,7
altri settori	409,3	636,4	643	233,8	202,0	1.158	-175,5	-434,5
TOTALE	5.882,9	2.324,0	2.531	12.053,1	2.332,9	5.167	6.170,3	8,9

PAESE	IMPORTAZIONI			ESPORTAZIONI			BILANCIA	
	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t
Germania	1.711,2	584,4	2.928	2.767,0	580,5	4.767	1.055,8	-3,9
Francia	752,3	338,7	2.221	2.100,8	324,1	6.481	1.348,5	-14,6
Spagna	434,8	124,4	3.494	997,7	170,5	5.851	562,9	46,1
Paesi Bassi	618,9	138,6	4.467	580,3	93,3	6.222	-38,7	-45,3
Polonia	358,0	105,3	3.400	805,3	159,5	5.049	447,3	54,2
Regno Unito	123,8	29,0	4.267	876,1	133,0	6.588	752,3	104,0
Austria	291,0	241,5	1.205	577,8	177,9	3.248	286,8	-63,6
Svizzera	180,4	26,3	6.850	681,3	143,7	4.743	501,0	117,3
altri paesi	1.412,5	735,8	1.920	2.666,9	550,5	4.844	1.254,4	-185,3
TOTALE	5.882,9	2.324,0	2.531	12.053,1	2.332,9	5.167	6.170,3	8,9

Tabella 1.8 - Carta d'identità del commercio estero - Provincia di Vicenza (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT

PROVINCIA DI BELLUNO

COMMERCIO ESTERO

PIL: 7,94 mld €



LEGENDA CATEGORIE MERCEOLOGICHE



IMPORTAZIONI UE

0,6 mld €



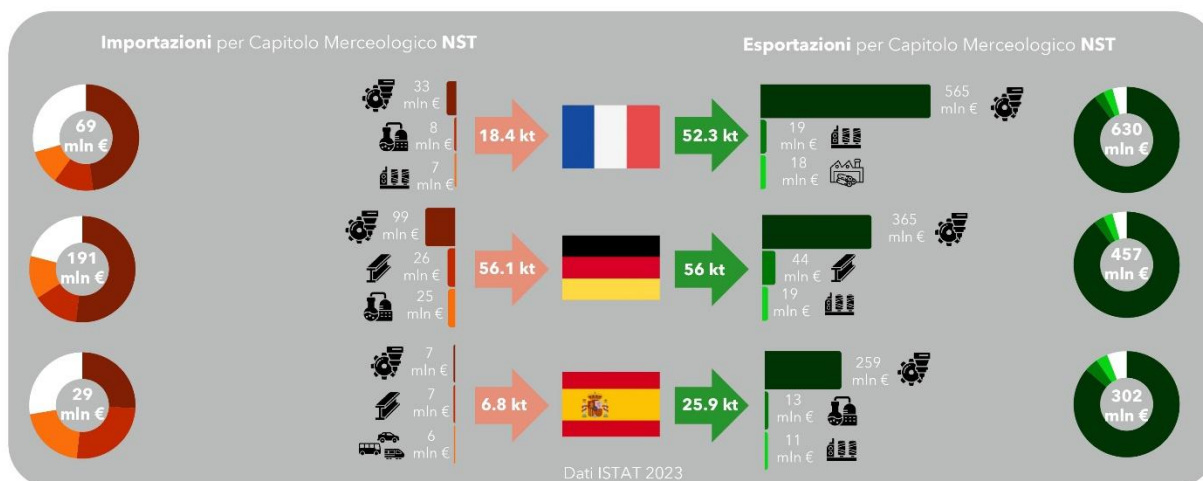
Incidenza su PIL
PROVINCIALE
RIDOTTA

ESPORTAZIONI UE

2,6 mld €



Incidenza su PIL
PROVINCIALE
ELEVATA



MERCEOLOGIA	IMPORTAZIONI			ESPORTAZIONI			BILANCIA	
	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t
Macchine ed apparecchi meccanici	243,6	17,4	13.990	2.112,1	131,5	16.058	1.868,6	114,1
Metalli e manufatti in metallo	69,9	25,4	2.754	159,0	68,7	2.315	89,2	43,3
Prodotti chimici, in gomma ed in plastica	79,6	39,0	2.039	59,1	16,3	3.632	-20,5	-22,8
Prodotti tessili, dell'abbigliamento, calzaturieri	25,5	1,0	26.858	96,1	2,8	34.880	70,6	1,8
Legno e prodotti in legno	18,7	25,1	745	60,6	33,1	1.835	41,9	7,9
Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	28,3	12,2	2.326	45,1	17,1	2.645	16,8	4,9
Mezzi di trasporto	31,9	2,9	10.938	3,2	0,2	13.057	-28,6	-2,7
Materie prime secondarie e rifiuti	18,5	44,0	421	8,0	13,5	593	-10,5	-30,5
altri settori	44,1	135,3	326	36,4	11,4	3.202	-7,7	-123,9
TOTALE	560,2	302,3	1.853	2.579,8	294,5	8.759	2.019,6	-7,8

PAESE	IMPORTAZIONI			ESPORTAZIONI			BILANCIA	
	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t
Francia	68,9	18,4	3.745	629,9	52,3	12.042	561,0	33,9
Germania	191,0	56,1	3.402	457,0	56,0	8.166	266,0	-0,2
Spagna	29,0	6,8	4.234	302,5	25,9	11.682	273,5	19,1
Regno Unito	9,1	2,5	3.680	247,6	16,0	15.468	238,6	13,5
Paesi Bassi	47,7	8,7	5.488	121,6	8,9	13.644	73,9	0,2
Polonia	15,9	6,4	2.497	139,0	25,1	5.542	123,0	18,7
Austria	47,9	66,0	726	88,3	24,8	3.555	40,4	-41,2
Croazia	39,8	37,7	1.056	66,0	12,1	5.471	26,2	-25,6
altri paesi	110,9	99,7	1.112	528,0	73,5	7.186	417,1	-26,2
TOTALE	560,2	302,3	1.853	2.579,8	294,5	8.759	2.019,6	-7,8

Tabella 1.9 - Carta d'identità del commercio estero - Provincia di Belluno (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT

PROVINCIA DI TREVISO

COMMERCIO ESTERO

PIL: 35,9 mld €



LEGENDA CATEGORIE MERCEOLOGICHE



IMPORTAZIONI UE

4,4 mld €



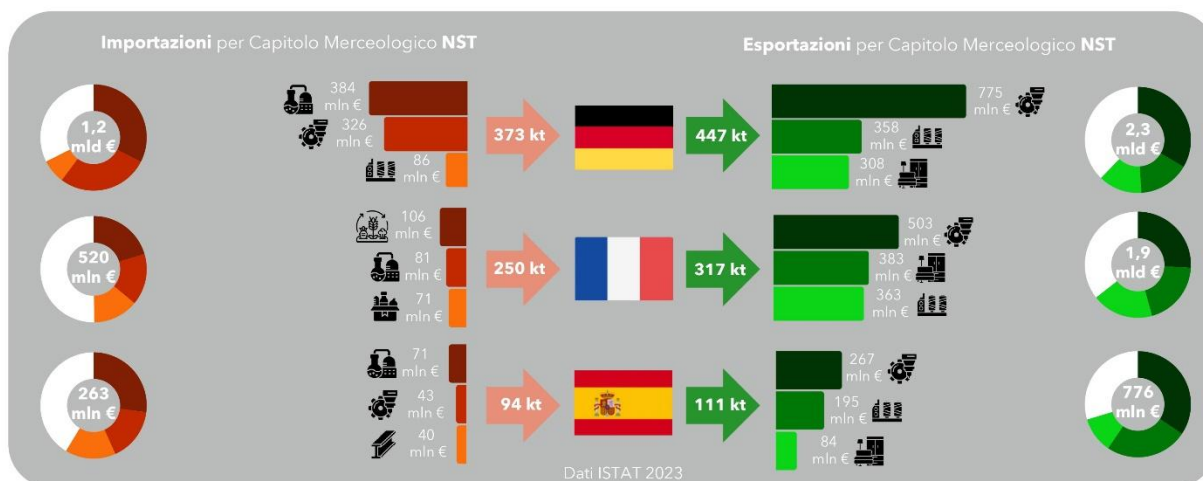
Incidenza su PIL
PROVINCIALE
RIDOTTA

ESPORTAZIONI UE

10 mld €



Incidenza su PIL
PROVINCIALE
INTERMEDIA



MERCEOLOGIA	IMPORTAZIONI			ESPORTAZIONI			BILANCIA	
	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t
Macchine ed apparecchi meccanici	899,8	60,8	14.792	3.150,8	202,1	15.587	2.251,0	141,3
Prodotti tessili, dell'abbigliamento, calzaturieri	292,9	13,3	21.961	1.755,6	51,3	34.222	1.462,7	38,0
Mobili ed altri manufatti	109,4	15,1	7.262	1.400,2	238,4	5.874	1.290,8	223,3
Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	380,3	203,7	1.866	1.108,6	461,5	2.402	728,4	257,7
Metalli e manufatti in metallo	519,7	250,8	2.072	926,5	350,1	2.646	406,9	99,3
Prodotti chimici, in gomma ed in plastica	820,9	365,7	2.245	590,5	165,1	3.577	-230,4	-200,6
Legno e prodotti in legno	549,1	621,5	884	389,9	189,9	2.054	-159,2	-431,6
Mezzi di trasporto	194,2	19,3	10.074	394,2	29,9	13.201	200,0	10,6
altri settori	677,8	1.038,6	653	325,2	268,8	1.210	-352,6	-769,8
TOTALE	4.444,1	2.588,8	1.717	10.041,5	1.957,0	5.131	5.597,5	-631,8

PAESE	IMPORTAZIONI			ESPORTAZIONI			BILANCIA	
	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t
Germania	1.179,6	372,7	3.166	2.316,2	446,8	5.185	1.136,6	74,1
Francia	519,5	250,0	2.078	1.941,2	317,4	6.116	1.421,7	67,4
Spagna	263,0	93,6	2.810	776,9	111,4	6.975	513,9	17,8
Austria	516,8	476,5	1.085	491,2	118,3	4.151	-25,7	-358,2
Regno Unito	52,9	21,9	2.421	791,6	136,7	5.791	738,8	114,8
Polonia	189,9	133,8	1.419	648,6	110,5	5.867	458,7	-23,2
Paesi Bassi	425,4	90,9	4.682	366,9	68,2	5.378	-58,5	-22,6
Belgio	164,8	48,5	3.395	413,5	71,8	5.762	248,7	23,2
altri paesi	1.132,3	1.101,1	1.028	2.295,6	576,0	3.985	1.163,3	-525,1
TOTALE	4.444,1	2.588,8	1.717	10.041,5	1.957,0	5.131	5.597,5	-631,8

Tabella 1.10 - Carta d'identità del commercio estero - Provincia di Treviso (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT

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 €



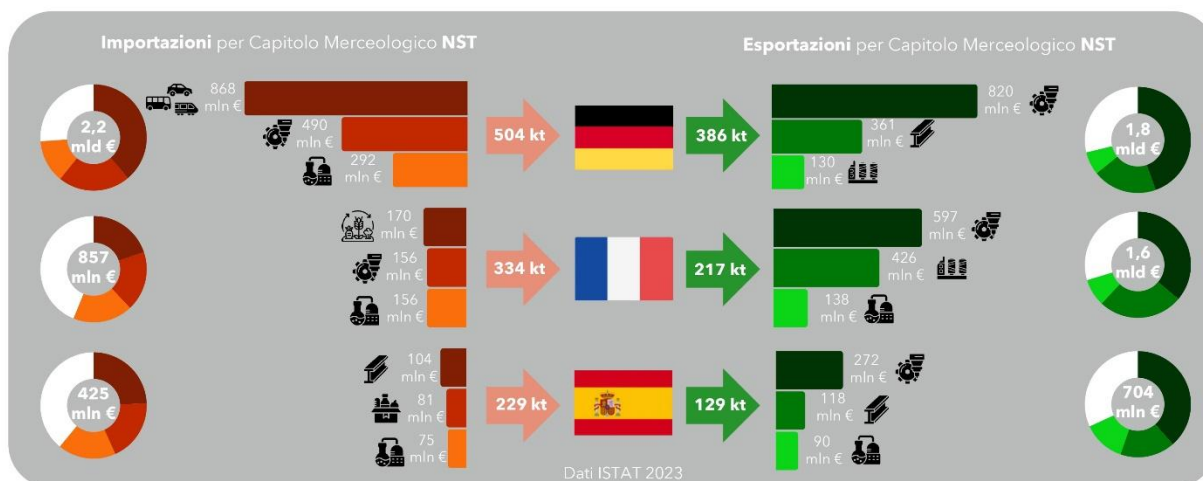
Incidenza su PIL
PROVINCIALE
INTERMEDIA

ESPORTAZIONI UE

8,3 mld €



Incidenza su PIL
PROVINCIALE
INTERMEDIA



MERCEOLOGIA	IMPORTAZIONI			ESPORTAZIONI			BILANCIA	
	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t
Macchine ed apparecchi meccanici	1.367,7	91,4	14.959	3.543,6	222,7	15.909	2.176,0	131,3
Metalli e manufatti in metallo	1.054,1	524,1	2.011	1.161,1	472,1	2.459	107,0	-52,0
Prodotti chimici, in gomma ed in plastica	1.111,7	483,0	2.301	751,7	192,2	3.911	-359,9	-290,8
Mezzi di trasporto	953,3	50,2	18.996	290,8	22,2	13.102	-662,5	-28,0
Prodotti tessili, dell'abbigliamento, calzaturieri	297,3	12,9	23.100	874,8	21,6	40.452	577,6	8,8
Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	616,5	344,0	1.792	409,7	172,6	2.373	-206,8	-171,4
Prodotti agricoli, della caccia e della pesca	534,8	907,8	589	204,6	110,8	1.846	-330,2	-797,0
Mobili ed altri manufatti	181,5	23,6	7.690	448,4	70,5	6.365	267,0	46,9
altri settori	633,2	1.009,3	627	597,8	347,9	1.719	-35,4	-661,5
TOTALE	6.750,0	3.446,4	1.959	8.282,6	1.632,6	5.073	1.532,6	-1.813,8

PAESE	IMPORTAZIONI			ESPORTAZIONI			BILANCIA	
	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t
Germania	2.234,6	504,1	4.433	1.841,2	386,3	4.766	-393,4	-117,8
Francia	857,0	333,8	2.568	1.652,1	216,6	7.629	795,1	-117,2
Spagna	424,8	228,8	1.857	704,1	129,0	5.459	279,3	-99,8
Austria	695,2	574,0	1.211	386,8	117,3	3.296	-308,4	-456,6
Paesi Bassi	530,4	134,3	3.948	413,4	77,9	5.308	-117,0	-56,5
Belgio	466,9	138,8	3.363	258,9	44,9	5.761	-207,9	-93,9
Polonia	231,9	111,5	2.079	456,2	112,7	4.048	224,3	1,2
Regno Unito	52,5	18,3	2.869	590,3	84,1	7.018	537,8	65,8
altri paesi	1.256,8	1.402,8	896	1.979,6	463,9	4.268	722,8	-938,9
TOTALE	6.750,0	3.446,4	1.959	8.282,6	1.632,6	5.073	1.532,6	-1.813,8

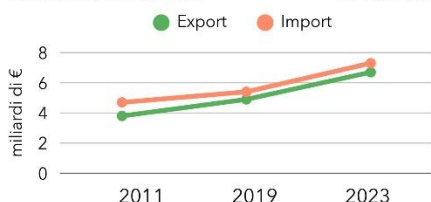
Tabella 1.11 - Carta d'identità del commercio estero - Provincia di Padova (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT

CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA

COMMERCIO ESTERO

PIL: 32 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 7 - Coke e prodotti petroliferi raffinati
- NST 8 - Prodotti chimici, in gomma ed in plastica
- NST 10 - Metalli e manufatti in metallo
- NST 11 - Macchine ed apparecchi meccanici
- NST 20 - Altre merci

IMPORTAZIONI UE

4 mld €



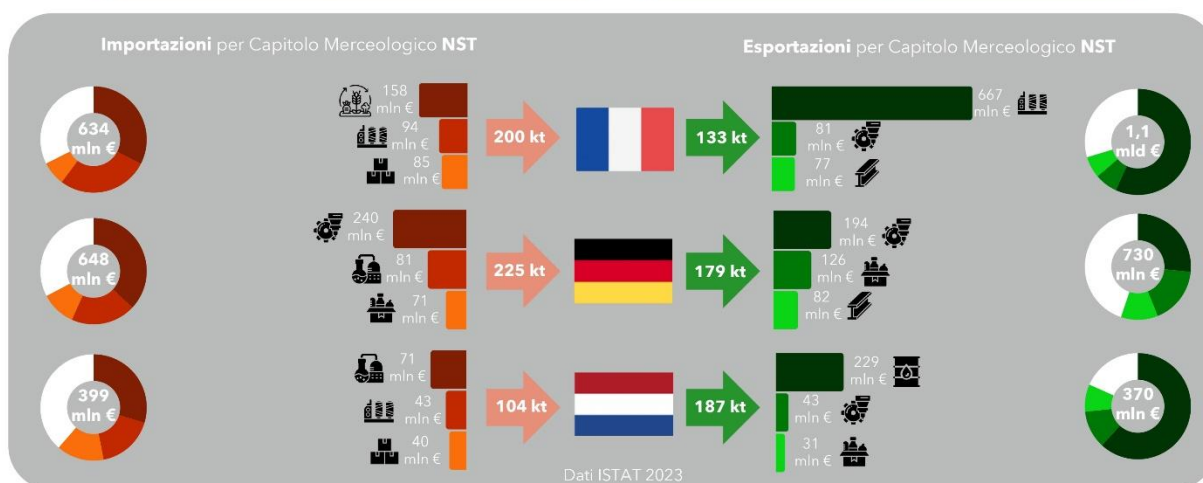
Incidenza su PIL
PROVINCIALE
RIDOTTA

ESPORTAZIONI UE

4,2 mld €



Incidenza su PIL
PROVINCIALE
RIDOTTA



MERCEOLOGIA	IMPORTAZIONI			ESPORTAZIONI			BILANCIA	
	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t
Macchine ed apparecchi meccanici	515,5	33,1	15.575	788,7	50,4	15.662	273,2	17,3
Coke e prodotti petroliferi raffinati	695,1	876,2	793	454,1	380,3	1.194	-241,0	-495,9
Prodotti tessili, dell'abbigliamento, calzaturieri	263,5	10,4	25.216	880,3	16,8	52.367	616,8	6,4
Prodotti chimici, in gomma ed in plastica	733,1	346,4	2.117	319,1	82,7	3.858	-414,0	-263,7
Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	367,1	218,4	1.681	550,1	229,9	2.393	183,0	11,5
Metalli e manufatti in metallo	244,4	139,8	1.748	399,4	156,5	2.552	155,0	16,7
Prodotti agricoli, della caccia e della pesca	404,4	306,9	1.318	83,7	45,1	1.855	-320,7	-261,7
Altre merci	239,5	2,0	118.460	186,1	0,4	455.475	-53,3	-1,6
altri settori	551,4	1.073,8	513	571,9	266,5	2.146	20,5	-807,4
TOTALE	4.014,0	3.007,2	1.335	4.233,4	1.228,6	3.446	219,4	-1.778,6

PAESE	IMPORTAZIONI			ESPORTAZIONI			BILANCIA	
	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t
Francia	634,4	200,1	3.171	1.173,5	133,1	8.819	539,1	-67,0
Germania	647,8	225,5	2.873	729,9	179,2	4.073	82,1	-46,3
Paesi Bassi	398,5	104,4	3.815	369,7	187,2	1.975	-28,8	82,8
Austria	287,9	316,0	911	402,9	262,8	1.534	115,0	-53,3
Spagna	295,0	192,8	1.530	261,5	64,1	4.080	-33,5	-128,7
Slovenia	403,6	532,2	758	81,1	58,8	1.379	-322,5	-473,4
Grecia	404,6	640,0	632	62,6	19,6	3.193	-342,0	-620,4
Polonia	189,8	99,9	1.899	170,5	53,3	3.199	-19,3	-46,6
altri paesi	752,6	696,3	1.081	981,7	270,6	3.628	229,1	-425,6
TOTALE	4.014,0	3.007,2	1.335	4.233,4	1.228,6	3.446	219,4	-1.778,6

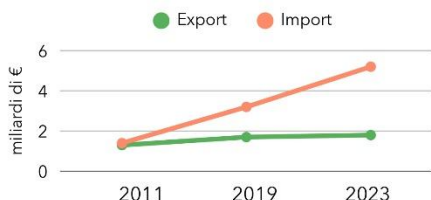
Tabella 1.12 - Carta d'identità del commercio estero - Città metropolitana di Venezia (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT

PROVINCIA DI ROVIGO

COMMERCIO ESTERO

PIL: 7,2 mld €



LEGENDA CATEGORIE MERCEOLOGICHE



IMPORTAZIONI UE

1,2 mld €



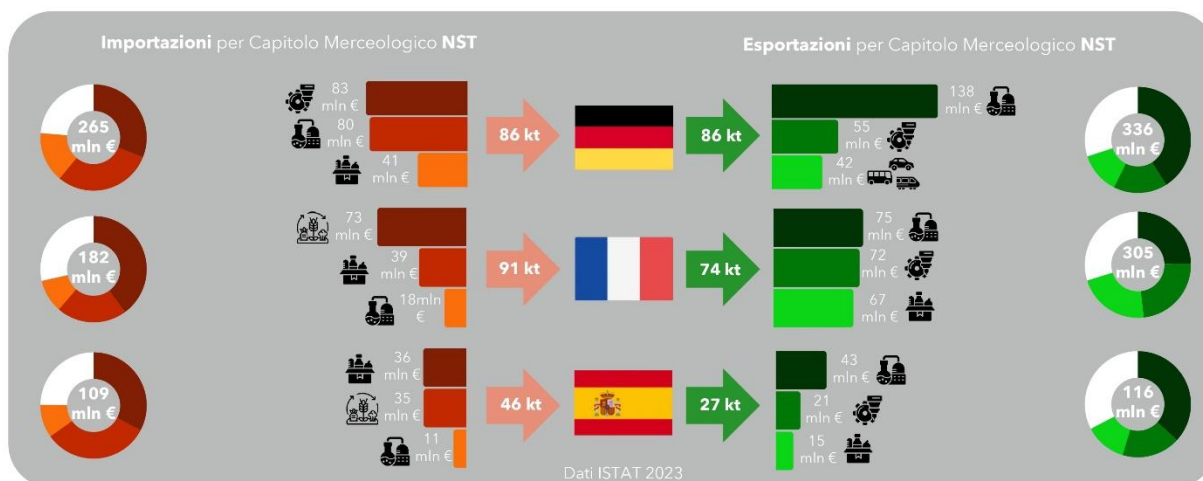
Incidenza su PIL
PROVINCIALE
INTERMEDIA

ESPORTAZIONI UE

1,3 mld €



Incidenza su PIL
PROVINCIALE
INTERMEDIA



MERCEOLOGIA	IMPORTAZIONI			ESPORTAZIONI			BILANCIA	
	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t
Prodotti chimici, in gomma ed in plastica	198,5	90,6	2.190	456,9	118,0	3.874	258,4	27,3
Macchine ed apparecchi meccanici	230,8	14,8	15.566	236,0	15,1	15.682	5,3	0,2
Prodotti agricoli, della caccia e della pesca	309,2	495,2	624	65,1	35,1	1.856	-244,1	-460,1
Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	218,6	109,1	2.003	133,2	56,0	2.378	-85,4	-53,1
Metalli e manufatti in metallo	106,2	39,6	2.678	87,2	31,0	2.809	-19,0	-8,6
Mezzi di trasporto	22,1	1,4	15.386	120,4	9,8	12.249	98,4	8,4
Legno e prodotti in legno	56,4	61,5	917	34,7	17,5	1.984	-21,7	-44,0
Altri prodotti da minerali non metalliferi	12,9	9,5	1.355	62,6	43,8	1.430	49,8	34,3
altri settori	66,0	64,6	1.023	132,4	31,2	4.238	66,4	-33,3
TOTALE	1.220,6	886,4	1.377	1.328,7	357,5	3.717	108,1	-528,9

PAESE	IMPORTAZIONI			ESPORTAZIONI			BILANCIA	
	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t	valore un. €/t	in valore mln €	in peso 000 t
Germania	265,4	85,6	3.100	336,2	86,6	3.881	70,9	1,0
Francia	182,2	90,8	2.007	305,4	73,9	4.134	123,3	-16,9
Spagna	108,7	46,3	2.349	115,8	26,7	4.339	7,2	-19,6
Paesi Bassi	169,3	39,5	4.288	54,8	17,8	3.084	-114,6	-21,7
Austria	46,9	46,2	1.014	89,0	22,7	3.920	42,2	-23,5
Ungheria	99,4	274,1	363	17,8	6,5	2.717	-81,7	-267,6
Polonia	57,6	25,6	2.254	51,2	13,8	3.709	-6,4	-11,8
Slovenia	64,0	145,6	439	28,7	24,0	1.195	-35,3	-121,5
altri paesi	227,2	132,8	1.711	329,7	85,5	3.858	102,5	-47,3
TOTALE	1.220,6	886,4	1.377	1.328,7	357,5	3.717	108,1	-528,9

Tabella 1.13 - Carta d'identità del commercio estero - Provincia di Rovigo (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT

2 I CORRIDOI EUROPEI

2.1 IL VENETO NELLA RETE TEN-T

Il consolidato orientamento agli scambi internazionali dell'economia veneta trova un concreto supporto nella sua collocazione al crocevia di tre fondamentali elementi della rete transeuropea TEN-T, così come definita dal regolamento UE 1315/2013 e successive revisioni⁷:

- ✓ il **corridoio Scandinavo-Mediterraneo**, che collega i Paesi Nordici e la Germania all'Italia transitando attraverso il valico del Brennero;
- ✓ il **corridoio Baltico-Adriatico**, che collega il porto polacco di Gdynia a quello italiano di Ravenna attraversando l'Austria e raggiungendo l'Italia attraverso il valico di Tarvisio;
- ✓ il **corridoio Mediterraneo**, che collega il porto spagnolo di Algeciras alla città ungherese di Miskolc, vicina al confine ucraino, attraversando la Spagna, la Francia, la Slovenia, la Croazia e l'Ungheria ed interessando l'intera trasversale del Nord-Italia dai valichi di Ventimiglia e del Fréjus a quelli di Gorizia e Trieste;

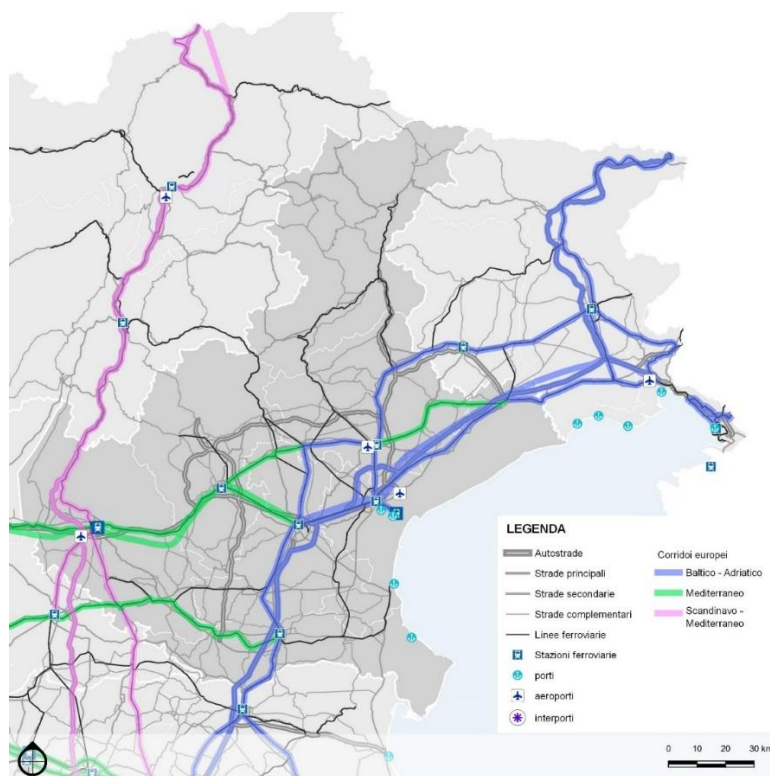


Figura 2-1 - I corridoi europei che attraversano il Veneto

Elaborazione META

⁷ L'attuale regolamento europeo sulla rete transeuropea di trasporto (TEN-T) è il Regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024. Questo nuovo regolamento ha modificato il precedente (Regolamento (UE) 2021/1153 e il Regolamento (UE) n. 913/2010) e ha abrogato il Regolamento (UE) n. 1315/2013, che era la base della politica TEN-T fino a quel momento. È stato pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea ed è entrato in vigore il 18 luglio 2024.

A scala sovraregionale, questi corridoi assicurano i collegamenti tra le diverse Province venete e gli stati europei di import/export. In particolare, il corridoio Scandinavo-Mediterraneo e quello Baltico-Adriatico connettono il Veneto ai valichi austriaci attraversando, rispettivamente, il Trentino-Alto Adige ed il Friuli-Venezia Giulia, mentre quello Mediterraneo assicura il collegamento, ad Est con i valichi sloveni, e ad Ovest con quelli francesi, nonché indirettamente con quelli svizzeri, serviti da un quarto corridoio (Mare del Nord-Reno-Mediterraneo).

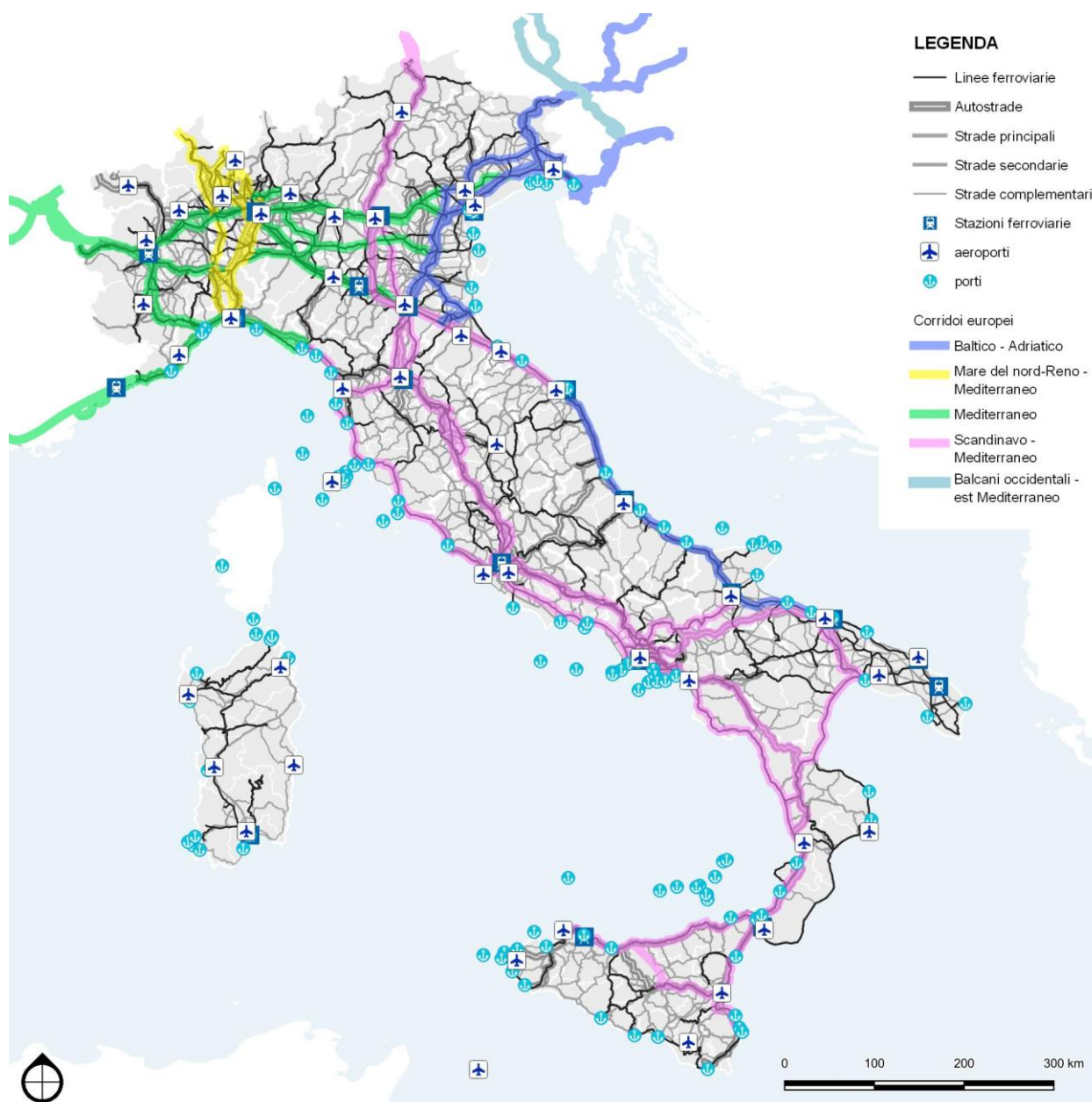


Figura 2-2 Rete infrastrutturale italiana e corridoi europei
Elaborazione META

2.2 IL SISTEMA DEI VALICHI ALPINI

Strettamente connesso ai corridoi transeuropei è il sistema dei valichi alpini occidentali, settentrionali ed orientali, che rappresentano altrettanti punti di passaggio obbligato per il transito dei flussi di import ed export. È dunque importante collocare la loro funzionalità nel quadro dei traffici complessivi attraverso le Alpi.

Prendendo a riferimento i dati dell'Osservatorio Alpino (ora rilasciati dall'UFT - Ufficio Federale dei Trasporti svizzero), integrati con elementi puntuali relativi al valico austriaco di Tarvisio⁸ ed all'insieme di quelli con la Slovenia⁹, è possibile rilevare che **la frontiera nazionale terrestre, e dunque alpina, è stata attraversata nel 2024, da circa 205 mln t di merci, di cui 153 (75%) su strada, e 52 (25%) su ferrovia**¹⁰. Osservandone l'andamento storico, è possibile rilevare che **il traffico transalpino ha ormai recuperato i livelli rilevati nel 2019**, a loro volta superiori di circa il 13% rispetto a quelli del 2011. Quasi tutto l'incremento si deve peraltro al modo stradale, a fronte di una sostanziale costanza della componente ferroviaria (53 mln t nel 2011, 54 nel 2019).

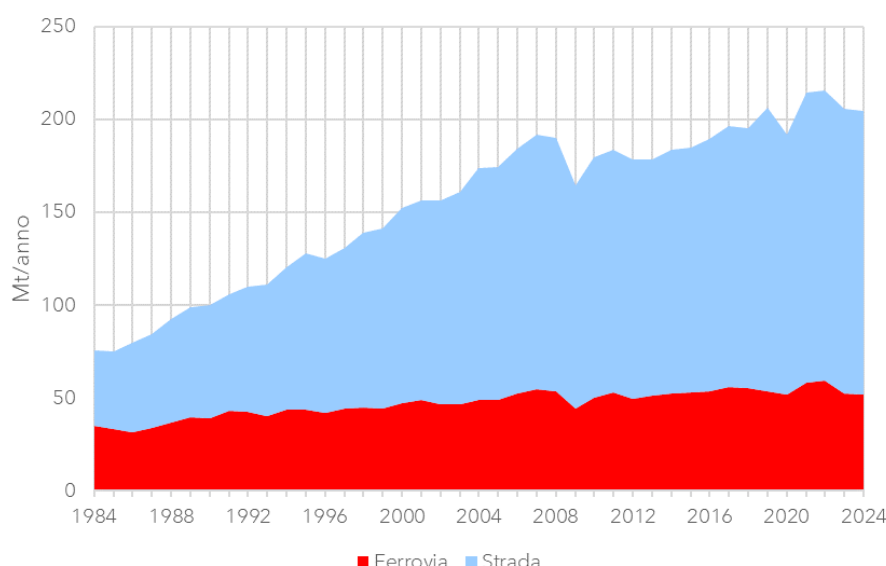


Figura 2-3 - Flussi di traffico transalpino per modo di trasporto (1984-2024)

Elaborazione META su dati UFT - Ufficio Federale dei Trasporti, ASFINAG, Si.Stat

⁸ In particolare, sono state utilizzate le statistiche di traffico del gestore della rete autostradale ASFINAG (<https://www.asfinag.at/verkehr-sicherheit/verkehrszahlung/>)

⁹ In quest'altro caso si è fatto riferimento al portale dedicato dell'Ufficio Statistico della Repubblica Slovenia (<https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev/>)

¹⁰ I valori indicati sono relativi alla somma dei transiti ai valichi dell'intero arco alpino da Ventimiglia a Tarvisio, nonché ai posti di frontiera italo-sloveni delle aree di Gorizia e Trieste. Il computo fa inoltre riferimento ai valichi del Gottardo e del San Bernardino, e non all'insieme dei posti di frontiera esistenti fra Piemonte, Lombardia e Canton Ticino, senza peraltro introdurre grandi deformazioni del totale in quanto gli ordini di grandezza dell'interscambio merci fra Italia e Canton Ticino, e fra questo ed il resto della Svizzera, sono piccoli e simili tra loro.

Peraltro, questa tendenza generale è l'esito di andamenti molto differenziati per paese confinante: il tasso di crescita 2011-24 appare massimo (+28%) in direzione dell'Austria - che con oltre 85 mln t/anno assorbe ormai il 42% del traffico totale, assai più moderato (+7%) verso la Francia - che rappresenta la direttrice storicamente più consolidata - ed anche verso la Slovenia - che appare invece in fase di stabilizzazione dopo un decennio di crescita assai pronunciata¹¹. In diminuzione (-9%) appaiono infine i flussi orientati verso la frontiera svizzera, che proprio nel 2011 ha raggiunto il suo massimo storico di circa 40 mln t/anno.

Quest'ultimo andamento è certamente da mettere in relazione con le politiche di disincentivazione dei traffici stradali di attraversamento, messa in atto dalla Confederazione Elvetica a partire dal 2003 con l'applicazione della Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) ed il contestuale supporto al traffico intermodale sulla Nuova Trasversale Ferroviaria Alpina (NTFA).

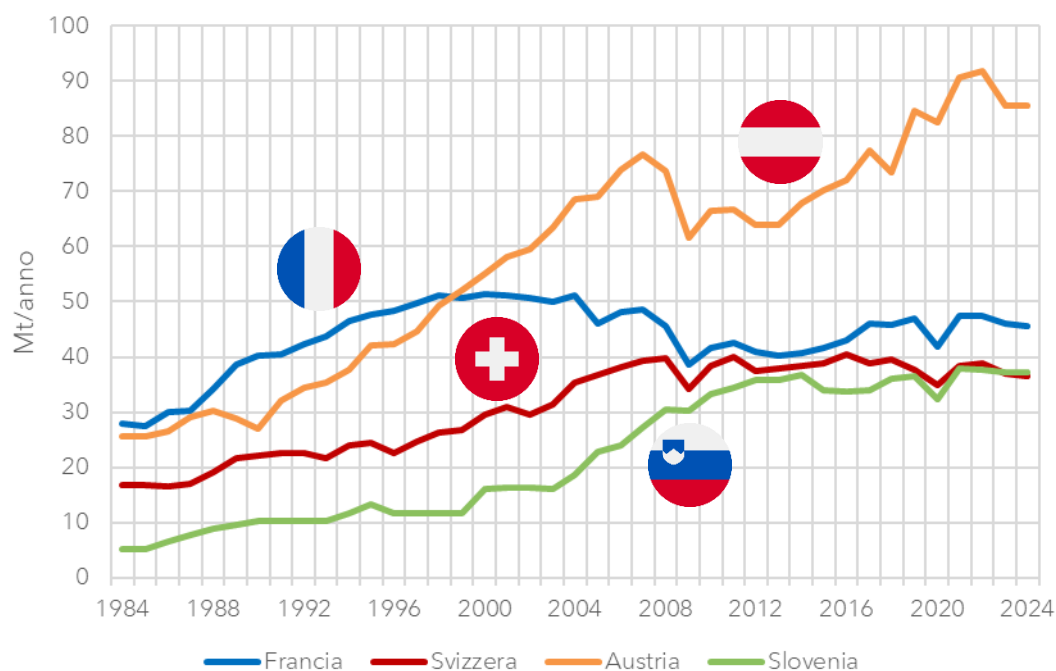


Figura 2-4 - Flussi di traffico transalpino per paese (1984-2024)

Elaborazione META su dati UFT - Ufficio Federale dei Trasporti, ASFINAG, Si.Stat

¹¹ I dati relativi ai transiti stradali da e per la Slovenia sono aggiornati all'anno 2023.

D'altro canto, la quota di traffico detenuta dalla ferrovia appare assai variabile a seconda della direttrice presa in esame: essa appare massima ai valichi svizzeri del Sempione (89%) e del Gottardo (71%), elevata in quelli austriaci del Tarvisio (31%) e del Brennero (25%), assai più modesta in quelli francesi e sloveni.

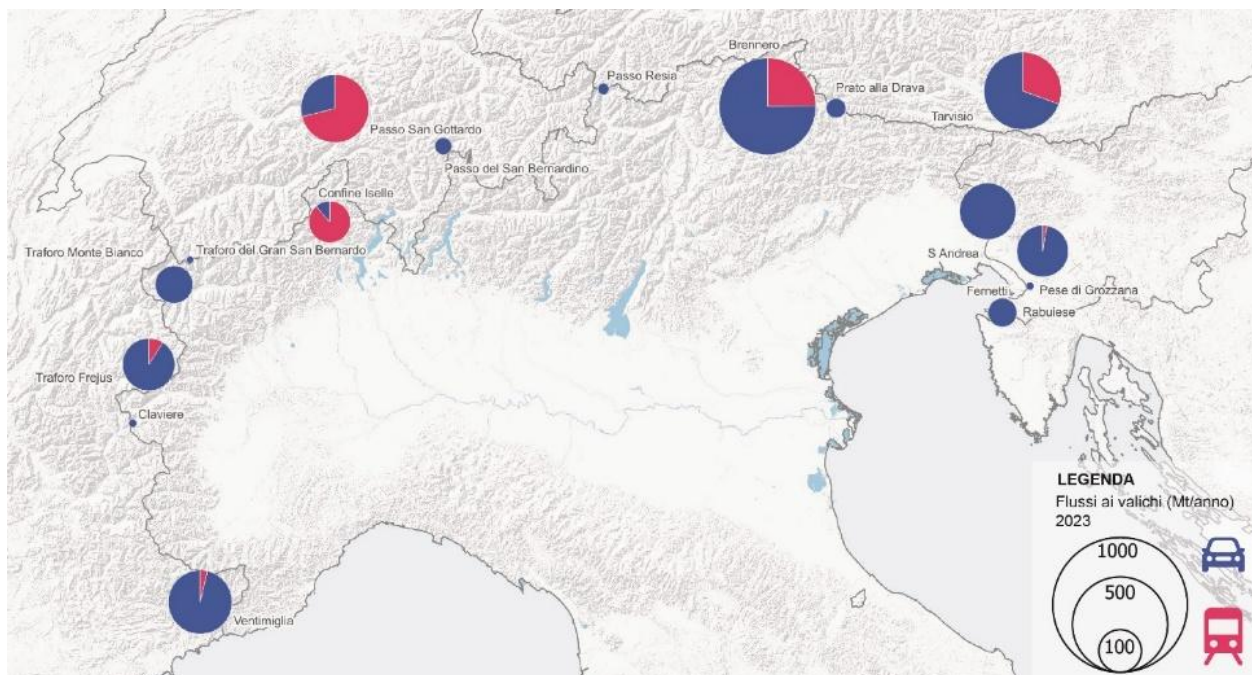


Figura 2-5 - Flussi di traffico transalpino per valico e modo di trasporto (2023)

Elaborazione META su dati UFT - Ufficio Federale dei Trasporti, ASFINAG, Si.Stat

Ricapitolando dall'analisi del traffico per frontiera e modo risulta nitida l'esistenza di forti differenze, derivanti sia dalle dinamiche della domanda (più sostenute verso l'Europa orientale e meno rilevanti a mano a mano che ci si sposta verso Ovest), sia alle diverse politiche perseguite dalle singole autorità nazionali in ordine al traffico merci internazionale, che in alcuni casi si caratterizza come flusso di scambio, in altri di attraversamento.

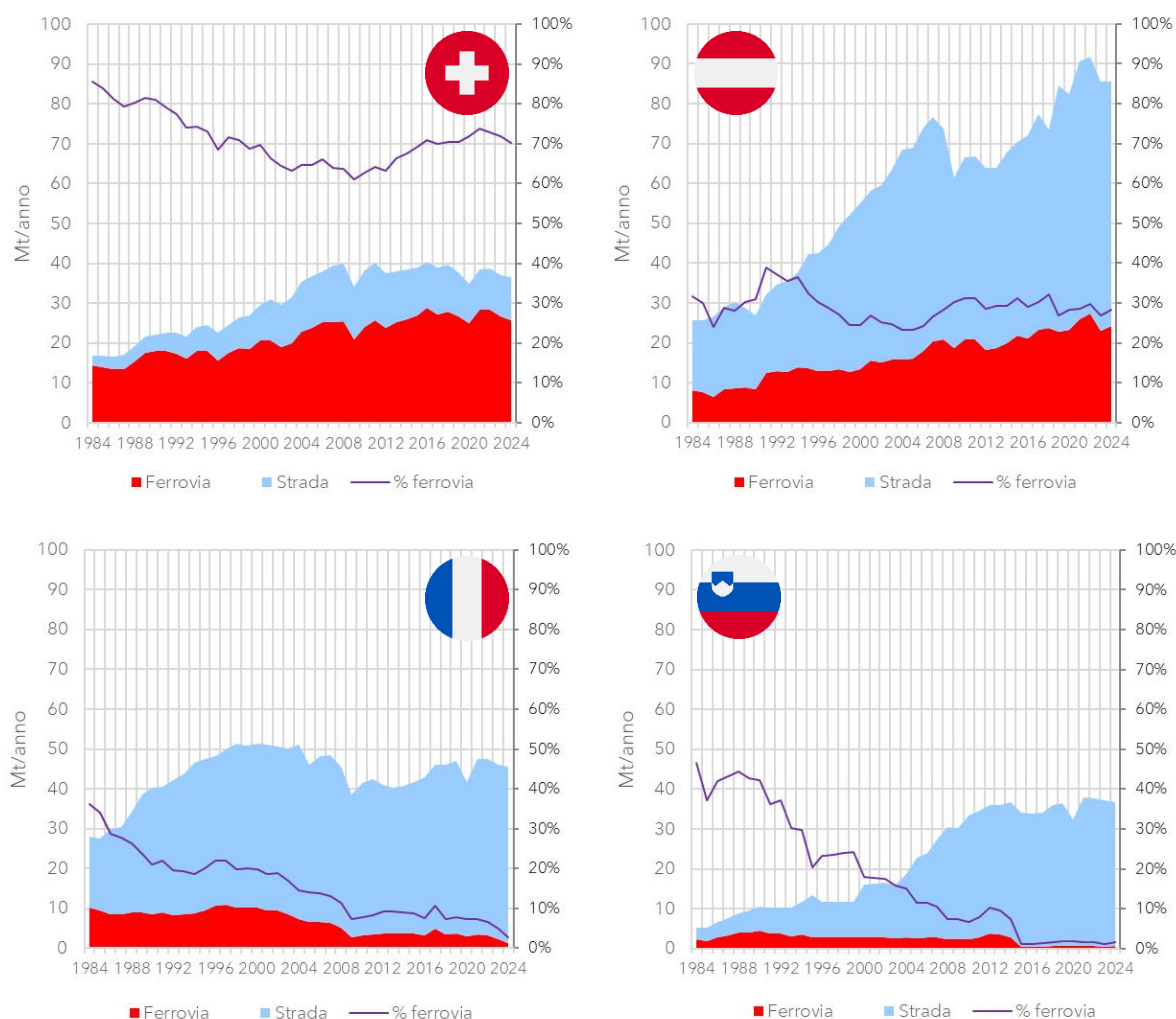


Figura 2-6 - Flussi di traffico transalpino per frontiera e modo di trasporto (1984-2024)

Elaborazione META su dati UFT - Ufficio Federale dei Trasporti, ASFINAG, Si.Stat

Nelle pagine che seguono viene ricapitolato l'andamento del traffico, per modo di trasporto, sui principali valichi dell'arco alpino orientale.

BRENNERO

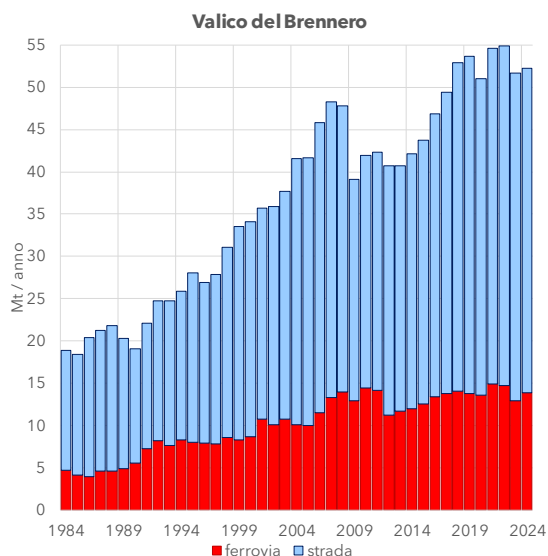
2011: **42,3 Mt** (ferrovia 33,3%)

2019: **53,7 Mt** (ferrovia 25,7%) **+27%** su 2011

2024: **52,2 Mt** (ferrovia 26,6%) **-3%** su 2019

Figura 2-7 - Flussi al valico del Brennero per modo di trasporto (1984-2024)

Elaborazione META su dati UFT - Ufficio Federale dei Trasporti



TARVISIO

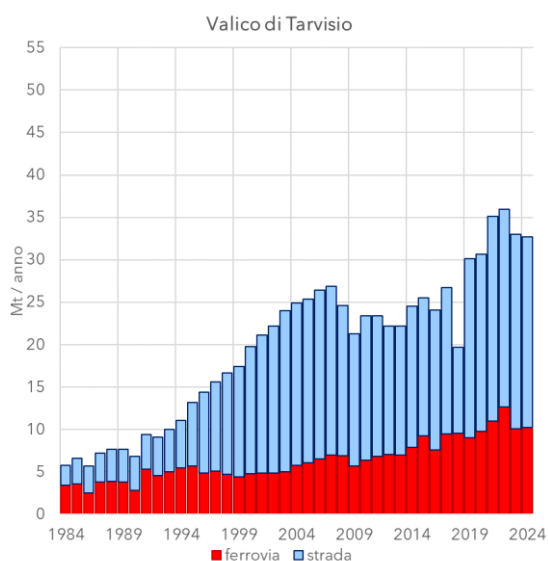
2011: **23,4 Mt** (ferrovia 29,1%)

2019: **30,1 Mt** (ferrovia 29,8%) **+29%** su 2011

2024: **32,7 Mt** (ferrovia 31,4%) **+9%** su 2019

Figura 2-8 - Flussi al valico del Tarvisio per modo di trasporto (1984-2024)

Elaborazione META su dati ASFINAG



GORIZIA S. ANDREA

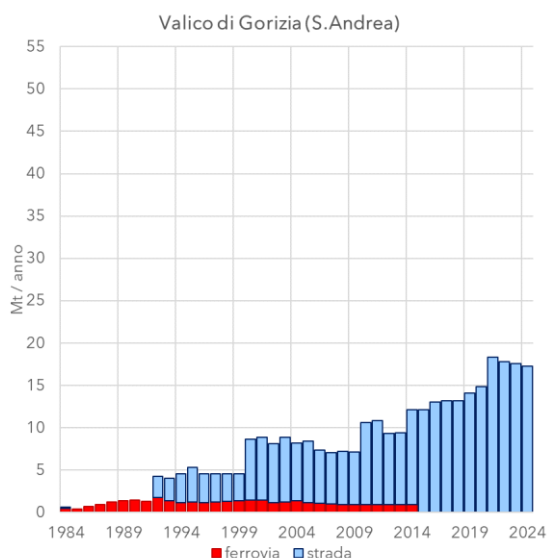
2011: **10,8 Mt** (ferrovia 9%)

2019: **14,1 Mt** (ferrovia 0%) **+30%** su 2011

2023: **17,3 Mt** (ferrovia 0%) **+23%** su 2019

Figura 2-9 I- Flussi al valico di Gorizia per modo di trasporto (1984-2024)

Elaborazione META su dati Si.Stat



FERNETTI

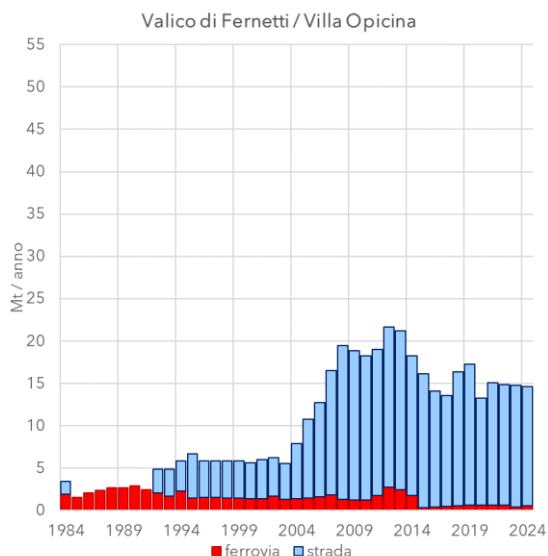
2011: 19,0 Mt (ferrovia 9%)

2019: 17,3 Mt (ferrovia 4%) -9% su 2011

2024: 14,7 Mt (ferrovia 4%) -15% su 2019

Figura 2-10 - Flussi al valico di Ferneti per modo di trasporto (1984-2024)

Elaborazione META su dati Si.Stat



PESE

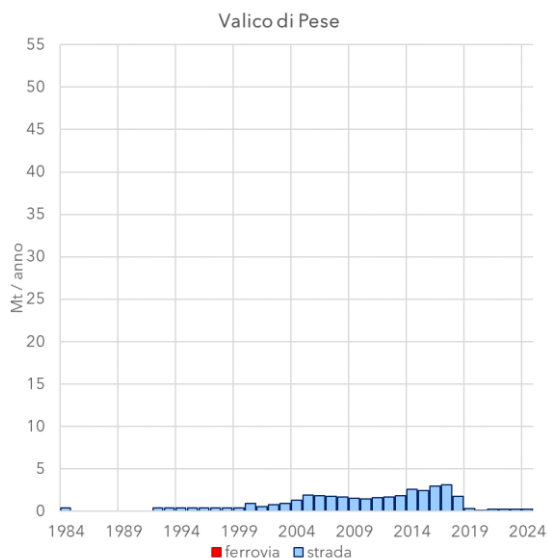
2011: 1,6 Mt

2019: 0,3 Mt -81% su 2011

2024: 0,2 Mt -21% su 2019

Figura 2-11 - Flussi al valico di Pese per modo di trasporto (1984-2024)

Elaborazione META su dati Si.Stat



RABUIESE

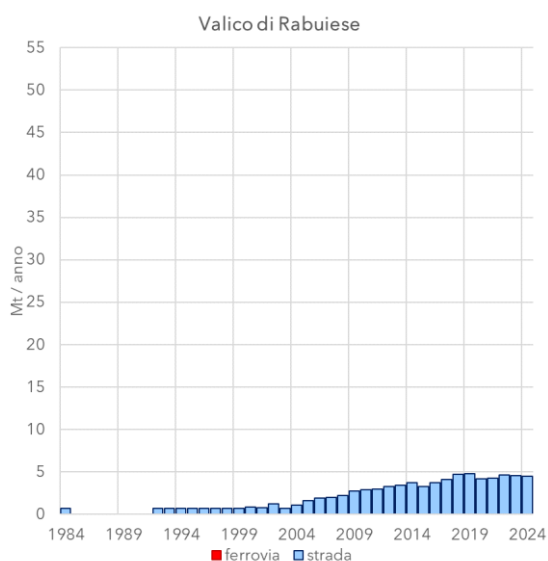
2011: 3,0 Mt

2019: 4,8 Mt +61% su 2011

2023: 4,5 Mt -7% su 2019

Figura 2-12 - Flussi al valico di Rabuiese per modo di trasporto (1984-2024)

Elaborazione META su dati Si.Stat



2.3 LE PROSPETTIVE DEI VALICHI STRADALI

Vista la stretta correlazione esistente tra corridoi europei e valichi alpini, la funzionalità della rete TEN-T appare nel caso italiano assai influenzata dalle politiche attuate dai diversi paesi in ordine ai traffici attraverso le Alpi. Nel caso veneto, è evidente il rilievo attribuibile alle restrizioni operate dal governo federale austriaco, nonché dai singoli *Länder*, relativamente al transito di mezzi pesanti non solo lungo l'autostrada del Brennero, ma anche su quella del Tarvisio.

Nel primo caso, superato il sistema degli ecopunti grazie all'intervento della Commissione Europea, permangono però le numerose limitazioni al transito imposte dal Land Tirolo in base alla locale legge sulla tutela delle emissioni in atmosfera. La trattativa in corso tra i governi italiano, austriaco e tedesco, sfociata nella causa intentata il 30 giugno 2024 alla Corte di Giustizia Europea, trova oggi il sostegno della Commissione, schierata a favore della libertà di circolazione. Tuttavia, visto anche il controricorso presentato dal governo austriaco alla fine dell'anno, le limitazioni restano attualmente in vigore.

Nel secondo caso, lo sviluppo del traffico merci su strada è oggi messo in discussione da nuovi divieti di circolazione vigenti dalla fine del 2024, in periodo invernale, sulla tratta Villaco-Salisburgo dell'autostrada A10 dei Tauri. Per far fronte a questa situazione, resa vieppiù problematica dal sensibile isolamento geografico dell'asse del Brennero, recettore della quota più importante di scambi commerciali terrestri dell'Italia, torna saltuariamente in auge l'ipotesi di un corridoio da Venezia a Monaco attraverso le Dolomiti bellunesi. Tale corridoio ha una progettualità molto complessa e discussa negli anni, che prevederebbe il prolungamento autostradale dell'attuale A27 consentendo di aggirare il territorio trentino ed altoatesino, ma non quello austriaco.¹²

Alla luce degli elementi esaminati nel capitolo precedente, non deve poi essere sottostimata l'importanza del corridoio Mediterraneo a supporto dei valichi alpini occidentali (in particolare, Ventimiglia, Fréjus, Monte Bianco), che assicurano i collegamenti con la Francia, con la Penisola Iberica e con gli stati dell'Europa nord-occidentale.

Tali connessioni sono oggi caratterizzate da diverse importanti problematiche di transito, connesse non tanto a divergenze programmatiche tra i paesi confinanti, quanto ad interruzioni dovute ad eventi meteorologici avversi (come al traforo autostradale del Fréjus nel 2023 e sulla

¹² Le imprese del Veneto vedono in questo collegamento un'opportunità strategica per lo sviluppo economico, logistico e turistico del territorio (vedi "Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Veneto" realizzato nell'ambito del Programma Infrastrutture promosso da Unioncamere nazionale). Tuttavia, non ci sono al momento progetti concreti e finanziati per la sua realizzazione a causa di ostacoli politici, economici e ambientali. Si lavora piuttosto su interventi puntuali di miglioramento della viabilità esistente in vista di eventi come le Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026 e si continua a dibattere sulla fattibilità e l'opportunità di un'opera di tale portata

linea ferroviaria di Modane tra il 2023 ed il 2025) oppure a necessità operative associate all'adeguamento infrastrutturale e tecnologico dei trafori (come al tunnel del Monte Bianco).

2.4 LE PROSPETTIVE DEI VALICHI FERROVIARI

Nel quadro politicamente complesso della regolazione dei traffici transalpini, è importante richiamare anche le iniziative volte a sviluppare il traffico ferroviario.

Fra queste, un posto di qualche rilievo va attribuito alla **linea ferroviaria di Tarvisio**, modernizzata con grande anticipo dall'Italia, e che diventerà pienamente sfruttabile a seguito della prevista apertura, in territorio austriaco, delle gallerie del Koralm, tra Klagenfurt e Graz (2026), e del Semmering di base tra Graz e Vienna (2030).

Né può essere sottaciuto il significato strategico della **galleria di base del Brennero**, che dovrebbe entrare in funzione nel 2032 supportando, nelle intenzioni dei promotori, una efficace politica di trasferimento modale dalla strada alla ferrovia.

Peraltro, è da sottolineare come lo sviluppo del traffico ferroviario transalpino risulti attualmente molto più intenso ai valichi settentrionali, contraddistinti anche dalle politiche di trasferimento condotte dalla Confederazione Elvetica intorno alla Nuova Trasversale Ferroviaria Alpina (NTFA), rispetto a quanto non avvenga ai valichi orientali ed occidentali. In quest'ultimo caso – comunque rilevante per il commercio internazionale del Veneto – l'avviata realizzazione della nuova linea Torino-Lione (NLTL) non sembra potere da sola invertire un trend da tempo declinante, mentre il potenziale della direttrice costiera via Ventimiglia appare in prospettiva ridimensionato dalle importanti problematiche di attraversamento urbano esistenti in territorio francese, ed in particolare all'interno della città di Nizza.

3 UNA MODELLIZZAZIONE DEI TRAFFICI

3.1 IL MODELLO I-TRAM

Per mettere in relazione i flussi di import-export con l'assetto dei grandi corridoi europei è a questo punto necessario allocare gli scambi internazionali delle singole Province ai corridoi, ovvero ai diversi possibili itinerari di adduzione alle frontiere nazionali, che assicurano il collegamento con i diversi stati esteri.

Questa operazione può essere effettuata utilizzando il modello multimodale e multiscalare del sistema di trasporto italiano **i-TraM (italian Transport Model)**, sviluppato da META srl in collaborazione con il Laboratorio di Politica dei Trasporti (TRASPOL) del Politecnico di Milano. Il modello i-TraM consente, in primo luogo, di stimare con buon grado di approssimazione i **costi generalizzati di trasporto** necessari a spostarsi da ciascuna delle 1.768 zone in cui è suddiviso il territorio nazionale ai singoli valichi di frontiera, e da questi ultimi ad una serie di aree urbane rappresentative dei diversi paesi esteri.

Uno dei vantaggi nell'uso di questo modello è la possibilità di utilizzare una **zonizzazione di dettaglio subprovinciale**, in modo da poter correlare l'analisi alla configurazione effettiva dei tanti distretti industriali che connotano il sistema Italia, anche a livello locale. Ciò pone le basi per analizzare in maggior dettaglio le condizioni di accesso ai grandi corridoi internazionali.

Il calcolo del costo generalizzato di viaggio calcolato dal modello tiene schematicamente conto, in particolare:

- dei costi associati al possesso del veicolo;
- dei costi operativi legati al suo utilizzo (carburante e manutenzione);
- del costo del personale di guida, rapportato al tempo di viaggio.

Nella pagina che segue viene illustrato un esempio di calcolo dei costi generalizzati di accesso al valico stradale del Brennero. Come si può osservare, tali costi tendono a crescere con la distanza dal valico, sino a superare, nel caso della Sicilia, la soglia dei 2.000 € a viaggio.

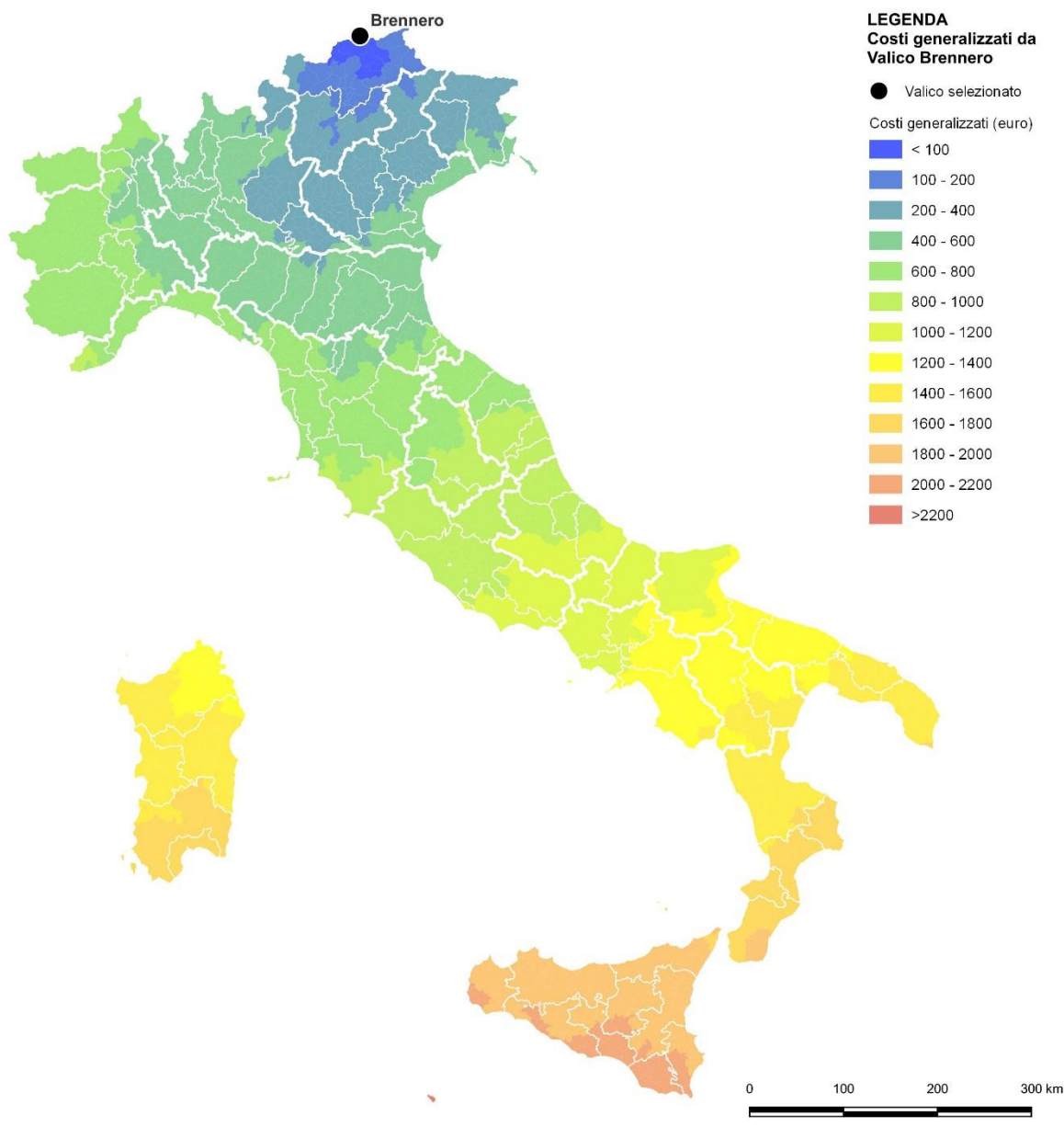


Figura 3-1 - Costo generalizzato di trasporto da/per il valico del Brennero
Elaborazione META (modello i-TraM)

Su questa base, il modello è in grado di assegnare i flussi di traffico merci all'intera rete nazionale, sia stradale che ferroviaria, ottenendo i risultati evidenziati nella figura che segue. Si osserva, in particolare, la forte differenza esistente tra la configurazione dei carichi stradali (in blu) e di quelli ferroviari (in rosso). I primi, infatti, sono prevalentemente orientati agli scambi infra ed interregionali, raggiungendo su alcune tratte autostradali valori anche superiori a 30.000 veicoli pesanti/giorno, ma assottigliandosi alquanto in corrispondenza dei valichi di frontiera, con carichi di norma non superiori alle 5.000 unità (l'unica eccezione è rappresentata dal Brennero, dove si contano circa 8.000 transiti giornalieri). Per contro, il quadro delle circolazioni ferroviarie merci appare più sensibilmente influenzato dalle componenti

internazionali, orientate in particolare verso le direttrici svizzere (Sempione, Gottardo) ed austriache (Brennero, Tarvisio), con traffici spesso attestati nei terminal del Settentrione, quali Verona, Novara, Gallarate, od al massimo Padova e Bologna¹³.

In entrambi i casi, è ben visibile un gradiente piuttosto rilevante tra il Nord del paese ed il Mezzogiorno.

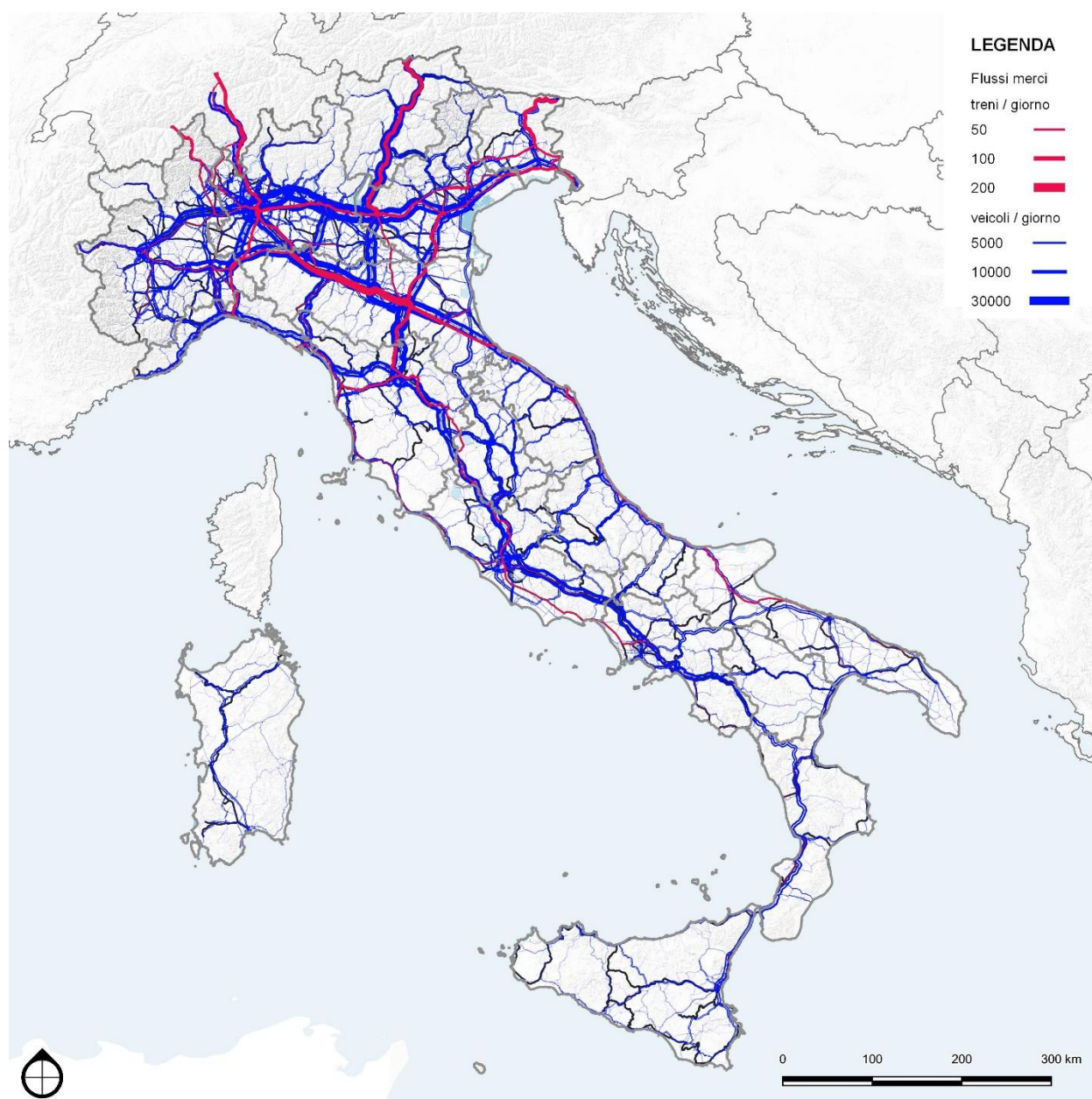


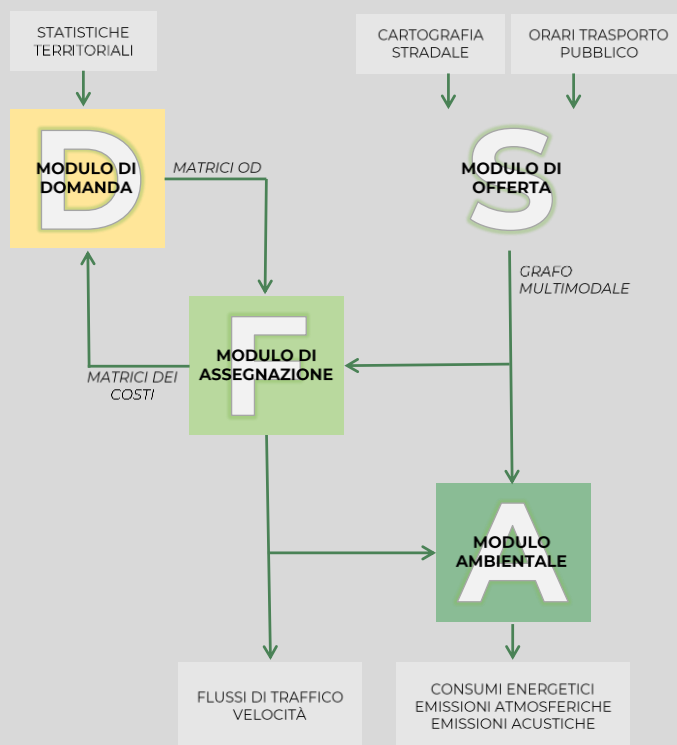
Figura 3-2 - Flussi stradali (veicoli/giorno) e ferroviari (treni/giorno) sulla rete infrastrutturale italiana
Elaborazione META (modello i-TraM)

¹³ Il cartogramma riporta il numero di treni merci programmato sulla rete. Nel caso ferroviario, la configurazione simulata dei flussi di traffico dipende non soltanto dalla distribuzione della domanda merci, ma anche dalle modalità di risposta delle imprese ferroviarie, che rappresentano un *input* del modello.

i-TraM: l'architettura del modello

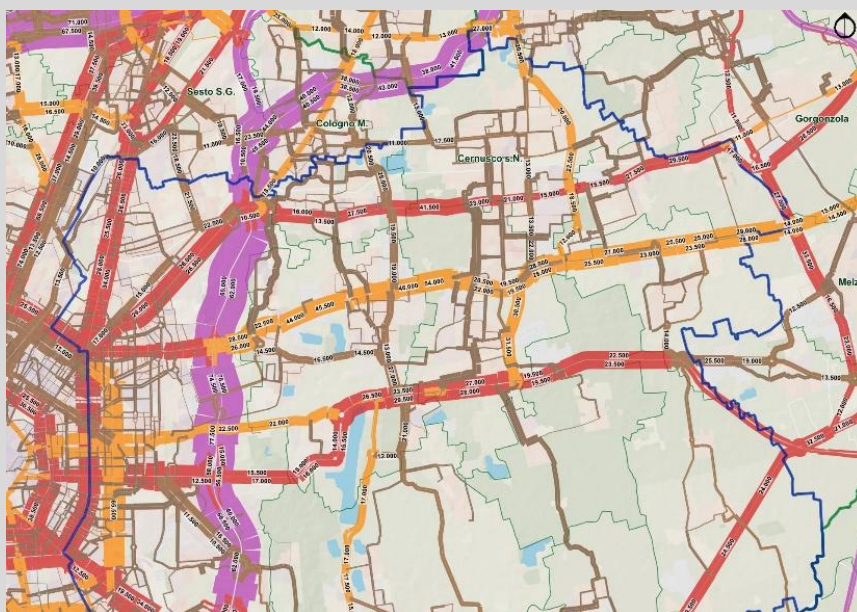
i-TraM (italian Transport Model) è un modello multimodale e multiscalare del sistema di trasporto italiano, sviluppato da META srl in collaborazione con il Laboratorio di Politica dei Trasporti (TRASPOL) del Politecnico di Milano.

È costruito secondo i più consolidati standard del settore, con un'architettura a quattro stadi volti a stimare il numero di spostamenti, sia passeggeri che merci, generati da ciascuna zona di traffico, la loro distribuzione verso le zone di destinazione, la scelta del modo di trasporto ed infine la stima dei flussi transitanti sulla rete stradale e su quella ferroviaria. A ciascuno stadio corrisponde un modulo di calcolo, calibrato sulla base di dati di varia natura, prevalentemente tratti da fonti pubbliche (ISTAT, ANAS...). Il modello è correlato inoltre di due moduli aggiuntivi, finalizzati all'analisi ambientale e socio-economica dei risultati ottenuti dalle simulazioni di calcolo.



Per queste sue caratteristiche, il modello è in grado di stimare in modo dettagliato non soltanto i flussi gravanti sulle diverse reti infrastrutturali, ma anche i corrispondenti costi generalizzati di trasporto, che rappresentano una grandezza economica rilevante per l'esame della domanda di mobilità dei passeggeri e delle merci.

L'architettura multiscalare del modello consente, inoltre, di dettagliare secondo le necessità la zonizzazione di riferimento, in modo da affinare i risultati ottenuti negli ambiti di maggior interesse, senza perdere le informazioni associate all'andamento generale dei traffici a medio e lungo raggio.



Più nel dettaglio, la distribuzione dei traffici in territorio veneto appare contrassegnata dall'importanza fondamentale della direttrice Est-Ovest rappresentata dall'autostrada A4 e dalla ferrovia Milano-Verona-Venezia-Trieste. Innanzitutto, proprio da questi assi si dipartono le principali direttrici trasversali, che collegano i principali centri economici della Regione con Bologna e con i valichi del Brennero e del Tarvisio.

Emerge con una certa chiarezza il differente orientamento dei traffici: nel caso ferroviario essi sono prevalentemente diretti verso i valichi internazionali del Brennero e del Tarvisio, mentre nel caso stradale lungo l'asse della A4, che garantisce innanzitutto il collegamento con la Lombardia, il Piemonte e il Friuli-Venezia Giulia, e solo in seconda istanza la connessione con i valichi alpini orientali, occidentali ed indirettamente anche settentrionali.

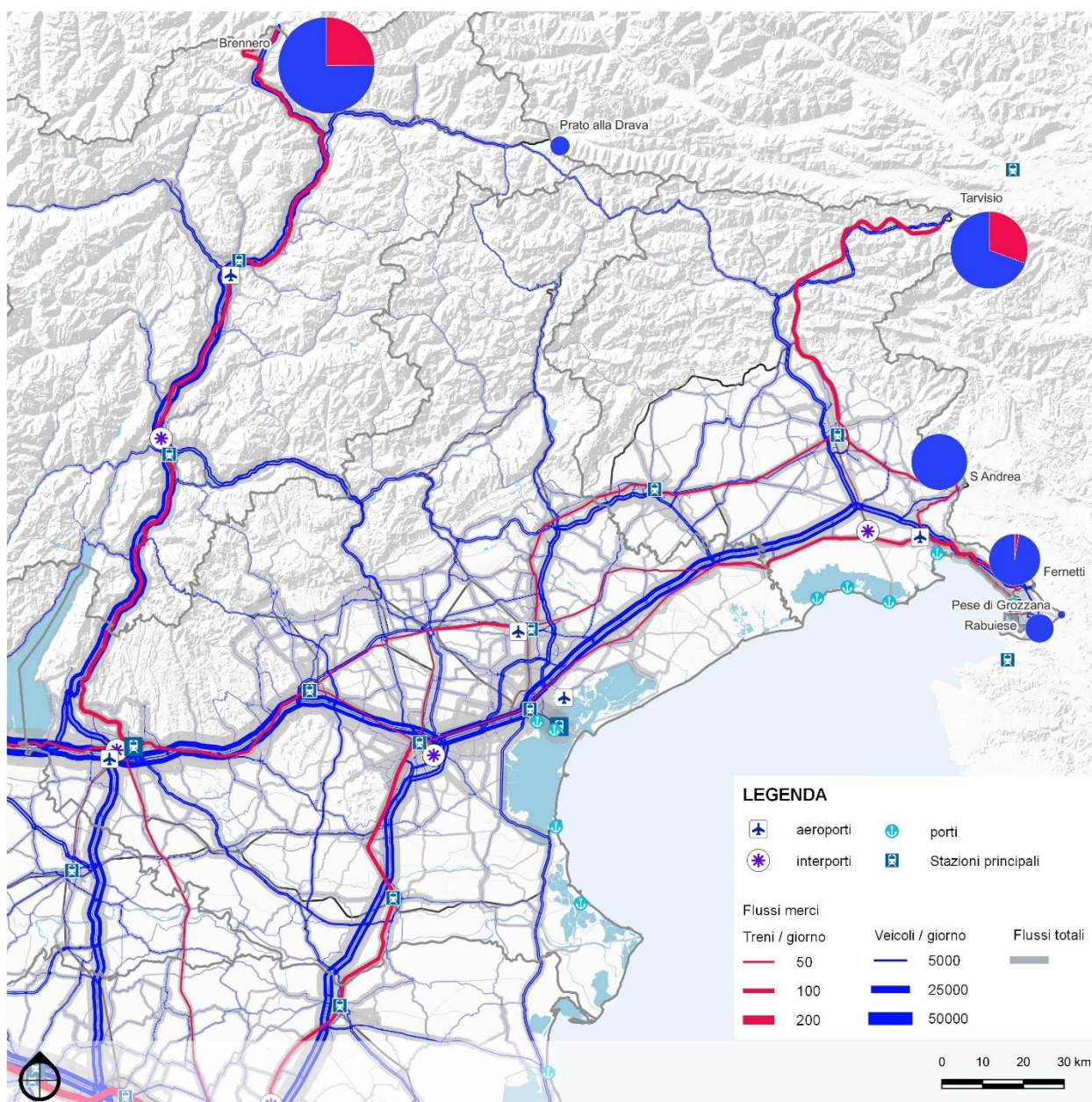


Figura 3-3 - Flussi stradali (veicoli/giorno) e ferroviari (treni/giorno) sulla rete infrastrutturale veneta¹⁴
Elaborazione META (modello i-TraM)

¹⁴ Nei grafici a torta è rappresentato il flusso di traffico per valico (Mt/anno) e modo di trasporto (cfr. Fig. 2-5).

3.2 RICOSTRUZIONE DELLA MATRICE O/D PER VALICO

La conoscenza dei costi generalizzati di trasporto da e per i singoli valichi alpini, e da questi per le differenti origini/destinazioni estere, è alla base della possibilità di identificare, per ogni relazione esistente fra una specifica Provincia ed un determinato paese, l'istradamento di minor costo.

Ciò consente di stabilire, in particolare, il ruolo svolto da ciascun valico nel veicolare i flussi di import/export del Veneto.

Analizzando ad esempio gli **scambi con la Germania**, emerge con grande evidenza il ruolo assolutamente preponderante svolto dal valico del Brennero a supporto dei flussi in import, solo marginalmente intaccato dall'utilizzo, per flussi originati dalla Provincia di Treviso o dalla Città Metropolitana di Venezia, di valichi alpini più orientali, come segnatamente Tarvisio e Ferneti.

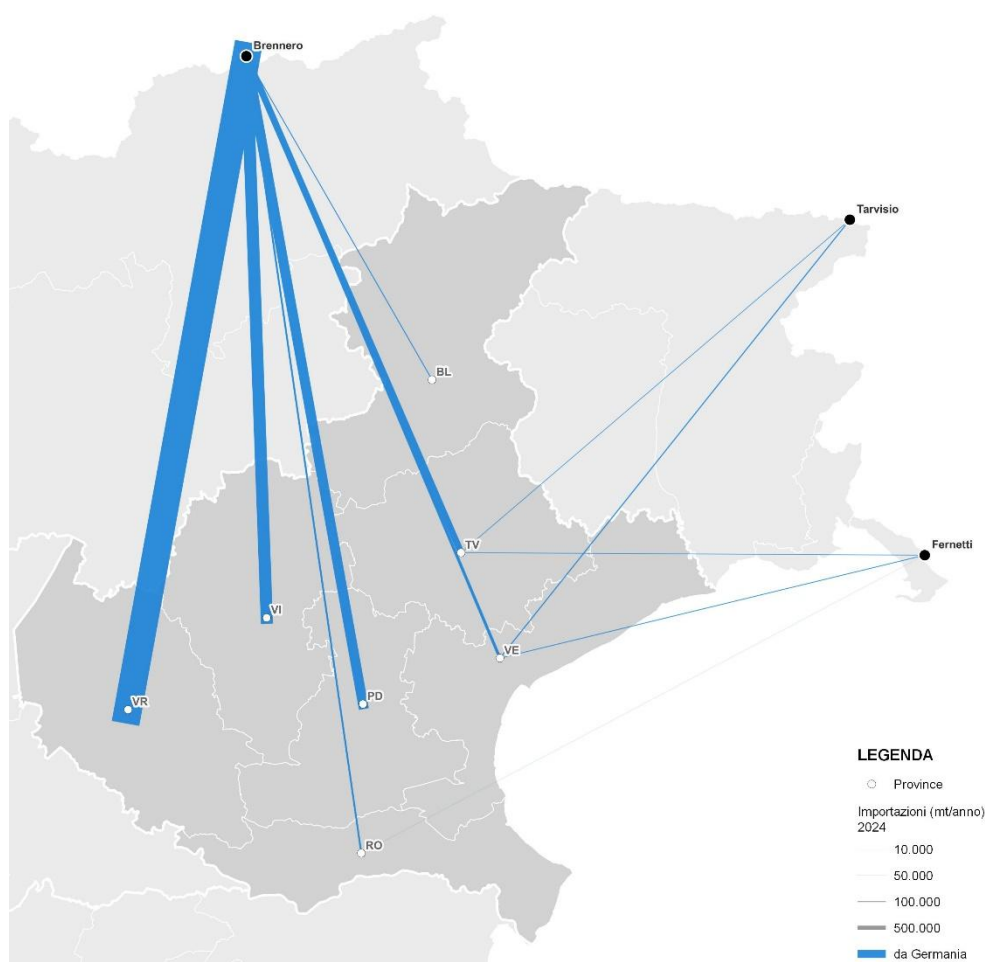


Figura 3-4 - Regione Veneto: linee di desiderio import dalla Germania
Elaborazione META (modello i-TraM)

Del tutto analoga risulta l'articolazione dei flussi in export che tendono a presentare una maggior concentrazione nelle Province più orientate all'export: segnatamente Vicenza, Treviso, Padova e Verona.

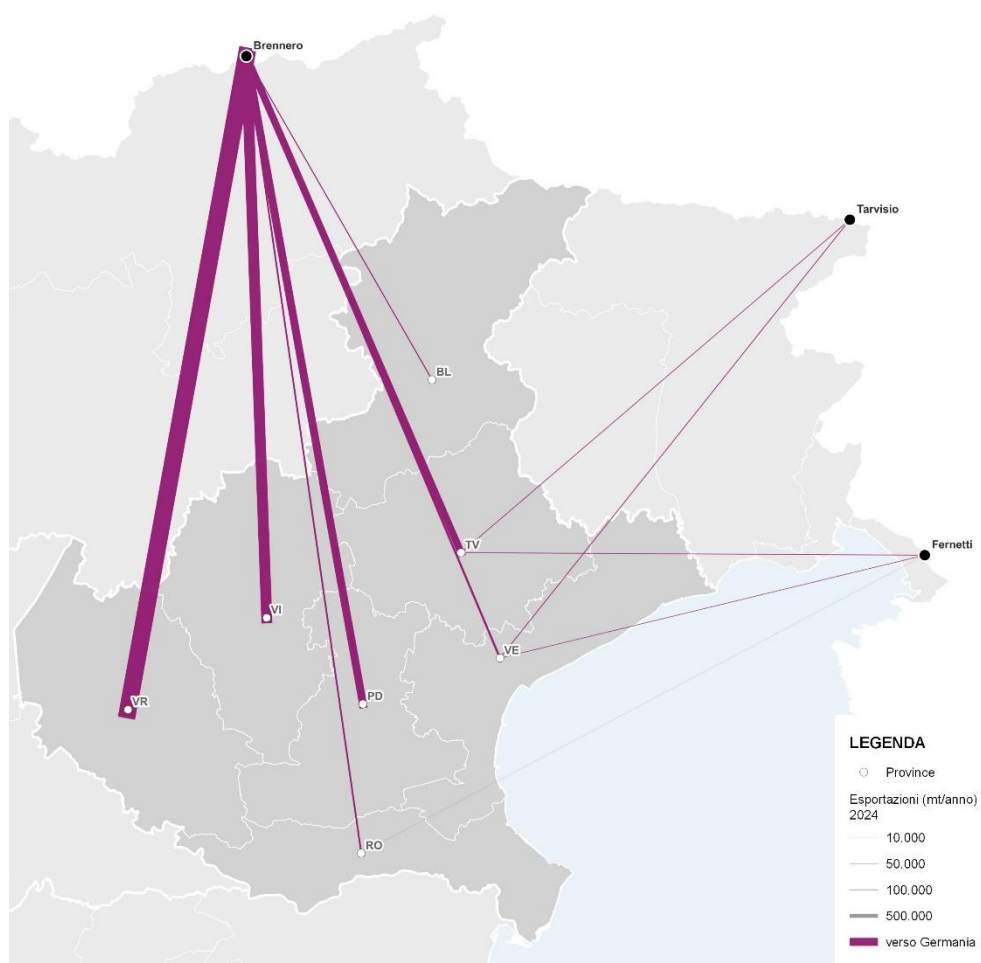


Figura 3-5 - Regione Veneto: linee di desiderio export verso la Germania
Elaborazione META (modello i-TraM)

Una configurazione meno intuitiva è quella degli **scambi con la Francia**, paese che rappresenta comunque il secondo od il terzo partner commerciale delle Province venete. Emerge in questo caso il ruolo svolto dal valico di Ventimiglia e dal traforo del Monte Bianco, ma ancora della stessa direttrice del Brennero, efficace a garantire il collegamento con le Regioni più settentrionali ed orientali del paese transalpino.

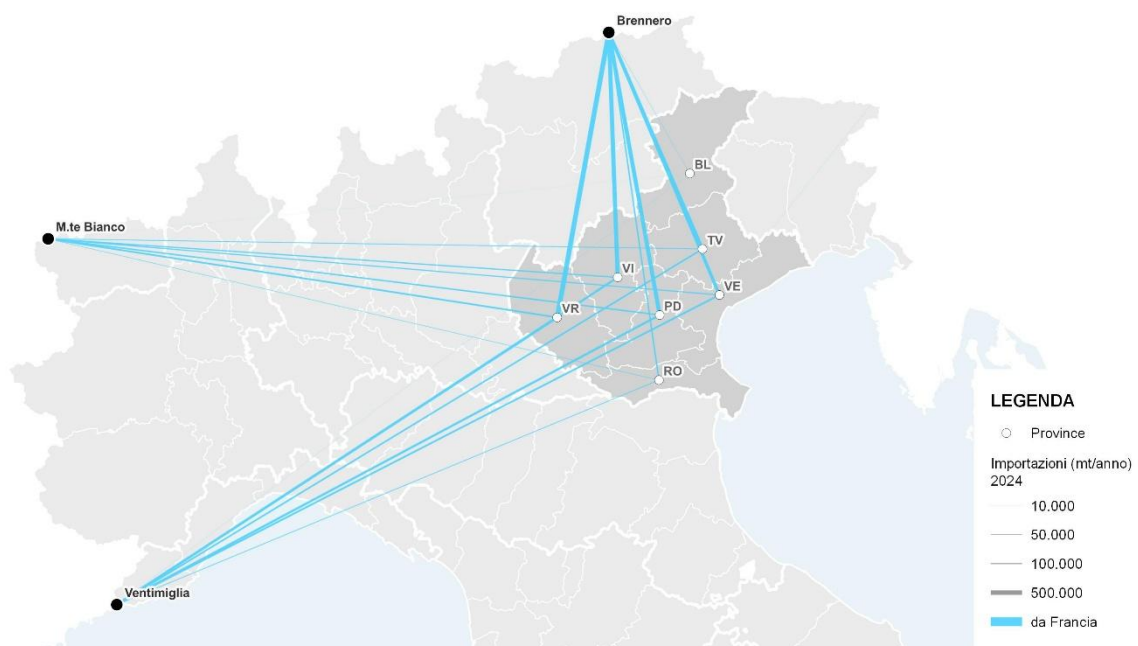


Figura 3-6 - Regione Veneto: linee di desiderio import dalla Francia

Elaborazione META (modello i-TraM)

Le esportazioni continuano a trovare i migliori istradamenti al valico di Ventimiglia, a quello del Monte Bianco, nonché a quello del Brennero.

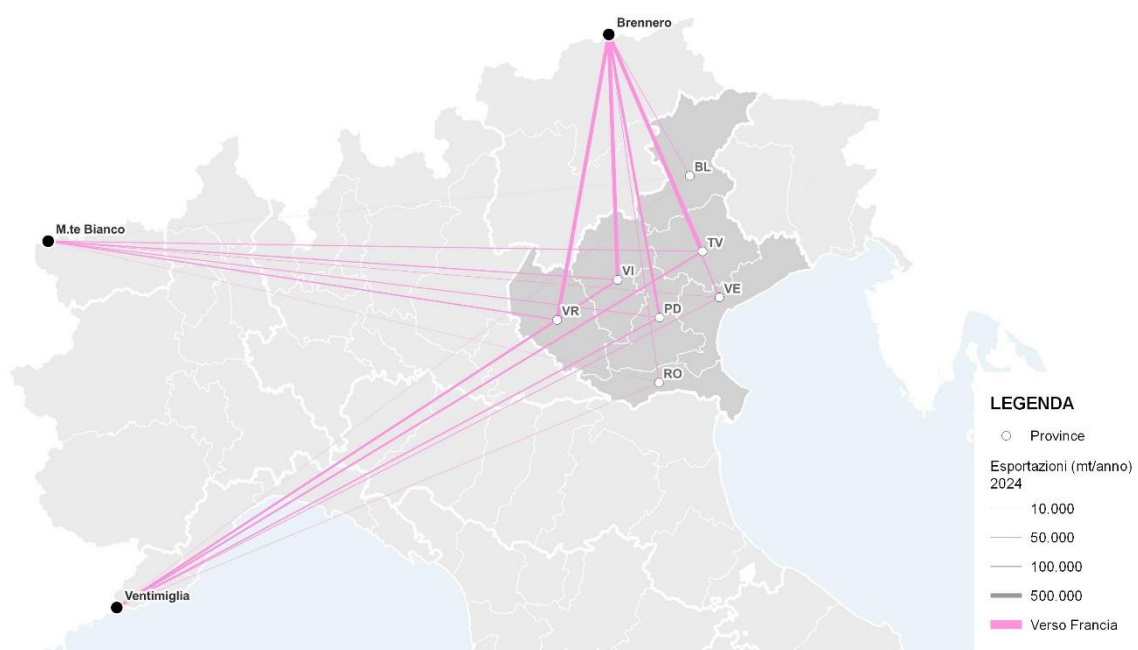


Figura 3-7 - Regione Veneto: linee di desiderio export verso la Francia

Elaborazione META (modello i-TraM)

3.3 INDICATORI DI ACCESSIBILITÀ AI MERCATI EUROPEI

Sulla base delle analisi modellistiche sopra illustrate, è possibile sviluppare uno specifico insieme di indicatori funzionali (KPI) volti a restituire le prestazioni garantite dal sistema infrastrutturale, e dai corrispondenti servizi di trasporto, a supporto del commercio internazionale del Veneto.

A tale proposito, la disponibilità della matrice dei costi generalizzati di accesso ai singoli paesi partner europei, articolata per corridoio e valico alpino di riferimento, consente di sviluppare una stima parametrica dei **costi generalizzati di trasporto** necessari a sostenere i flussi del commercio internazionale da ciascun paese e per ciascuna categoria merceologica. Questa stima può essere rapportata al valore medio delle merci importate od esportate, in modo da ottenere, per ciascuna combinazione Provincia-categoria merceologica-paese estero, una valutazione dell'incidenza dei costi di trasporto in relazione al valore economico attribuibile al corrispondente traffico.

Moltiplicando questo indicatore di costo per la rilevanza del commercio internazionale rispetto al PIL delle singole realtà Provinciali, si ottiene una stima parametrica dell'incidenza dei costi del trasporto internazionale sul medesimo PIL.

In definitiva, i KPI proposti consentono di mettere in relazione il **grado di "apertura internazionale" delle singole economie locali**, misurato come incidenza del flusso di import/export, espresso in valore, sul PIL (o sul valore aggiunto) Provinciale; (vedi capitolo 1), con gli **oneri sostenuti dal sistema per garantire la movimentazione fisica delle merci verso i singoli paesi**.

La stima dei costi generalizzati di trasporto

I costi generalizzati di trasporto merci su strada sono calcolati dal modello i-TraM come somma di tre componenti:

- i **costi operativi**, connessi al possesso ed alla manutenzione del veicolo, nonché ai consumi di carburante;
- il **valore del tempo**, connesso in particolare all'impiego di personale di guida professionale;
- gli **esborsi monetari**, connessi specificamente al pagamento di pedaggi e di tasse di transito.

Le prime due componenti sono proporzionali, rispettivamente, alle distanze percorse ed al tempo di viaggio, mentre l'ultima viene calcolata in funzione dei livelli tariffari esistenti sulle varie porzioni della rete stradale.

Nel presente studio, di carattere generale, i costi operativi sono posti a 0,8 €/km, mentre il valore del tempo è pari a 34 €/h¹⁵.

È da osservare che, nelle simulazioni condotte, la stima tiene conto unicamente dei costi di trasporto e non degli effetti finanziari associati all'immobilizzazione delle merci trasportate, rientranti all'interno del costo logistico totale delle spedizioni.

Analizzando in primo luogo il quadro delle importazioni, è possibile evidenziare che esse, nel 2023, rappresentavano in media il 31% del PIL, con massimi superiori al 50% a Rovigo e Verona, minimi inferiori al 15% a Belluno.

KPI IMPORT (2023)			
Provincia	import	costo	costo
	su PIL	su IMP	su PIL
VR	51,10%	1,80%	0,92%
VI	28,40%	1,42%	0,40%
BL	13,90%	1,23%	0,17%
TV	23,60%	1,69%	0,40%
VE	21,40%	2,68%	0,57%
PD	24,70%	2,12%	0,52%
RO	70,50%	1,16%	0,82%
TOTALE	31,00%	1,81%	0,56%

Tabella 3.1 - Regione Veneto: indicatori di prestazioni per Provincia - importazioni da paesi UE (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

Per quanto riguarda invece l'incidenza dei costi di trasporto sul valore dell'import, essa varia da un minimo di circa 1,2% a Belluno e Rovigo, ed un massimo vicino al 2,7% a Venezia.

Combinando i due indicatori è possibile osservare la stretta somiglianza delle Province del Veneto Centrale (Padova, Treviso e Vicenza) dalla quale si distaccano soprattutto le realtà di Verona e Rovigo, caratterizzate per una maggiore incidenza delle importazioni sui rispettivi PIL.

¹⁵ Il costo orario è stato determinato sulla base di dati e medie pubblicate da autorevoli riviste di settore specializzate nel trasporto e nella logistica. Tali pubblicazioni offrono una panoramica affidabile dei costi operativi tipici, inclusi i costi del personale, del carburante, della manutenzione e dell'ammortamento dei veicoli, fornendo una base solida per questa assunzione.

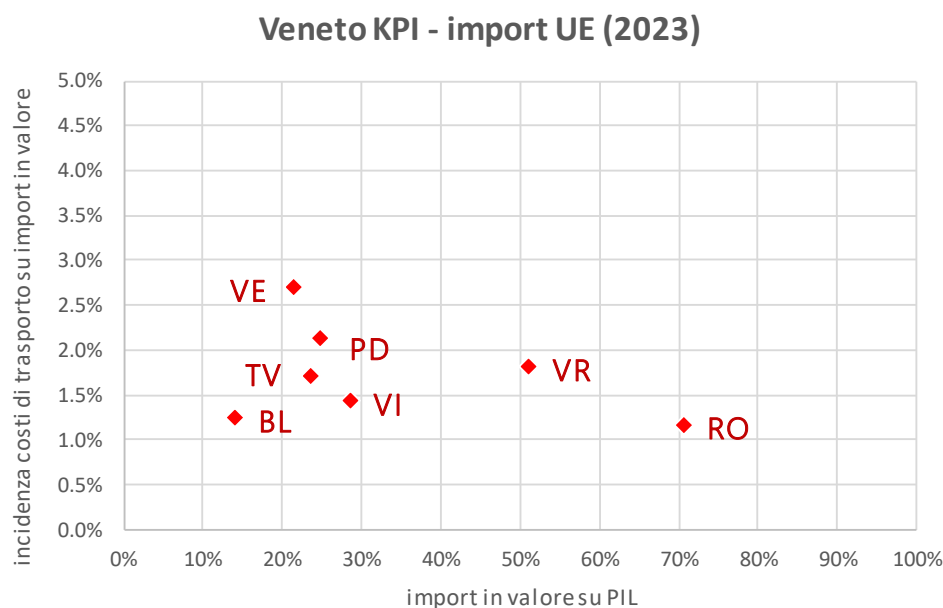


Figura 3-8 - Regione Veneto: indicatori di prestazioni per Provincia - importazioni da paesi UE (2023)
Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

Passando ad esaminare il quadro delle esportazioni, è possibile rilevare un'incidenza media sul PIL regionale di poco superiore al 40%, con valori massimi superiori al 60% a Vicenza e Belluno, e minimi compresi fra circa il 20 e il 25% a Venezia e Rovigo.

KPI EXPORT (2023)			
Provincia	export	costo	costo
	su PIL	su EXP	su PIL
VR	39,6%	1,36%	0,54%
VI	62,8%	0,75%	0,47%
BL	66,5%	0,43%	0,29%
TV	44,9%	1,04%	0,47%
VE	20,9%	1,22%	0,26%
PD	34,6%	0,90%	0,31%
RO	25,1%	1,43%	0,36%
TOTALE	41,4%	0,98%	0,40%

Tabella 3.2 - Regione Veneto: indicatori di prestazioni per Provincia - esportazioni verso paesi UE (2023)
Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

Dato soprattutto il maggiore valor medio unitario delle merci trasportate, l'incidenza dei costi di trasporto risulta in questo caso più modesta, oltrepassando la soglia dell'1,2% solo per le Province di Rovigo, Verona e Venezia scendendo, nel caso di Belluno, al di sotto dello 0,5%.

Combinando i due indicatori emergono in particolare le due Province di Vicenza e di Belluno, caratterizzate da un sostanziale orientamento all'export e nel contempo da una incidenza dei costi di trasporto abbastanza ridotta.

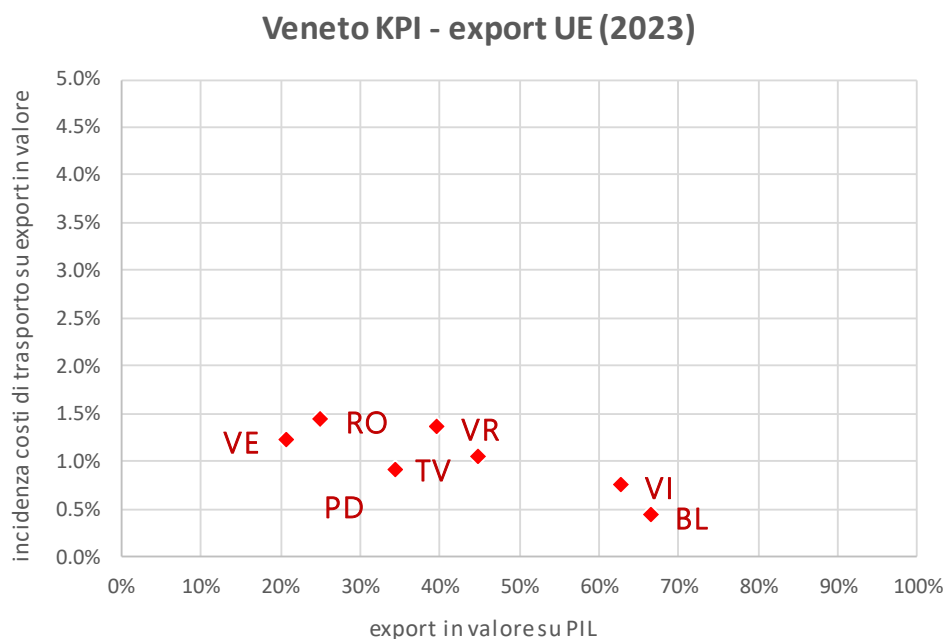


Figura 3-9 - Regione Veneto: indicatori di prestazioni per Provincia - esportazioni verso paesi UE (2023)
Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

Le figure riportate di seguito evidenziano i livelli assunti dagli indicatori relativi ai flussi di import ed export nelle singole Province del Veneto. Mediante tale ricostruzione è possibile identificare non solo l'incidenza assunta dai flussi di import ed export connessa a ciascuna Provincia, bensì anche il peso del bilancio commerciale rispetto al quadro economico del suddetto territorio. Relativamente ai valori di export, espressi mediante una campitura in verde, si delineano scenari Provinciali variegati con la Provincia di Belluno che oltre ad esprimere una marcata dipendenza dal commercio verso l'estero (seguita dalle Province di Vicenza, Treviso e Verona), risulta essere la Provincia con la minor incidenza sui costi di trasporto data la natura compatta della principale categoria merceologica trasportata. Considerando la sola incidenza dei costi di trasporto rispetto al commercio estero totale, invece, la Città Metropolitana di Venezia rasenta il valore del 4%, a fronte di valori minimi dell'1,7% registrati per la Provincia di Belluno.

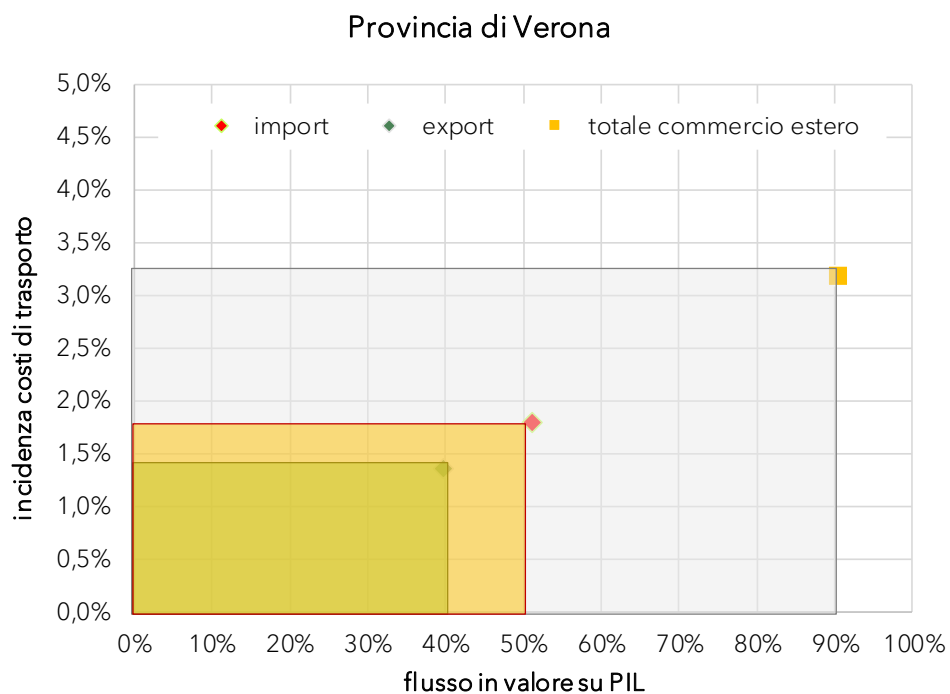


Figura 3-10 - Provincia di Verona: indicatori di prestazioni del commercio estero (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

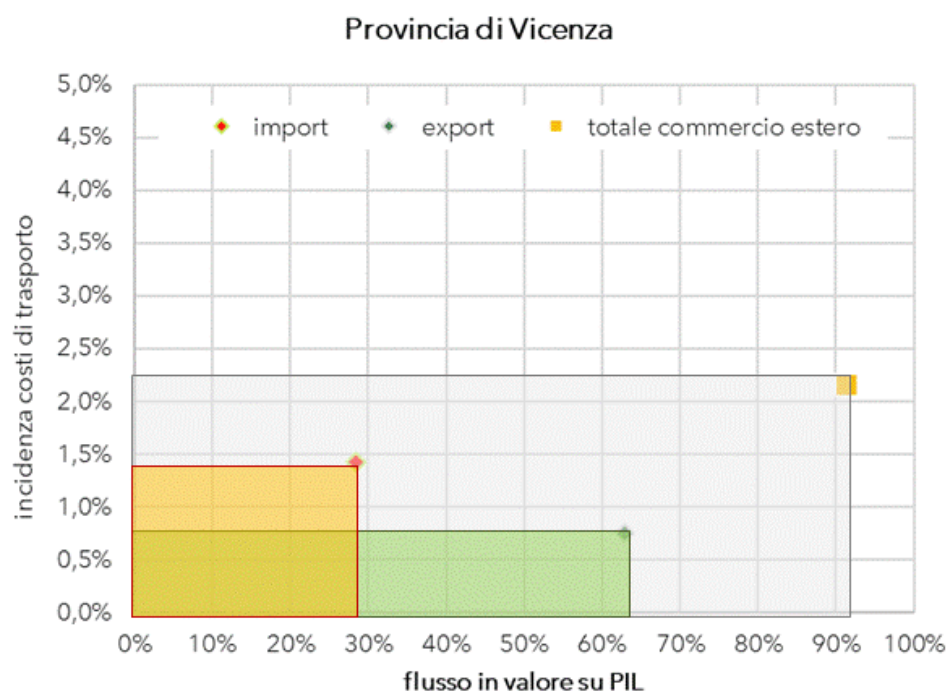


Figura 3-11 - Provincia di Vicenza: indicatori di prestazioni del commercio estero (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

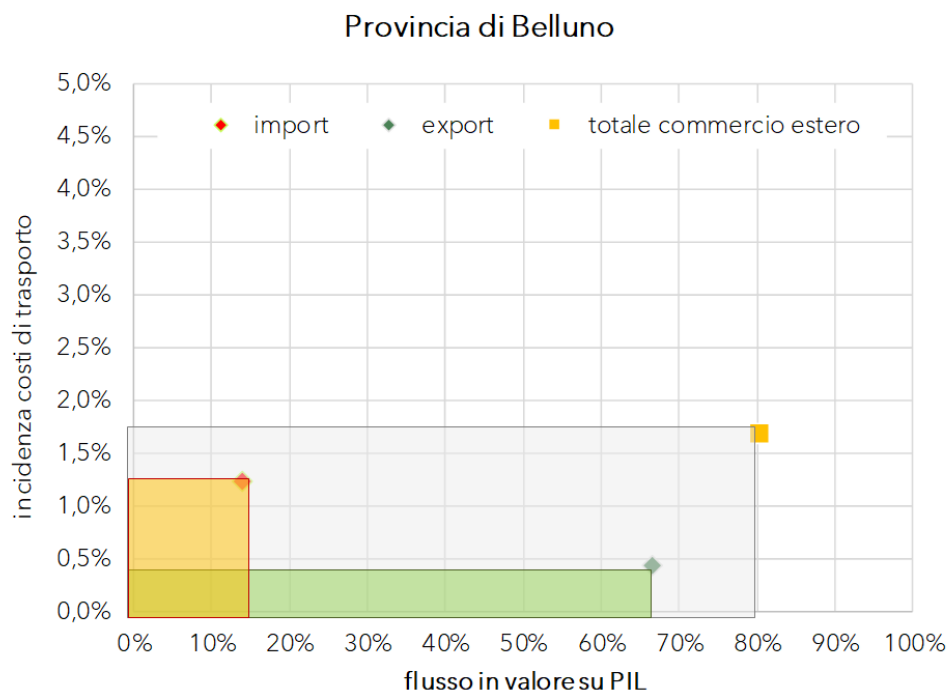


Figura 3-12 - Provincia di Belluno: indicatori di prestazioni del commercio estero (2023)
Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

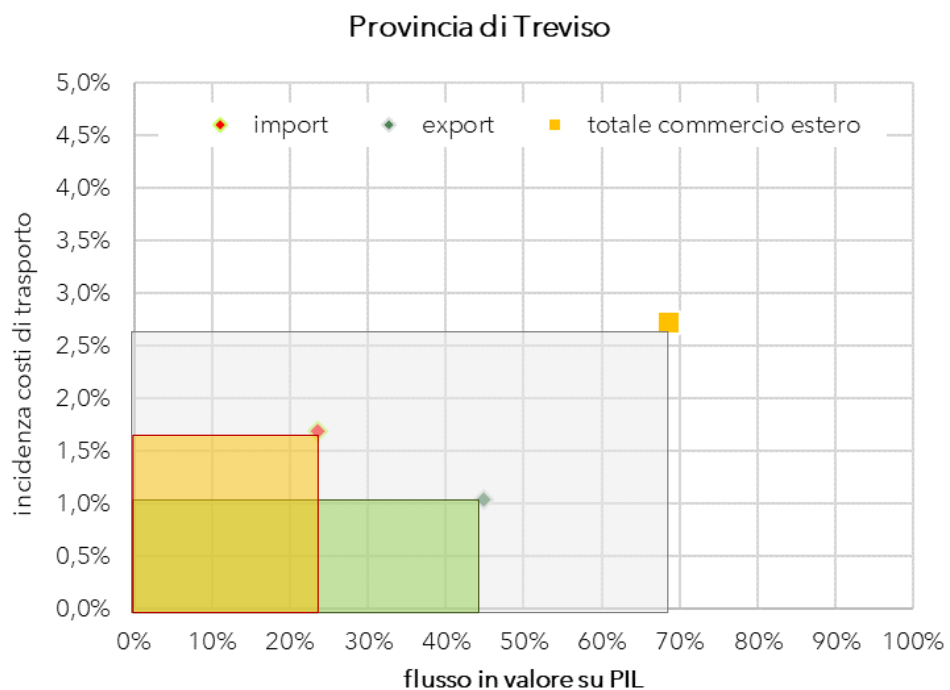


Figura 3-13 - Provincia di Treviso: indicatori di prestazioni del commercio estero (2023)
Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

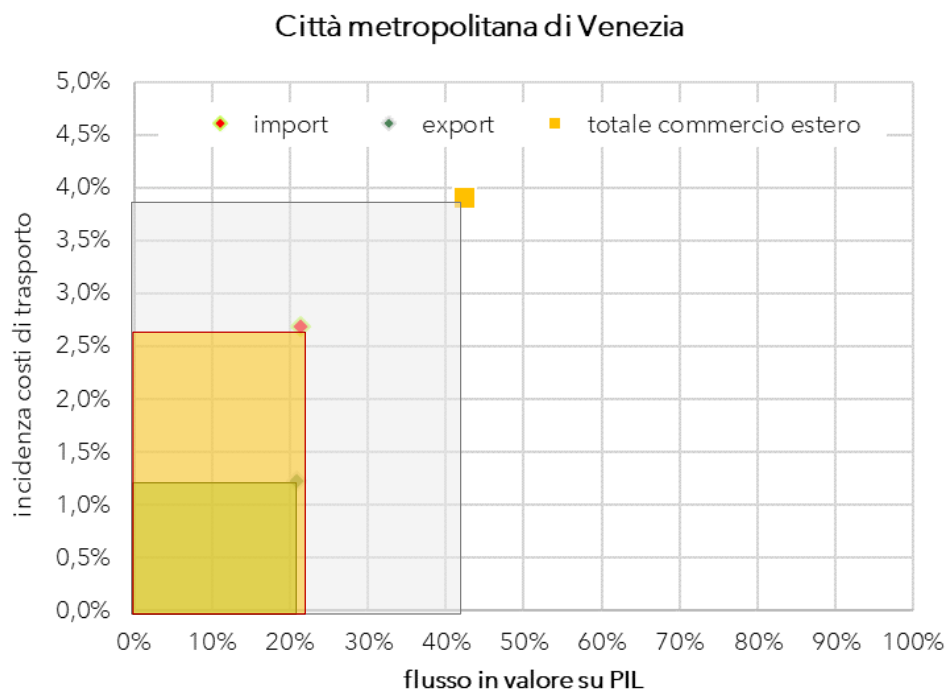


Figura 3-14 - Città metropolitana di Venezia: indicatori di prestazioni del commercio estero (2023)
Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

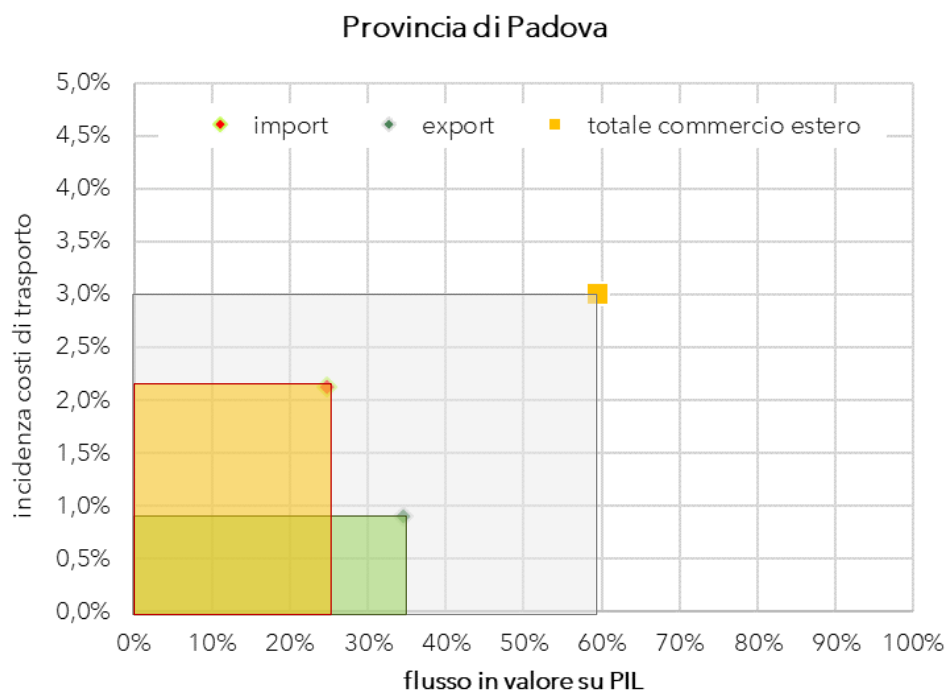


Figura 3-15 - Provincia di Padova: indicatori di prestazioni del commercio estero (2023)
Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

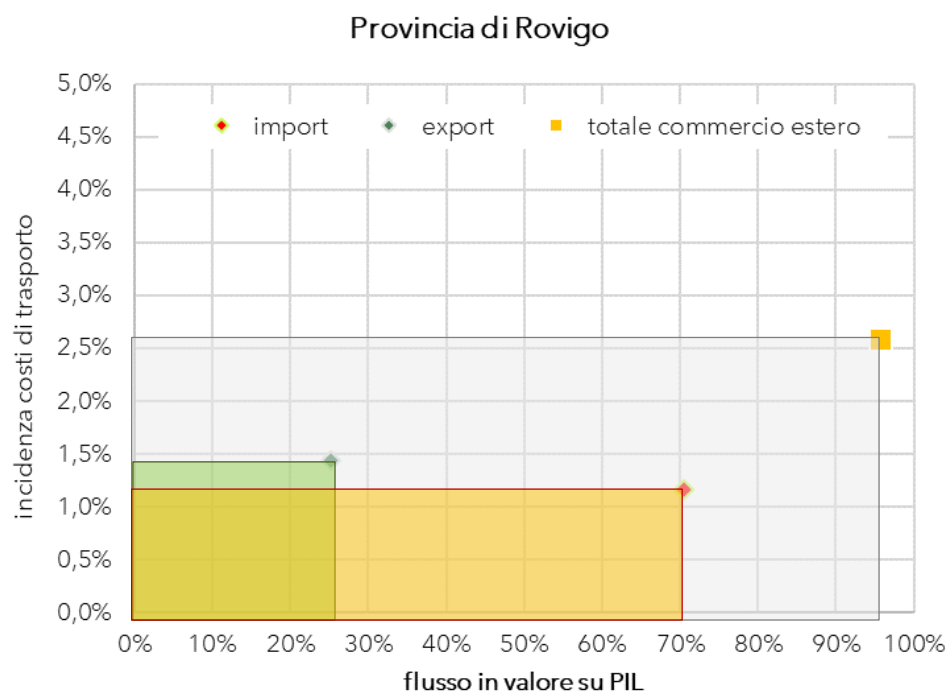


Figura 3-16 - Provincia di Rovigo indicatori di prestazioni del commercio estero (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

4 FOCUS TURISMO

4.1 RUOLO DEL TURISMO

Il sistema dei corridoi europei assume importanza rispetto all'economia veneta non soltanto come supporto agli scambi di merci, ma anche come via d'accesso per i turisti provenienti dall'estero. È importante, pertanto, all'interno di questo studio, soffermarsi anche sull'andamento e sulla configurazione dei corrispondenti traffici passeggeri, in modo da poter apprezzare quanto, e come, le infrastrutture di valenza internazionale svolgano un ruolo nelle catene di valore che contraddistinguono questo settore economico, anche a livello di Provincia, se non di distretto turistico specifico.

I dati utili a svolgere questa analisi provengono essenzialmente da due fonti:

- da un lato, le statistiche sui movimenti turistici, pubblicate dall'ISTAT, che offrono un quadro esteso degli andamenti dell'ospitalità alberghiera ed extra-alberghiera a livello regionale e Provinciale;
- dall'altro, i microdati dell'indagine alle frontiere, condotta da Banca d'Italia nell'ambito dell'Osservatorio Nazionale del Turismo, che consentono di estendere il campo di osservazione anche ad altre modalità di soggiorno (ivi inclusa l'ospitalità presso parenti od amici) e soprattutto di mettere in relazione gli arrivi turistici al modo di trasporto utilizzato ed alla località d'ingresso nel territorio regionale.

4.2 MOVIMENTI TURISTICI

Secondo le statistiche del turismo pubblicate dall'ISTAT, l'economia turistica veneta si è caratterizzata, nel 2024, per ben **21,7 milioni di arrivi**. Si tratta di un valore in leggera crescita rispetto al periodo pre-pandemico (+4% sul 2019), proveniente a sua volta da una fase di sensibile incremento (+28% fra il 2011 ed il 2019).

Questa positiva tendenza è stata costantemente alimentata in misura sostanzialmente equilibrata dalla clientela italiana e da quella straniera, che si attesta stabilmente intorno al 67% del totale. Se espressi in termini assoluti, questi ultimi valori corrispondono ad un incremento del flusso turistico straniero dai 10 milioni di arrivi del 2011, ai 14,5 milioni del 2024.

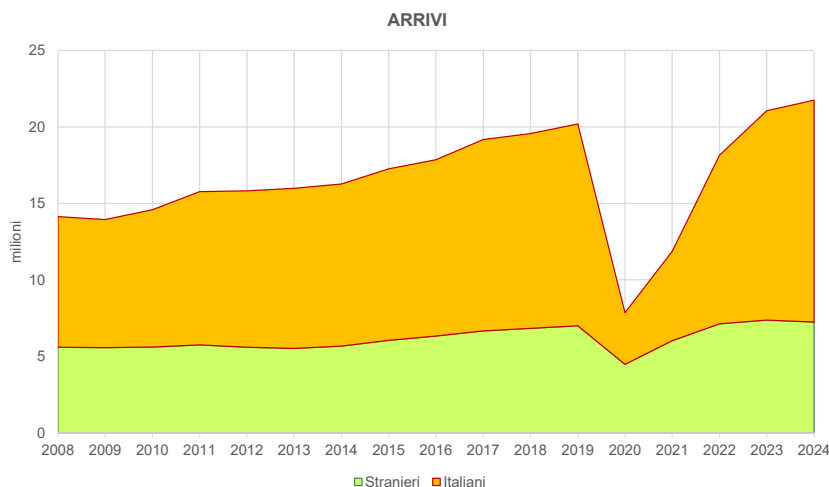


Figura 4-1 - Regione Veneto: arrivi turistici (2008-2024)

Fonte: ISTAT

Osservando la ripartizione sub-regionale, gli arrivi si orientano soprattutto verso la Città Metropolitana di Venezia (57%), seguita dalla Provincia di Verona (27%), con apporti delle altre Province più limitati in termini relativi, seppur non in valori assoluti. Questa distribuzione rispecchia la localizzazione dei principali attrattori turistici, che accanto all'eccellenza mondiale di Venezia includono in particolare il litorale, il Lago di Garda, e le Dolomiti.

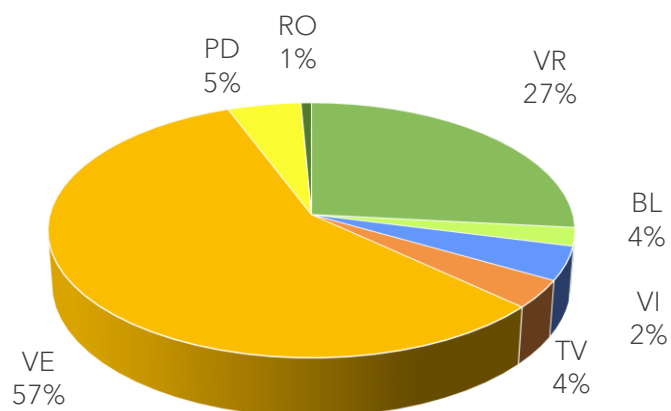


Figura 4-2 - Regione Veneto: arrivi turistici di clienti stranieri per Provincia (2024)

Fonte: ISTAT

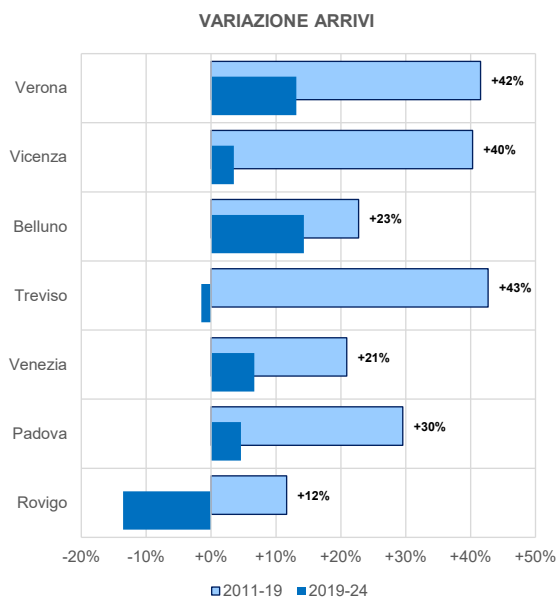


Figura 4-3 - Regione Veneto: variazione degli arrivi turistici per Provincia (2011-19 e 2019-24)
Elaborazione META su dati ISTAT

Volgendo lo sguardo alla permanenza dei turisti, il turismo veneto ha fatto registrare, nel 2024, un totale di quasi 73,5 milioni di presenze, con un incremento dell'1% rispetto al 2019, anno in cui il valore risultava del 12% all'analogo dato 2011.

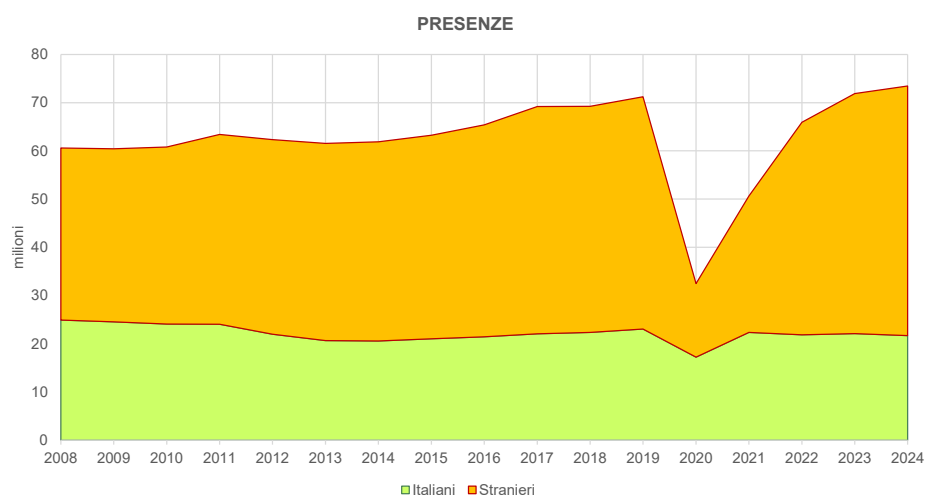


Figura 4-4 - Regione Veneto: presenze turistiche (2008-2024)
Elaborazione META su dati ISTAT

Anche in questo caso l'evoluzione complessiva è largamente tributaria dell'apporto estero, che passa dal 62% del 2011, al 68% del 2019, al 70,5% del 2024.

La ripartizione Provinciale delle presenze straniere vede ancora prevalere, su tutte, la Città Metropolitana di Venezia (58%) e la Provincia di Verona (30%).

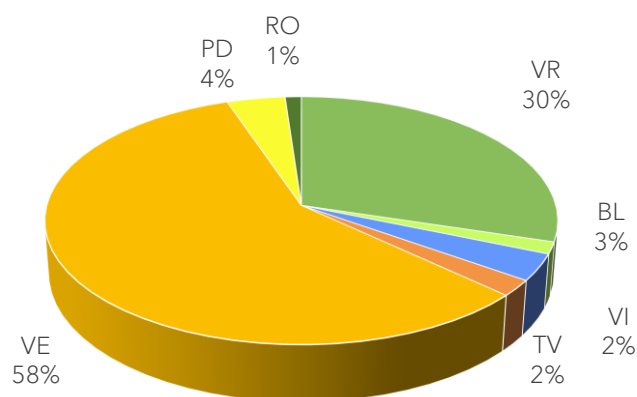


Figura 4-5 - Regione Veneto: presenze turistiche per Provincia (2024)

Fonte: ISTAT

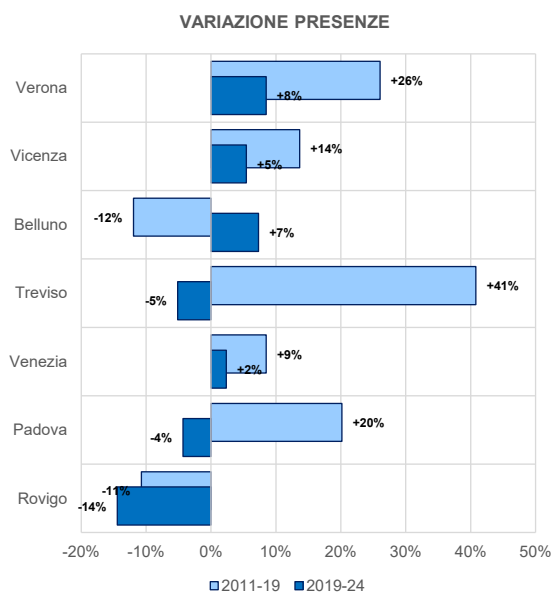


Figura 4-6 - Regione Veneto: variazione delle presenze turistiche per Provincia (2011-19 e 2019-24)

Elaborazione META su dati ISTAT

Va osservato che il gap esistente fra la dinamica degli arrivi e quella delle presenze comporta una progressiva riduzione della durata media del soggiorno, che tuttavia per gli stranieri presenta nel periodo pandemico un'evidente anomalia, con il risultato di una sostanziale stabilità fra il dato 2019 e quello 2024 (circa 3,6 pernottamenti).

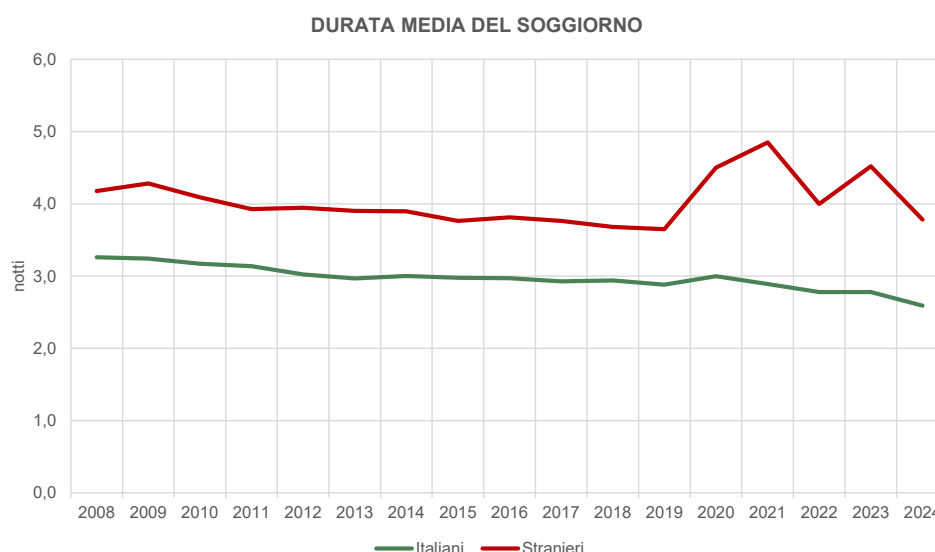


Figura 4-7 - Regione Veneto permanenza turistica media (2008-2024)

Elaborazione META su dati ISTAT

4.3 INDAGINE SUL TURISMO INTERNAZIONALE

Dal 1996 la Banca d'Italia realizza un'indagine campionaria sul turismo internazionale con l'obiettivo primario di acquisire informazioni per la compilazione sia della voce "Viaggi" (che include i beni e i servizi acquistati da persone fisiche in paesi in cui non sono residenti, in relazione a viaggi in tali paesi), sia della voce "Trasporti internazionali di passeggeri" della bilancia dei pagamenti dell'Italia. L'indagine è basata su interviste e conteggi di viaggiatori residenti e non residenti in transito alle frontiere italiane (valichi stradali e ferroviari, porti e aeroporti internazionali) e viene integrata con l'utilizzo di dati amministrativi, ove disponibili.

Dal punto di vista degli spostamenti turistici, l'indagine consente l'effettuazione di diverse interrogazioni relativamente ai differenti punti di ingresso in Italia (e dunque ai corrispondenti modi di trasporto), ai motivi degli spostamenti ed alla durata degli stessi

Rispetto alle statistiche dei movimenti turistici pubblicate dall'ISTAT, l'indagine della Banca d'Italia presenta alcune particolarità. Da un lato, essa include una stima delle presenze effettuate anche al di fuori dei circuiti ricettivi ufficiali (case in affitto od ospitalità di parenti/amici).

Dall'altro, essa si presta ad un livello di disaggregazione sub-provinciale, il che consente di effettuare analisi più aderenti all'effettiva conformazione dei bacini turistici¹⁶.

Nel caso del Veneto, l'indagine restituisce per l'anno 2024 un totale di circa 10,4 milioni di arrivi, concentrati per circa la metà in area veneziana, e per circa un quinto in area veronese.

Analizzando il complesso degli arrivi turistici in relazione al modo di trasporto utilizzato per entrare in Italia, emerge una netta prevalenza della navigazione aerea (52%) e del trasporto stradale (46%), con ridotto contributo del trasporto ferroviario, ed anche della navigazione marittima.

È però interessante osservare che la navigazione aerea rappresenta il modo dominante soltanto per poche destinazioni, tra cui segnatamente l'area veneziana; per converso, quasi ovunque l'accesso resta ancorato al trasporto stradale.

Regione Veneto						
Zona di destinazione e modo di accesso						
Zona Sub-Provinciale		AEROPORTO	FERROVIA	PORTO	STRADA	TOTALE
BLN-A	BELLUNESE-AGORDINO	63.499	1.321	223	322.684	387.727
BLN-B	FELTRINO	4.353	1.433		899	6.685
BLN-C	CADORE-COMELICO-AMPEZZO	49.364	1.972	1.090	51.860	104.285
PDV-A	AREA PADOVANA	396.118	10.388	2.628	369.254	778.388
PDV-B	ALTO PADOVANO	12.587			9.852	22.439
PDV-C	SACCISICA-CONSELVANO	307			4.959	5.266
PDV-D	BASSA PADOVANA	3.631			12.494	16.125
ROV-A	ALTO-MEDIO POLESINE	10.951			64.010	74.961
ROV-B	BASSO POLESINE-DELTA DEL PO	604			9.219	9.822
TVS-A	MARCA TREVIGIANA CENTRALE	182.277		2.113	177.478	361.868
TVS-B	MARCA TREVIGIANA OCCIDENTALE	14.442			45.362	59.803
TVS-C	MARCA TREVIGIANA SETTENTRIONALE	26.432			15.940	42.372
TVS-D	OPITERGINO-MOTTESE	4.385			5.763	10.148
VEN-A	AREA VENEZIANA	3.797.601	154.226	26.584	1.214.688	5.193.098
VEN-B	LAGUNA VENETA SUD	3.105			44.366	47.472
VEN-C	LAGUNA VENETA EST	28.391			365.710	394.101
VEN-D	VENETO ORIENTALE	9.132			250.112	259.244
VIC-A	AREA VICENTINA	129.003	2.057	918	135.394	267.373
VIC-B	VALDAGNO-VALLE DEL CHIAMPO	2.204			5.654	7.858
VIC-C	VAL LEOGRA-VAL D'ASTICO	4.817			3.293	8.110
VIC-D	PIEDIMONTE DI BRENTA-ALTOPIANO DEI SETTE COMUNI	21.468	4.348		65.485	91.301
VRN-A	VERONESE CENTRALE	537.980	67.823	29.090	1.326.254	1.961.147
VRN-B	VERONESE ORIENTALE	847			13.610	14.457
VRN-C	BASSA VERONESE	2.063			4.109	6.173
VRN-D	GARDA ORIENTALE-VALLAGARINA VERONESE	99.597	12.895	2.553	198.455	313.500
		5.405.158	256.462	65.198	4.716.907	10.443.724

Tabella 4.1 - Ingressi di turisti in Veneto per zona sub Provinciale di destinazione e modo (2024)
Elaborazione META su dati ONT

¹⁶ In questo caso, si è fatto riferimento al primo livello di zonizzazione sub-provinciale del modello i-TraM, che consente di distinguere, ad esempio, le dinamiche del litorale veneziano da quelle del centro storico della città.

Analizzando il corrispondente cartogramma, è immediato apprezzare il forte livello di concentrazione dei flussi turistici provenienti dall'estero sulle realtà veneziana e veronese, con un'incidenza del vettore aereo particolarmente elevata nel caso dell'area veneziana, superiore alla media a Treviso, Padova e Vicenza, ed invece relativamente secondaria nelle località di villeggiatura marine (litorale veneziano), lacuali (Lago di Garda) e Montane (Bellunese, Agordino, Cadore-Ampezzo-Comelico)¹⁷.

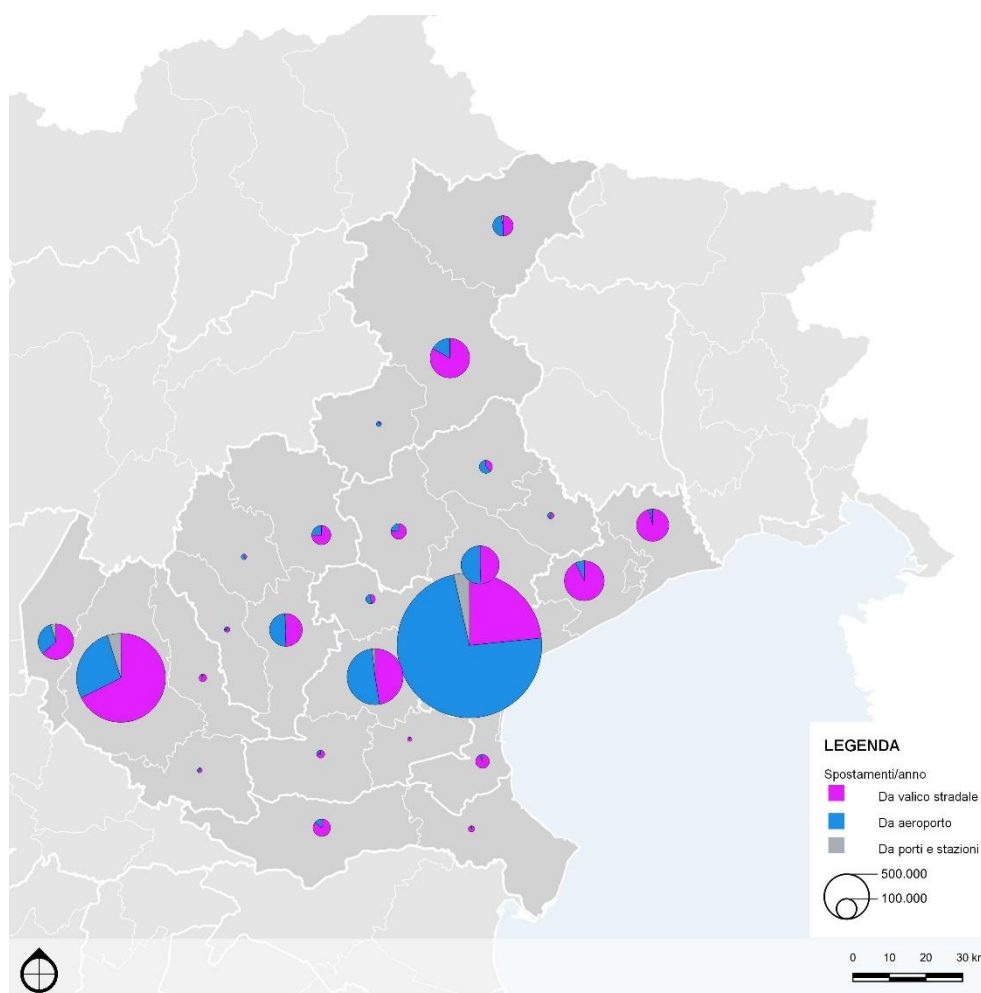


Figura 4-8 - Ingressi di turisti in Veneto per zona sub Provinciale di destinazione e modo 2024
Elaborazione META su dati ONT

¹⁷ La restituzione cartografica si caratterizza altresì per una certa concentrazione dei flussi nelle sub-aree contenenti i Comuni capoluogo di Provincia, che potrebbe dipendere sia da fattori strutturali (ad esempio una maggiore concentrazione della ricettività turistica nei principali poli urbani), ma anche da distorsioni del metodo di indagine (ad esempio una tendenza dai rispondenti alle interviste - stranieri in uscita dal paese - a fare riferimento ai principali centri urbani delle zone visitate e non all'esatto Comune in cui si sono effettuati i pernottamenti).

Analizzando i flussi turistici per località d'ingresso¹⁸ in Italia e Provincia di destinazione, è possibile identificare alcune tipiche correlazioni: ad esempio, i turisti stranieri sbarcati all'aeroporto di Venezia-Tessera sono diretti per l'80% nella città lagunare, capace di attrarre anche flussi consistenti dallo scalo romano di Fiumicino e da quelli milanesi di Malpensa e Orio al Serio. Viceversa, i turisti entrati dal valico stradale del Brennero si dirigono in prevalenza verso la Provincia di Verona, e solo subordinatamente verso la Città metropolitana di Venezia e la Provincia di Belluno. Molto più sbilanciato ad Est è invece il baricentro delle destinazioni di chi entra in Italia dal valico di Tarvisio.

Regione Veneto									
ARRIVI IN MIGLIAIA PER LOCALITÀ D'ACCESSO E PROVINCIA DI DESTINAZIONE (2024)									
	Località di ingresso	BL	PD	RO	TV	VE	VR	VI	TOTALE
STRADA	T4 Fréjus	2,1	9,3	0,0	0,0	7,0	28,9	0,4	47,7
	SS33 Sempione	0,0	0,0	0,0	0,0	9,8	6,3	0,0	16,1
	T1 M.te Bianco	0,0	1,4	0,0	0,0	2,3	108,3	1,9	113,9
	A10 Ventimiglia	1,0	17,5	0,0	16,8	18,1	112,5	7,8	173,6
	SS1 Ventimiglia	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9	0,0	0,9
	Ponte Tresa	0,0	0,0	0,0	0,0	1,8	0,0	0,0	1,8
	A9 Chiasso	5,0	5,7	0,0	0,5	30,3	48,3	3,8	93,6
	SS340 Porlezza	7,4	0,0	0,0	0,1	18,0	6,1	0,0	31,5
	Varese - Gaggiolo	0,0	0,0	0,0	0,0	2,1	0,0	0,6	2,8
	A22 Brennero	303,9	148,6	63,3	82,4	335,0	1.023,5	120,7	2.077,4
	SS49 P.to Drava	10,4	0,0	0,0	0,0	0,0	4,1	0,0	14,5
	A23 Tarvisio	38,4	130,9	9,9	129,8	1.351,9	152,0	52,2	1.865,2
	SS13 Tarvisio	0,0	7,7	0,0	0,0	4,1	1,2	0,0	13,0
	SS54 Fusine	2,5	4,8	0,0	0,0	14,5	0,0	0,0	21,8
	A34 S.Andrea	0,0	70,8	0,0	15,1	80,9	49,0	22,3	238,2
	SS12 Brennero	3,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,9
FERROVIA	T2 Gran S.Bernardo	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3	0,0	1,3
	Modane	2,0	0,0	0,0	0,0	11,2	12,9	0,0	26,1
	Sempione	2,8	7,5	0,0	0,0	83,8	42,3	2,1	138,4
	Chiasso	0,0	0,0	0,0	0,0	57,8	14,2	4,3	76,3
	Brennero	0,0	2,9	0,0	0,0	1,4	11,3	0,0	15,6
AEROPORTO	TO Caselle	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,4	0,0	0,9
	BG Orio al S.	8,4	13,9	5,6	0,0	111,5	181,2	9,3	329,9
	MI Linate	4,3	3,7	0,6	1,5	54,0	36,1	3,4	103,6
	MI Malpensa	29,1	11,5	0,0	5,4	374,5	91,0	17,5	528,9
	VE Tessera	51,9	246,1	1,5	66,0	2.000,5	61,4	90,0	2.517,3
	VR Villafranca	1,4	9,4	0,0	0,0	2,3	137,3	9,3	159,8
	BO B.go Panigale	2,3	26,1	2,9	1,4	93,2	35,3	1,0	162,2
	FI Peretola	0,0	0,0	0,0	0,0	16,4	1,0	0,0	17,5
	Pisa	0,0	0,0	0,0	0,0	8,7	2,6	2,0	13,3
	RM Fiumicino	2,7	21,6	0,0	8,9	532,2	63,1	4,1	632,7
	NA Capodichino	0,8	1,6	0,0	1,6	100,2	7,8	0,0	112,0
	PA P.ta Raisi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,5
	TS Ronchi L.	0,0	0,1	0,0	0,3	4,1	0,0	0,0	4,4
	RM Ciampino	0,0	1,1	0,0	1,1	44,6	2,1	2,5	51,4
	BA Palese	1,0	0,5	0,0	0,0	4,1	0,0	0,5	6,1
	TV S.Angelo	16,4	76,8	1,1	141,4	490,0	21,2	17,8	764,6
PORTO	Livorno	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	3,5	0,0	4,1
	Ancona	0,0	1,2	0,0	1,7	17,3	25,3	0,0	45,6
	Bari/Brindisi	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	1,2	0,0	2,3
	Civitavecchia/Napoli	0,0	0,0	0,0	0,4	1,7	0,3	0,4	2,7
	Savona	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,8	0,0	0,9
	Civitavecchia/Napoli	1,3	1,4	0,0	0,0	5,6	0,6	0,6	9,3
	Catania	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Olbia	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
TOTALE		498,7	822,2	84,8	474,2	5.893,9	2.295,3	374,6	10.443,7

Tabella 4.2 - Ingressi di turisti in Veneto per località di ingresso e Provincia di destinazione (2024)
Elaborazione META su dati ONT

¹⁸ Per località di ingresso si intende il punto di accesso (Valico stradale, stazione ferroviaria, aeroporto, porto) al territorio italiano in cui i turisti vengono intervistati.

I singoli valichi differiscono tra di loro anche per l'andamento stagionale dei traffici: così, se i valichi stradali del Brennero e del Tarvisio concentrano nei tre mesi estivi di luglio, agosto e settembre poco meno di metà del flusso totale, gli aeroporti di Venezia e Treviso presentano oscillazioni stagionali complessivamente minori, servendo nel medesimo periodo metà del flusso annuale.

Regione Veneto													
Località ingresso	ANDAMENTO MENSILE DEGLI ARRIVI (% su totale annuo)												TOT
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
T4 Fréjus	0,0%	28,3%	0,0%	8,2%	3,6%	0,0%	16,1%	22,3%	4,8%	5,6%	2,0%	9,1%	100,0%
SS33 Sempione	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	20,3%	0,3%	14,0%	32,9%	17,6%	7,1%	7,8%	0,0%	100,0%
T1 M.te Bianco	15,0%	2,0%	2,5%	4,9%	8,3%	5,9%	7,8%	26,3%	17,3%	5,2%	0,0%	4,7%	100,0%
A10 Ventimiglia	6,4%	15,6%	4,8%	6,7%	10,7%	6,0%	6,4%	8,2%	8,9%	5,0%	4,7%	16,5%	100,0%
SS1 Ventimiglia	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Ponte Tresa	0,0%	0,0%	0,0%	46,4%	0,0%	0,0%	0,0%	26,8%	26,8%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
A9 Chiasso	0,0%	1,1%	2,8%	8,3%	3,8%	9,9%	11,7%	23,2%	9,7%	5,4%	4,7%	19,4%	100,0%
SS340 Porlezza	0,0%	0,0%	0,3%	8,3%	8,3%	9,4%	16,9%	30,3%	0,0%	0,0%	2,7%	23,8%	100,0%
Varese - Gaggiolo	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	23,2%	0,0%	76,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
A22 Brennero	4,3%	5,5%	5,0%	7,5%	7,4%	11,8%	16,7%	14,7%	11,7%	7,6%	4,3%	3,5%	100,0%
SS49 P.to Drava	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	53,9%	0,0%	5,6%	13,3%	27,2%	0,0%	0,0%	100,0%
A23 Tarvisio	1,3%	1,9%	6,2%	7,2%	8,7%	12,6%	15,7%	14,2%	17,3%	7,2%	3,2%	4,6%	100,0%
SS13 Tarvisio	18,9%	0,0%	0,0%	3,3%	0,0%	10,0%	0,0%	0,0%	47,9%	19,8%	0,0%	0,0%	100,0%
SS54 Fusine	0,0%	0,0%	0,0%	16,0%	7,1%	5,2%	7,3%	53,3%	11,1%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
A34 S.Andrea	1,5%	2,1%	2,4%	4,7%	5,4%	11,4%	15,9%	18,3%	13,3%	5,2%	7,8%	12,0%	100,0%
SS12 Brennero	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
T2 Gran S.Bernardo	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	50,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Modane	0,0%	1,6%	6,5%	23,1%	7,5%	30,2%	12,3%	18,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Sempione	1,1%	1,9%	3,4%	10,7%	4,5%	6,0%	10,8%	8,9%	16,5%	23,0%	6,8%	6,3%	100,0%
Chiasso	10,4%	6,4%	17,3%	10,9%	19,3%	2,1%	5,5%	1,5%	7,1%	8,8%	7,6%	3,1%	100,0%
Brennero	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	35,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	64,2%	0,0%	100,0%
TO Caselle	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	24,5%	46,2%	0,0%	0,0%	14,6%	14,6%	0,0%	0,0%	100,0%
BG Orio al S.	7,4%	5,8%	7,7%	11,3%	7,7%	9,8%	13,1%	6,0%	9,9%	8,9%	7,8%	4,6%	100,0%
MI Linate	6,7%	6,0%	7,3%	11,6%	6,6%	9,0%	13,3%	16,6%	6,5%	6,6%	5,2%	4,6%	100,0%
MI Malpensa	5,4%	4,1%	5,0%	7,7%	8,5%	10,7%	10,2%	14,1%	11,9%	11,2%	5,7%	5,5%	100,0%
VE Tessera	6,3%	5,5%	8,1%	9,1%	10,1%	10,1%	9,0%	9,2%	10,2%	10,3%	6,3%	5,8%	100,0%
VR Villafranca	5,5%	6,3%	9,1%	8,5%	14,9%	13,9%	7,7%	5,9%	11,6%	6,9%	3,8%	5,9%	100,0%
BO B.go Panigale	7,1%	9,2%	7,5%	9,9%	14,2%	9,7%	8,2%	8,4%	6,4%	4,4%	7,5%	7,5%	100,0%
FI Peretola	9,7%	9,7%	9,7%	1,6%	0,0%	2,2%	15,9%	4,1%	2,3%	14,1%	20,5%	10,3%	100,0%
Pisa	3,3%	3,3%	0,0%	13,3%	20,9%	7,0%	0,0%	0,0%	35,7%	16,4%	0,0%	0,0%	100,0%
RM Fiumicino	3,2%	3,6%	4,4%	7,2%	9,7%	11,7%	12,7%	15,0%	12,1%	11,7%	5,7%	2,9%	100,0%
NA Capodichino	4,3%	4,2%	5,5%	7,7%	10,8%	14,2%	15,7%	13,8%	10,8%	10,7%	1,6%	0,7%	100,0%
PAP.ta Raisi	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	65,3%	34,7%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
TS Ronchi L.	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,4%	75,8%	20,5%	1,3%	100,0%
RM Ciampino	5,0%	7,2%	8,0%	7,1%	12,0%	9,5%	14,6%	13,5%	8,0%	6,9%	4,7%	3,4%	100,0%
BA Palese	0,0%	0,0%	0,0%	8,0%	29,1%	18,2%	8,0%	9,6%	8,0%	16,1%	3,0%	0,0%	100,0%
TV S.Angelo	6,4%	6,7%	9,4%	10,8%	9,9%	8,1%	9,5%	6,7%	9,8%	7,8%	7,3%	7,7%	100,0%
Livorno	2,8%	2,3%	4,9%	12,0%	13,4%	22,8%	15,8%	11,4%	6,1%	8,6%	0,0%	0,0%	100,0%
Ancona	0,0%	0,7%	3,0%	1,9%	0,0%	35,5%	26,9%	22,7%	4,5%	0,3%	1,8%	2,7%	100,0%
Bari/Brindisi	0,0%	0,0%	21,2%	42,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	36,4%	100,0%
Civitavecchia/Napoli	6,5%	0,0%	0,0%	0,0%	12,3%	10,6%	35,8%	13,3%	5,6%	8,5%	3,7%	3,6%	100,0%
Savona	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	82,0%	0,0%	18,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Civitavecchia/Napoli	0,0%	1,7%	25,2%	4,8%	7,2%	21,0%	6,0%	16,6%	6,1%	1,9%	3,7%	6,0%	100,0%
Catania	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Olbia	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
Totale	4,5%	4,8%	6,4%	8,2%	8,9%	10,9%	12,5%	12,3%	12,0%	8,7%	5,2%	5,4%	100,0%

Tabella 4.3 - Ingressi di turisti in Veneto per località d'ingresso e mese (2024)

Elaborazione META su dati ONT

Nella figura che segue si riportano in dettaglio le linee di desiderio degli spostamenti totali diretti in Veneto in funzione delle località di accesso al territorio nazionale. Risulta con una certa evidenza il dualismo tra Venezia (fortemente legata all'accesso aereo) ed i lidi (alimentati soprattutto dai valichi alpini orientali), e Verona, molto legata alla direttrice stradale del Brennero.

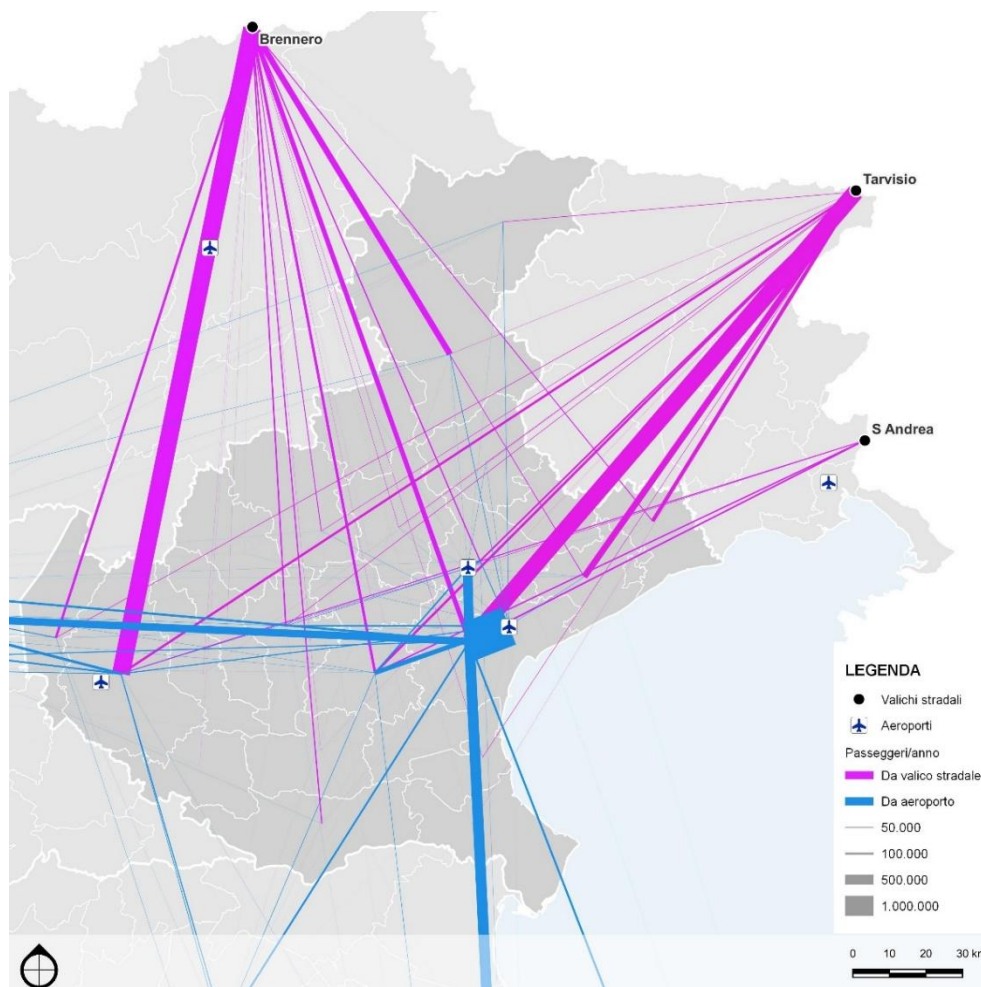


Figura 4-9 Linee di desiderio degli spostamenti totali in ingresso in Veneto nel 2024
Elaborazione META su dati ONT

Per quanto riguarda i valichi stradali sono prevalentemente utilizzati Brennero, Tarvisio e Sant'Andrea con spostamenti superiore ad 1 milione.

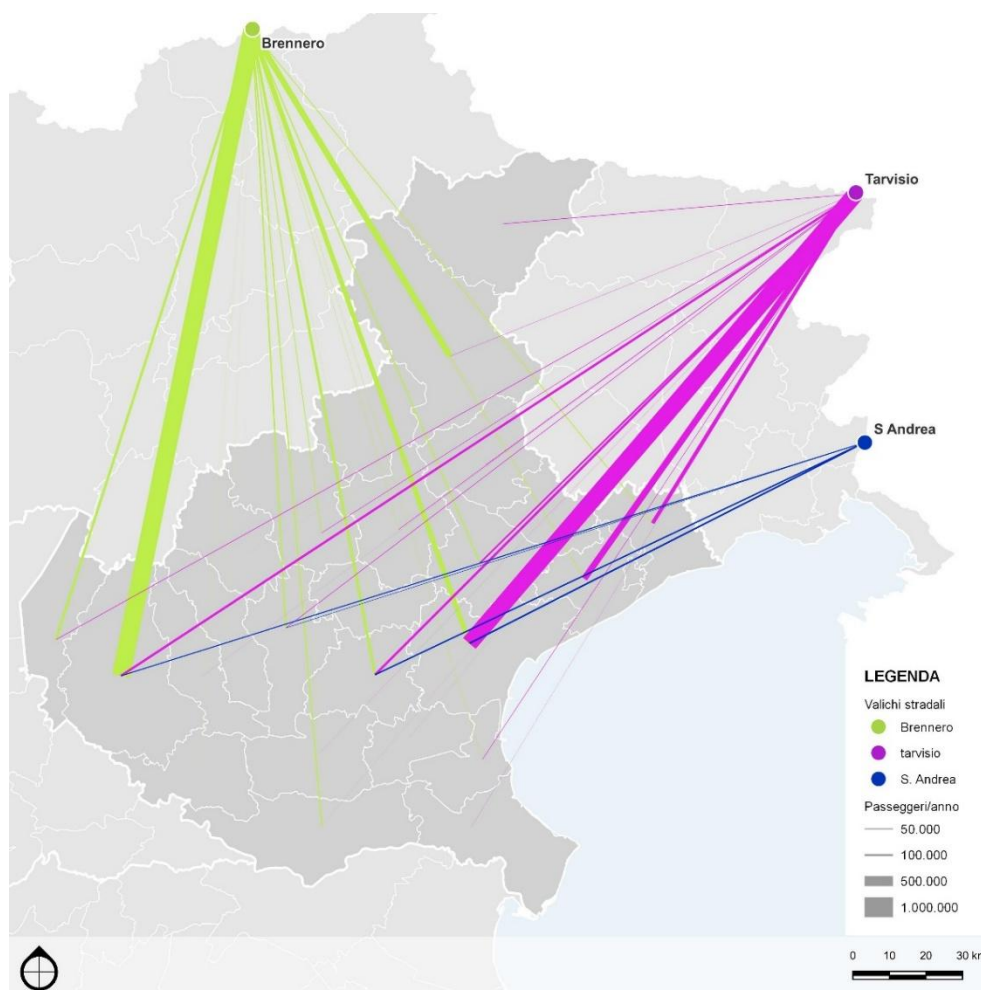


Figura 4-10 Linee di desiderio degli spostamenti totali in ingresso in Veneto nel 2024 distinti per valico stradale

Elaborazione META su dati ONT

Dall'immagine seguente si può osservare invece quali siano gli aeroporti più utilizzati e si osserva una distinta prevalenza degli ingressi da Milano Malpensa, Roma, Treviso con spostamenti tra 500.000 ed 1 milione e Venezia con 2,5 milioni di ingressi.

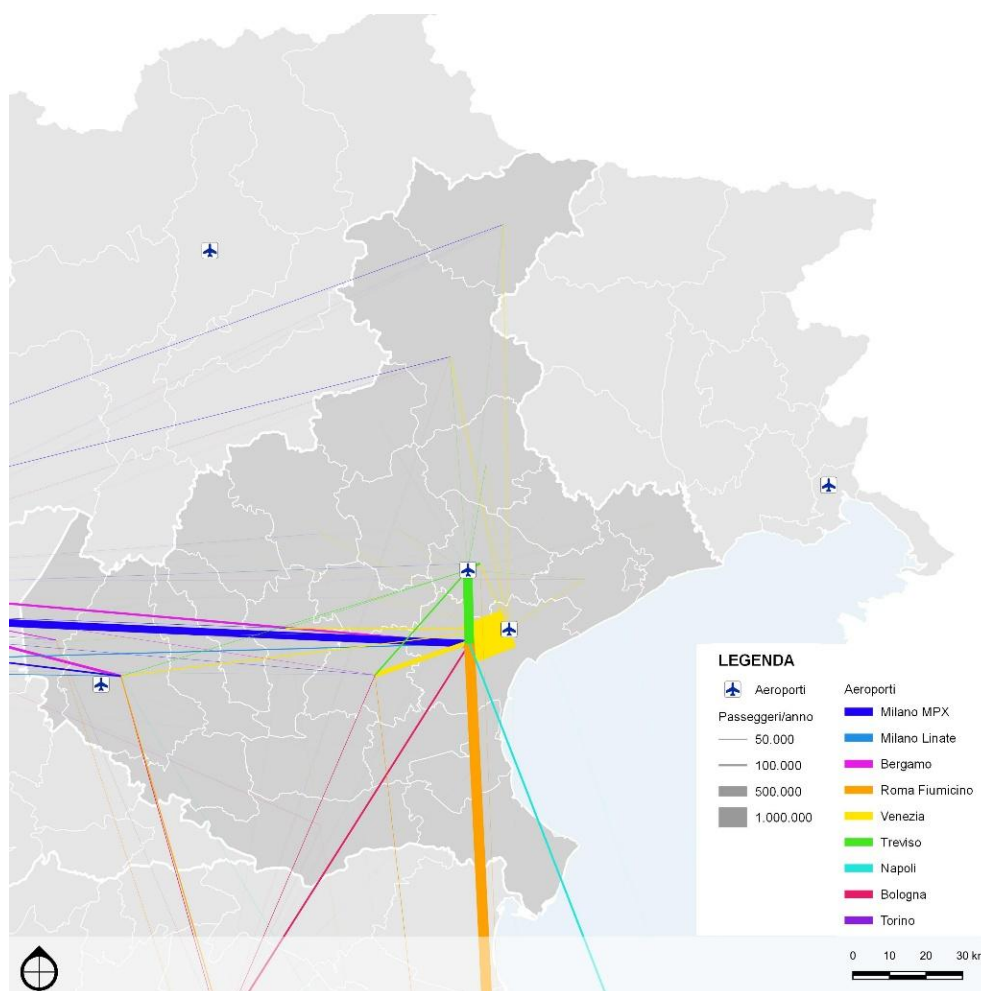


Figura 4-11 Linee di desiderio degli spostamenti totali in ingresso in Veneto nel 2024 distinti per valico aeroportuale

Elaborazione META su dati ONT

5 UNA VALUTAZIONE DI ACCESSIBILITÀ

5.1 CORRIDOI EUROPEI ED ECONOMIE LOCALI

La costruzione degli indicatori funzionali relativi all'import/export delle singole Province sulle diverse direttrici di traffico che interessano il Veneto rappresenta la base analitica per valutare le condizioni di accessibilità al sistema dei corridoi europei, in ordine alla loro funzionalità nel supporto agli scambi internazionali.

Questi indicatori si prestano infatti a valutare sia il supporto offerto dai corridoi allo sviluppo locale, sia l'apporto di ciascuna economia Provinciale all'insieme dei traffici internazionali convogliati sui medesimi corridoi.

Tale valutazione deve in particolare:

- identificare il **ruolo svolto da ciascun corridoio** nei confronti delle singole economie Provinciali, in modo da quantificare le modalità di alimentazione dei flussi di import/export sulle diverse direttrici di traffico;
- ricostruire, per questa via, la **funzionalità sviluppata dai singoli corridoi** a supporto degli scambi commerciali del Veneto.

Prendendo innanzitutto in considerazione le importazioni, la ricostruzione dei valichi di riferimento per ogni relazione O/D Provincia/stato estero consente di associare a ciascun corridoio i corrispondenti flussi diretti verso il Veneto.

Nel caso del corridoio Mediterraneo, vista la collocazione intermedia del territorio veneto, questa operazione è stata effettuata separatamente in direzione Est ed in direzione Ovest.

Come si può osservare nella tabella seguente, la ricostruzione effettuata conferma il **ruolo preponderante del corridoio Scandinavo-Mediterraneo**, afferente al valico del Brennero, che sostiene da solo oltre il 50% delle importazioni regionali. **Non trascurabile risulta però anche il ramo occidentale del corridoio Mediterraneo**, che supporta gli scambi provenienti dalla Francia, dalla Penisola Iberica, dalla Svizzera e dal Benelux, equivalenti ad oltre ¼ del totale. Relativamente meno frequentati risultano invece il corridoio Baltico-Adriatico ed il ramo orientale del corridoio Mediterraneo, orientati verso direttrici di traffico di minor rilievo quantitativo, seppure in crescita.

IMPORTAZIONI PER PROVINCIA E CORRIDOIO (2023)								
Corridoio	mld €							
	VR	VI	BL	TV	VE	PD	RO	TOT
Mediterraneo (Ovest)	5,12	1,98	0,17	1,36	1,58	2,15	0,47	12,84
Scandinavo-Mediterraneo	10,36	4,31	0,40	2,98	1,63	5,16	0,80	25,64
Baltico-Adriatico	1,23	0,67	0,13	0,61	1,69	0,51	0,11	4,95
Mediterraneo (Est)	1,66	0,62	0,02	0,95	1,79	1,21	0,22	6,47
TOTALE	18,37	7,58	0,72	5,91	6,70	9,03	1,60	49,91
Mediterraneo (Ovest)	27,9%	26,1%	23,5%	23,1%	23,7%	23,8%	29,4%	25,7%
Scandinavo-Mediterraneo	56,4%	56,9%	55,5%	50,5%	24,4%	57,2%	49,7%	51,4%
Baltico-Adriatico	6,7%	8,8%	17,7%	10,4%	25,3%	5,7%	7,1%	9,9%
Mediterraneo (Est)	9,1%	8,2%	3,2%	16,0%	26,7%	13,3%	13,8%	13,0%

Tabella 5.1 - Regione Veneto: importazioni in valore per Provincia e Corridoio (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

Osservando l'articolazione Provinciale di questo dato, è possibile evidenziare come l'incidenza del corridoio Scandinavo-Mediterraneo si mantenga sempre superiore al 50%, con l'unica eccezione della Città metropolitana di Venezia, più legata ai valichi orientali.

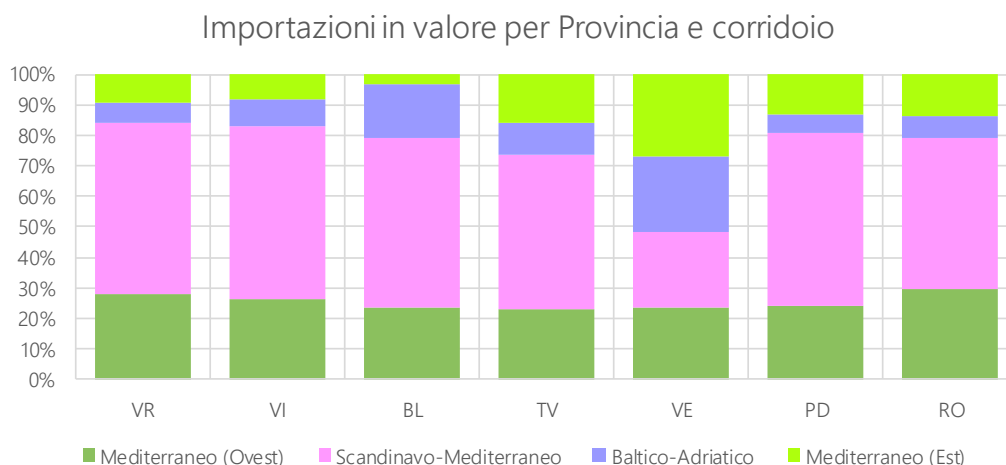


Figura 5-1 - Regione Veneto: Importazioni in valore per Provincia e corridoio (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

Nel considerare questo risultato, si deve comunque tener conto che, per quasi tutte le economie del Veneto, l'accesso dal corridoio Scandinavo-Mediterraneo, orientato in direzione Nord-Sud è comunque mutuato dall'impiego del corridoio Mediterraneo orientato in direzione Ovest-Est.

Considerando sempre le importazioni, ma espresse in peso, l'incidenza del corridoio Scandinavo-Mediterraneo si attenua, per lasciare spazio soprattutto al ramo orientale del corridoio Mediterraneo, che rafforza la sua presenza soprattutto nelle aree di Treviso-Venezia-Padova e di Rovigo.

IMPORTAZIONI PER PROVINCIA E CORRIDOIO (2023)								
Corridoio	mln t							
	VR	VI	BL	TV	VE	PD	RO	TOT
Mediterraneo (Ovest)	1,26	0,77	0,03	0,58	0,54	0,85	0,22	4,26
Scandinavo-Mediterraneo	2,79	1,47	0,14	1,21	0,64	1,68	0,27	8,19
Baltico-Adriatico	0,51	0,28	0,11	0,64	0,81	0,38	0,10	2,82
Mediterraneo (Est)	1,35	0,48	0,07	0,91	1,75	1,47	0,45	6,47
TOTALE	5,91	3,00	0,34	3,33	3,75	4,38	1,04	21,74
Mediterraneo (Ovest)	21,3%	25,7%	9,9%	17,3%	14,5%	19,5%	20,8%	19,6%
Scandinavo-Mediterraneo	47,2%	49,1%	39,8%	36,2%	17,1%	38,4%	26,1%	37,7%
Baltico-Adriatico	8,6%	9,2%	31,1%	19,1%	21,7%	8,6%	9,6%	13,0%
Mediterraneo (Est)	22,9%	16,0%	19,2%	27,3%	46,7%	33,5%	43,4%	29,8%

Tabella 5.2 - Regione Veneto: importazioni in peso per Provincia e corridoio (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

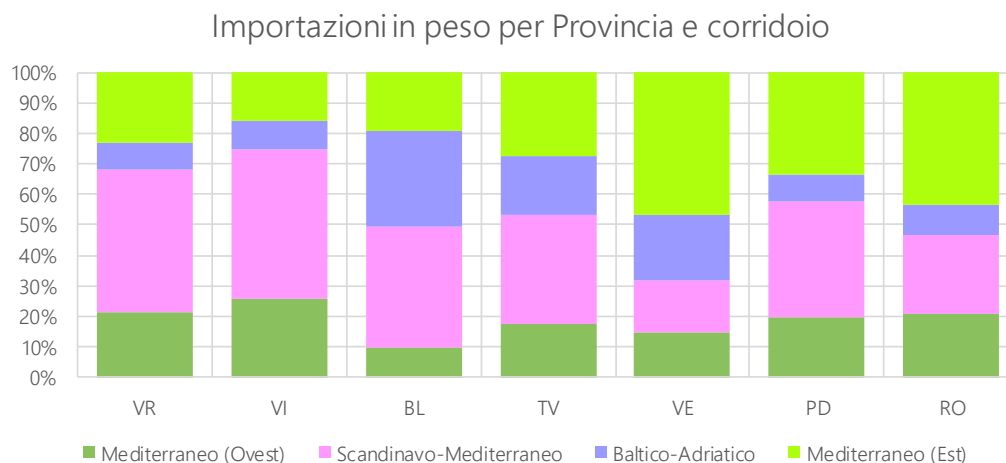


Figura 5-2 - Regione Veneto: importazioni in peso per Provincia e corridoio (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

Passando ad esaminare le esportazioni, anche in questo caso emerge il ruolo preponderante attribuibile al corridoio Scandinavo-Mediterraneo, la cui incidenza si attesta a circa il 49% del totale. L'aspetto forse di maggiore interesse consiste però nella maggior incidenza del corridoio Mediterraneo Ovest, pari a circa 1/3 del totale.

ESPORTAZIONI PER PROVINCIA E CORRIDOIO (2023)								
Corridoio	mld €							
	VR	VI	BL	TV	VE	PD	RO	TOT
Mediterraneo (Ovest)	4,04	5,43	1,63	4,84	2,65	4,14	0,80	23,52
Scandinavo-Mediterraneo	7,69	8,60	1,79	7,14	2,77	5,84	0,95	34,78
Baltico-Adriatico	1,25	1,47	0,48	1,18	1,61	0,92	0,10	7,00
Mediterraneo (Est)	1,16	1,29	0,03	1,22	1,34	1,02	0,17	6,22
TOTALE	14,13	16,79	3,92	14,38	8,37	11,92	2,02	71,52
Mediterraneo (Ovest)	28,6%	32,3%	41,5%	33,7%	31,7%	34,7%	39,6%	32,9%
Scandinavo-Mediterraneo	54,4%	51,2%	45,6%	49,7%	33,1%	49,0%	47,2%	48,6%
Baltico-Adriatico	8,8%	8,7%	12,1%	8,2%	19,3%	7,7%	4,9%	9,8%
Mediterraneo (Est)	8,2%	7,7%	0,8%	8,5%	16,0%	8,6%	8,3%	8,7%

Tabella 5.3 - Regione Veneto: esportazioni in valore per Provincia e corridoio (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

Anche in questo caso l'incidenza di questi due corridoi tende a smorzarsi mano a mano che ci si sposta verso Est, scendendo a valori minimi nel caso della Città Metropolitana di Venezia.

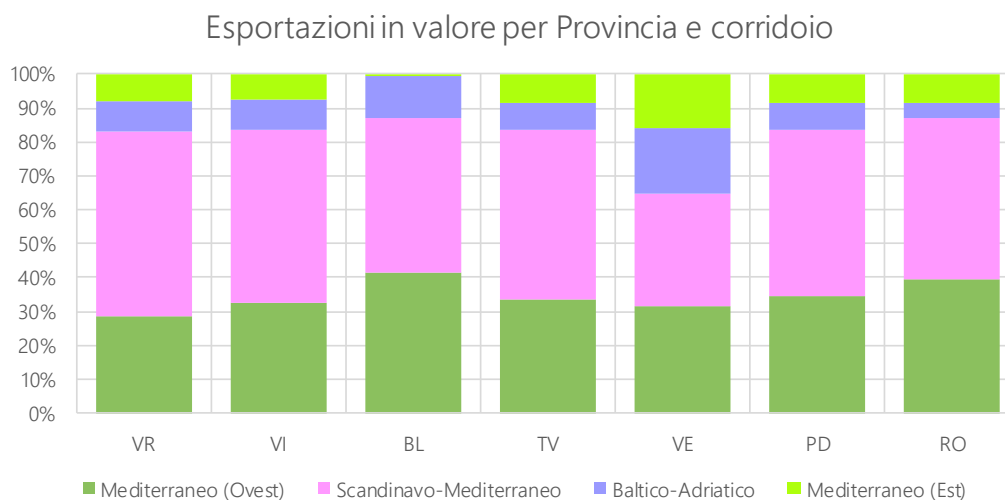


Figura 5-3 - Regione Veneto: Esportazioni in valore per Provincia e corridoio (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

I medesimi dati, espressi però in peso, si caratterizzano invece per una maggior presenza del corridoio Baltico-Adriatico e dell'altro ramo del corridoio Mediterraneo.

ESPORTAZIONI PER PROVINCIA E CORRIDOIO (2023)								
Corridoio	mln t							
	VR	VI	BL	TV	VE	PD	RO	TOT
Mediterraneo (Ovest)	0,81	0,84	0,13	0,76	0,33	0,57	0,18	3,62
Scandinavo-Mediterraneo	2,00	1,59	0,18	1,29	0,67	1,00	0,23	6,97
Baltico-Adriatico	0,34	0,31	0,09	0,27	0,50	0,23	0,04	1,77
Mediterraneo (Est)	0,42	0,36	0,01	0,33	0,51	0,31	0,06	1,99
TOTALE	3,57	3,10	0,41	2,65	2,02	2,11	0,51	14,36
Mediterraneo (Ovest)	22,6%	27,0%	32,5%	28,8%	16,4%	27,1%	36,2%	25,2%
Scandinavo-Mediterraneo	56,1%	51,3%	43,5%	48,7%	33,2%	47,6%	45,8%	48,5%
Baltico-Adriatico	9,5%	10,0%	22,2%	10,2%	24,9%	10,7%	7,0%	12,4%
Mediterraneo (Est)	11,7%	11,7%	1,8%	12,3%	25,5%	14,6%	11,0%	13,9%

Tabella 5.4 - Regione Veneto: esportazioni in peso per Provincia e corridoio (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

Anche in questo caso l'effetto appare più intenso nella Città Metropolitana di Venezia e nelle circostanti Province di Treviso, Padova e Rovigo.

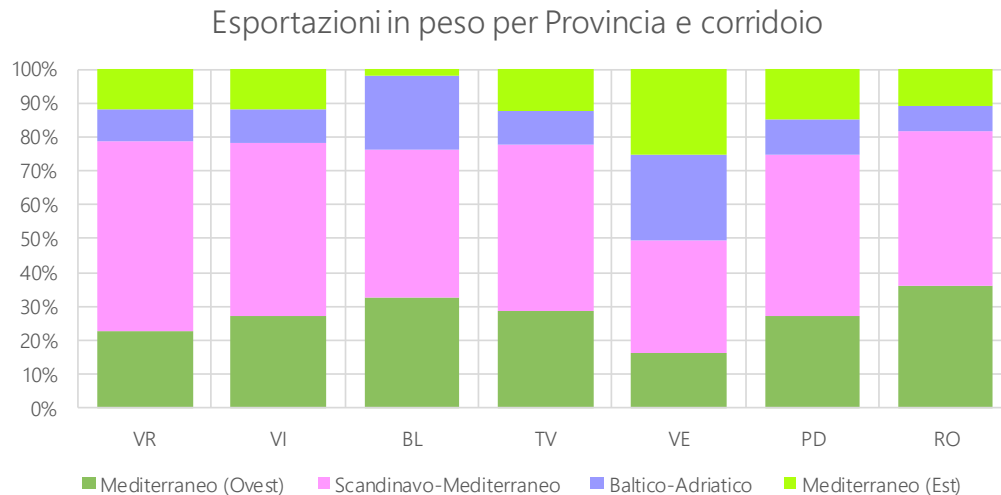


Figura 5-4 - Regione Veneto: esportazioni in peso per Provincia e corridoio (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

5.2 ANALISI DEGLI SCAMBI INTERNAZIONALI PER CORRIDOIO

La ricostruzione delle modalità di alimentazione dei flussi indirizzati sui singoli corridoi europei consente infine di analizzare la funzionalità di questi ultimi in diretta relazione agli scambi commerciali del Veneto.

Così, in termini di importazioni, la concentrazione degli scambi espressi in valore sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo può essere messa in rapporto soprattutto con il ruolo attrattivo giocato dall'economia veronese, seguita da quella padovana e da quella vicentina. Per contro, il ramo orientale del Corridoio Mediterraneo tende a riflettere soprattutto l'attrattività di Venezia Verona e Padova.

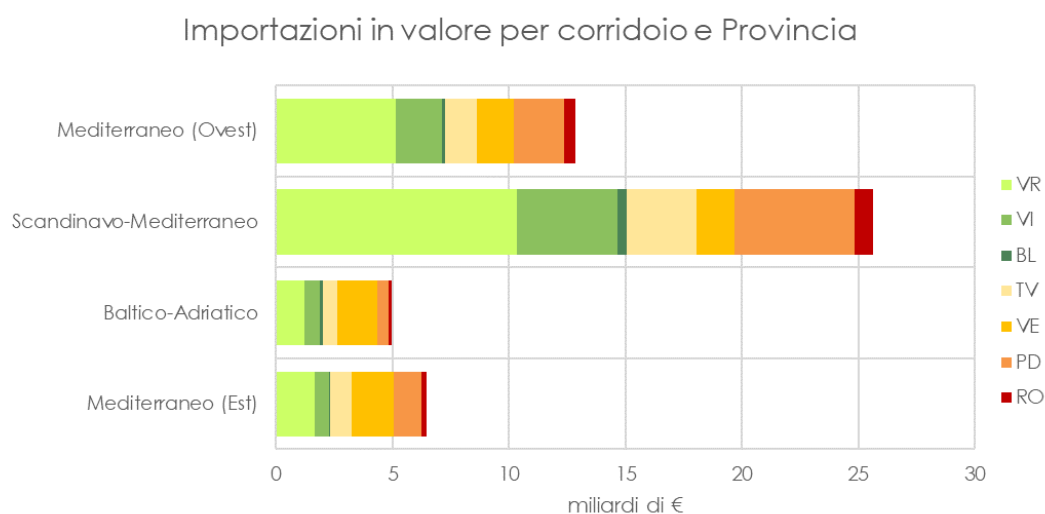


Figura 5-5 - Regione Veneto: Importazioni in valore per corridoio e Provincia di destinazione (2023)
Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

Analizzando la medesima funzionalità in termini ponderali, emerge soprattutto un vistoso aggiustamento negli equilibri tra le singole direttrici, spiegabile attraverso una rilevante differenziazione del valore medio unitario dei corrispondenti traffici: così, il corridoio Baltico-Adriatico e quello Mediterraneo Est si caratterizzano per il supporto a flussi mediamente più "poveri" (< 2.000 €/t) di quelli che utilizzano invece il corridoio Scandinavo-Mediterraneo e quello Mediterraneo Ovest (> 3.000 €/t).

Importazioni in peso per corridoio e Provincia

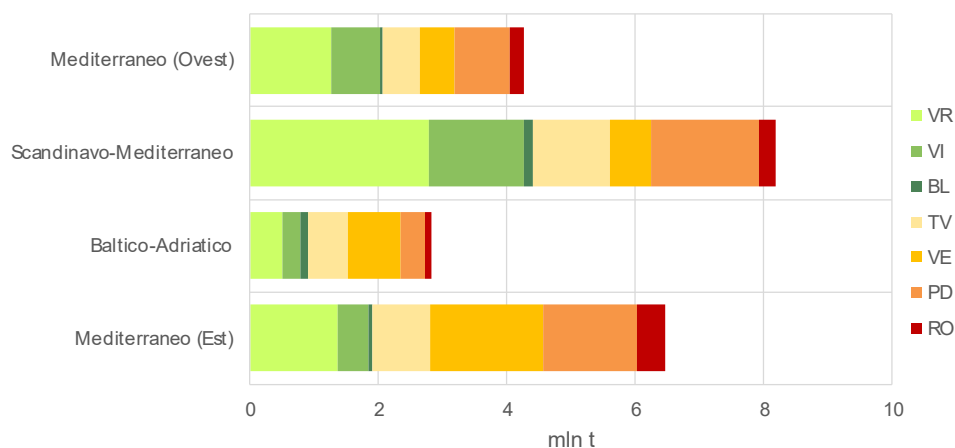


Figura 5-6 - Regione Veneto: importazioni in peso per corridoio e Provincia di destinazione (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

IMPORTAZIONI PER PROVINCIA E CORRIDOIO (2023)								
Corridoio	€/t							TOT
	VR	VI	BL	TV	VE	PD	RO	
Mediterraneo (Ovest)	4.069	2.563	5.037	2.363	2.910	2.521	2.180	3.017
Scandinavo-Mediterraneo	3.715	2.931	2.951	2.472	2.548	3.075	2.942	3.130
Baltico-Adriatico	2.405	2.422	1.204	962	2.082	1.355	1.139	1.756
Mediterraneo (Est)	1.230	1.302	354	1.041	1.022	823	491	1.000
TOTALE	3.108	2.529	2.113	1.773	1.787	2.064	1.545	2.296

Tabella 5.5 - Regione Veneto: valore medio unitario delle importazioni per corridoio e Provincia (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

Una situazione in buona misura analoga si registra per le esportazioni, anche se in questo caso la correlazione tra il corridoio Scandinavo-Mediterraneo ed il ruolo propulsore della Provincia di Verona appare un po' attenuato.

Esportazioni in valore per corridoio e Provincia

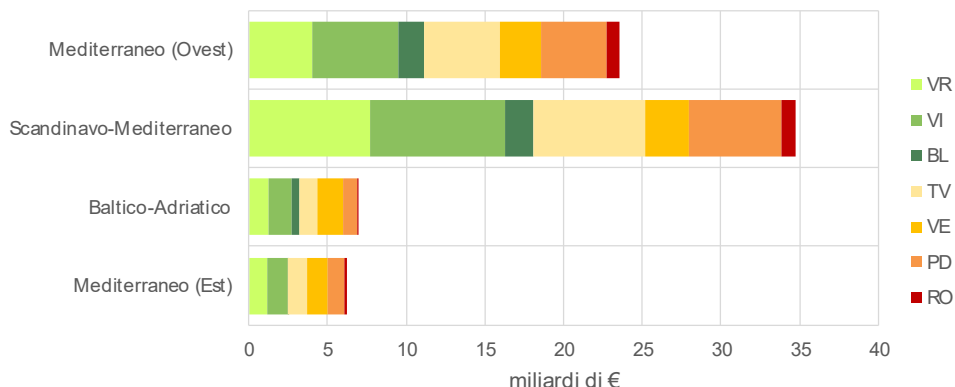


Figura 5-7 - Regione Veneto: esportazioni in valore per corridoio e Provincia di origine (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

L'articolazione dei flussi espressi in peso non varia in modo sensibile, potendosi riscontrare in questo caso valori medi unitari sempre superiori alla soglia dei 3.000 €/t.

Esportazioni in peso per corridoio e Provincia

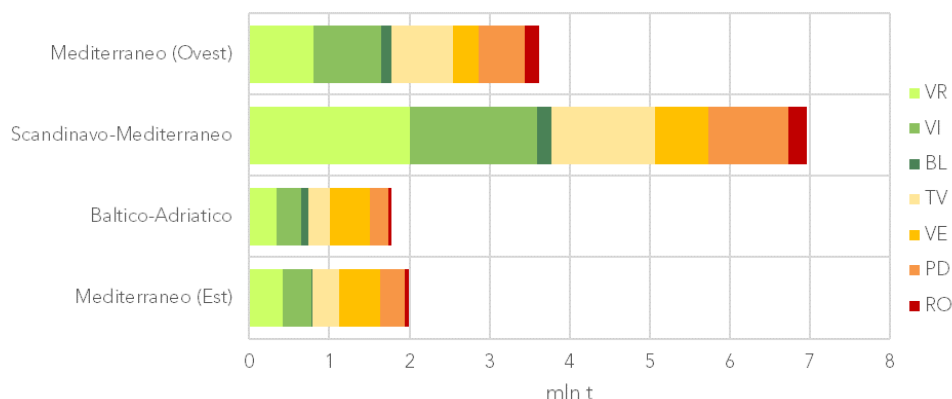


Figura 5-8 - Regione Veneto: esportazioni in peso per corridoio e Provincia (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

ESPORTAZIONI PER PROVINCIA E CORRIDOIO (2023)								
Corridoio	€/t							TOT
	VR	VI	BL	TV	VE	PD	RO	
Mediterraneo (Ovest)	5.017	6.489	12.242	6.346	8.002	7.246	4.338	6.491
Scandinavo-Mediterraneo	3.839	5.411	10.045	5.525	4.139	5.831	4.090	4.993
Baltico-Adriatico	3.665	4.745	5.256	4.356	3.214	4.068	2.745	3.944
Mediterraneo (Est)	2.761	3.563	4.242	3.722	2.604	3.323	2.975	3.123
TOTALE	3.962	5.419	9.596	5.420	4.153	5.659	3.962	4.982

Tabella 5.6 - Regione Veneto: valore medio unitario delle esportazioni per corridoio e Provincia (2023)

Elaborazione META su dati ISTAT (modello i-TraM)

Se la funzione svolta dal corridoio **Scandinavo-Mediterraneo**, cui appartiene la direttrice del Brennero, viene confermata nella sua assoluta preminenza, più interessante è esaminare la **funzionalità del corridoio Mediterraneo a supporto degli scambi con l'Europa occidentale**, così come quello del **corridoio Baltico-Adriatico**, che svolge un ruolo primario nei confronti degli scambi con l'Austria e con il Nord-Est europeo, riuscendo comunque a catturare quote secondarie di traffico dirette verso le Regioni più orientali della Germania.

5.3 LE FUNZIONI SVOLTE DAI CORRIDOI

Volendo trarre un profilo sintetico delle funzioni svolte dai singoli corridoi TEN-T che interessano la Regione Veneto, è senz'altro possibile mettere in evidenza il ruolo del **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo**, che, pur transitando nel suo territorio per un tratto relativamente breve, rappresenta una vera e propria colonna vertebrale dei flussi orientati verso la Germania, e più in generale il Nord Europa. Si tratta di una funzione tanto più insostituibile, quanto più connessa ad una direttrice infrastrutturale e ad un valico posti all'interno dell'arco alpino in posizione abbastanza isolata, e dunque difficilmente mutuabile da altre direttrici. A riprova di questa condizione, una stima degli extracosti associati ad una eventuale indisponibilità del valico per i traffici stradali e ferroviari evidenzia effetti assai intensi ed estesi a larghe porzioni del territorio non soltanto veneto, ma italiano *tout court*.

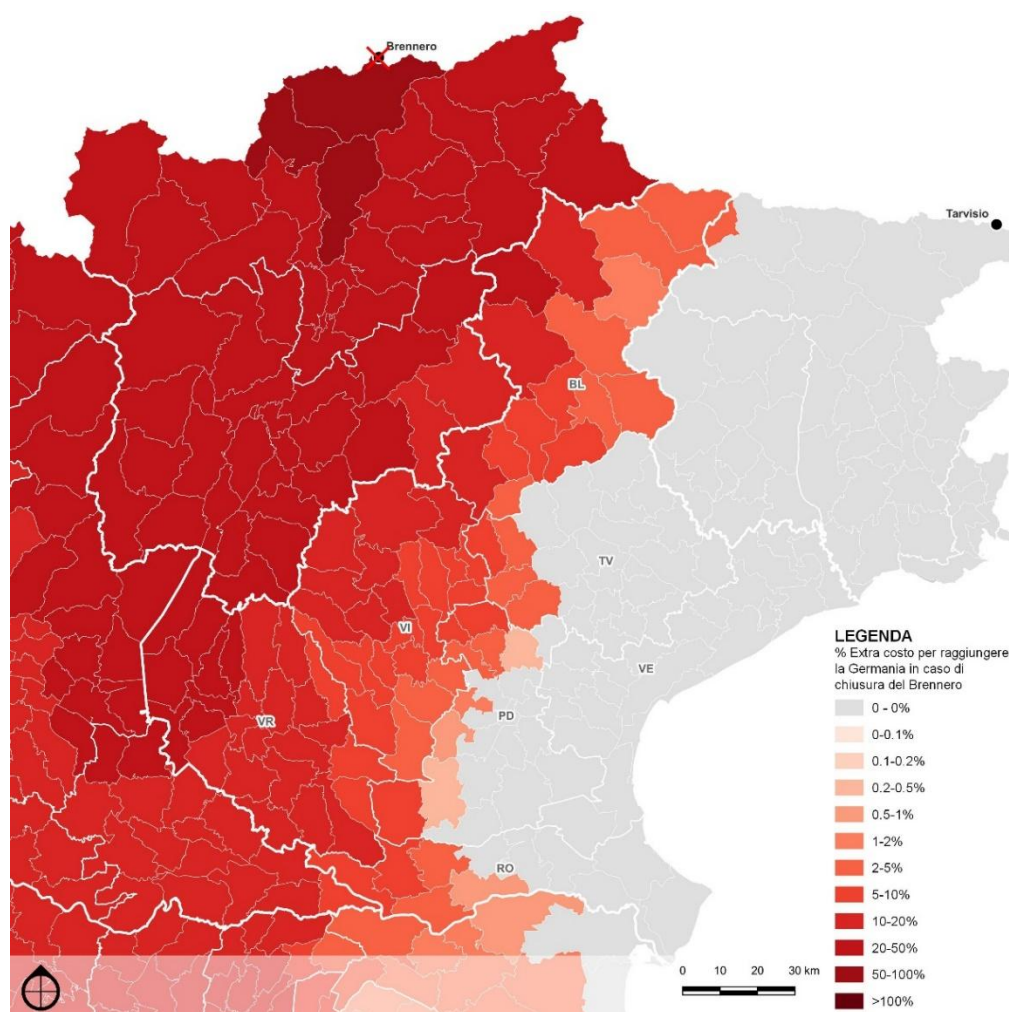


Figura 5-9 - Stima degli extracosti derivanti dall'indisponibilità del valico del Brennero (2023)
Elaborazione META (modello i-TraM)

Tale condizione fortemente critica potrebbe essere contrastata con qualche efficacia dal solo Veneto orientale riorientando i suoi traffici verso il corridoio Baltico-Adriatico, ovvero utilizzando in sequenza le direttrici del Tarvisio e dei Tauri, che comunque, verrebbero investite, insieme all'autostrada A4 Venezia-Trieste, da un sovraccarico veicolare difficilmente gestibile.

La funzionalità della direttrice del Brennero deve peraltro essere valutata anche alla luce del nuovo traforo ferroviario di base, attualmente in fase di realizzazione.

Per quanto riguarda il **Corridoio Baltico-Adriatico**, orientato verso il valico del Tarvisio, oltre a rappresentare una direttrice certamente subottimale, ma comunque credibile, per l'inoltro dei traffici in direzione della Germania, esso tende a svolgere una funzione sempre più consolidata a supporto degli scambi con l'Europa nord-orientale. Anche in questo caso, l'esame delle prospettive di sviluppo dei traffici non può prescindere dalle prospettive di potenziamento della rete ferroviaria, associate al completamento della galleria del Koralm e del tunnel di base del Semmering, in territorio austriaco.

Il quadro prospettico dei supporti infrastrutturali verso il Nord Europa si completa con l'ipotizzato **asse autostradale Venezia-Monaco**, volto a collegare direttamente il Veneto all'Austria e quindi la Germania, attraverso il territorio bellunese. Si tratta di un'opera infrastrutturale rilevante, in discussione da decenni, che consentirebbe alla Regione Veneto di disporre di una connessione diretta con l'estero e alternativa all'asse del Brennero, sia pure a fronte di possibili criticità economiche, politiche ed ambientali che ne hanno sempre ostacolato la realizzazione.

Nel considerare questa prospettiva, occorre comunque tener conto che essa, al pari delle due precedenti, interesserebbe il territorio austriaco, restando comunque soggetto alle ben note problematiche relative al governo dei flussi di attraversamento da parte di questo paese alpino. Decisamente diversa, e per certi aspetti più complessa, appare la funzione svolta dal **Corridoio Mediterraneo**, che attraversa la Regione da Ovest ad Est intercettando direttamente il territorio delle cinque Province maggiormente caratterizzanti i flussi di commercio estero.

Questo corridoio, infatti, tende innanzitutto a differire dai due precedenti per una netta prevalenza dei flussi interregionali su quelli internazionali e, dunque, per un ruolo relativamente più circoscritto a supporto dell'alimentazione dei valichi di frontiera.

In secondo luogo, quest'ultima funzione di supporto si sviluppa in forme più articolate, ricomprendendo in particolare:

- l'alimentazione degli scambi verso l'Europa occidentale (Penisola Iberica, Francia, Isole britanniche, in parte Benelux), che, come si è visto, assumono un'entità non trascurabile,

a fronte però di un rischio mitigato dalla parziale mutuabilità dei corrispondenti valichi (Monte Bianco, Fréjus, Ventimiglia);

- parimenti, l'alimentazione degli scambi verso l'Europa orientale, ripartiti tra i diversi valichi dell'area triestina, anch'essi abbastanza intercambiabili;
- da ultimo, l'indispensabile supporto indiretto agli scambi orientati verso i corridoi Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico.

In questa situazione, i "colli di bottiglia" del sistema non si collocano tanto ai valichi di frontiera, quanto sulle stesse tratte di collegamento interregionale (A4 Brescia-Verona-Padova e Venezia-Quarto d'Altino-Palmanova-Trieste), oggi vicine alla saturazione.

Peraltro, anche in questo caso il tema presenta una importante connotazione di carattere ferroviario, visto l'atteso completamento della trasversale AV/AC Torino-Milano-Verona-Padova e la sua programmata estensione verso Cervignano e Trieste.

6 CONCLUSIONI

Il Veneto è una regione fortemente dipendente dai mercati esteri. Uno studio approfondito sull'accessibilità territoriale del Veneto ai mercati europei nasce dalla necessità di quantificare, qualificare e ottimizzare i benefici derivanti da una maggiore integrazione europea, nonché di identificare e mitigare i rischi. L'apertura e la diversificazione dei mercati sono infatti cruciali per la resilienza economica di questa regione.

Un ambito di impegno particolarmente significativo per Unioncamere del Veneto e l'intero sistema camerale del Nord Italia (incluso Lombardia, Emilia-Romagna e Trentino-Alto Adige) è stato ed è ancora la ferma opposizione ai divieti di transito imposti dal Land Tirolo sull'autostrada A12 (Inntal Autobahn), prolungamento austriaco dell'Autostrada del Brennero (A22) che, sommata alle attuali limitazioni di circolazione legate ai lavori sul Ponte Lueg (A12), rappresenta una grave minaccia per il flusso delle merci, con un costo significativo per l'autotrasporto veneto e italiano. Se l'asse del Brennero rappresenta indubbiamente una delle direttrici più vitali per il Veneto e un pilastro portante per i flussi commerciali e turistici, è fondamentale riconoscere che la regione beneficia e punta a sviluppare anche altri assi strategici per la sua connettività e competitività economica.

Attraverso la produzione di studi e rapporti dettagliati, che quantificano gli impatti economici, il sistema camerale fornisce un supporto cruciale e concreto alle politiche di sviluppo regionale. L'impegno non si limita alla constatazione di alcune problematiche, ma si estende alla lettura dei fenomeni e alla proposta di soluzioni alternative per una gestione sostenibile ed efficiente, al fine di potenziare la competitività del sistema economico.

6.1 QUADRO DI SINTESI

La fase di crescita economica vissuta dal Veneto negli ultimi vent'anni da un lato ha riconfermato la centralità commerciale assunta dalla Regione all'interno del quadro economico nazionale, e dall'altro ha intensificato le relazioni nel panorama comunitario e globale, seppur in un clima di crescente incertezza generata dalla recente decisione statunitense di imporre dazi unilaterali al commercio con l'Europa. Ciò risulta piuttosto evidente dall'esame dei flussi commerciali, che restituiscono un'economia regionale orientata alle esportazioni (circa 80 mld €/anno contro 60 in import). Tuttavia, in termini ponderali, le importazioni (34,7 Mt) giocano un ruolo fondamentale, essendo più del doppio delle esportazioni (15,7 Mt).

Il florido interscambio commerciale è reso possibile da numerosi vantaggi localizzativi diretti ed indiretti di cui la Regione può beneficiare: l'esposizione geografica sul Mar Adriatico, la

confluenza di tre fondamentali corridoi della rete transeuropea dei trasporti, un'offerta di infrastrutture viarie e ferroviarie ampia, seppur non sempre completa, cui si aggiungono diversi nodi di trasporto. Tutti questi fattori favoriscono uno sviluppo economico che può contare su un ampio ventaglio di modi di trasporto.

La lettura diacronica dei dati regionali ha messo in luce una tendenza di crescita complessiva, evidenziando il consolidamento dei legami non solo con i paesi partner dell'Europa centro-settentrionale (a partire dalla Germania), ma anche con quelli dell'Europa occidentale (Francia e Spagna soprattutto). Calandosi ad una scala di dettaglio Provinciale con l'ausilio del modello i-TraM è stato possibile inoltre far emergere le peculiarità di un sistema economico che, ad uno sguardo più oculato, rivela dinamiche più eterogenee e circostanziate per ciascun territorio Provinciale.

Le vocazioni divergenti delle Province non si caratterizzano solamente per la prevalenza di un carattere esportatore piuttosto che importatore, ma anche per l'incidenza che tali attività economiche assumono in raffronto al PIL Provinciale: è il caso delle Province di Verona e Vicenza, così prossime dal punto di vista geografico ma con marcate diseguaglianze sulle dinamiche economiche, la prima largamente trainata dall'importazione di mezzi di trasporto, la seconda più vocata all'export, prevalentemente di macchine ed apparecchi meccanici.

Un comun denominatore che lega gran parte delle Province venete risiede nell'elevato grado di accessibilità ai tre corridoi transeuropei, in particolar modo le Province che sorgono lungo l'asse Est-Ovest dell'A4 (Verona-Vicenza-Padova-Treviso-Venezia) godono di un vantaggio localizzativo che le rende fortemente competitive sul mercato nazionale e internazionale.

Il corridoio Mediterraneo, la cui funzione si estende a larga parte del territorio regionale si rivela essere non solo una colonna centrale nelle dinamiche di trasporto merci a livello nazionale, ma anche un elemento fondamentale per l'economia dell'intera Regione sul piano internazionale, dato che la Francia e la Spagna rappresentano, per la quasi totalità delle Province, due fra i primi tre paesi partner con i quali avvengono i più remunerativi interscambi commerciali. Nello stesso tempo, il commercio estero regionale si connota per una marcata dipendenza dagli altri due corridoi, quello Baltico-Adriatico e soprattutto quello Scandinavo-Mediterraneo, che assicurano la connessione con il Centro-nord Europa.

6.2 CONSIDERAZIONI FINALI

Considerati nel loro insieme ed in relazione al PIL, i flussi di import ed export Provinciali si prestano alla costruzione di indicatori di accessibilità ai corridoi europei, che rispecchiano sia i livelli di apertura delle singole economie Provinciali ai mercati esteri, sia i costi di accesso ai mercati esteri attraverso le principali direttrici stradali e ferroviarie. Così, realtà Provinciali relativamente eccentriche e largamente orientate all'export, come Belluno, riescono a compensare i loro svantaggi localizzativi facendo leva sull'elevato valore per unità di peso delle merci esportate, che limita i sovraccosti unitari per accedere alle principali direttrici internazionali. Viceversa, economie più consolidate e storicamente connesse alla rete del grande commercio marittimo internazionale, come Venezia, possono oggi risentire dei contraccolpi di un mix merceologico caratterizzato dalla presenza di molte merci a limitato valore per unità di peso.

Già si è evidenziato quanto queste situazioni variegata trovino nel corridoio Mediterraneo, ovvero nella direttrice Est-Ovest formata dall'autostrada A4 e dalla linea ferroviaria Milano-Verona-Venezia-Trieste, il supporto fondamentale per la commercializzazione di materie prime, semilavorati e beni finiti a scala non solo internazionale, ma anche nazionale. Da questo punto di vista, la progressiva saturazione dell'asse autostradale può rappresentare, prospetticamente, un fattore di freno all'intera economia regionale, che dovrà tuttavia essere valutato anche alla luce delle nuove funzionalità offerte dalla linea ferroviaria AV/AC Verona-Vicenza-Padova.

Se si eccettua il caso veronese, il Corridoio Mediterraneo esercita anche la funzione, non secondaria, di alimentare il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, qui allineato sulla direttrice del Brennero, che rappresenta il valico alpino di gran lunga principale per gli scambi verso la Germania ed il Nord Europa. Anche in questo caso, peraltro, le prospettive di sviluppo futuro dei traffici dovrebbero essere valutate alla luce della realizzazione del traforo ferroviario di base. La situazione di relativo isolamento di questa direttrice rende potenzialmente interessante, in chiave di riequilibrio dei traffici, una più approfondita valutazione dell'opportunità di un nuovo corridoio autostradale Venezia-Monaco, che unirebbe il Veneto direttamente all'Austria e di qui alla Germania. Tale progetto, oggetto di annose discussioni, ha sempre incontrato ostacoli significativi (ambientali, economici, politici) che ne hanno impedito la realizzazione. Peraltro, esso non sfuggirebbe alle problematiche di regolazione dei traffici che caratterizzano oggi l'attraversamento dello stato federale austriaco, e segnatamente dei due *Länder* del Tirolo e della Carinzia.

Volgendo lo sguardo verso Est, rilevante è anche il ruolo assunto dal Corridoio Baltico-Adriatico, ed in particolare dal valico del Tarvisio, i cui traffici crescenti saranno nei prossimi anni supportati, in territorio austriaco, anche dai nuovi trafori ferroviari del Koralm e del Semmering di base.

Infine, i valichi di confine verso la Slovenia, ricompresi nella tratta orientale del Corridoio Mediterraneo, sembrano conoscere oggi, dopo anni di intensa crescita, una fase di consolidamento dei traffici, che potrebbe anche rispecchiare le problematiche di saturazione dell'autostrada Venezia-Palmanova-Villesse-Trieste nella configurazione a due corsie per senso di marcia.

7 BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

RIFERIMENTI SCIENTIFICI SUI MODELLI DI SIMULAZIONE DEL TRAFFICO

- Ben-Akiva M., Meersman H., Van de Voorde E. (eds.) (2013) *Freight Transport Modelling*; Emerald, Bingley.
- Beria P., Bertolin A., Tolentino S., Debernardi A., Ferrara E., Filippini G. (2019) "A model-based evaluation of national transport policies"; XXI SIET Conference, Bologna, 9-10 September.
- Cascetta E. (2001) *Transportation Systems Engineering: Theory and Methods*; Springer, New York.
- Cascetta E. (2009) *Transportation Systems Analysis: Models and Applications*; Springer, New York.
- Debernardi A. Beria P. (2025) "Modelli di traffico a scala nazionale: alcune questioni di metodo"; in: Ponti M. (a cura di) *Nuovi strumenti per la politica dei trasporti*; Gangemi,
- Lunqvist L., Mattsson L.-G. (eds.) (2002) *National Transport Models*; Springer, New York.
- Ortúzar J. de D., Willumsen, L.G. (1990) *Modelling Transport*; Wiley, New York.
- Tavasszy L., de Jong G. (eds.) (2014) *Modelling Freight Transport*; Elsevier, London.

RIFERIMENTI SCIENTIFICI SULLE RETI TRANSEUROPEE DI TRASPORTO

- Baccelli O., Barontini F. (2014) "La governance dei corridoi TEN-T transalpini: esperienze e riflessioni strategiche"; *Rivista di Economia e Politica dei Trasporti*, n.1.
- Baldassarra A., Marinacci C., Rizzetto L., Rotoli F., Tieri A., Vitali P. (2017) "Analisi tecnica dei corridoi ferroviari TEN-T di collegamento tra i porti del nord-est italiano e l'Europa Centrale"; *Ingegneria Ferroviaria*, n.3; pp.173-193.
- Coppola, P. (2018). "Rail freight corridors: i corridoi ferroviari merci dell'Unione Europea"; In Freight Leaders Council (a cura di), *Intermodalità ferroviaria: un'occasione per crescere*; Roma.
- Fischer M.F. (1997) "Rail-road interconnectivity in the Alpine Freight Transport: Bottlenecks and Policies from an Austrian-Italian Perspective"; Institut für Wirtschaft und Sozialgeographie; Wirtschaftsuniversität Wien.
- Öberg M. (2017) "Governance for Sustainable Development of Major European Transport Corridors: The Scandinavian-Mediterranean TEN-T Core Network Corridor"; Doctoral Thesis, Luleå University.
- Öberg M., Nilsson K.L., Johansson C.M. (2018) "Complementary governance for sustainable development in transport: the European TEN-T Core network corridors"; *Case Studies on Transport Policy*, 6:674-682.

SITOGRAFIA

- UFT - Ufficio Federale dei Trasporti <https://www.bav.admin.ch/bav/it/>
- ASFINAG <https://www.asfinag.at/verkehr-sicherheit/verkehrszaehlung/>
- Commissione europea, corridoi TEN-T https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en
- ISTAT, statistiche del commercio estero <https://esploradati.istat.it/coeweb/databrowser/>
- Ufficio statistica sloveno - rilievi di traffico <https://podatki.gov.si/dataset/pldp-karte-prometnih-obremenitev>