

INDICE

INTRODUZIONE	3
1 ACROSS 45° PARALLEL	5
1.1 Descrizione del progetto.....	5
1.2 Gli obiettivi del progetto.....	7
1.3 I risultati attesi del progetto	8
1.4 Gruppo di lavoro del progetto.....	9
1.5 Partners del progetto	10
1.5.1 Interporto di Rovigo	10
1.5.2 Magazzini Generali di Padova	11
1.5.3 Interporto di Venezia.....	12
1.5.4 Sdag Gorizia	13
1.5.5 Porto di Pola.....	14
1.5.6 Porto di Vukovar	14
1.5.7 Porto di Ploče	16
1.5.8 Porto di Brcko.....	17
1.6 Azioni	18
2 DESK REVIEW PROGETTI SIMILI	19
Introduzione	19
2.1 Il trasporto fluviale in Europa.....	21
2.1.1 Belgio.....	21
2.1.2 Paesi Bassi.....	22
2.2 Il trasporto fluviale in Cina.....	24
3 IL SISTEMA IDROVIARIO PADANO-VENETO	27
Descrizione Generale.....	27
3.1 Il fiume Po da Cremona al mare	30
3.1.1 Descrizione generale	30
3.2 L'Idrovia Milano Cremona.....	30
3.2.1 Descrizione generale	30
3.3 Il Fiume Mincio da Mantova alla confluenza con il Po	31
3.3.1 Descrizione generale	31
3.4 L'Idrovia Mantova-mare	33
3.4.1 Descrizione generale	33
3.5 L'Idrovia Ferrarese.....	33

3.5.1 Descrizione generale	33
3.6 L'idrovia Po – Brondolo	34
3.6.1 Descrizione generale	34
4 ANALISI DATI IMPORT- EXPORT DEL VENETO	35
Introduzione	35
4.1 Classificazioni e nomenclature	43
4.2 Importazioni venete da Paesi Pao.....	44
4.2.1 Importazioni venete dalla Croazia	49
4.2.2 Importazioni venete da Serbia e Montenegro.....	54
4.2.3 Importazioni venete da Bosnia Erzegovina	59
4.3 Esportazioni venete verso i Paesi Pao	64
4.3.1 Esportazioni venete verso la Croazia	69
4.3.2 Esportazioni venete verso la Serbia e Montenegro.....	74
4.3.3 Esportazioni venete verso la Bosnia Erzegovina	79
5 IMPORT – EXPORT LOMBARDO CON I PAESI PAO	85
CONCLUSIONI.....	93
BIBLIOGRAFIA.....	97
SITOGRAFIA.....	99

Introduzione

La navigazione fluvio-marittima in collegamento con il corridoio Adriatico rappresenta una risposta efficace ai problemi del trasporto, a quelli ambientali e della viabilità.

L'area adriatico-balcanica, al contrario di quella del Nord Europa, è stata caratterizzata da uno sviluppo del trasporto basato sulla preponderanza della modalità su gomma e ha visto una polverizzazione di attori, azioni ed iniziative che ha agevolato il sistema dell'individualismo anche nella costruzione delle reti; questo ha aumentato notevolmente i costi indiretti del trasporto merci e gli effetti negativi sull'ambiente e sulla vivibilità delle strade. Diventa quindi di fondamentale importanza introdurre correttivi che vadano a riequilibrare la catena logistica rendendola maggiormente efficiente con il pieno utilizzo dell'intermodalità.

Il polo adriatico, in questo caso, è uno snodo strategico: è il più vicino ai Balcani e può connettersi con maggiore incidenza con il sistema portuale del Mar nero.

Il progetto Interreg IIIA Adriatico "Across 45° parallel" punta, quindi, a determinare l'efficienza del rapporto logistica mare-terra, concentrandosi sul porto come snodo insostituibile per sviluppare una effettiva intermodalità ferro, gomma, acqua, quest'ultima intesa nelle sue due espressioni: marittima e fluviale.

Ma prima di addentrarci in dettaglio su obiettivi, risultati attesi e ottenuti e partners coinvolti in questo progetto, è giusto dare uno sguardo alle attività svolte di persona durante lo stage.

La finalità prevista dallo stage era quella di realizzare un'analisi economica e di mercato sull'attuale ammontare dell'import-export tra il Veneto e i paesi dell'Adriatico Orientale al fine di definire quali possono essere le reali condizioni per lo sviluppo dell'intermodalità tra i paesi coinvolti e di verificare percorsi logistici alternativi alle autostrade del Nord Est. Tali percorsi alternativi potrebbero ragionevolmente portare ad una riduzione dei costi, un miglioramento dei servizi e a maggiore flessibilità.

Il progetto di ricerca ha permesso di approfondire la situazione dell'import-export tra le aree sopra identificate, nello specifico:

- Analisi empirica del trasporto merci esistente: parte italiana verso paesi PAO.

- Analisi empirica del trasporto merci esistente: Croazia verso parte italiana.
- Analisi empirica del trasporto merci esistente: Serbia-Montenegro verso parte italiana.
- Analisi empirica del trasporto merci esistente: Bosnia-Erzegovina verso parte italiana.

La metodologia intrapresa per svolgere questo lavoro è stata la seguente: in un primo momento si è pensato al reperimento di fonti informative per mezzo di internet, somministrazione di questionari e rilevazioni sul campo.

Le informazioni per mezzo di internet hanno riguardato in primo luogo una breve rassegna su esperienze straniere di navigazione fluvio-marittima già in atto e affermate da diversi anni; un secondo passaggio è stato l'approfondimento dell'attuale infrastruttura del sistema idroviario padano-veneto, ossia una prima descrizione in generale e via via in dettaglio sulle caratteristiche delle principali tratte. Era indispensabile affrontare l'argomento in quanto punto focale per l'eventuale costruzione di percorsi alternativi.

La parte principale, su cui si è focalizzata la ricerca durante lo stage, è stata quella di cercare e trovare informazioni relative ai flussi di import-export tra la regione Veneto e i Paesi PAO; ciò è stato reso possibile grazie alla consultazione del sito Istat, più precisamente la sezione riguardante il commercio estero: Coeweb una banca dati pubblica e si è provveduto all'acquisto di particolari elaborazioni su dati non liberamente consultabili.

In contemporanea sono state effettuate delle interviste in profondità ad alcuni autotrasportatori; l'obiettivo era quello di indagare tramite un'intervista strutturata la tipologia dei costi sulla tratta Adriatica.

Infine, in occasione del Convegno "Autostrade sull'Acqua" tenutosi presso l'Interporto di Rovigo l'8 Marzo 2005, è stato somministrato un questionario ai partner stranieri per venire a conoscenza dai diretti interessati di quali siano la tipologia di navi/mezzi in loro possesso e la tipologia di merci trasportate nelle rotte Veneto/PAO.

Dopo aver preso visione dei dati, si è cercato di fare delle prime analisi: mettere in evidenza l'ammontare dei flussi sia in euro che in Kg, per tipologia di merce, e per modalità di trasporto. Questa analisi ha interessato, oltre al Veneto e i Paesi Pao, le singole province venete e due province della Lombardia: Mantova e Cremona, in quanto parte finale del sistema idroviario padano-veneto.

1 ACROSS 45° PARALLEL

1.1 Descrizione del progetto

“Across45 Parallel- Marketing Action for Intermodal Logistics between croatian and serbian and North-East Italy” è un progetto co-finanziato dall’Unione Europea mediante il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, all’interno dell’iniziativa comunitaria Interreg III A- Transfrontaliero Adriatico.

Le iniziative comunitarie Interreg costituiscono una parte fondamentale dei Fondi Strutturali, in coerenza con il principio che muove l’Unione Europea verso una politica economica sociale comune ai Paesi membri e “confinanti”, in un’ottica di mercato sempre più allargata e complessa. Questa esperienza nasce negli anni ’90 e avvia processi di cooperazione nelle aree di frontiera ma con una visione di tipo “transnazionale” più consona agli sviluppi e alle nuove visioni culturali e sociali dell’UE. Across 45° Parallel coinvolge - in una visione certamente transnazionale - partners di rilievo e d’eccellenza nei settori della logistica e dell’intermodalità per analizzare e dare una visione “esecutiva” all’antico sogno (già della Serenissima Repubblica di Venezia) di incentivare al massimo l’interscambio di beni e merci tra le due sponde adriatiche, utilizzando vie di comunicazione alternative alle attuali.

Il progetto intende sviluppare un network plurimodale fra l’area nord adriatica e l’area balcanica e viceversa, realizzando azioni di marketing mirate a riunire più operatori su specifici prodotti e sistemi al fine di incrementare la capacità di traffico delle tratte e di agevolare l’auspicato utilizzo della modalità acqua. Deve il suo nome al fatto che l’asse di movimentazione merci da sviluppare corre attraverso il 45° Parallelo e parte da Belgrado per passare attraverso Pola, il Mare Adriatico, ed arriva a Venezia e/o Rovigo, risalendo il Canal Bianco e raggiungendo anche i porti fluviali di Legnago, Mantova e Cremona. Verrà considerata, inoltre, l’asse interna balcanica che da Belgrado conduce ai porti di Bar e Ploče, i quali possono sviluppare anche short sea shipping con l’intera dorsale adriatica dell’Italia.

Cos’è il Programma Interreg

La Commissione delle Comunità Europee ha deciso di istituire un’iniziativa comunitaria

concernente la cooperazione transfrontaliera, conformemente a quanto previsto dall'art. 20 del Regolamento CE N. 1260/99, denominandola INTERREG III.

Obiettivo di quest'iniziativa è quello di evitare che i confini nazionali ostacolino lo sviluppo equilibrato e l'integrazione del territorio europeo. In particolare intende fronteggiare l'isolamento delle zone frontaliere evitando che i confini costituiscano una barriera economica, culturale e sociale e sopperire alla possibile marginalizzazione delle stesse da parte delle politiche nazionali.

L'iniziativa prevede tre sezioni d'intervento:

1. Cooperazione transfrontaliera (Sezione A)
2. Cooperazione transnazionale (Sezione B)
3. Cooperazione interregionale (Sezione C)

Cos'è il Programma Interreg III A Italia - Adriatico (Transfrontaliero Adriatico)

Il programma INTERREG III A Italia – Adriatico (Transfrontaliero Adriatico) interessa la cooperazione transfrontaliera fra le Regioni Adriatiche Italiane (RAI: Friuli Venezia Giulia, Veneto, Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise, Puglia) e i Paesi dell'Europa Orientale (PAO: Croazia, Repubblica di Serbia e Montenegro, Albania, Bosnia Erzegovina).

Fra le zone europee di maggior interesse per il Programma INTERREG III, quella adriatica rappresenta lo spazio di cooperazione decisivo per accelerare il processo di stabilizzazione e sviluppo dell'intero Sud – Est Europa, essendo la parte del nostro continente dove esistono le maggiori disparità di reddito e, conseguentemente, dove si sviluppano le maggiori tensioni (flussi migratori, diffusione di attività illegali, ecc.).

La specifica realtà del territorio dei PAO coinvolto nel Programma Transfrontaliero Adriatico -soggetto ad eventi traumatici quali migrazioni, occupazioni, chiusura dei confini, frammentazione delle relazioni che storicamente legavano le popolazioni locali fino alla formazione di nuove entità politiche ed economiche- è stata presa in esame per giungere alla definizione degli obiettivi prioritari del Programma, alla definizione delle linee strategiche di intervento e all'individuazione degli interventi finanziabili.

Gli obiettivi principali del Programma sono:

- Contribuire all'integrazione territoriale.
- Contribuire alla concorrenza, all'efficienza e alla crescita delle rispettive Regioni.
- Contribuire alla coesione economica e sociale, anche attraverso il coordinamento degli investimenti.

- Contribuire allo sviluppo e al potenziamento delle infrastrutture e delle reti di trasporto.
- Garantire la conservazione del patrimonio naturale e culturale, la protezione dell'ambiente e lo sviluppo sostenibile.
- Contribuire alla promozione delle pari opportunità tra uomini e donne.
- Accelerare il processo di allargamento attraverso la preparazione delle regioni, delle amministrazioni, degli istituti di ricerca.

A chi è rivolto

Le province italiane ammissibili al finanziamento sono: Rovigo, Ferrara, Forlì - Cesena, Rimini, Ravenna, Pesaro, Ancona, Macerata, Ascoli Piceno, Teramo, Pescara, Chieti, Campobasso, Foggia, alle quali si aggiungono le Province Adriatiche di Trieste, Gorizia, Udine, Venezia, Bari, Brindisi, Lecce già ammissibili alla cooperazione transfrontaliera. Nel nuovo Programma è inoltre utilizzata la deroga territoriale per le aree contigue alle nuove province ammissibili ed appartenenti alle regioni coinvolte, cioè Padova, L'Aquila, Isernia.

Ogni misura ha una dotazione finanziaria ed è rivolta a diversi soggetti (beneficiari), che possono essere ad es. sia soggetti pubblici che, per l'asse 2, Piccole e Medie Imprese.

1.2 Gli obiettivi del progetto

Gli obiettivi di Across 45° Parallel sono così dichiarati nella documentazione del progetto: verificare le reali condizioni per lo sviluppo dell'intermodalità fra le due sponde dell'Adriatico. In particolare, verificare se possono essere creati e sviluppati mercati per la logistica e cioè verificare se percorsi logistici alternativi alle autostrade del Nord-est comportino attraverso analisi economiche e di mercato effettivo miglioramento economico-sociale: riduzione dei costi, miglioramento del servizio, maggiore flessibilità, miglioramento delle core competences dell'azienda cliente del servizio alternativo a quanto organizzato fino ad oggi fra le due sponde dell'Adriatico.

Gli obiettivi di Across 45° Parallel possono essere così distinti tra Generali e Specifici:

Generali

- Sviluppare l'intermodalità sull'asse fluvio-marittimo est-ovest da Belgrado alla costa veneta e sul Fissero Canal Bianco con Rovigo, Mantova fino a Cremona.
- Sviluppare l'intermodalità sull'asse balcanica da Belgrado ai Porti di Bar e Ploče.

- Verificare la fattibilità dello sviluppo del trasporto turistico marittimo fra i porti di Pola e Rovigo.
- Sviluppare la plurimodalità trasporto merci sull'asse medesimo, con attenzione ai sistemi: marittimo-fluviale, combinato e misto.
- Trasferire una parte del trasporto merci dalla strada (sistema stradale veneto e friulano) alla modalità cabotaggio marittimo-fluviale e su rotaie.
- Start-up di un centro servizi per l'intermodalità transfrontaliera (area nord-adriatico balcanica) presso l'Interporto di Rovigo.
- Omogeneizzazione ed innovazione nei sistemi di controllo e nei sistemi amministrativo-doganali.

Specifici

- Sviluppare Business Logistics Models, mediante analisi SWOT volte a identificare più supply chain di servizi e di prodotti esistenti e previste a breve e medio termine, per enucleare percorsi, operatori, prodotti, modalità-quantità-unità di trasporto, per una gestione sistemica del servizio inter e multimodale.
- Proporre modelli di interconnessione economicamente vantaggiosi, essendo l'elemento economico-finanziario l'aspetto vincente per collegare in rete le unità produttive e di servizi dell'intera supply chain.
- Realizzare azioni di marketing per lo sviluppo del servizio intermodale, per dimostrare la validità economica dell'entrare nella rete del servizio.
- Sensibilizzare gli attori (pubblici, semipubblici, privati, amministrazioni pubbliche, rappresentanti di categoria), cercandone il consenso, anche a livello internazionale.
- Introdurre strumenti innovativi per la gestione della catena logistica e per definire strategie di interconnessione volte a superare la polverizzazione.

1.3 I risultati attesi del progetto

I risultati previsti dal progetto sono:

- Analisi della rete effettiva di centri logistici operanti fra i Balcani e le Regioni italiane del Nord (reports di analisi).
- Masterplan del trasporto merci intermodale per reti di operatori logistici dell'asse est-ovest.
- Masterplan trasporto merci fra Belgrado, Vukovar ed i porti adriatici (Pola, Bar e Ploče).

- Marketing plans fra reti di operatori interessati dalla movimentazione materiale inerte, materie prime e semilavorati.
- Analisi di software gestionale del servizio logistico intermodale fra gli operatori collocati nelle aree italiane del nord-est e nelle aree balcaniche.
- Teleporto (portale informatico) per lo sviluppo del servizio.
- Progetto di telechip e telecontrollo merci.
- Start-up centro di servizi per la logistica intermodale area balcanico-adriatica.
- Pubblicazioni e convegni per sensibilizzare operatori. Il lancio del progetto avverrà con un meeting localizzato presso Interporto di Rovigo.
- Manuale per la gestione del servizio doganale presso centri logistici intermodali.
- Previsione di trasferire almeno 5.000 TEU dal trasporto stradale a quelli marittimo-fluviale e ferroviario, con diminuzione del carico stradale, in particolare di materiali pesanti, inerte, alla rinfusa ed a basso valore aggiunto.
- Miglioramento impatto ambientale del sistema trasporto merci attraverso l'aumento del 7 % del traffico Short Sea Shipping nel nord Adriatico rispetto all'intera movimentazione Adriatica relativa all'Italia e del 0,7% rispetto alla totale movimentazione mediterranea relativa all'Italia.

La quantificazione di tali risultati fa riferimento a:

- Dati offerti dall'Osservatorio Nazionale Logistica e Trasporti.
- Previsione movimentazioni documenti DG trasporti UE.
- Stime offerte dalle ricerche realizzate su movimentazione merci sul Danubio da Parte di Entwicklungsgesellschaft mbh fuer Telematik und Donauschiffahrt.
- Dati offerti dalla Camera di Commercio di Belgrado.
- Prime stime offerte dai Porti di Pola e Ploče.

1.4 Gruppo di lavoro del progetto

Il Comitato di Pilotaggio ha deciso di procedere con la costituzione di 5 Gruppi di Lavoro dedicati alla realizzazione delle attività previste dalle schede tecniche. I Gruppi di Lavoro sono costituiti per rispondere alle finalità e produrre gli outputs di ciascuna attività tecnica. Perciò ogni gruppo di lavoro è responsabile della gestione e realizzazione delle attività.

I 4 gruppi di lavoro tematici sono coordinati dal Gruppo di Lavoro per il coordinamento di progetto, a sua volta guidato dal Comitato di Pilotaggio diretta espressione dei partner di progetto.

I gruppi di lavoro sono i seguenti:

- Logistica, intermodalità ed internazionalizzazione.
- Marketing e ricerche per il marketing.
- ICT ed informatica.
- Comunicazione e diffusione.
- Coordinamento e gestione.

Inoltre è stato costituito un apposito Comitato Tecnico Scientifico, che ha l'obiettivo di supportare con conoscenze ed esperienze accademiche le attività progettuali e le analisi specifiche di Across 45°.

1.5 Partners del progetto

I Partners di Across 45° sono italiani (4), croati (3), serbi (1) e bosniaci (1).

Da rilevare che i porti di Vukovar e Belgrado sono due porti fluviali su cui si basa gran parte dello sviluppo della logistica interna dei loro Paesi.

Interporto di Rovigo: soggetto *proponente e Capofila - Leader Partner (Italia)*.

Ente Autonomo Magazzini Generali di Padova: *Partner 01 (Italia)*.

Interporto di Venezia: *Partner 02 (Italia)*.

SDAG Gorizia: *Partner 03 (Italia)*.

Porto di Pola: *Partner 04 (Croazia)*.

Porto di Vukovar: *Partner 05 (Croazia)*.

Porto di Belgrado: *Partner 06 (Serbia - Montenegro)*.

Porto di Ploče: *Partner 07 (Croazia)*.

Distretto di Brcko: *Partner 08 (Serbia)*.

1.5.1 Interporto di Rovigo

Il nodo plurimodale che integra tre tipologie di vettori: stradale, ferroviario e fluvio-marittimo.

Lo sviluppo della navigazione interna e fluvio-marittima per i benefici che produce rappresenta oggi, sul piano nazionale una irrinunciabile necessità. E' certo che esso é una via obbligata, da seguire con coerenza, per favorire:

- nuove opportunità di sviluppo e di crescita economica
- un effettivo contenimento dei costi di trasporto delle merci
- una riduzione dell'impatto ambientale- un significativo decongestionamento delle arterie stradali.

All'interno di questo contesto, l'Interporto di Rovigo presenta caratteristiche che lo differenziano nettamente da altre analoghe strutture; possiede i requisiti per inserirsi in una corrente di scambio che, partendo dal Mediterraneo meridionale e attraversando il Nord Est d'Italia, raggiunge i Paesi dell'Est Europeo, candidandosi a svolgere il ruolo di cerniera tra il corridoio Adriatico e l'entroterra padano.

L'Interporto di Rovigo è dunque una risposta di sistema, di valenza europea, capace di affrontare efficacemente le sfide poste dalla globalizzazione dell'economia e di offrire sul mercato internazionale servizi di logistica integrata di elevato livello.

Una Collocazione Strategica a soli 40 km dal mare, baricentrico rispetto ai maggiori aeroporti del Nord Est, l'Interporto di Rovigo è situato sul primo tratto dell'asta navigabile (accessibile a navi della IV classe Europea) Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante che collega Mantova al mare Adriatico. Una collocazione privilegiata raggiungibile sia dalla SS 434 Transpolesana sia dall'autostrada A13 Bologna-Padova e che consente l'accesso diretto alle principali direttrici stradali, ferroviarie, aeroportuali e marittime. L'Interporto di Rovigo si candida a svolgere il ruolo di collegamento tra i sistemi produttivi del Nord Est, dell'Emilia Romagna e del Centro Sud. Possiede tutti i requisiti per inserirsi nella corrente di scambio che, partendo dal Mediterraneo meridionale raggiunge i Paesi dell'Est Europeo e attraverso il sistema viario e ferroviario, garantisce il collegamento con tutto il Nord Europa.

1.5.2 Magazzini Generali di Padova

Oggi, sembrano ormai lontani i tempi in cui i Magazzini Generali erano l'unico impianto per la fabbricazione del ghiaccio di tutta Padova e provincia, con sede in via Rismondo vicino alla Fiera e con un capitale sociale di 750mila lire.

Lo spostamento del 1975 nella zona industriale della città, in Corso Stati Uniti 18, ha infatti segnato il passo verso quel primario ruolo logistico proprio dei Magazzini Generali, che hanno quindi accompagnato e interpretato la crescita dell'intero sistema produttivo ed economico del Nord-Est. L'ente autonomo padovano attualmente occupa un'area complessiva di 200mila metri quadrati dove trovano sede anche la circoscrizione doganale di Padova, la caserma della Guardia di Finanza, gli uffici bancari, due bar e un ristorante.

Fin dalla loro nascita i Magazzini Generali hanno come soci fondatori il Comune di Padova, la Provincia di Padova e la Camera di Commercio, mentre i soci aderenti sono tuttora il Consorzio Agrario di Padova, il Consorzio Agrario di Rovigo e la Federazione Italiana Consorzi Agrari. Un insieme di soggetti che per il futuro hanno il compito di

costruire quel "Sistema Padova" fatto di collaborazione, dialogo e relazioni sempre più strette tra gli enti del territorio, con un obiettivo unico e condiviso: far diventare Padova la capitale della logistica e dei servizi di tutto il Nord-Est.

I Magazzini Generali di Padova sono specializzati nella logistica distributiva territoriale, dunque in un modo di intendere e fare logistica che si identifica all'interno di un'area geografica definita.

I servizi offerti sono gestiti dalla società controllata Log System e sono caratterizzati da organizzazione efficiente, qualità ed economicità. Tutto questo attraverso un metodo di lavoro che consente la massima condivisione degli obiettivi e il controllo, istante per istante, della qualità del servizio offerto, con il fine ultimo di fidelizzare il cliente.

L'ente padovano offre, inoltre, servizi di gestione amministrativa delle merci e degli ordini; la possibilità di manipolazione delle merci anche allo stato estero, attraverso il reimballo, la rietichettatura e il riconfezionamento; lo stoccaggio, la custodia e la conservazione delle merci; le operazioni di carico e scarico di autotreni, vagoni, container; lo smistamento delle merci; i trasporti in ambito nazionale e internazionale; la possibilità di usufruire di un parco ferroviario per le soste, lo smistamento e il carico dei vagoni, oltre a parcheggi custoditi per automezzi e numerosi servizi accessori, grazie alla presenza di sportelli bancari, bar e ristorante.

I Magazzini Generali di Padova lavorano in stretto contatto con la circoscrizione doganale padovana, ospitata all'interno della struttura. Un servizio che garantisce la possibilità di utilizzare un deposito doganale pubblico gestito anche in regime di deposito fiscale per tutte le merci, esclusi gli oli minerali e in regime sospensivo delle fiscalità (Iva, dazi, accise).

1.5.3 Interporto di Venezia

Nato sulle ceneri di industrie pesanti dedicate alla produzione dell'alluminio, Interporto di Venezia S.p.A. si è sviluppato velocemente grazie alle pressanti e precise esigenze di miglioramento dei servizi di trasporto del Nord-Est.

Capace di ospitare merci di vario genere, si è in poco tempo ritagliato un ruolo di primo piano, rappresentando uno degli esempi più riusciti di riconversione di area industriale in piattaforma logistica.

L'obiettivo che si propone è quello di perseguire giorno per giorno il dialogo continuo con le Aziende ospitate (oggi in numero superiore a 25) che, grazie alla strategia adottata si sono rapidamente sviluppate fino a raggiungere i livelli attuali: oltre 20

milioni di Euro già investiti, per un giro di affari di 250 milioni di Euro, 300 dipendenti tra diretti e indotto, 27.000 veicoli sdoganati dall'Est europeo, 1.700.000 tonnellate di merci trattate, 165.000 veicoli transitati.

L'Interporto di Venezia S.p.A. è l'unica piattaforma logistica italiana in grado di servire tutte le modalità di trasporto, marittima, ferroviaria, stradale, aerea.

Si estende per 240.000 mq ed è dotato di una banchina di 500 mt con 32 piedi di pescaggio, situata nel Canale Industriale Ovest di Porto Marghera, e di un raccordo ferroviario interno di 3.000 mt, collegato alla stazione F.S. di Venezia - Mestre.

Situato nel cuore della zona industriale di Porto Marghera, è facilmente raggiungibile dalle principali arterie stradali/autostradali e dall'Aeroporto Internazionale di Venezia.

1.5.4 Sdag Gorizia

L'Autoporto e la Stazione Confinaria di S. Andrea di Gorizia rappresentano una delle strutture più moderne e meglio attrezzate d'Europa al servizio dell'autotrasporto.

La SDAG S.p.A. è la società che gestisce la Stazione Confinaria di S. Andrea e l'Autoporto di Gorizia, uno dei più vasti e complessi infrastrutturali al servizio del trasporto e del commercio con i Paesi dell'Est Europeo. La Stazione confinaria S. Andrea concentra nel suo complesso tutti i servizi e gli impianti necessari allo sdoganamento di merci e del loro transito.

L'autoporto di Gorizia è un centro di servizi che si estende su un'area di 250.000 mq e comprende: uffici di gestione, di assistenza e di consulenza, parcheggi, depositi, zona di raccolta e smistamento delle merci, attrezzature relative alle necessità degli autisti dei mezzi e dei carichi e per la movimentazione di containers carichi ingombranti e speciali.

Questo sistema è collegato direttamente sia con la rete autostradale italiana verso ovest (Venezia – Milano - Bologna), sia con l'Austria e la Baviera a nord. Il sistema autoportuale e confinaria Goriziano ricopre un ruolo di preminenza non solo nazionale nel collegamento via gomma lungo il 45° parallelo verso l'Est Europa.

Questa grande infrastruttura si estende su una superficie di quasi 600.000 mq, comprendenti depositi merci per 17.000 mq. e superfici coperte per 30.000 mq; il sistema confinario ha una capacità di deflusso unidirezionale di circa 1400 autoveicoli e 600 autocarri all'ora, parcheggi per almeno 900 autotreni nei lati export ed import, servizi di pesatura, banchine di scarico, depositi di temporanea custodia ed otto stalle ciascuna con capacità ricettiva di 700 animali, celle frigorifere per 570 mq, tutti i servizi di tipo agenziale, finanziario ed di ristoro funzionali all'attività di interscambio.

L'autoporto di Gorizia è stato realizzato per assolvere alla funzione di centro servizio alle merci, di deposito, di raccolta e smistamento delle stesse su diversi vettori.

La SDAG S.p.A. svolgendo una incessante attività di miglioramento delle sue strutture nonché dei servizi, soddisfa qualsiasi esigenza collegata al deposito e alla movimentazione delle merci, creando le premesse per un ulteriore sviluppo e qualificazione delle attività imprenditoriali e commerciali presente sulla zona confinaria.

1.5.5 Porto di Pola

La città di Pola e il rispettivo Porto sono situati in una baia protetta a sud-ovest della penisola istriana. La prosperità di questa città, che si è trasformata nella principale città della regione istriana durante i secoli, è dovuta alle caratteristiche stesse della baia che è lunga 4 chilometri e profonda 30 metri.

Tre piccole isole la dividono in due bacini: a sud il bacino occidentale sede di strutture commerciali ed industriali mentre il bacino orientale, che quasi raggiunge la parete dell'anfiteatro romano, è la sede dei passeggeri del porto e dello yacht club.

Con una popolazione di 70.000 abitanti, la città ha una moderna rete stradale, ferroviaria e aerea, facilitando il raggiungimento delle città vicine e dintorni. La città inoltre è collegata a Venezia dal mare con collegamenti veloci che possono coprire 70NM, permettendo di viaggiare da Pola a Venezia in appena tre ore.

Dal Porto di Pola alla città giusto in pochi minuti; una camminata intorno alla città è come ritornare nel passato alla scoperta di numerosi resti risalenti al periodo Romano, un periodo nel quale Pola era considerata uno "dei gioielli" dell'Impero. Non v'è dubbio che il simbolo e la più importante costruzione della città è l'Arena.

1.5.6 Porto di Vukovar

Più di tredici anni dopo la fine della guerra e sette anni dopo che Vukovar, al termine di un processo pacifico di reintegrazione, è ritornata parte della Repubblica di Croazia, la città ha ancora 10.000 cittadini in meno di quanti ne aveva prima che la guerra cominciasse, nella primavera del 1991.

La Croazia ha fatto molto per ricostruire Vukovar, ma una cosa è stata completamente dimenticata in questo sforzo, non è stato investito nulla per lo sviluppo dell'economia, di industrie e progetti che avrebbero potuto portare lavoro.

Oggi la città di Vukovar è una tappa importante sull'asse danubiana da Zagabria a Belgrado che dovrebbe rilanciare la Croazia con la modernizzazione del suo porto

fluviale: ma gli Stati Uniti stanno boicottando il vicino Corridoio economico n° 10 (se ne sta per fortuna occupando l'Europa) che va da Budapest a Novi Sad, Belgrado, Nis, Skopje fino a Salonicco, privilegiando invece il Corridoio economico n° 8 da Varna sul Mar Nero a Durazzo sull'Adriatico, (un progetto basato su uno studio della Bechtel per lanciare le ditte americane nel settore delle alte tecnologie dei trasporti). Il Corridoio n. 8, secondo le previsioni, verrà costruito entro l'anno 2008 e comporterà un collegamento stradale, ferroviario, telecomunicativo ed energetico attraverso la Macedonia tagliando via la Serbia, condannandola cioè ad un isolamento che non ne favorirà la democratizzazione.

Al porto di Vukovar lavorano alcune centinaia di persone allo smistamento delle merci, ma il fatto che la città sia situata sul Danubio, il grande fiume europeo, non è stato abbastanza sfruttato.

Qualcosa però si sta sviluppando, dall'anno scorso infatti, Vukovar è stata inserita tra le città dove si fermeranno i lussuosi battelli per turisti nei loro viaggi attraverso Vienna e Budapest. Nel 2004, 50 navi con turisti americani si sono fermate a Vukovar, e per quest'anno sono annunciate circa 120 navi, con più di 18.000 ospiti.

Attualmente, il volume annuo totale di trasbordo è di circa 300.000 tonnellate (principalmente zucchero in sacchi, fertilizzanti minerali, grano, minerale ferroso ecc.) ma la capacità supportabile è molto più grande.

Il cliente maggiore oggi è "Petrokemija" d.d. Kutina, che ogni anno esporta grosse quantità di fertilizzanti minerali sul mercato dell'EU; esso sta esaminando il progetto di creazione di un centro logistico multi-modale nel Porto di Vukovar che dovrebbe articolarsi nel seguente modo: terminal per il carico della merce esportata, terminal per lo scarico della materia prima d'importazione, magazzino e centro di distribuzione per la regione orientale di Slovenia.

Il guadagno di tale socio non è interessante soltanto per il Porto di Vukovar, ma è molto importante anche per lo sviluppo dell'agricoltura in questa regione, a causa dell'abbassamento significativo dei costi di trasporto del fertilizzante dal centro di distribuzione alla campagna.

Inoltre, il Porto è attualmente in trattativa con le ferrovie croate per il cambio di gestione di alcune aree portuali che ora appartengono alle ferrovie enel caso le trattative abbiano esito positivo, il Porto potrà ingrandirsi e costruire un altro moderno magazzino per il carico generale.

Oltre a quei progetti fattibili di breve durata, l'autorità portuale di Vukovar insieme a un'azienda di consulenza straniera, stanno elaborando un Masterplan relativo allo

sviluppo della zona portuale che è cosa prioritaria per lo sviluppo reale del Porto e che dovrebbe essere fatto durante i prossimi mesi.

1.5.7 Porto di Ploče

L'accesso principale al mare Adriatico è il porto croato di Ploče, situato nella parte sud del litorale adriatico a 43° 03'N e 17°26'. E' in una baia chiusa da sud e da sud-ovest dalla penisola di Peljesac formando una diga naturale.

Si è affermato grazie ad una decisione del governo croato; fino al 1998 infatti, quando è stato siglato un accordo tra la Croazia e la BiH per l'uso del porto, l'accesso a Ploče era limitato alle sole compagnie delle aree a maggioranza croata.

La posizione del porto di Ploče permette un buon collegamento marittimo con le città del litorale e dell'Italia adriatica, così come con i porti del resto del mondo. Una maggiore qualità è stata ottenuta con l'apertura di una linea di navigazione a frequenza settimanale che collega il porto di Ploče a Malta e a Gioia Tauro.

Questo porto è di eccezionale significato per l'economia dello stato confinante Bosnia Erzegovina, così come per i soci di SR Jugoslavia, Ungheria ed altri paesi dell'Europa centrale.

Il Porto di Ploče è direttamente collegato ai seguenti aspetti del traffico:

TRAFFICO NEL PORTO DI PLOCE SECONDO IL TIPO DI CARICO 1988-2004 (in Tonnellate)

	1988	1991	1994	2000	2003	2004
CARICO GENERALE	881	521	206	266	420	346
CARICO ASCIUTTO	3336	1356	39	417	675	1518
CARICO LIQUIDO	360	360	360	360	360	360
TOTALE	4577	2213	268	804	1284	2031

TRAFFICO DI MERCI IN PORTO SECONDO DESTINAZIONE 1988-2004ⁱ (in Tonnellate)

	1988	1991	1994	2000	2003	2004
IMPORTAZIONI	2863	1244	16	9	118	181
ESPORTAZIONI	1086	555	1	2	2	5
TRANSITO	142	158	243	710	1018	1673
TRAFFICO COSTIERO	486	256	8	83	146	172
TOTALE	4577	2213	268	804	1284	2031

ⁱ fino al 1992, "l'esportazione" include il traffico di tutte le merci per la Jugoslavia, e dal 1992 in poi, tutte le merci sono trattate come transito di merci (nuova formazione statale: Bosnia Erzegovina, SR Jugoslavia).

1.5.8 Porto di Brcko

Il Porto di Brcko è situato nella parte nord-orientale di BiH, nella parte destra del canale navigabile del fiume Sava (44 52'N; 18 48'E) (221/224 di RKM). Secondo il codice della navigazione, il fiume Sava appartiene alla IV classe, navigabile in media 260 giorni all'anno.

Il Porto è collegato con la rete stradale Europea tramite la rete ferroviaria di Tuzla-Vinkovci (peso ammissibile per l'asse: 18 t). Inoltre, la strada principale M14.1 passa nelle vicinanze del Porto.

Il buon collegamento con le strade interne apre la possibilità per stabilire una rete di spedizioni interessante l'area portuale di Brcko e dintorni.

Basata sulla sua posizione rispetto al canale navigabile, il Porto di Brcko è considerato come una sponda aperta sul Porto. L'area portuale di Brcko è di 14 ettari. La parte più grande è formata dalle operazioni relative alla sponda, immagazzinaggio all'esterno e all'interno e workshops.

Dispone di tre luoghi di ancoraggio, stabiliti in conformità con operazioni tecnologiche e tipo di merce, situati nelle vicinanze della sponda operativa.

Le principali macchine per il trasbordo hanno un rendimento annuo che si approssima alle 915.000 tonnellate permettendo il trasbordo di carichi generali ed all'ingrosso.

Questi macchinari sono composti da due gru del tipo Ganz (5 t, l=30 m); la forcella si alza e carica la merce immagazzinandola nel centro logistico.

Oltre alle relative attività primarie, il Porto "di Brcko", in un'area di 1092 metri quadri, è capace di produrre una gamma di prodotti, come:

- tubi di calcestruzzo dal diametro variabile da 100 a 1200 millimetri;
- cordonate in calcestruzzo;
- colonne per recinzioni in calcestruzzo;
- canali in calcestruzzo e così via.

1.6 Azioni

Le attività tecniche del progetto sono 11 :

- AT1 - Analisi empirica sul trasporto merci esistente parte Italiana.
- AT2 - Analisi empirica sul trasporto merci esistente parte Croata.
- AT3 - Analisi empirica sul trasporto merci esistente parte Serba.
- AT4 - Modelli organizzativi del servizio logistico: attori e strategie presenti fra i territori interessati.
- AT5 - Azioni individuali presso produttori e soggetti produttivi intermediari e presso distributori finali.
- AT6 - Sistema informatico di gestione e Teleporto per il servizio.
- AT7 - Progetto di telechip e telecontrollo.
- AT8 - Omogeneizzazione dogane e diritto internazionale.
- AT9 - Business Plan e programmazione del servizio.
- AT10 - Attività di diffusione e comunicazione fra partner tramite strumentazione di comunicazione.
- AT11 - Attività di gestione, rendicontazione e valutazione del progetto.

2 DESK REVIEW PROGETTI SIMILI

Introduzione

Per molti anni, il trasporto fluviale è stato utilizzato per il trasporto "lento" delle merci alla rinfusa quali il carbone, i minerali grezzi, la sabbia, la ghiaia ed i prodotti petroliferi, mentre ci si serviva degli autotrasportatori per il trasporto rapido di merce impacchettata; le ferrovie, invece, provvedevano al trasporto "rapido" - per quanto poco flessibile - delle merci alla rinfusa.

L'esperienza ci ha però dimostrato che le idrovie non sono adatte solo al trasporto lento di merci non deperibili ma bensì anche a merci come talco, televisioni e pannolini pallettizzati grazie all'uso di battelli completamente chiusi.

In realtà il trasporto fluviale ha alcuni vantaggi: viaggiando sull'acqua ed essendo le idrovie meno trafficate di strade e autostrade, le merci arriverebbero sempre a destinazione senza subire alcun danno, infatti, vista la conformità dei letti dei fiumi, sono rari affondamenti o danneggiamenti delle chiatte.

Non solo, ma potrebbe diventare un ottimo elemento per combattere l'inquinamento; si pensi che una sola motonave lunga 75 metri larga quasi 10 con tre stive ha una portata di 1000 tonnellate pari a 35 camion.

Anche l'incidentalità potrebbe diminuire, trasportando le merci sull'acqua resterebbero sulla strada solo tir e camion per prodotti che vanno a male nell'arco della giornata.

Per molti, l'attuale presupposto da cui parte il settore fluviale è che, almeno in ambito europeo, la distanza minima per ottenere costi razionali con il trasporto di merci attraverso idrovie sia di circa 500 km, mentre l'autotrasporto predomina al di sotto di tali distanze.

Nessuna limitazione per i carichi pericolosi, infatti secondo le normative europee di notte, la domenica e tutti i giorni festivi i veicoli commerciali pesanti non possono circolare. Grazie all'Europa che abbraccia una politica di intermodalità dei trasporti, le chiatte per la navigazione interna non avrebbero limiti né di circolazione né per il trasporto di carichi pericolosi.

C'è chi di questi consigli ne ha fatto tesoro, riuscendo a creare un sistema di trasporto integrato funzionale ed eccellente. L'Europa con la sua rete di idrovie quali il Reno, l'Elba ed i vari canali, da lungo tempo domina lo scenario globale delle idrovie interne. In questo capitolo infatti affrontiamo una breve descrizione su esperienze straniere di navigazione fluvio-marittima già in atto e affermate da diversi anni, riportando quindi l'esperienza europea di Paesi Bassi e Belgio ed inoltre l'esperienza cinese.

2.1 Il trasporto fluviale in Europa

2.1.1 Belgio

Secondo scalo fluviale d'Europa, in collegamento diretto con quelli di Anversa e di Rotterdam, il porto autonomo di Liegi (PAL) gestisce un sistema di 24 dock lungo il



corso della Mosa, con 22 km di attracchi, oltre 260 ettari di terreni circostanti e una darsena coperta di un ettaro. L'infrastruttura è accessibile alle imbarcazioni renane di 2.500 tonnellate, ai convogli trainati da due chiatte con un carico che arriva a 4.500 tonnellate e ai cabotieri da 1.000 a 3.000 tonnellate. Nodo esemplare di multimodalità, il Pal offre tutte le possibilità di trasporto integrato con strada e ferrovia.

Il trasporto fluviale è meno costoso di

quello su strada e ferrovia e soprattutto, meno inquinante. Con 5 litri di gasolio si può trasportare una tonnellata per 100 km su camion, per 233 km su treno e per 500 km lungo una via d'acqua. Consente inoltre lo spostamento di carichi molto più consistenti, come pure di turbine, cisterne e generatori che non si possono sistemare facilmente su un camion.

I corsi navigabili inoltre sono tutt'altro che saturi, salvo alcune strozzature, evitano di aggravare il traffico urbano. Infine, non vengono quasi mai segnalati incidenti sull'acqua: questo tipo di trasporto è dunque molto più sicuro. Per coprire la distanza Liegi-Anversa una chiatte impiega senza dubbio più tempo di un'autovettura, ma la sicurezza del trasporto fluviale elimina gli imprevisti. Molte imprese se ne servono per le consegne "just-in-time".

Si punta sul trasporto integrato in quanto strada e rotaia sono i nostri concorrenti, ma non possiamo farne a meno. Gli scali fluviali non si spostano, ma possono essere raggiunti da autostrade e ferrovie. Noi crediamo nell'integrazione di questi sistemi di trasporto, che ci permette di trarre il massimo beneficio da ciascuno di essi a vantaggio dell'economia e dell'ambiente.

2.1.2 Paesi Bassi

Amsterdam non è uno scalo marittimo vero e proprio: da 125 anni la città è collegata al Mare del Nord attraverso un canale che porta lo stesso nome. Altri canali collegano il porto al mare attraverso la provincia del Nord Holland o attraverso le dune nel punto



più stretto del paese a Valsen. Altrettanto importante il canale, che ha compiuto ormai mezzo secolo, che collega Amsterdam al fiume Reno. Di qui passano tutte le merci in direzione Anversa, Nord Germania e Danimarca. In questa regione europea transitano ogni anno 60 milioni di tonnellate di merci. Questo volume di traffico fa piazzare il porto di Amsterdam al diciassettesimo posto nella classifica mondiale.

La città, divenuta centro di traffici internazionali, si è sviluppata a semicerchio lungo tre canali concentrici: il canale dei Principi, quello dell'Imperatore e quello dei Signori. A lungo si è pensato che le idrovie fossero adatte solo al trasporto lento di merci non deperibili come carbone, minerali grezzi, sabbia, ghiaia e prodotti petroliferi. Oggi invece sulle acque olandesi grazie a battelli completamente chiusi navigano anche talco, televisioni e pannolini pallettizzati. In questa regione il trasporto fluviale è usato anche su brevi distanze, 20 o 30 chilometri. Questo è possibile grazie alla fitta rete di terminals nelle direttrici acquatiche in cui le navi possono viaggiare quattro o cinque volte al giorno. I battelli sono più piccoli e veloci: se una normale chiatta ha una velocità media di circa 6 chilometri all'ora, queste imbarcazioni trasportano 32 TEU di merci a 20 chilometri all'ora.

Rotterdam si trova a 20 chilometri dall'Aia nella provincia dell'Olanda Meridionale. Rotterdam vanta in campo portuale almeno un paio di primati. E' infatti il primo porto al mondo per volume di merci in transito e il primo porto europeo per i petroli. Questa prosperità è dovuta all'efficienza delle vie di comunicazione, stradali, ferroviarie e fluviali sia verso l'entroterra sia verso il Mare del Nord, da cui la città è distante quasi

una trentina di chilometri. La svolta avvenne nel 1872 quando fu aperta la Nuova Waterweg, una grande via d'acqua attraverso cui le navi oceaniche potevano attraccare direttamente alle banchine del porto.

Il canale profondo 12 metri che porta al Mare del Nord consente il passaggio di navi pesanti fino a 90 mila tonnellate. Nel 2002 sono passati in questo porto merci per sei milioni e mezzo di TEU. I bacini del porto possono arrivare a ospitare ogni anno quasi 35 mila navi. La Rhinecontainer BV, uno dei principali operatori del settore trasporto container, ha mosso nello stesso anno circa 370 mila TEU sul Reno, di cui 140 mila da Rotterdam ad Anversa, 100 mila nella rotta contraria e 30 mila verso terminals intermedi della rete idroviaria locale.

Il segreto di questo sviluppo idroviario sta in una serie di servizi integrati che gli operatori fluviali offrono ai loro clienti. La chiave insomma è un'intermodalità che va in due direzioni: da una parte facili collegamenti con i trasporti su rotaia e su gomma, dall'altra ampia scelta di deposito in piccoli e grandi porti lungo le vie d'acqua.

Il piccolo esportatore può contare su un terminal fluviale interno a poca distanza da Rotterdam. Lì avrà in deposito il suo contenitore vuoto che, quando necessario, sarà trasportato su gomma fino alle sue aziende per essere riempito. I containers quindi, sempre su gomma, torneranno al terminal intermedio dove, con altre merci di altre aziende, saranno caricati sulle chiatte e trasportati fino a Rotterdam. Tutto il servizio è fornito dall'importatore, cioè da chi opera nel porto stesso. Arrivate a Rotterdam le merci saranno infine caricate sulla nave marittima a lunga distanza per arrivare a destinazione. In scali fluviali – marittimi come quello di Rotterdam gli operatori commerciali sono moltissimi. La lentezza del trasporto merci viene compensata dall'affidabilità del carico, da servizi integrati all'avanguardia e dalla concorrenza che fa scendere i prezzi. I tempi di viaggio verso la città olandese vanno da uno a tre giorni, ma quasi raddoppiano controcorrente. Più o meno i due terzi del traffico fluviale consiste in carichi pieni di merci, mentre il resto è costituito da container vuoti che tornano alla base. Sulla rotta Anversa – Rotterdam, dove la concorrenza è tra le più agguerrite, le tariffe flos arrivano a circa venti euro per TEU. Nei Paesi Bassi gli agenti fluviali non devono pagare sovrapprezzi per i trasporti pesanti, al contrario di chi opera nel trasporto su gomma e in quello su rotaia, e non hanno alcuna limitazione per i carichi pericolosi.

2.2 Il trasporto fluviale in Cina



Quale sistema fluviale più densamente popolato della Cina, il fiume Yangtze svolge da secoli un ruolo decisivo nei traffici. Al momento, la penetrazione dei containers risalendo il fiume resta bassa, con grandi masse di merci generali ancora spedite come rinfuse. Si stima che lo scorso anno appena oltre 600.000 TEU siano stati movimentati presso i porti situati lungo le sue rive, in gran parte lungo i rami più bassi tra Shanghai e Nanjing secondo le stime del governo. Peraltro, una volta che sarà pienamente operativo il sistema di chiuse delle Tre Gole, si prevede che i volumi possano gonfiarsi, raggiungendo gli oltre 6 milioni di TEU nel 2010, afferma il ministro cinese delle comunicazioni.

La maggior parte degli investimenti esteri in Cina si è inizialmente concentrata sulle zone costiere, ma sempre più le imprese si stanno spostando verso l'interno, con le rive del fiume Yangtze a fungere da magnete per gli investimenti. Il corridoio Yangtze offre accesso ad un mercato di qualcosa come 450 milioni di persone, un fatto già noto ad un certo numero di produttori tra cui la Ford, che è stata svelta ad insediare nuove infrastrutture all'interno. Peraltro, accedere all'interno della Cina non è sempre semplice.

A dispetto della politica del tipo "vai ad ovest" del governo finalizzata allo sviluppo delle regioni non costiere, che ha comportato notevoli investimenti in direzione dell'interno, le infrastrutture di trasporto dell'hinterland cinese continuano a lottare con i flussi di carico in continua espansione.

La domanda più difficile, tuttavia, è se i porti e le flotte del fiume siano in grado di far

fronte alla domanda che così tanti caricatori internazionali vorrebbero poter riversare su di loro. Al momento, le navi da 5.000 t.s.l. possono risalire il fiume fino a Wuhan, e quelle da 20.000 t.s.l. possono attraccare a Nanjing, dove il pescaggio spazia da 8,2 a 9,5 metri, mentre le limitazioni di pescaggio stagionali impediscono alle navi superiori alle 3.000 t.s.l. di raggiungere Chongqing, laddove il pescaggio è di appena 1,5-4 metri. Rendendo più profondo lo Yangtze e sommergendo i banchi pericolosi, la Diga delle Tre Gole ed il sistema di chiuse elimineranno alcuni degli attuali ostacoli alla navigazione quali le secche e le forti correnti. Ciò rimuoverà la necessità di sospendere i servizi di trasporto merci fuori-stagione quando il livello delle acque cala troppo. Ciò farà altresì in modo che le imbarcazioni marittime sino a 10.000 t.s.l. possano risalire il fiume da Shanghai sino a Chongqing, la città cinese maggiormente popolata a circa 900 miglia ad ovest di Shanghai.

La Diga potrebbe altresì ridurre i tempi di viaggio tra le due città da sette-nove giorni a cinque-sei, partendo dal presupposto che non vi siano intasamenti presso le sue chiuse. Peraltro, come ha rivelato un recente rapporto della Drewry Shipping Consultants, liberare il potenziale del fiume mediante moderne tecniche logistiche richiederà qualche tempo, per non parlare del grande impegno in termini di investimenti. Al momento non vi è neanche un sistema informatico a collegare gli operatori navali, le dogane ed i porti con i caricatori ed i loro agenti di spedizione. I sistemi di navigazione hanno bisogno di essere migliorati ed anche le differenze regionali tra le varie procedure amministrative dovranno essere appianate, se il Corridoio Yangtze vorrà sviluppare un ruolo multimodale.

3 IL SISTEMA IDROVIARIO PADANO-VENETO

Descrizione Generale

La rete Idroviaria padano-veneta di navigazione interna, che ha una estensione di oltre 800 km, è imperniata sul fiume Po (da Pavia al Mare Adriatico) e su una serie di acque interne ad esso collegate (canale Fissero-Tartaro-Canalbianco, Idrovia ferrarese, Po-Brondolo, Litoranea Veneta). Il trasporto merci sul Po e Idrovie collegate si svolge su km 564.

Il fiume Po è a corrente libera. Pertanto il suo utilizzo ai fini della navigazione (merci, persone) dipende dalla misura dei fondali (oscillanti nel corso dell'anno), dalle attività di monitoraggio e di manutenzione del canale navigabile. Giornalmente l'ARNI effettua, grazie ai 10 punti fissi che ha sul fiume, il monitoraggio dei fondali lungo tutta l'asta fluviale ed emette un bollettino che va a supporto cartaceo e su internet.

Da alcuni anni il canale navigabile Mantova - mare Adriatico (Fissero-Tartaro-Canalbianco) è completamente utilizzabile 365 giorni l'anno e 24 ore al giorno. L'idrovia collega Mantova-Valdaro al Mare con un percorso di circa 135 Km, sostanzialmente parallelo al Po ad una distanza media di 30 - 40 km, attraversando il territorio delle province di Mantova, Verona e Rovigo.

Il canale può consentire la risalita o discesa complementare al Po, tramite la conca di San Leone, garantendo tempi e costi certi, per operare con tranquillità ed in un contesto di sicurezza.

Carta del Sistema Idroviario Padano-Veneto:



Figura 1 Carta del sistema Idroviario Padano – Veneto.

Le principali tratte navigabili del Sistema Idroviario padano-veneto:

- Il fiume Po da Cremona al mare;
- L'idrovia Milano Cremona;
- Il fiume Mincio da Mantova alla confluenza con il Po;
- L'idrovia Mantova – mare (Fissero- Tartaro- Canalbianco);
- L'idrovia Ferrarese;
- L'idrovia Po- Brondolo.

Dai dati e dalle conoscenze in nostro possesso risulta che il sistema Idroviario padano-veneto può essere, pur nell'ambito di talune difficoltà, competitivo con gli altri sistemi e modalità trasportistici.

La navigabilità di un fiume a corrente libera si misura mediante il "valore del livello equivalente", introdotto per il Reno nel 1908, che è il pescaggio minimo garantito per 340 giorni all'anno (media di osservazioni annuali).

Il Po nel tratto Cremona-Volta Grimana ha valori di 160 cm nei tratti Boretto-Cremona e Foce Mincio-Pontelagoscuro e 180 cm (per il valore di 200 cm mancano solo alcuni giorni) nei tratti Boretto-Foce Mincio e Pontelagoscuro-Voltagrmana.

La parte dell'Idrovia, quella canalizzata, negli ultimi anni ha subito notevoli miglioramenti.

Negli ultimi anni le Regioni padane hanno lavorato in modo eccellente. Alcuni interventi sono stati completati: la sistemazione e l'apertura dell'Idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco, l'apertura della nuova conca di Pontelagoscuro che collega il Po all'Idrovia ferrarese.

Gli interventi già programmati consentiranno l'adeguamento alla V classe dell'Idrovia ferrarese, la regolazione dell'alveo del tratto navigabile del Po da foce Mincio al mare con ulteriore miglioramento dei fondali minimi garantiti, la costruzione della nuova conca sul Po di Isola Serafini e della conca che immette nel porto Cremona e nel canale per Pizzighettone, la consegna del Porto di commerciale di S. Rocco di Boretto, la costruzione delle banchine di Revere, S. Benedetto e Ostiglia. Sarà inoltre, realizzato il collegamento del Porto di Mantova con i laghi della città e le vicine banchine private mediante la costruzione della conca di Valdaro.

Per quanto riguarda le erogazioni dei servizi per gli operatori economici è stata presentata recentemente la carta elettronica e digitale del fiume, il sistema di controllo satellitare ai fini della sicurezza delle motonavi e dei convogli, l'imbarcazione ad alta tecnologia per rilevare in tempo reale i fondali e l'alveo del fiume, l'inaugurazione di una nuova draga (per una seconda draga è partita la gara europea). Il nostro sistema idroviario, con la eccezione della sua parte terminale, non può essere penetrato dalle navi fluvio-marittime. Questo crea una diseconomia. Le merci per entrare nel sistema devono subire una rottura di carico, debbono essere trasbordate da navi marittime a navi o chiatte fluviali.

Accanto alle diseconomie, che incidono prevalentemente nel costo del trasporto, è da evidenziare che non in tutti i punti la rottura di carico è possibile.

Un'altra diseconomia, in genere, si ha nella parte terminale del trasporto. Succede, infatti, che le attività che devono utilizzare la merce sono distanti dal porto o attracco d'arrivo. Si verifica, pertanto, una seconda rottura di carico. Queste due rotture di carico fanno annullare normalmente i vantaggi economici del trasporto idroviario creando diseconomia e la non concorrenzialità con gli altri sistemi trasportistici (ferro e gomma).

Aggiungiamo altresì che il trasporto fluviale non gode delle stesse agevolazioni e benefici che oggi le leggi accordano al ferro e alla gomma.

3.1 Il fiume Po da Cremona al mare

3.1.1 Descrizione generale

Il fiume Po è l'asse centrale del sistema Idroviario Padano Veneto. La parte attualmente navigata va da Cremona al mare per una lunghezza di 292 km. Tale distanza è misurata da Cremona a faro Pila sull'uscita a mare diretta di Porto Tolle. Il Po è collegato al mare anche attraverso il Po di Levante con uscita a Porto Levante e l'Idrovia Po Brondolo con uscita ai Porti di Chioggia e Venezia, tramite la conca di Volta Grimana, e attraverso l'Idrovia Ferrarese con uscita a Porto Garibaldi, tramite la Conca di Pontelagoscuro. La sua pendenza longitudinale è modesta, con valori massimi, che nel tronco navigato sono dovunque inferiori a 18 cm/km (a Cremona il livello durante le magre è di 28-29 msm). La portata media a Pontelagoscuro è di 1540 m³/s, mentre quella di magra equivalente, superata per 340 giorni nell'anno medio, è di 400 m³/s. Le sezioni liquide nelle condizioni di magra equivalente hanno superfici variabili tra 900 e 1200 m². Le velocità della corrente sono inferiori a 2 m/s durante le piene e si aggirano su valori di 0,4-0,6 m/s durante le magre. L'alveo è a letto mobile costituito dovunque da sabbia fine, che il trasporto di fondo porta al mare alimentando le formazioni delle spiagge.

3.2 L'Idrovia Milano Cremona

3.2.1 Descrizione generale

Il collegamento idroviario con Milano, aperto alle moderne navi da carico fluviali, è uno degli obiettivi più antichi e ambiziosi della navigazione interna. Sinora è stato costruito solo un tratto di canale che arriva a Pizzighettone, con caratteristiche adatte alle navi della V classe CEMT. Su questo tratto sarà attivo il porto pubblico di Cremona e alcune banchine private di aziende site in fregio all'idrovia. È stata avviata la procedura per la progettazione del completamento dell'opera in particolare è stata progettata la nuova conca di accesso al porto di Cremona e conseguentemente all'idrovia dimensionata per navi della V classe.

Porto di Cremona



Il porto di Cremona è una struttura artificiale con livello d'acqua nel bacino a 38,30 m. sul livello del mare e tirante d'acqua minimo di 4,30 m. Per accedere al bacino portuale le navi devono attraversare un sistema di conche con larghezza massima di 12 m., tirante d'acqua di 3,50 m, tirante d'aria di 6,50 m. lunghezza utile conca 197 m.,

lunghezza utile avanconca 110m. Sono a disposizione dell'utente: ampi piazzali asfaltati, capannoni per stoccaggio di merci secche e per carico e scarico di natanti di coperto, banchine pubbliche per oltre mille metri ed efficienti mezzi di sollevamento. Il porto, dunque, è dotato di tutte le strutture fisse e mobili necessarie per garantire la movimentazione di ogni tipo di merce, inclusi i carichi eccezionali, trasportabile su acqua, gomma e ferro, essendo le banchine raccordate alla linea ferroviaria (Cremona-Codogno).

Dal 1993, inoltre, è insediata la Dogana di Cremona, che viene a completare la gamma dei servizi essenziali, di cui l'operatore deve poter disporre e che sono tali per cui Cremona può configurarsi come nodo ideale di collegamento tra il nord e la portualità adriatica. Per il futuro è prevista, dal piano regionale trasporti, la localizzazione di magazzini raccordati, cioè un complesso di strutture e servizi integrati, finalizzati allo scambio di merci fra le diverse modalità di trasporto. Tale centro intermodale, unico in Italia a disporre anche della modalità d'acqua, si configura come importante punto di riferimento per quelle imprese che intendono insediarsi in un'area fortemente sviluppata quale quella padana, e sfruttare condizioni logistiche ottimali.

3.3 Il Fiume Mincio da Mantova alla confluenza con il Po

3.3.1 Descrizione generale

Il fiume Mincio nella sua parte inferiore, dal lago di Mezzo di Mantova alla foce sul Po, è adatto alla navigazione avendo una pendenza media di 0,020% ed una portata d'acqua di 10 m³/sin regime di magra nel tratto bacinizzato: in questo tratto esso ha caratteristiche sostanzialmente corrispondenti alla IV classe CEMT, anche se le

dimensioni della conca di Governolo (sita sul fiume poco prima della foce sul Po), sono inferiori rispetto a tale standard. Solo questa parte in effetti è utilizzata dalla navigazione commerciale, mentre quella superiore, dal lago di Garda al lago Superiore di Mantova, è percorsa solo da imbarcazioni sportive o di turismo naturalistico. La parte navigata, che collega Mantova al Po, è lunga 19 km da diga Masetti alla foce sul Po; nelle aree in fregio all' idrovia più prossime a Mantova si sono insediate le industrie che hanno sviluppato in questi anni la maggior parte del traffico idroviario italiano, cioè Enichem, Belleli, IES Petroli. Il vecchio porto di Mantova, porto Catena, sito a monte di diga Masetti, ha oggi solo funzioni turistiche: il nuovo porto pubblico è localizzato sul Fissero. Il collegamento con Mantova potrà avvenire in futuro attraverso la conca di Valdaro, che immette sul Fissero. Il Mincio e la zona attraversata sono stati costituiti in parco naturale.

Porto di Mantova



Il porto di Mantova in località Valdaro è situato sul primo tratto del canale Mantova - Venezia (idrovia Fissero - Tartaro - Canalbianco), componente fondamentale del sistema idroviario padano - veneto che consente il collegamento diretto con il mare Adriatico e la laguna di Venezia per navi della V classe con fondali e tiranti d'aria costanti 365 g/anno. Il porto è

collegato al Po attraverso la conca di S. Leone, che ha una lunghezza complessiva utile di 225 m. (n. 2 vasche da 100 m e 125 m). A ridosso dell'area portuale è presente il centro interscambio merci ed il nuovo scalo ferroviario. Questa scelta localizzativa permette di avere, su una stessa parte di territorio, gli insediamenti industriali, il centro merci, i servizi intermodali oltre alle strutture portuali in senso stretto. Sono a disposizione dell'utente le seguenti dotazioni strutturali: darsena con banchina secondo la tipologia del porto canale, piazzali di carico e scarico, piazzali di deposito, palazzina servizi per le funzioni del porto, capannoni a sbalzo sull'acqua, pesa per autotreni, alle quali si aggiungerà il raccordo ferroviario alla linea FS, che consentirà lo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto.

3.4 L'Idrovia Mantova-mare

3.4.1 Descrizione generale

L'idrovia Mantova-mare, più nota come l'idrovia Fissero Tartaro Canalbianco Po di Levante, collega Mantova al Mare con un percorso di circa 135 Km, sostanzialmente parallelo al Po, attraversando il territorio delle province di Mantova, Verona e Rovigo. Essa nasce dalla botte sifone di Formigosa, a monte del porto di Mantova e con un percorso di 22,686 km attraverso la Bassa Mantovana raggiunge la conca di Trevenzuolo, primo manufatto di sostegno lungo la via navigabile. Da qui con un percorso di 16,673 km attraverso la Bassa Veronese perviene alla conca sostegno di Torretta Veneta, nel comune di Legnago. Quindi attraverso il Polesine arriva dopo altri 18,402 km alla conca sostegno di Canda, dopo altri 20,106 km alla conca sostegno di Bussari (Arquà Polesine) e successivamente dopo ulteriori 24,437 km alla conca sostegno di Baricetta, ultimo manufatto prima dello sbocco a mare. Da Baricetta l'idrovia raggiunge con un percorso di 19,384 km l'incile della Po - Brondolo in prossimità di Volta Grimana e dopo 33,154 km Porto Levante alla foce del Po omonimo.

3.5 L'Idrovia Ferrarese

3.5.1 Descrizione generale

L'idrovia ferrarese, che collega il Po a Ferrara con Porto Garibaldi costituisce l'ingresso meridionale al Sistema Idroviario Padano Veneto dall'Adriatico. L'idrovia, lunga 70 km, è divisa in tre tratte: dalla biconca di Pontelagoscuro (appena dopo la deviazione dal Po) alla conca di Valpagliaro, da questa alla conca di Valle Lepri e da questa al mare. Nel tratto tra Ferrara e Migliarino (Fiscaglia), essa coincide con il corso del Po di Volano, mentre il suo percorso dopo Migliarino è artificiale. Essa è stata realizzata tra gli anni 50 e 60.

3.6 L'idrovia Po – Brondolo

3.6.1 Descrizione generale

L'idrovia Po Brondolo collega il fiume, Po dalla conca di Volta Grimana, alla laguna di Venezia in località Brondolo di Chioggia. Essa ha lunghezza complessiva di 14,8 km ed è suddivisa in due parti, scandite dalle conche di navigazione. L'idrovia è stata realizzata attorno la fine della prima guerra mondiale e successivamente è stata oggetto di vari interventi di adeguamento, gli ultimi dei quali nel corso degli anni 80 hanno riguardato l' allargamento del Canale. Attualmente sono in corso lavori di automazione e telecomando delle conche di navigazione Volta Grimana e Brondolo.

L'idrovia è funzionante ed ha caratteristiche sostanzialmente di IV classe europea, anche se le dimensioni di alcune sue strutture sono inferiori alle caratteristiche stabilite per tale standard. In particolare, le conche di Cavanella Adige destra e sinistra e Brondolo hanno dimensioni leggermente più strette e il ponte ferroviario di Rosolina presenta attualmente un tirante d' aria di 4,70 m sul medio mare.

4 ANALISI DATI IMPORT- EXPORT DEL VENETO

Introduzione

In questo capitolo viene trattata una analisi dei dati quantitativi relativi all'import-export del Veneto verso i Paesi Pao coinvolti nel progetto: Croazia, Bosnia Erzegovina e Serbia Montenegro. I dati, tutti di fonte italiana, sono stati ricavati dalla Banca Dati Coeweb dell'Istat, e sono stati utilizzati per mettere in luce le merci maggiormente commercializzate con questi paesi ma non solo: come già accennato prima, uno dei tanti obiettivi che Across 45° Parallel si propone di raggiungere è quello di incentivare il trasporto fluvio-marittimo. Perché ciò accada bisogna valutare quali merci siano maggiormente scambiate tra i due territori e se queste si prestano ad una tipologia di trasporto marittima e fluvio-marittima.

Prima di tutto questo è giusto dare uno sguardo alla situazione economica dei Paesi Pao interessati nel progetto: essi sono reduci da un decennio difficile ma ora sono in decisa ripresa economica.

Le relazioni commerciali dell'Italia con i Paesi balcanici si sono intensificate sensibilmente negli ultimi anni; l'Italia occupa, oggi, una posizione di grande rilievo nell'interscambio di questi Paesi:

- primo partner commerciale della Croazia;
- primo paese cliente per Serbia Montenegro;
- secondo paese fornitore per Serbia e Montenegro;
- quarto partner commerciale per Bosnia Erzegovina.

L'Italia esporta verso i Paesi balcanici soprattutto calzature, articoli da abbigliamento e loro accessori, maglieria, tessuti, cuoio, metalli di base, materie plastiche, prodotti chimici di base, macchinari, mobili, autoveicoli ed importa dagli stessi Paesi tessuti, articoli di abbigliamento e loro accessori, calzature, metalli di base, petrolio greggio e gas naturale, prodotti alimentari, prodotti siderurgici, prodotti petroliferi, prodotti chimici, articoli in materie plastiche, legno/mobili, motori e generatori, navi ed imbarcazioni, autoveicoli.

Sempre più durature diventano le relazioni attraverso lo stabilimento in loco di strutture permanenti per la distribuzione dei prodotti e l'assistenza tecnica post vendita.

Sotto il profilo degli investimenti diretti l'Italia sta guadagnando posizioni anche se il posto occupato nella graduatoria degli IDE nei Paesi Balcanici è ancora lontano da quello relativo al commercio.

In tale ambito, l'Italia risulta il primo investitore in Croazia, ma solo il sesto in Serbia Montenegro ed il quattordicesimo in Bosnia Erzegovina.

Gli investimenti diretti esteri costituiscono la base più solida sulla quale costruire la vera integrazione delle economie tra i diversi mercati. La strada intrapresa dall'Italia è quella di lavorare in un sistema sempre più integrato pubblico-privato: in tale direzione, il Ministero vede con grande favore iniziative tese a migliorare l'habitat in cui tali investimenti possono svilupparsi per una crescita sostenibile di quelle economie.

In linea generale, i principali settori d'interesse per lo sviluppo della collaborazione economica con i Paesi dell'Area balcanica sono: new economy (informatica e telecomunicazioni), infrastrutture, ambiente, energia, agroalimentare, tessile/abbigliamento/calzature, turismo/agriturismo, meccanica, trasporti e logistica, materiali edili.

Più in particolare, una rilevante opportunità per lo sviluppo della collaborazione economica bilaterale tra l'Italia ed i Balcani è rappresentata dalla creazione e dal miglioramento delle infrastrutture e dei servizi. In tale ambito, vanno menzionati i corridoi paneuropei che costituiscono entità concettuali, strade ideali, non solo per le opere infrastrutturali che prevedono, ma anche per le ricadute a livello economico, politico e sociale che producono a vantaggio dello sviluppo dei territori da loro attraversati .

Situazione in Croazia

Gli scambi commerciali della Croazia riguardano un vasto numero di Paesi, oltre la metà del totale dell'interscambio (tra il 54% ed il 56% negli ultimi anni) avviene con i Paesi della UE, nell'ambito dei quali va in primo luogo menzionata l'Italia, primo partner commerciale della Croazia sin dal 2000.

I seguenti Paesi si posizionano ai primi cinque posti per valore dell'interscambio commerciale bilaterale realizzato nel 2003. Sono quelli che già tradizionalmente detengono da tempo il primato, con la medesima graduatoria.

1. Italia: interscambio di 4,2 miliardi di US\$ (20,2 % del totale interscambio commerciale; +42% rispetto all'anno 2002). Le forniture italiane sono pari a 2,58 miliardi di US\$ (18,2% del totale import croato; aumento del 39,5%) mentre gli acquisti italiani hanno raggiunto il valore di 1,628 miliardi US\$ (26,4% del totale export croato, incremento del 46%);

2. Germania: interscambio pari a 2,952 miliardi di US\$ (14,2% del totale interscambio croato, + 25,4%); importazioni croate dalla Germania pari a 2,219 miliardi di US\$ (15,6% del totale import, incremento del 27,4%) ed esportazioni croate di 733 milioni di US\$ (11,9% del totale export, + 20% ca.);

3. Slovenia: interscambio di ca. 1,562 miliardi di US\$ (7,5% dell'interscambio totale, aumento del 24,6%); importazioni dalla Slovenia pari a 1,051 miliardi di US\$ (7,4% del totale import, incremento del 27% ca.) ed esportazioni verso la Slovenia di 511 milioni di US\$ (8,3% del totale export, crescita del 19%).

Principali prodotti importati. In termini di valore, prevalgono macchinari/attrezzature/apparecchi per vari tipi d'industria nonché i mezzi di trasporto (particolarmente gli autoveicoli). La struttura merceologica delle importazioni evidenzia peraltro una vasta gamma di prodotti – partendo da quelli agro-alimentari fino ai beni durevoli di largo consumo e non. I principali comparti merceologici e/o prodotti nell'import croato sono il petrolio greggio ed altri prodotti dell'industria petrolchimica, prodotti intermedi e quelli per ulteriore uso industriale, veicoli stradali e loro parti, macchinari vari (macchine motrici, macchine per agricoltura, per l'industria alimentare, varie macchine utensili – specialmente quelle per la lavorazione dei metalli e del legno), nonché numerosi prodotti di largo consumo (specialmente prodotti alimentari, calzature ed abbigliamento, prodotti dell'industria cosmetica e farmaceutica, prodotti per la casa).

Principali prodotti esportati. Fra i settori che tradizionalmente concorrono maggiormente all'export croato figurano le materie prime ed i prodotti intermedi, tra

cui specialmente vari tipi di legname e segati, petrolio e derivati nonché materie plastiche in forme primarie. Nell'ambito dei beni d'investimento, le esportazioni riguardano prevalentemente l'equipaggiamento e le attrezzature per trasporto nonché i motori elettrici e le macchine ed apparecchi elettrici. Per quanto riguarda i beni di largo consumo, nell'export croato prevalgono l'industria tessile (specialmente abbigliamento e maglieria) e l'industria calzaturiera. Va rilevato che i dati relativi alle esportazioni di questi settori includono anche il valore che si riferisce alle esportazioni a seguito delle lavorazioni per conto di partner stranieri; sono da menzionare anche i prodotti medici ed i farmaci.

E' praticamente impossibile definire con esattezza i comparti che maggiormente interessano gli scambi bilaterali tra Italia e Croazia considerando che, come emerge dalla struttura delle importazioni ovvero esportazioni, tutti i settori sono abbastanza uniformemente rappresentati.

Prendendo in considerazione il valore dell'import croato di alcuni comparti realizzato negli ultimi periodi si può rilevare che sul prodotto italiano ricade il seguente import croato:

- 43-45% delle importazioni croate di pellame/prodotti di pelli;
- 40-43% dell'import di calzature;
- ca. 35% dell'import di abbigliamento; nel comparto di filati, tessuti e prodotti tessili (eccetto abbigliamento) il 24% si riferisce al prodotto italiano;
- ca. 35% dell'import di mobili e loro parti;
- ca. 13% delle importazioni croate alimenti ed animali vivi;
- ca. 16% dell'import di macchine e mezzi di trasporto.

Nell'ambito di questo comparto viene importata dall'Italia una vasta gamma di macchine, attrezzature ed apparecchi.

Per quanto concerne l'export croato verso l'Italia, generalmente risulta che gli acquisti italiani dalla Croazia riguardano particolarmente materie prime quali per es. legno grezzo – anche scortecciato e semilavorati di legno prevalentemente di faggio e rovere, pelli grezze, prodotti chimici e materie plastiche - (in questo comparto gli acquisti italiani riguardano maggiormente i fertilizzanti e materie plastiche in forme primarie - specialmente polimeri di etilene); natanti ed attrezzature varie per trasporto navale nonché alcuni prodotti di largo consumo (specialmente abbigliamento e calzature).

Situazione in Serbia e Montenegro

Secondo i dati ufficiali serbi, nel 2003 la Serbia e Montenegro ha esportato merci per 2.537 milioni di dollari USA, con un aumento dell' 11,5% rispetto al 2002, ed ha importato per 7.510 milioni di dollari, con un aumento del 18,8%, registrando un deficit commerciale di 4.974 milioni di dollari. Sempre secondo le statistiche serbe, nei primi quattro mesi del 2004 le esportazioni della Serbia (i dati relativi al Montenegro, per il primo quadrimestre 2004, non sono ancora disponibili) hanno totalizzato il valore di 1.047 milioni di dollari USA, con un aumento del 25,7% rispetto allo stesso periodo del 2003. Le importazioni hanno raggiunto i 3.344 milioni di dollari USA, con un aumento del 49,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Prendendo come riferimento i dati ufficiali dell'ente di statistica serbo, nel 2003 l'Italia è risultata il terzo partner commerciale di Serbia e Montenegro, con un interscambio totale di 1.102 milioni di dollari USA, costituito da 749 milioni di dollari di esportazioni, in crescita del 14,6% rispetto al 2002, e da 354 milioni di dollari di importazioni, in crescita del 7,2% rispetto al 2002. L'Italia è il terzo fornitore di Serbia e Montenegro, preceduto da Federazione russa e Germania (ma si noti che la Russia vende al paese essenzialmente gas e petrolio) ed il secondo paese acquirente.

Le principali voci del nostro export sono state: macchinari, con 128 milioni di dollari USA, filati, tessuti e altri prodotti tessili, con 101 milioni, veicoli, con 62 milioni, calzature, con 43 milioni, e abbigliamento, con 37 milioni. Per quanto riguarda le importazioni italiane da Serbia e Montenegro, le calzature sono risultate al primo posto (69 milioni di dollari USA), seguite da abbigliamento (51 milioni), zucchero (46 milioni), ortofrutticoli (20 milioni), e metalli non ferrosi (19 milioni).

Secondo i dati relativi al periodo gennaio-aprile 2004, riferiti alla sola Serbia, l'Italia risulta al secondo posto tra gli importatori dalla Serbia, con 127 milioni di dollari USA, registrando una diminuzione dell'8,8% rispetto allo stesso periodo del 2003, mentre è al terzo posto tra gli esportatori, con 300 milioni di dollari USA, mettendo a segno un aumento del 39% rispetto all'anno precedente. Nel periodo considerato, le principali voci del nostro export sono state: macchinari, con 57 milioni di dollari USA, veicoli, con 29 milioni, filati, tessuti e altri prodotti tessili, con 28 milioni, pelle e pelletteria, con 16 milioni e abbigliamento, con 14 milioni. Per quanto riguarda le importazioni l'abbigliamento é risultato al primo posto con 19 milioni di dollari USA , seguito da calzature (18 milioni), ferro e acciaio (9 milioni), materie plastiche in forme primarie (8 milioni) e metalli non ferrosi (8 milioni).

Situazione in Bosnia Erzegovina

I primi dieci Paesi partner commerciali della Bosnia sono – nell'ordine – la Croazia, la Germania, la Slovenia, l'**Italia**, la Serbia Montenegro, l'Austria, l'Ungheria, la Svizzera, la Repubblica Ceca e la Federazione Russa (dati della Camera di Commercio Estero bosniaca, aggiornati al maggio 2004). I settori nei quali si sono registrati i maggiori aumenti nell'export sono le estrazioni minerarie (+33,4%), il settore manifatturiero (+23,8%) ed i mobili (+20,5%), quelli in cui si sono registrate le maggiori flessioni appaiono invece agricoltura e pesca (-45,6%) e l'esportazione di corrente elettrica, gas e acqua (-20,5%).

Il grado di integrazione complessiva del Paese nell'economia mondiale appare quindi allo stato ancora limitato, anche se innegabili sono gli sforzi che la Bosnia Erzegovina sta compiendo per un'apertura nei confronti dello spazio economico regionale – balcanico e del sud est europeo – e comunitario, nella prospettiva dell'accessione all'Unione Europea. Nel 2003 il deficit commerciale è comunque diminuito del 3,4% rispetto al 2002, grazie all'aumento delle esportazioni (+19,7%) ed alla minore crescita delle importazioni (+2,8%) nei confronti dell'anno precedente. L'esportazione verso lo spazio comunitario nel 2003 (prima quindi dell'ingresso della Slovenia nell'UE) è cresciuta del 19,5%, ed in particolar modo hanno fatto registrare una crescita le vendite verso l'**Italia** (+42,3%) e la Germania (+41,5%).

L'Italia ha confermato anche per i primi mesi del 2004 la sua posizione di importante partner commerciale della Bosnia Erzegovina, facendo registrare nei primi cinque mesi dell'anno un interscambio (in crescita rispetto a quello riscontrato nello stesso periodo del 2003) di più di 271 milioni di €, diviso tra 164 milioni di € di esportazioni verso questo Paese e 107 milioni di € di importazioni dalla Bosnia. Caratteristico del rapporto commerciale bilaterale è il forte equilibrio, il nostro avanzo di 57 milioni di € ponendoci nei primi cinque mesi dell'anno in corso come il primo Paese partner della Bosnia Erzegovina per rapporto import/export: si tratta ancora una volta del sintomo di maturità del nostro sistema imprenditoriale, che mostra così di saper avvantaggiarsi delle oggettive opportunità che il Paese e le sue risorse offrono.

L'Italia si conferma nel periodo preso in considerazione il quarto partner della Bosnia per interscambio complessivo, il quinto cliente del Paese e la seconda destinazione (dopo la sola Croazia) dei beni prodotti in Bosnia.

I settori di punta dell'export italiano in Bosnia ed Erzegovina si rivelano ancora una volta essere quelli tradizionali nei quali si distingue il *Made in Italy* in questo Paese: primeggiano dunque il cuoio ed i prodotti in cuoio, le macchine e gli apparati

meccanici, i metalli ed i prodotti in metallo, i prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi, i prodotti alimentari, con bevande e tabacco, i prodotti tessili e gli articoli di abbigliamento. I maggiori interventi di promozione commerciale andrebbero quindi verosimilmente condotti a vantaggio dei prodotti di consumo: per i commercianti bosniaci di beni di consumo, infatti, l'Italia rimane praticamente l'unico mercato dove comprare prodotti di qualità concorrenziali a quelli venduti nei centri commerciali di proprietà estera (soprattutto slovena) e/o introdotti dagli agenti locali dei clienti austriaci e tedeschi delle banche austriache (qui molto forti). Per conquistare il primato nelle esportazioni di beni di consumo si deve quindi contare sulla circostanza che il consumatore bosniaco – il cittadino medio – è sì impoverito dalla guerra, ma è rimasto comunque un consumatore attento alla qualità e fortemente convinto della superiorità qualitativa del prodotto italiano.

Situazione in Veneto

La flessione delle esportazioni venete, iniziata già significativamente nel terzo trimestre del 2001 causa della crisi mondiale conseguente agli attentati terroristici del 2001, e proseguita per tutto il 2002, ha assunto nel 2003 dimensioni preoccupanti, facendo riportare un -8,5%.

Nonostante la flessione, il Veneto conferma nel 2003 la propensione all'internazionalizzazione delle sue produzioni, attestandosi al secondo posto tra le Regioni italiane, con una quota del 14,1% dell'export nazionale.

Anche il valore delle importazioni venete nel 2003 subisce un consistente crollo, facendo registrare un -6,5%, ben superiore, come già per l'export, al dato nazionale. Solo Treviso e Verona sono in controtendenza rispetto al calo generalizzato delle acquisizioni.

Anno 2003 – I dati sono espressi in migliaia di euro.

	Esportazioni	%	Importazioni	%
Belluno	1.731.884	4,8	526.336	1,9
Padova	5.433.461	14,9	3.927.780	13,9
Rovigo	770.936	2,1	681.182	2,4
Treviso	8.327.922	22,9	4.356.309	15,4
Venezia	4.176.255	11,5	4.064.162	14,4
Verona	6.695.436	18,4	9.256.316	32,8
Vicenza	9.265.853	25,5	5.442.038	19,3
Veneto	36.401.747	100	28.760.407	100

Tabella 1 Esportazioni ed importazioni delle province venete.

Entrando in dettaglio con i Paesi PAO, a differenza del 2002, quando fecero registrare tutti risultati positivi, nel 2003 la Bosnia Erzegovina registra un calo pari a -4,4%, mentre Croazia e Serbia-Montenegro confermano valore positivi, rispettivamente +4,8% e +1,7%.

4.1 Classificazioni e nomenclature

Questa sezione riporta in dettaglio informazioni sulle classificazioni, le nomenclature e le unità di misura associate alle variabili correntemente utilizzate nella banca dati.

Classificazioni delle merci secondo le attività economiche (CPATECO)

Tale classificazione è definita a partire dalle voci della Nomenclatura combinata raggruppate sulla base della classificazione dei prodotti associata alle attività economiche. La Classificazione delle attività economiche ufficialmente adottata dall'ISTAT è l'ATECO2002 assimilabile, fino alla quarta cifra di dettaglio, alla classificazione ufficiale dell'Unione europea NACE rev.1:

- Sezioni.
- Sottosezioni.
- Divisioni.
- Gruppi.
- Classi.
- Categorie.

Nomenclatura statistica del traffico (NST/R)

Tale classificazione è stata definita da EUROSTAT raggruppando le merci in capitoli omogenei riferiti alla natura merceologica ed alla trasportabilità delle merci stesse:

- Sezioni.
- Gruppi.
- Posizioni.

Modo di trasporto

Modalità di trasporto utilizzata per l'introduzione o l'uscita delle merci dal territorio dello Stato. Tali modalità includono: trasporto marittimo, ferroviario, stradale, aereo, spedizioni postali, installazioni fisse di trasporto, trasporto per vie d'acqua, propulsione propria.

Unità di misura

La quantità espressa in chilogrammi, rappresenta il peso netto (massa netta) della merce, che risulta dalla pesatura della merce privata degli imballaggi, esclusi quelli non separabili dalla merce nella vendita al minuto. Tale informazione è facoltativa per tutte le voci della nomenclatura combinata per le quali è richiesta la sola indicazione dell'unità.

4.2 Importazioni venete da Paesi Pao

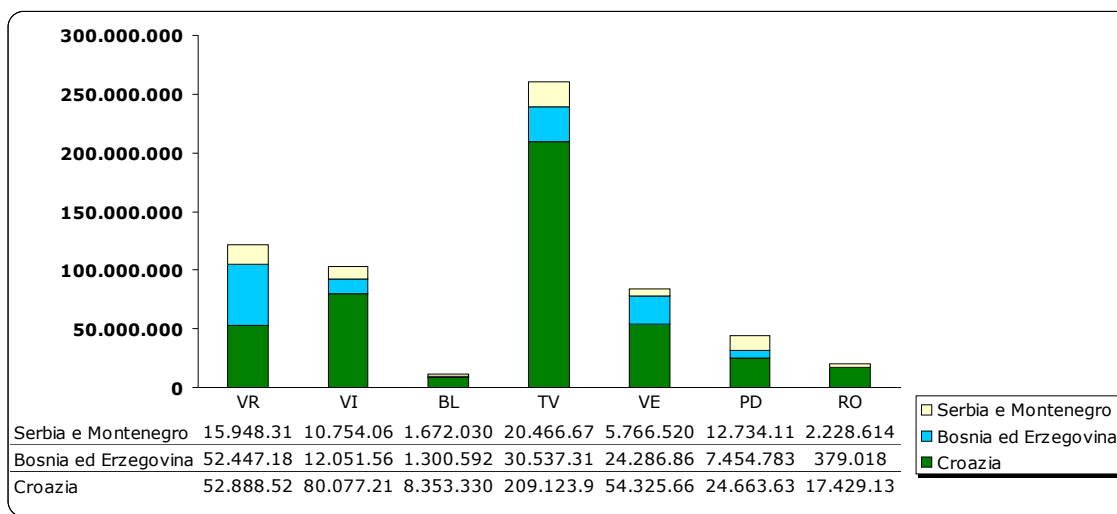


Figura 2

I dati sono espressi in euro - Anno 2003

La figura 2 rappresenta flussi in entrata della regione Veneto dai Paesi Pao; la disaggregazione del dato complessivo riguardante le importazioni venete in base alle aree geografiche di riferimento porta subito a rilevare risultati assolutamente contrastanti. Come possiamo vedere in tabella 2 i flussi veneti da Croazia costituiscono il 69,29% del totale dei Paesi Pao, con punte massime del 46,80% a Treviso e del 17,92% a Vicenza e valori minimi dell' 1,87% a Belluno e del 3,90% a Rovigo. Dalla Bosnia invece arriva il 19,92% delle importazioni venete, passando dal 40,83% di Verona e il 0,30% di Rovigo.

Al terzo posto si collocano Serbia e Montenegro con un 10,79% del totale import dai Paesi Pao dove domina Treviso con il 40,34% relegando ancora una volta all'ultimo posto Belluno con l'1,76%.

	Croazia	%	Bosnia ed Erzegovina	%	Serbia e Montenegro	%	TOTALE IMPORT	%
VR	52.888.520	11,84	52.447.189	40,83	15.948.312	22,92	121.284.021	18,81
VI	80.077.214	17,92	12.051.565	9,38	10.754.061	15,46	102.882.840	15,95
BL	8.353.330	1,87	1.300.592	1,01	1.672.030	2,40	11.325.952	1,76
TV	209.123.965	46,80	30.537.316	23,77	20.466.679	29,42	260.127.960	40,34
VE	54.325.668	12,16	24.286.864	18,91	5.766.520	8,29	84.379.052	13,08
PD	24.663.632	5,52	7.454.783	5,80	12.734.119	18,30	44.852.534	6,95
RO	17.429.131	3,90	379.018	0,30	2.228.614	3,20	20.036.763	3,11
VENETO	446.861.460	100,00	128.457.327	100,00	69.570.335	100,00	644.889.122	100,00
%	69,29		19,92		10,79		100,00	

Tabella 2 Importazioni delle province venete.

I dati sono espressi in euro - Anno 2003

CAPITOLO QUARTO: ANALISI DATI IMPORT – EXPORT DEL VENETO

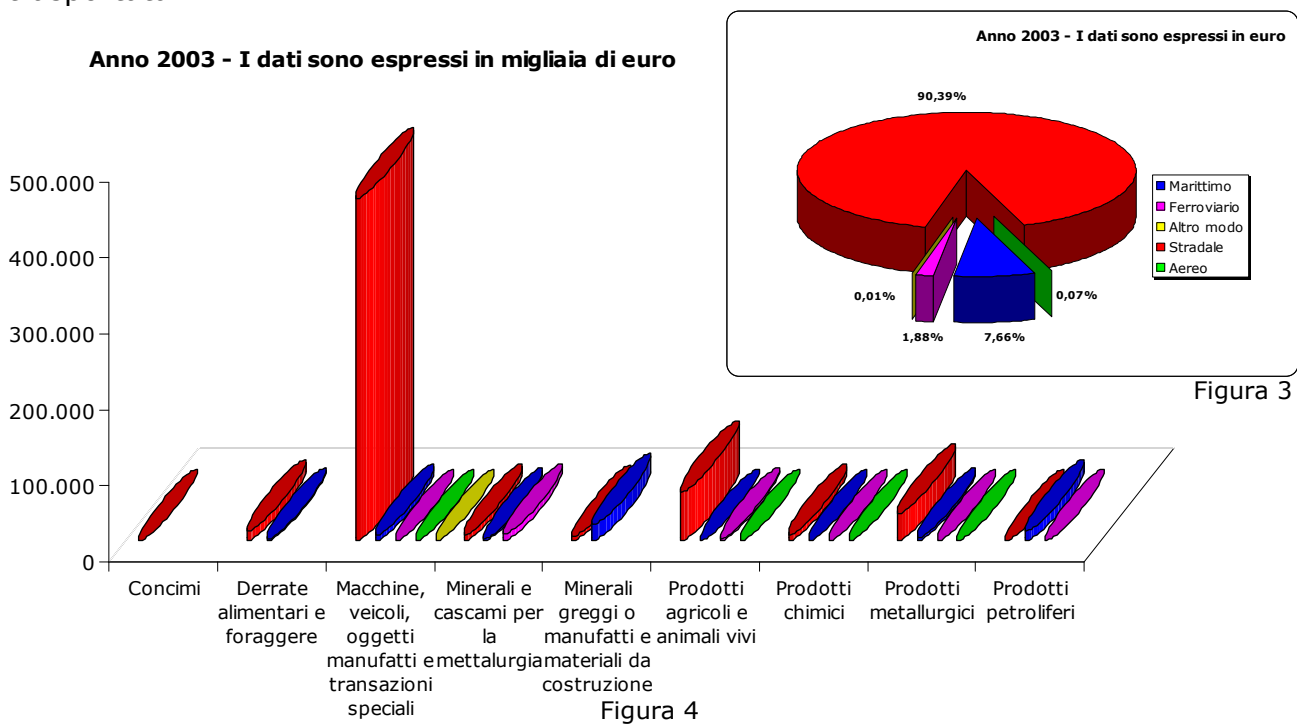
	Croazia	%	Bosnia ed Erzegovina	%	Serbia e Montenegro	%	Totale PAO	%
PRODOTTI DELL'AGRICOLTURA E DELLA CACCIA	3.616.889	0,81	81.113	0,06	729.110	1,05	4.427.113	0,69
PRODOTTI DELLA SILVICOLTURA	9.625.372	2,15	2.945.108	2,29	2.124.876	3,05	14.695.360	2,28
PRODOTTI DELLA PESCA E DELLA PISCICOLTURA	4.838.477	1,08					4.838.478	0,75
ALTRI PRODOTTI DELLE MINIERE E DELLE CAVE	16.061.772	3,59	6.161	0,00	3.257.760	4,68	19.325.697	3,00
PRODOTTI ALIMENTARI E BEVANDE	18.228.364	4,08	1.181.160	0,92	5.136.294	7,38	24.545.823	3,81
PRODOTTI TESSILI	118.383.627	26,49	4.506.791	3,51	581.504	0,84	123.471.952	19,15
ARTICOLI DI ABBIGLIAMENTO, PELLICCE	93.911.040	21,02	12.475.467	9,71	3.425.270	4,92	109.811.808	17,03
CUOIO, ARTICOLI DA VIAGGIO, BORSE, MAROCCHINERIA, SELLERIA E CALZATURE	61.313.709	13,72	62.547.189	48,69	17.906.313	25,74	141.767.273	21,98
LEGNO E PRODOTTI IN LEGNO E SUGHERO (esclusi i mobili); ARTICOLI IN MATERIALI DA INTRECCIO	38.005.637	8,51	10.297.279	8,02	4.655.799	6,69	52.958.732	8,21
PASTA DA CARTA, CARTA, CARTONE E PRODOTTI DI CARTA	2.658.823	0,59	1.106.560	0,86	771.501	1,11	4.536.885	0,70
PRODOTTI DELL'EDITORIA E DELLA STAMPA E SUPPORTI REGISTRATI	129.973	0,03	4.820	0,00	1.356	0,00	136.149	0,02
COKE, PRODOTTI PETROLIFERI RAFFINATI E COMBUSTIBILI NUCLEARI	9.618.804	2,15					9.618.806	1,49
PRODOTTI CHIMICI E FIBRE SINTETICHE E ARTIFICIALI	3.622.067	0,81	622.763	0,48	1.621.128	2,33	5.865.959	0,91
ARTICOLI IN GOMMA E MATERIE PLASTICHE	6.153.196	1,38	276.968	0,22	1.641.983	2,36	8.072.149	1,25
PRODOTTI DELLA LAVORAZIONE DI MINERALI NON METALLIFERI	11.217.062	2,51	9.534	0,01	247.451	0,36	11.474.050	1,78
PRODOTTI DELLA METALLURGIA	7.693.752	1,72	26.490.716	20,62	13.170.917	18,93	47.355.407	7,34
PRODOTTI IN METALLO, ESCLUSI MACCHINE E IMPIANTI	7.735.028	1,73	2.696.578	2,10	796.548	1,14	11.228.158	1,74
MACCHINE ED APPARECCHI MECCANICI	9.271.301	2,07	919.443	0,72	3.519.955	5,06	13.710.702	2,13
MACCHINE PER UFFICIO, ELABORATORI E SISTEMI INFORMATICI	50.772	0,01			44.740	0,06	95.512	0,01
MACCHINE ED APPARECCHI ELETTRICI	5.798.943	1,30	56.107	0,04	866.586	1,25	6.721.637	1,04
APPARECCHI RADIOTELEVISIVI E APPARECCHIATURE PER LE COMUNICAZIONI	5.200.041	1,16	15.624	0,01	3.730	0,01	5.219.396	0,81
APPARECCHI MEDICALI, APPARECCHI DI PRECISIONE, STRUMENTI OTTICI E OROLOGI	1.991.708	0,45	60.120	0,05	40.260	0,06	2.092.088	0,32
AUTOVEICOLI, RIMORCHI E SEMIRIMORCHI	1.542.473	0,35	6.778	0,01	187.856	0,27	1.737.107	0,27
ALTRI MEZZI DI TRASPORTO	2.360.175	0,53			16.960	0,02	2.377.136	0,37
MOBILI E ALTRI PRODOTTI DELLE INDUSTRIE MANUFATTURIERE	7.759.616	1,74	2.063.381	1,61	8.763.646	12,60	18.586.646	2,88
MERCI DICHIARATE COME PROVVISTE DI BORDO.	72.839	0,02	87.667	0,07	56.992	0,08	217.498	0,03
Totale	446.861.460	100,00	128.457.327	100,00	69.570.335	100,00	644.889.322	100,00

Tabella 3 Analisi per DIVISIONI - Merce selezionata: 'CPATECO' - Importazioni

I dati sono espressi in euro - Anno 2003

Fonte: dati Istat.

La ripartizione delle importazioni venete per macrosettore di attività da Paesi Pao testimonia che la parte preponderante di esse è imputabile al sistema moda, forte dei distretti veneti delle calzature e del tessile- abbigliamento che nella gran parte dei casi riguardano le importazioni a seguito di lavorazioni per conto. Con riferimento alla tabella 3, il 21,98% del totale è imputabile al comparto cuoio, borse e calzature in particolare, variando tra i valori superiori al 48% di Bosnia Erzegovina, il 25,74% di Serbia-Montenegro e il 13,72% della Croazia. Quest’ultima infatti grande importatrice di prodotti tessili (26,49%) e articoli di abbigliamento (21,02%) a differenza di Serbia, Montenegro e Bosnia, le quali oltre ad avere una buona percentuale nel settore calzaturiero, detengono una quota di circa 20% ciascuna in prodotti della metallurgia. Dopo aver visto la tipologia di merce che più interessa i traffici commerciali tra il Veneto e i Paesi dell’area balcanica, cerchiamo di capire in quale modo venga trasportata.



Questi due grafici, in particolare la figura 3, evidenziano che il trasporto su gomma assorbe più del 90% dei costi sul totale import, mentre il secondo posto spetta al trasporto marittimo con una percentuale pari a 7.66%.

Nella seguente tabella con riferimento alla figura 3, riportiamo per ogni tipo di merce, classificata per sezioni secondo la nomenclatura statistica del traffico, la modalità di trasporto più usata (es. il 95,05% dei prodotti agricoli e animali sono trasportati con la modalità stradale).

Merce	Importo/euro	Trasporto	%
Prodotti agricoli e animali	64.624.577	stradale	95,05
Derrate alimentari e foraggiere	12.162.483	stradale	88,96
Prodotti petroliferi	13.133.600	marittimo	93,83
Minerali e cascami per la metallurgia	8.416.803	ferroviario	44,53
Prodotti metallurgici	34.910.139	stradale	91,16
Minerali greggi o manufatti e materiali da costruzione	21.025.937	marittimo	79,44
Concimi	14.230	stradale	100,00
Prodotti chimici	8.079.025	stradale	95,31
Macchine, veicoli, oggetti manufatti	449.598.753	stradale	98,36

Fonte: dati Istat.

Tabella 4

Con questi grafici oltre a risaltare nuovamente il fatto che il settore manifatturiero è quello che più va ad incidere sulle importazioni venete, mette in luce anche una seconda considerazione, quasi scontata, ossia il tipo di trasporto più utilizzato per trasportare manufatti, in particolare tessile e calzaturiero, è lo stradale (98,36%).

Finora ci siamo limitati all'analisi dei dati prendendo in considerazione l'aspetto monetario, nonché il più importante, ma non ci siamo mai occupati dei volumi della merce e quindi del proprio peso.

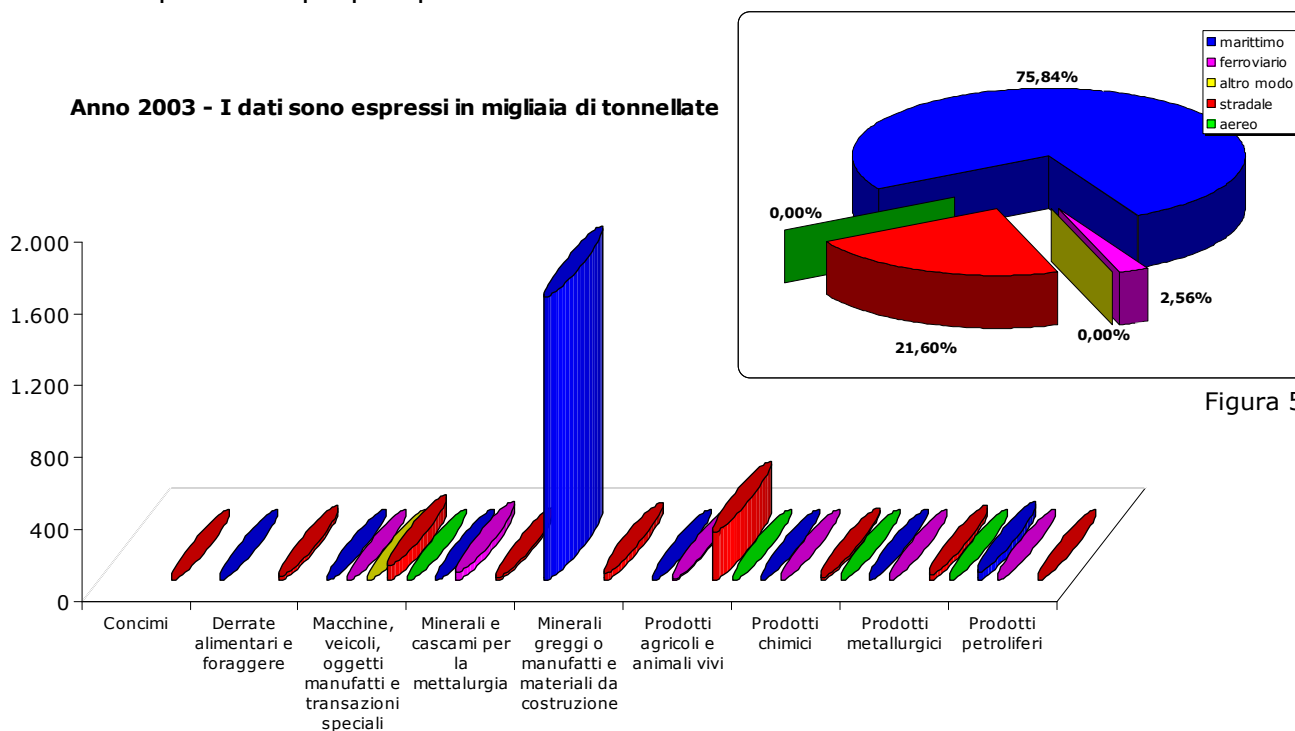


Figura 5

Figura 6

Fonte: dati Istat.

Come possiamo vedere in figura 6, la situazione si capovolge: non è più il settore manifatturiero fare da capofila ma bensì il settore merceologico corrispondente a minerali greggi o manufatti e materiali da costruzione.

In maniera analoga anche la modalità di trasporto è completamente diversa, il 75% dell'import espresso in tonnellate viene trasportato su acqua e solo in misura minore, 22%, su strada.

Ciò può essere spiegato in termini di volumi e deperibilità della merce: ingenti quantità di materie prime economiche con probabilità quasi nulla al danneggiamento.

La discrepanza dei valori, tra le rappresentazioni in euro e in tonnellate, è fortemente marcata, ma ciò dipende da un insieme di fattori: costo unitario per Kg, volume, peso.

Materie prime come minerali greggi o materiali da costruzione abbattano i costi di trasporto elevati puntando sulle grandi quantità; questi tipi di prodotto, oltre ad avere lo stesso costo d'acquisto più basso, possono contare sul trasporto in grandi quantità per mezzo di navi o simili molto capienti. Infatti a differenze dei manufatti che privilegiano il trasporto stradale, le materie prime sopra citate non hanno problemi di deperibilità, danneggiamenti, rotture o altro.

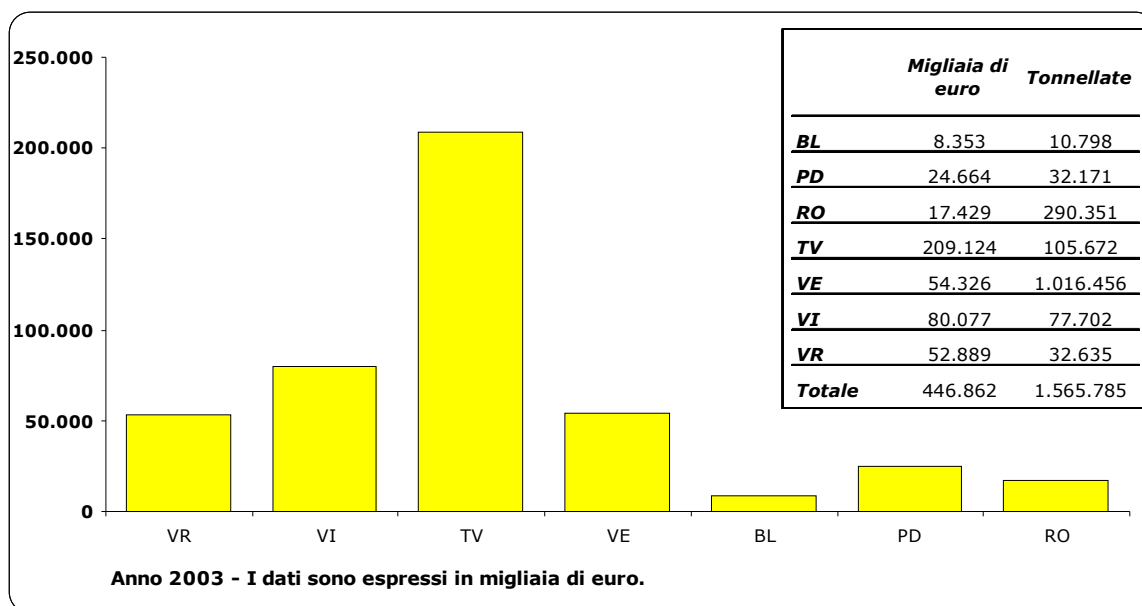
Vediamo ora nella seguente tabella il trasporto più utilizzato per ogni tipo di merce raggrupata in sezioni.

Merce	Importo/Kg	Trasporto	%
Prodotti agricoli e animali	267.916.022	stradale	97,43
Derrate alimentari e foraggiere	21.230.956	stradale	98,57
Prodotti petroliferi	45.411.454	marittimo	95,67
Minerali e cascami per la metallurgia	45.546.699	ferroviario	74,80
Prodotti metallurgici	27.056.393	stradale	88,69
Minerali greggi o manufatti e materiali da costruzione	1.573.369.205	marittimo	97,53
Concimi	5.096	stradale	100,00
Prodotti chimici	12.981.925	stradale	93,76
Macchine, veicoli, oggetti manufatti	82.543.514	stradale	96,07

Fonte: dati Istat.

Tabella 5

4.2.1 Importazioni venete dalla Croazia



Fonte: dati Istat.

Figura 7

In Croazia, il made in Italy è per definizione sinonimo di beni di largo consumo e di design, dall'abbigliamento alle calzature, agli alimentari, ai prodotti per la casa, agli arredamenti.

In realtà, il quadro è molto più articolato, si registrano incrementi in tutte le categorie merceologiche; esse riguardano anche: vari tipi di macchinari: macchine e attrezzature speciali per l'industria, metalli e prodotti in metallo, prodotti chimici, fibre sintetiche artificiali e mezzi di trasporto.

Un'analisi più approfondita ha messo in luce che se per Verona, Vicenza, Treviso, Padova e Rovigo la merce predominante si riferisce al settore tessile dell'abbigliamento, per Venezia e Belluno non è la stessa cosa; la prima infatti importa in maniera particolare materie prime come sabbia, ghiaia e argilla mentre Belluno componenti elettronici come valvole e tubi. Cerchiamo ora di vedere graficamente provincia per provincia, e più in dettaglio, i prodotti importati dalle province venete di provenienza croata.

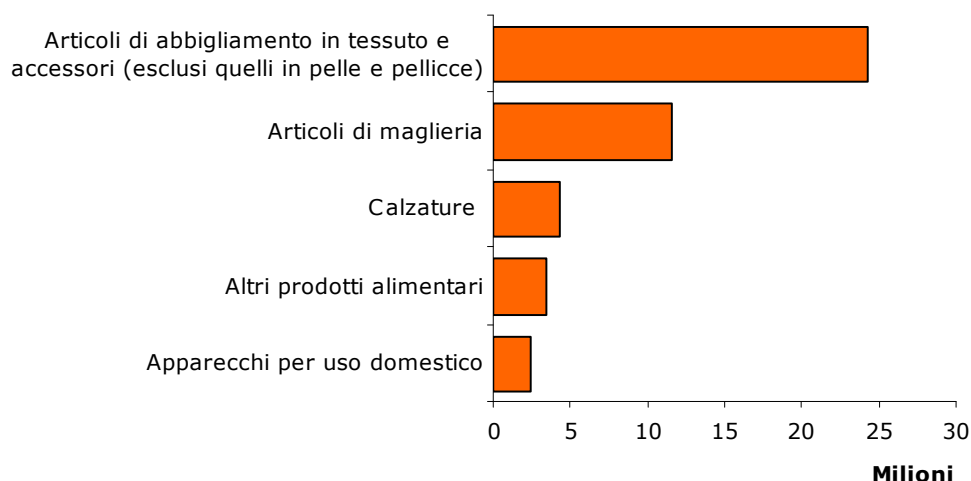


Figura 8 Quota delle importazioni della provincia di **Verona** per i settori economici principali. Anno 2003 – I dati sono espressi in milioni di euro

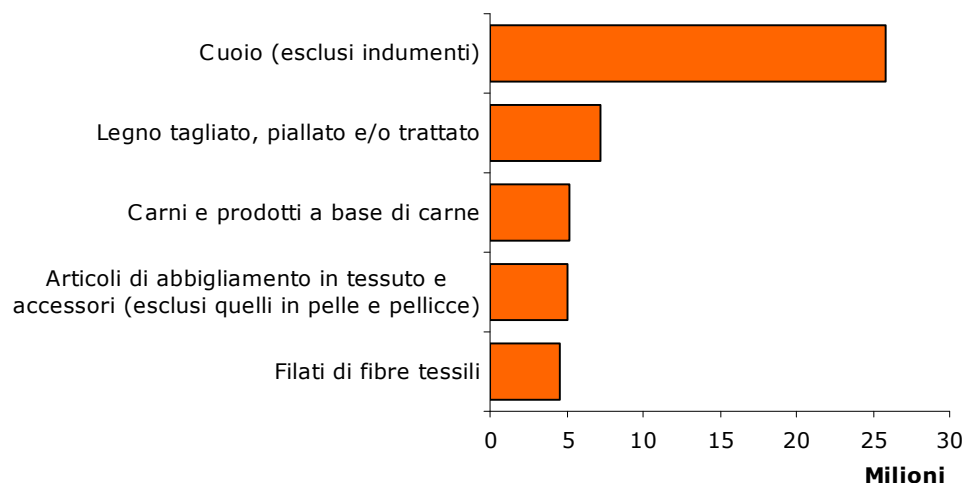


Figura 9 Quota delle importazioni della provincia di **Vicenza** per i settori economici principali. Anno 2003 – I dati sono espressi in milioni di euro

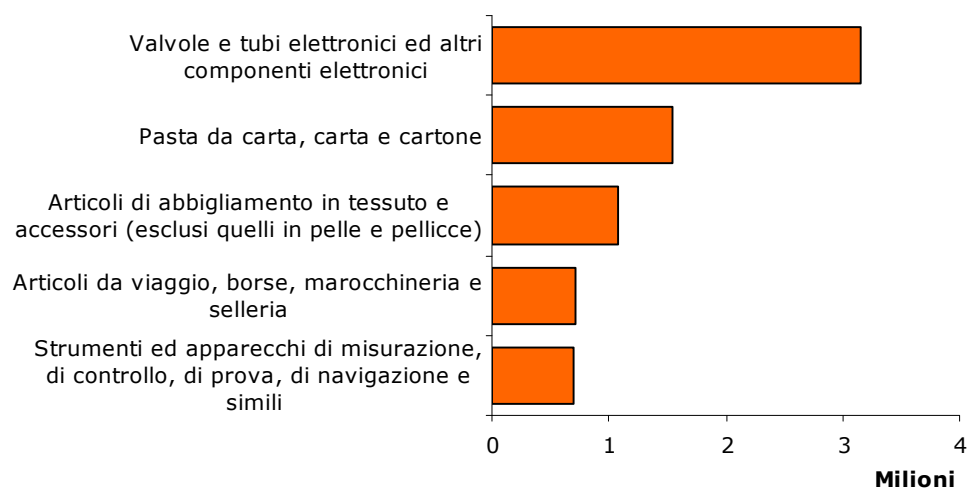


Figura 10 Quota delle importazioni della provincia di **Belluno** per i settori economici principali. Anno 2003 – I dati sono espressi in milioni di euro

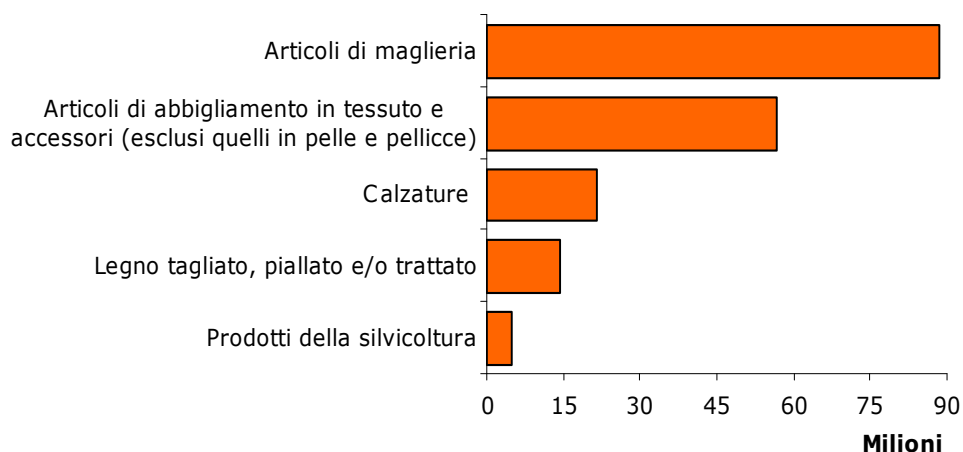


Figura 11 Quota delle importazioni della provincia di **Treviso** per i settori economici principali. Anno 2003 – I dati sono espressi in milioni di euro

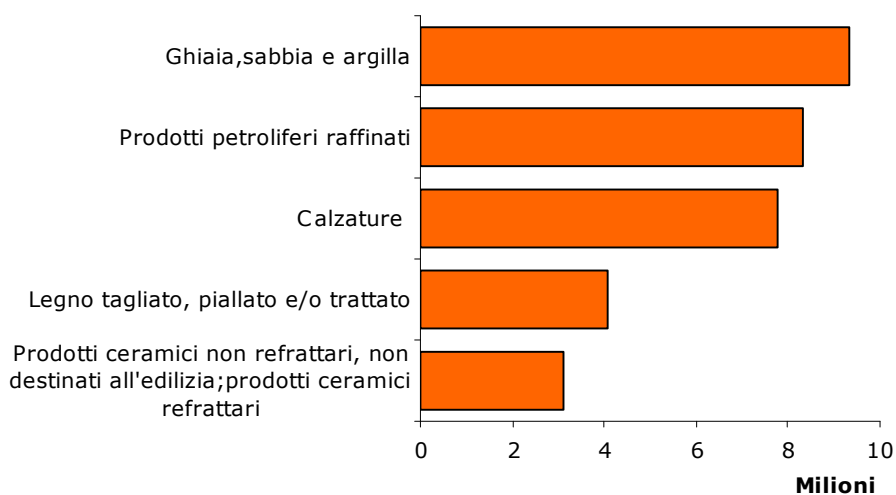


Figura 12 Quota delle importazioni della provincia di **Venezia** per i settori economici principali. Anno 2003 – I dati sono espressi in milioni di euro

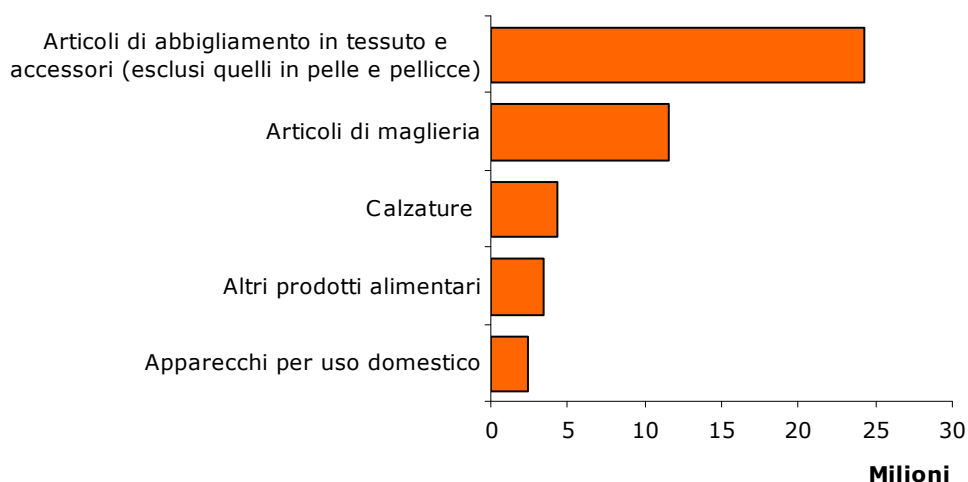


Figura 13 Quota delle importazioni della provincia di **Padova** per i settori economici principali. Anno 2003 – I dati sono espressi in milioni di euro

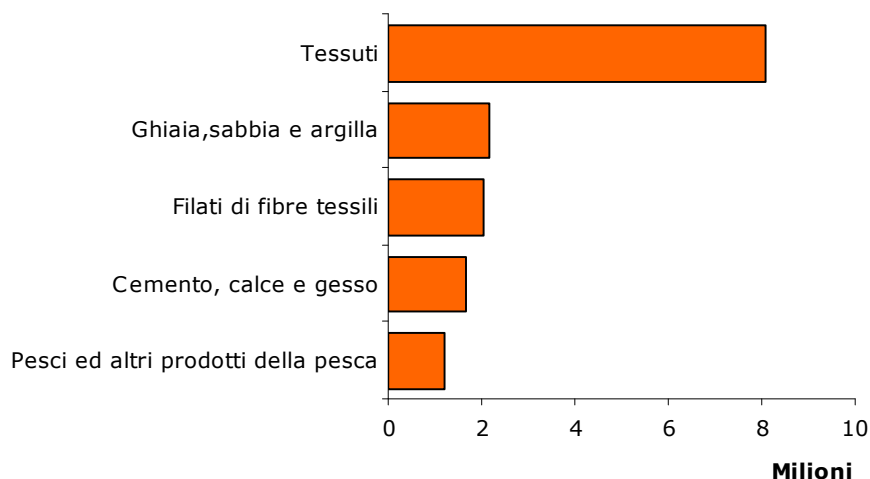


Figura 14 Quota delle importazioni della provincia di **Rovigo** per i settori economici principali. Anno 2003 – I dati sono espressi in milioni di euro.

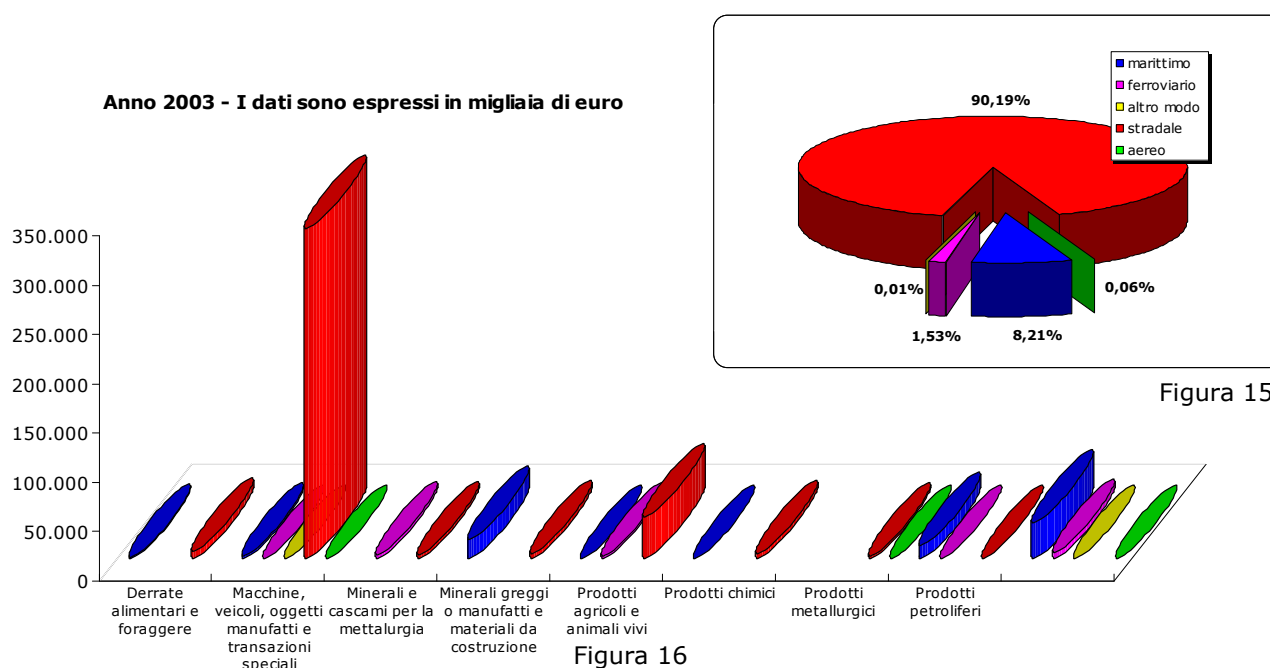


Figura 15

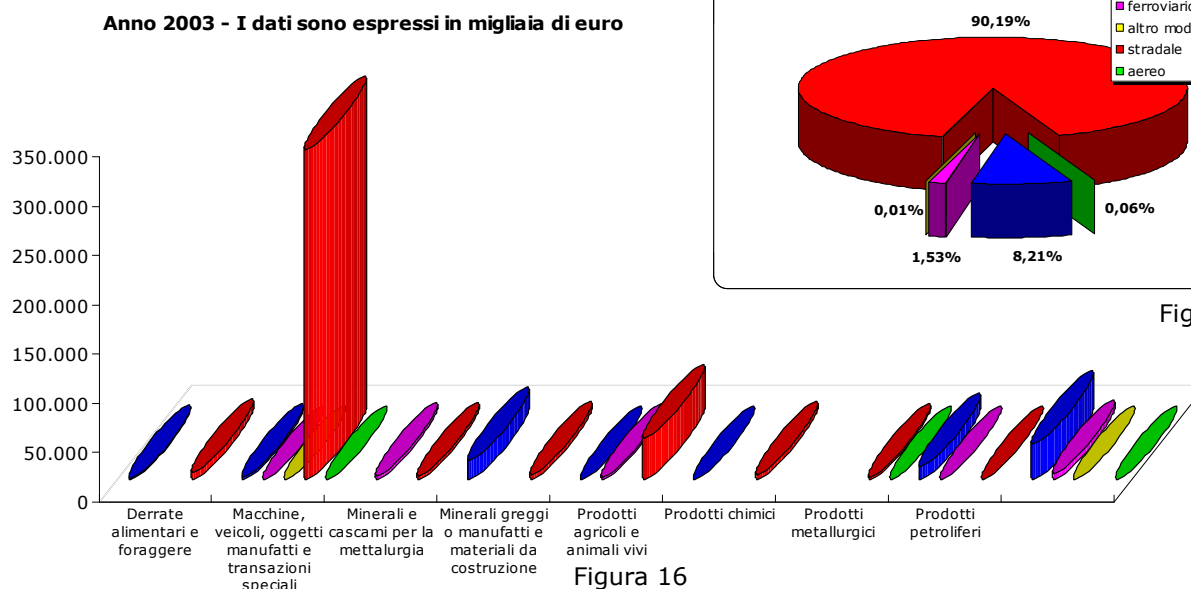


Figura 16

Lo stesso ragionamento fatto prima in generale per tutta l’area balcanica di interesse, lo vediamo in specifico per la Croazia. Come già evidenziato in figura 7, l’ammontare complessivo annuo delle importazioni venete dalla Croazia è pari a 446.862 migliaia di euro, ma visto sotto un altro aspetto diventano circa un milione e mezzo di tonnellate. Non potendo disporre dei dati specifici per ogni provincia per problematiche relative alla privacy, ci accontentiamo di un’analisi più generalizzata all’intera regione. La modalità di trasporto della merce, in partenza dalla Croazia destinata al Veneto, è perfettamente in linea con quanto dichiarato precedentemente sui valori complessivi;

interessa perlopiù il comparto stradale, più del 90%, con quote decisamente irrisorie per le restanti alternative.

Non solo, ma questo 90% corrispondente a circa 400 milioni di euro ricade quasi completamente sulla categoria macchine, veicoli e manufatti (335 milioni di euro).

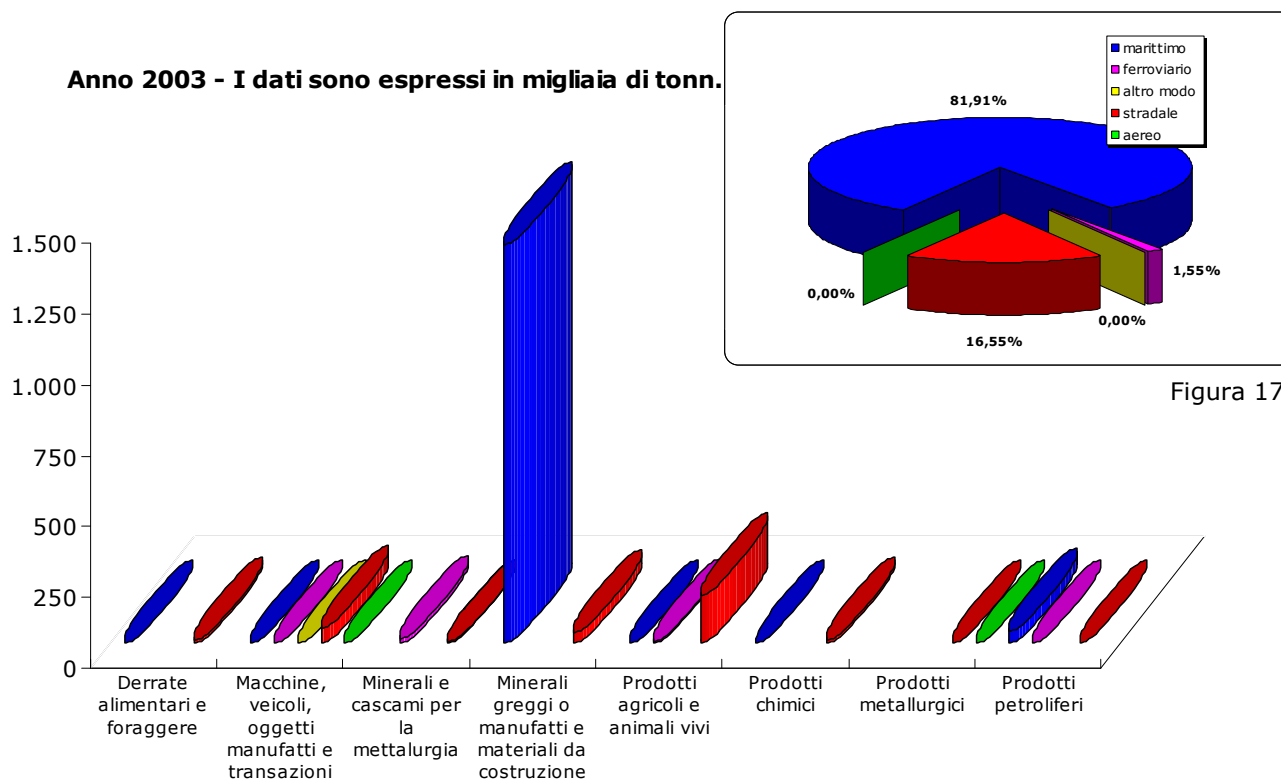
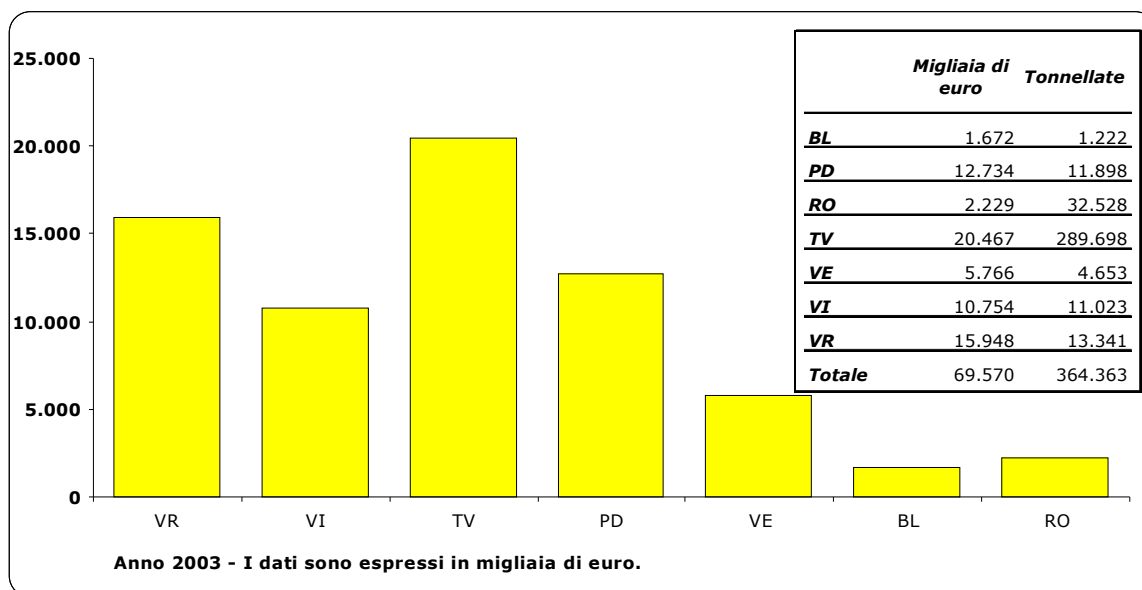


Figura 17

Figura 18

Tutt'altro se l'unità di misura diventa la tonnellata, più dell'80% della merce va a colpire il trasporto marittimo lasciando poco spazio allo stradale a differenza di quello che succedeva nei grafici e tabelle precedenti. Sempre per motivi di privacy non ci è dato sapere per quale merce in particolare, ma generalizzando sappiamo che va a colpire soprattutto materie prime, quali minerali greggi e materiali da costruzione (ghiaia, sabbia, cemento, ecc...).

4.2.2 Importazioni venete da Serbia e Montenegro



Fonte: dati Istat.

Figura 19

In Serbia e Montenegro, benché l'Italia rivesta un ruolo importante per l'economia di questi paesi, i traffici con il Veneto sono limitati. Si deve tenere ben presente che il settore agricolo riveste un ruolo primario nell'economia di questi paesi, in particolare il territorio serbo ricco di giacimenti metalliferi. Prima dell'inizio degli eventi bellici l'attività industriale del paese è stata in gran parte legata all'estrazione e alla lavorazione delle risorse del sottosuolo; simile l'economia del Montenegro basata sull'agricoltura e sulla pastorizia. Infatti particolare rilievo è imputabile ai prodotti come metalli e derivati, senza perdere mai di vista il settore moda in particolare il calzaturiero con lavorazioni in c/terzi.

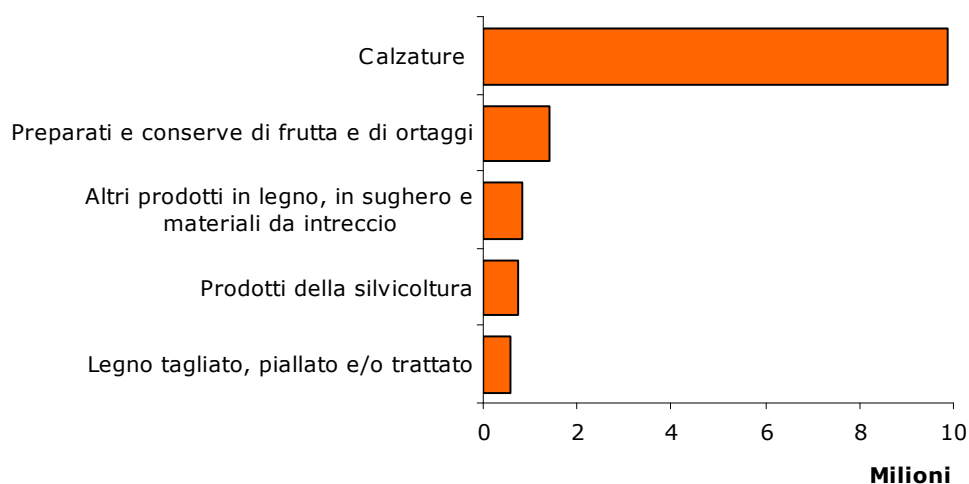


Figura 20 Quota delle importazioni della provincia di **Verona** per i settori economici principali. Anno 2003 – I dati sono espressi in milioni di euro

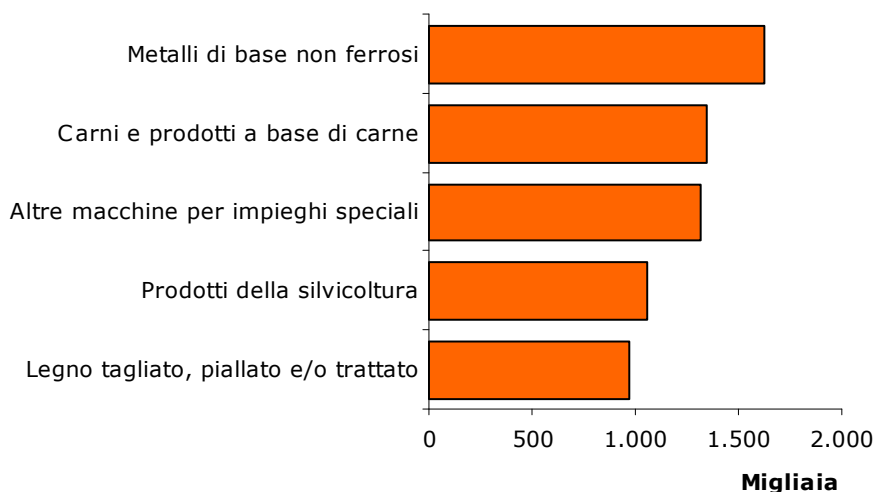


Figura 21 Quota delle importazioni della provincia di **Vicenza** per i settori economici principali. Anno 2003 – I dati sono espressi in migliaia di euro

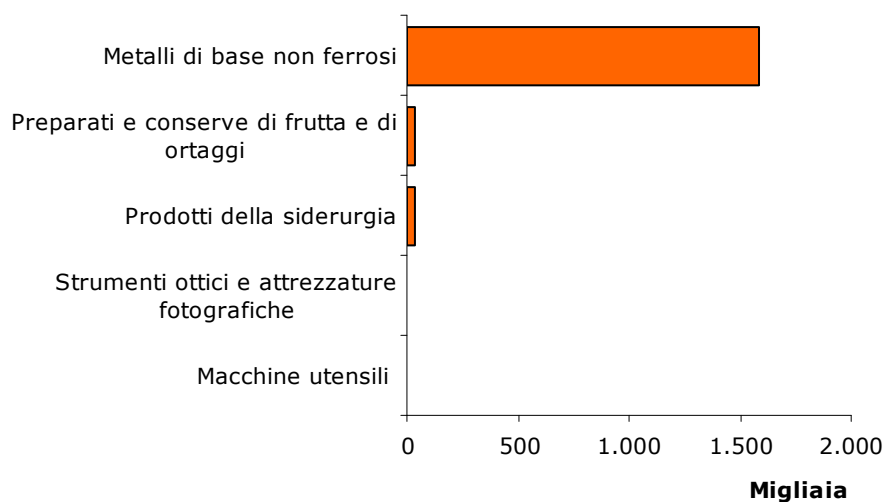


Figura 22 Quota delle importazioni della provincia di **Belluno** per i settori economici principali. Anno 2003 – I dati sono espressi in migliaia di euro

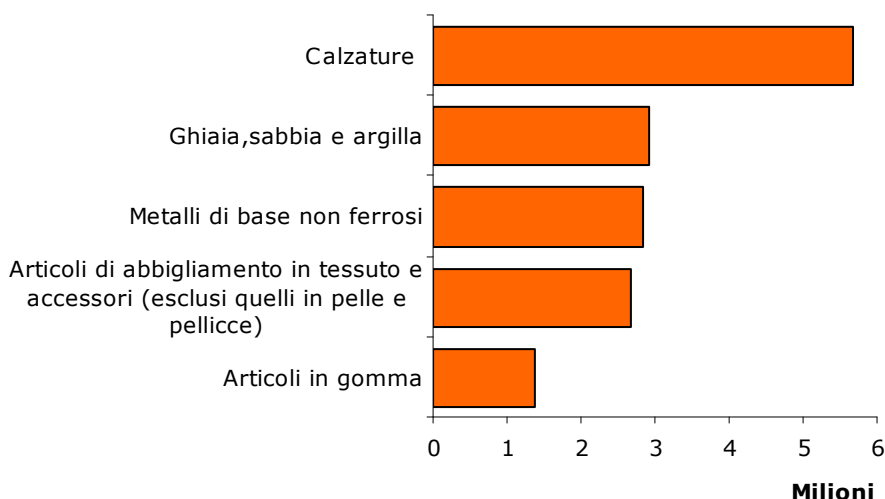


Figura 23 Quota delle importazioni della provincia di **Treviso** per i settori economici principali. Anno 2003 – I dati sono espressi in milioni di euro

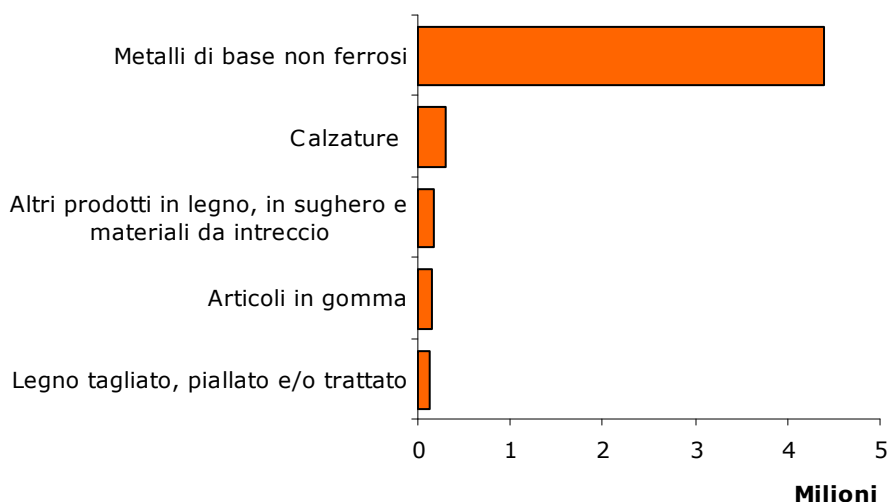


Figura 24 Quota delle importazioni della provincia di **Venezia** per i settori economici principali. Anno 2003 – I dati sono espressi in milioni di euro

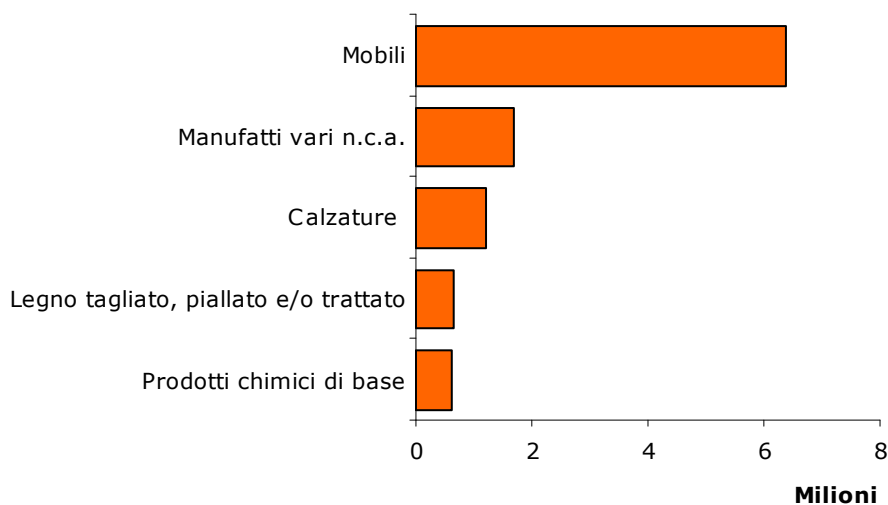


Figura 25 Quota delle importazioni della provincia di **Padova** per i settori economici principali. Anno 2003 – I dati sono espressi in milioni di euro

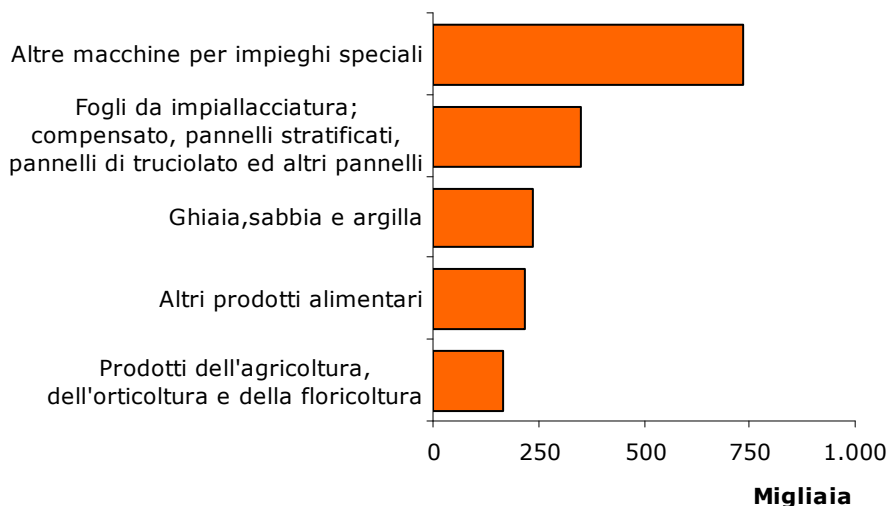


Figura 26 Quota delle importazioni della provincia di **Rovigo** per i settori economici principali. Anno 2003 – I dati sono espressi in milioni di euro

Provincia per provincia abbiamo potuto osservare come Vicenza, Belluno e Venezia primeggino nell'import in metalli di base non ferrosi, a differenza di Treviso e Verona leader nelle calzature.

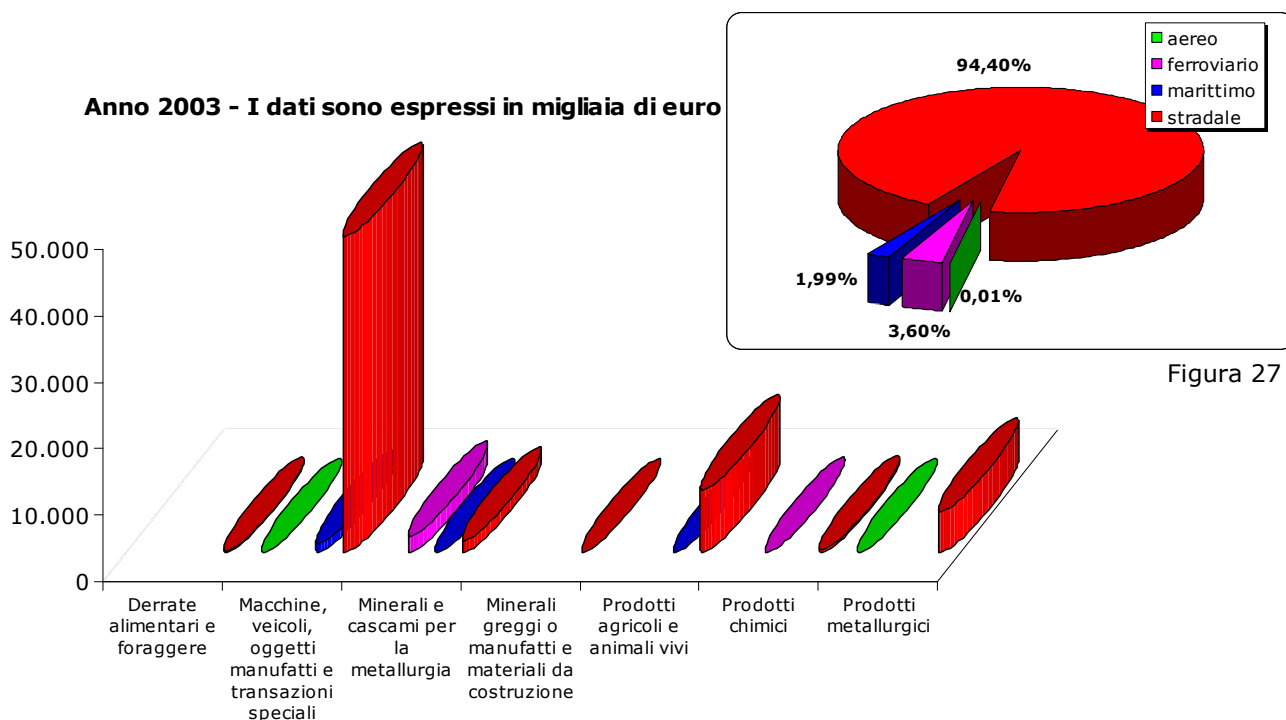


Figura 27

Figura 28

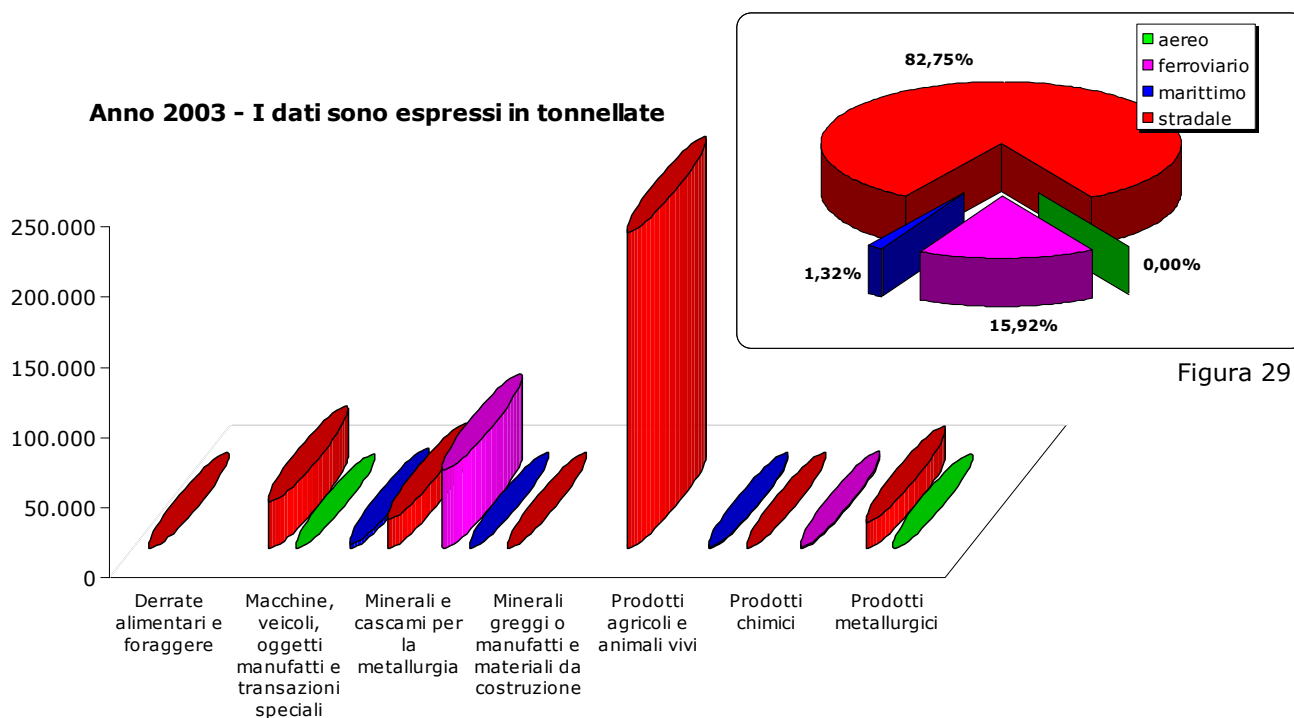


Figura 30

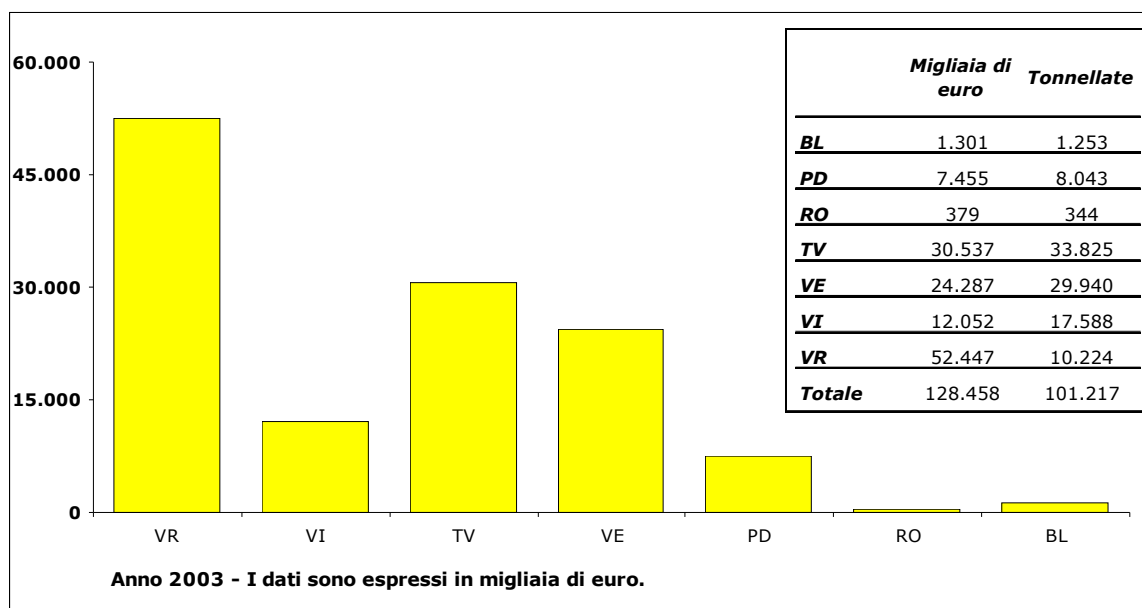
La situazione per Serbia-Montenegro è leggermente diversa fin quanto visto finora sotto l'aspetto dell'utilizzo dei vari mezzi di trasporto; in contro tendenza rispetto alla Croazia, il trasporto stradale assorbe una buona fetta sia in termini economici sia in termini di peso.

Questo indubbiamente dipende dal tipo di merce trasportata, che nel primo caso infatti non si discosta da quanto finora affermato ma quando andiamo ad analizzare i dati ripartiti secondo tipo e tonnellate ci accorgiamo che le materie prime quali minerali greggi e materiali da costruzione sono stati sostituiti da prodotti agricoli e animali vivi.

Quest'ultimi sono merci abbastanza delicate, in quanto parte di prodotti agricoli potrebbero essere facilmente deperibili e gli animali vivi necessiterebbero di troppa manutenzione e accorgimenti se dovessero affrontare un lungo viaggio in nave. Questi problemi però sono attenuati su strada, in quanto alternativa più veloce.

Inoltre a differenza di quanto visto in precedenza, in Serbia-Montenegro viene considerata un po' di più la rete ferroviaria, quasi il 16% delle tonnellate complessive viaggia su treno.

4.2.3 Importazioni venete da Bosnia Erzegovina



Fonte: dati Istat.

Figura 31

Il settore industriale è stato duramente colpito dagli effetti combinati della divisione dell'ex Jugoslavia e dalle distruzioni di guerra. La maggior parte dell'industria pesante, principalmente quella metallurgica e chimica che erano il cuore della produzione industriale, era orientata verso il mercato jugoslavo e quindi non ha potuto sopravvivere alla disintegrazione del paese.

L'industria, che prima rappresentava la parte più importante dell'economia bosniaca e negli anni '80 produceva oltre il 50% del PIL, contribuisce con solo il 32,7% al PIL nel 2003. L'industria alimentare, dei metalli di base, tessile e del legno nella Federazione, e l'industria dei metalli non ferrosi e l'industria chimica nella RS, sono i settori principali che hanno realizzato un forte recupero dopo la fine delle ostilità nel 1995 e sono diventati settori guida per la crescita delle esportazioni. Infatti anche per quanto riguarda le importazioni venete queste sono le classi merceologiche trainanti, con particolare attenzione alle lavorazioni c/ terzi nel tessile e calzaturiero.

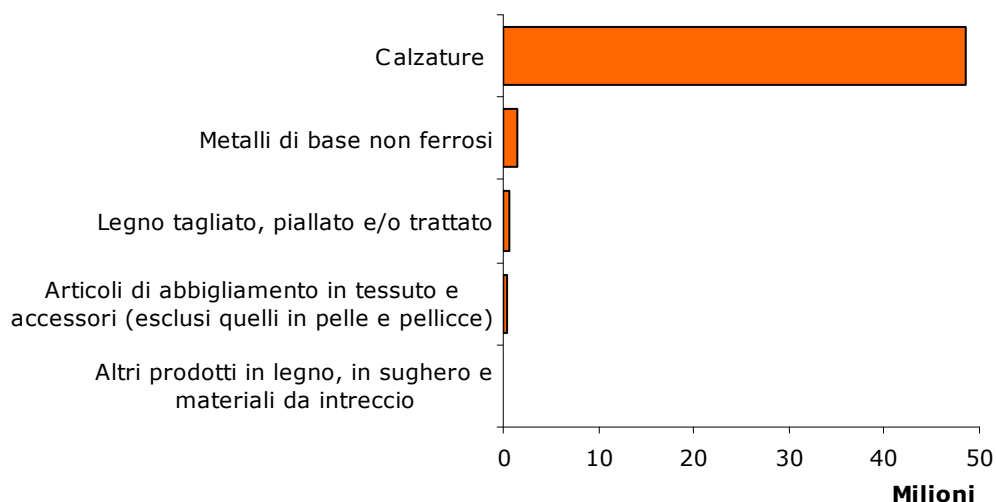


Figura 32 Quota delle importazioni della provincia di **Verona** per i settori economici principali. Anno 2003 – I dati sono espressi in milioni di euro

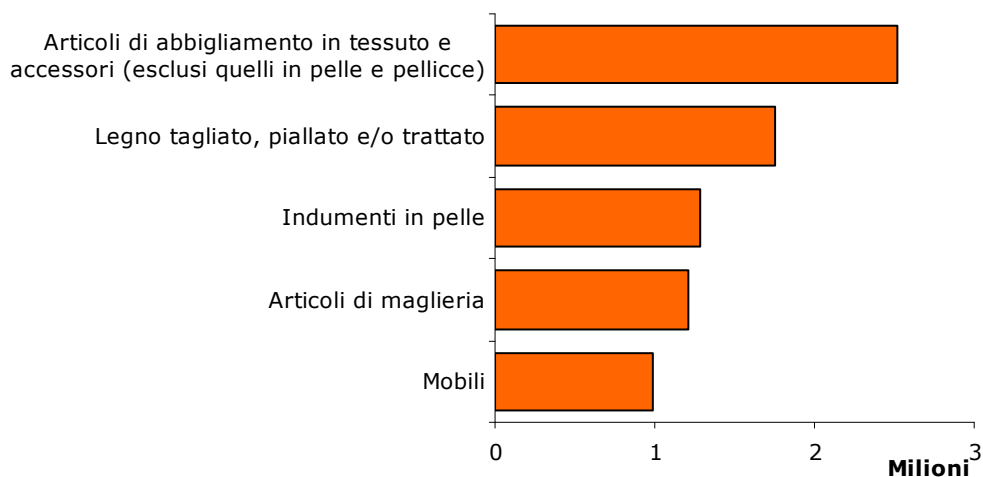


Figura 33 Quota delle importazioni della provincia di **Vicenza** per i settori economici principali. Anno 2003 – I dati sono espressi in milioni di euro

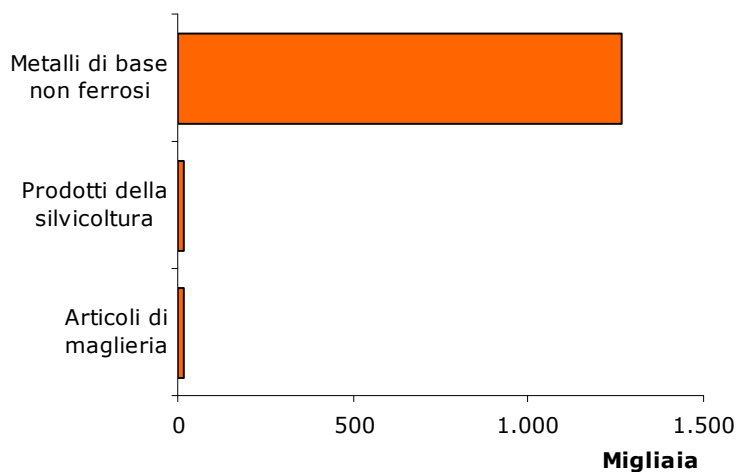


Figura 34 Quota delle importazioni della provincia di **Belluno** per i settori economici principali. Anno 2003 – I dati sono espressi in migliaia di euro

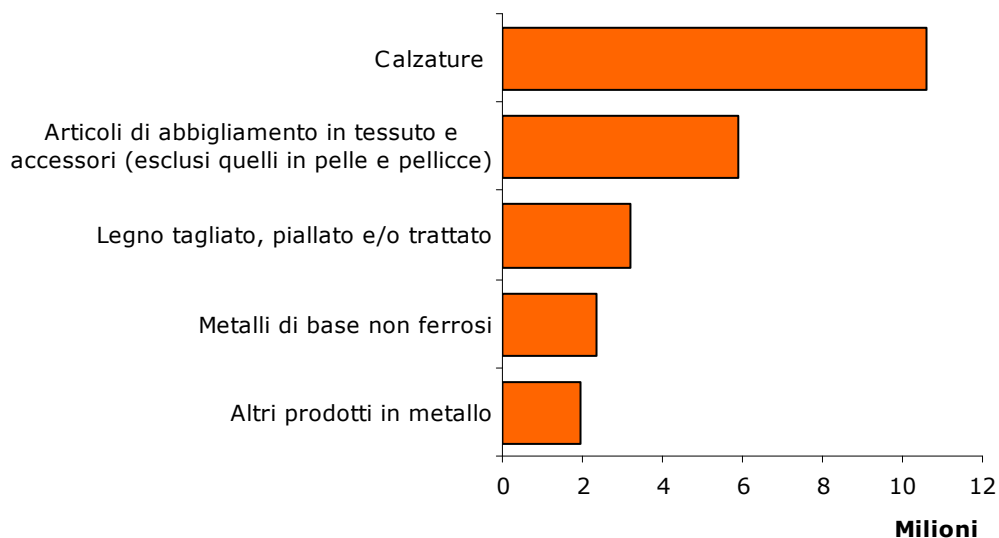


Figura 35 Quota delle importazioni della provincia di **Treviso** per i settori economici principali. Anno 2003 – I dati sono espressi in milioni di euro

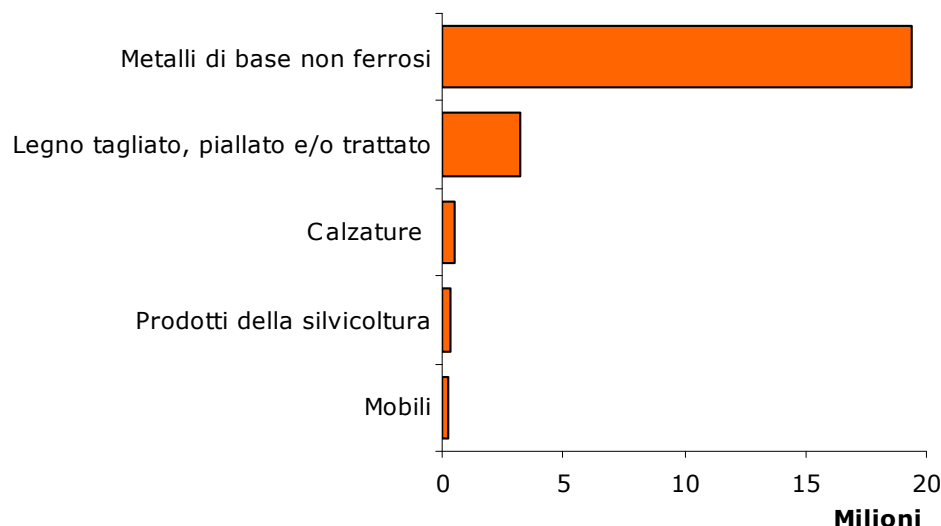


Figura 36 Quota delle importazioni della provincia di **Venezia** per i settori economici principali. Anno 2003 – I dati sono espressi in milioni di euro

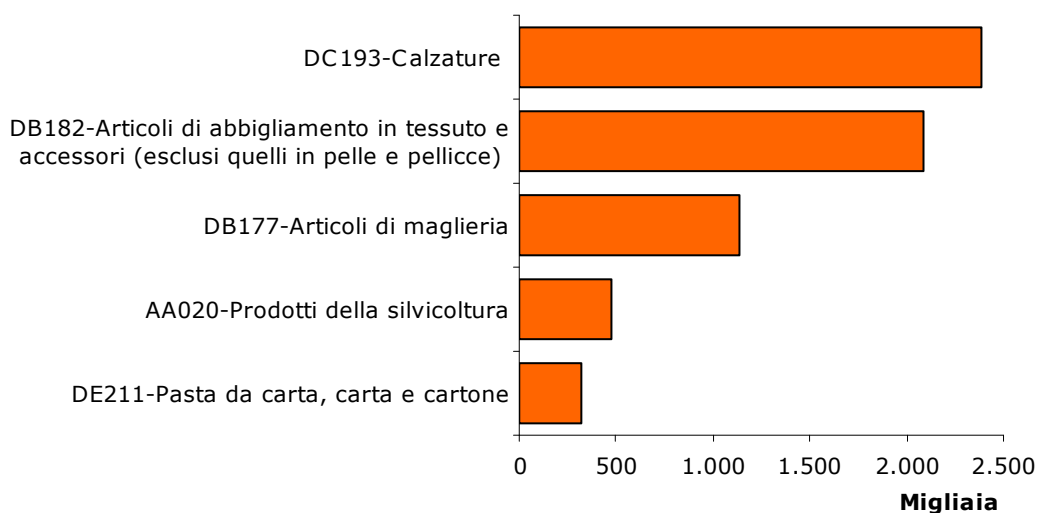


Figura 37 Quota delle importazioni della provincia di **Padova** per i settori economici principali. Anno 2003 – I dati sono espressi in migliaia di euro

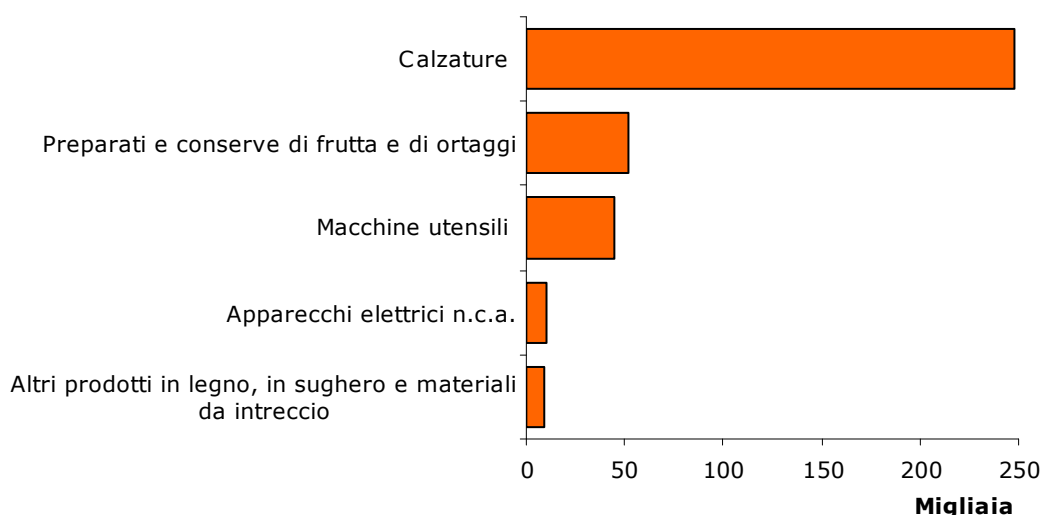


Figura 38 Quota delle importazioni della provincia di **Rovigo** per i settori economici principali. Anno 2003 – I dati sono espressi in migliaia di euro

Provincia per provincia la voce calzature raggiunge quasi i 60 milioni di euro; contribuisce a ciò prevalentemente Verona, Treviso, Padova e Rovigo mentre dedite perlopiù a metalli di base non ferrosi sono Venezia e Belluno.

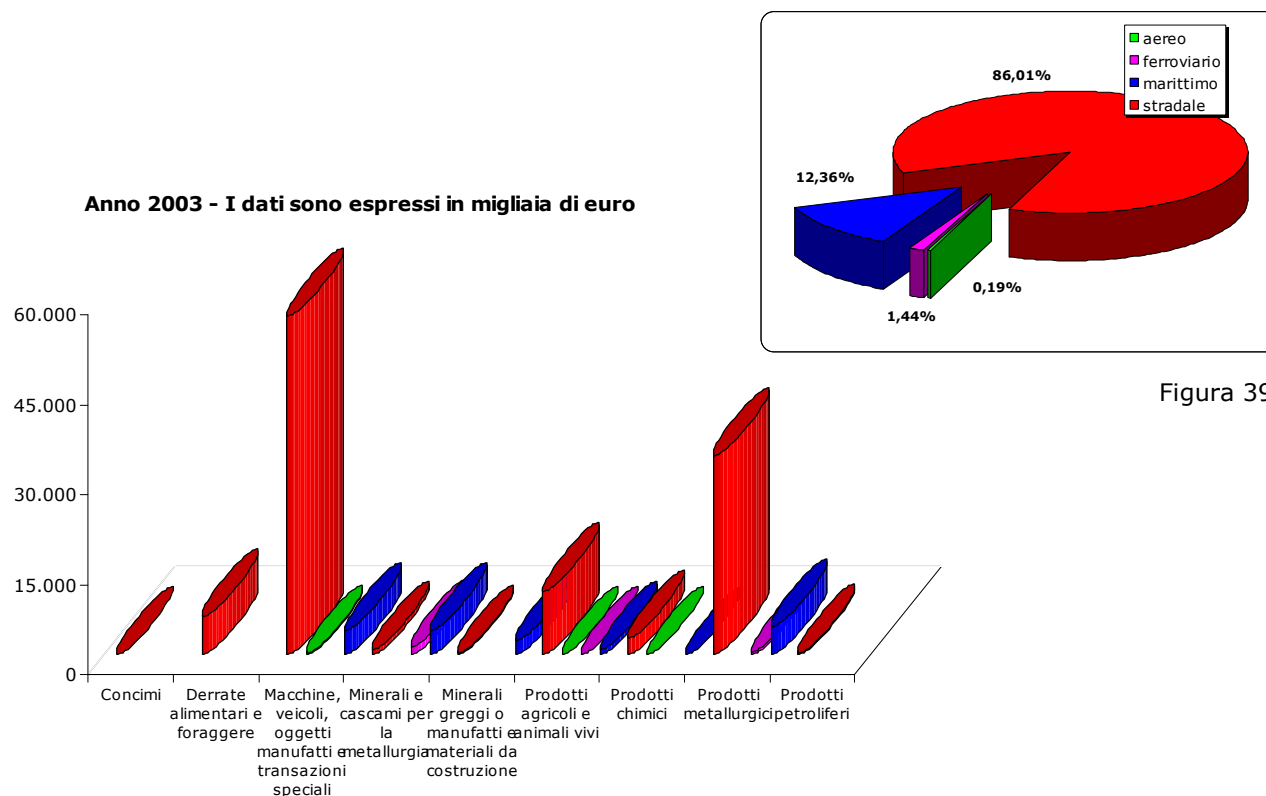


Figura 39

Figura 40

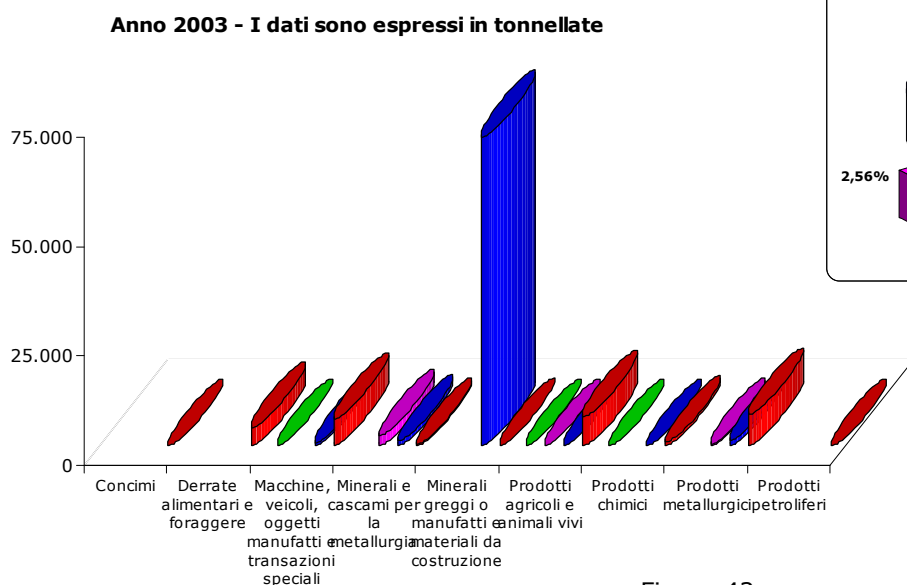


Figura 42

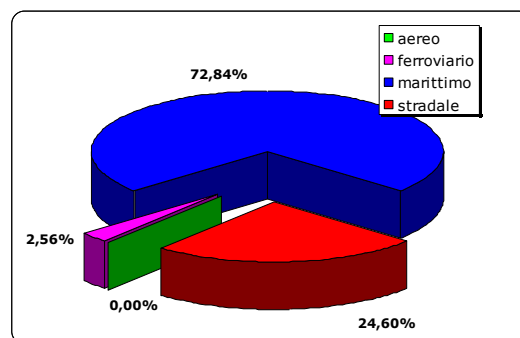
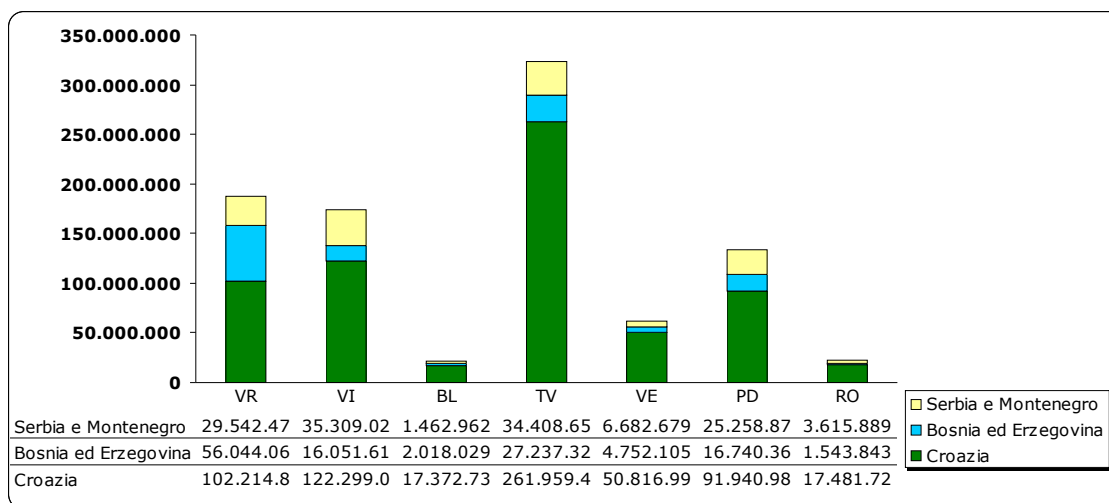


Figura 41

Sebbene i traffici import-export Veneto verso Paesi Pao coinvolgono in maniera esigua questo paese, la merce maggiormente importata è in linea con quanto detto per gli altri Paesi ossia va per la maggiore macchine veicoli e manufatti se ci riferiamo ai valori in euro e minerali greggi e materiali da costruzione in riferimento alla tonnellata.

Per quanto riguarda la modalità di trasporto vi è un ingente utilizzo del trasporto stradale se consideriamo il costo della merce mentre il marittimo per il peso.

4.3 Esportazioni venete verso i Paesi Pao



I dati sono espressi in euro - Anno 2003

Figura 43

La tabella 6 rappresenta flussi in uscita della regione Veneto verso Paesi Pao; la disaggregazione del dato complessivo riguardante le esportazioni venete in base alle aree geografiche di riferimento porta alle seguenti considerazioni: i flussi veneti verso Croazia costituiscono quasi il 72% del totale dei paesi Pao con punta massima del 39,45% a Treviso e valori minimi del 2,62% a Belluno e 2,63% a Rovigo. Bosnia Erzegovina, Serbia e Montenegro decisamente inferiori, relativamente 13,42% e 14,72% sul totale. La provincia maggiormente interessata ai traffici con Bosnia Erzegovina è Verona che assorbe quasi la metà delle esportazioni venete verso questo Paese, relegando Treviso al secondo posto con un traffico pari a un decimo rispetto quello detenuto con la Croazia. Per Serbia-Montenegro invece la prima provincia per incidenza sulle esportazioni è Vicenza seguita a ruota da Treviso; la prima infatti detiene una quota pari al 25,91% e la seconda pari a 25,25%.

	Croazia	%	Bosnia ed Erzegovina	%	Serbia e Montenegro	%	TOTALE EXPORT	%
VR	102.214.851	15,39	56.044.062	45,06	29.542.476	21,68	187.801.389	20,31
VI	122.299.088	18,42	16.051.619	12,90	35.309.026	25,91	173.659.733	18,78
BL	17.372.739	2,62	2.018.029	1,62	1.462.962	1,07	20.853.730	2,26
TV	261.959.407	39,45	27.237.323	21,90	34.408.655	25,25	323.605.385	34,99
VE	50.816.992	7,65	4.752.105	3,82	6.682.679	4,90	62.251.776	6,73
PD	91.940.984	13,84	16.740.369	13,46	25.258.879	18,53	133.940.232	14,48
RO	17.481.720	2,63	1.543.843	1,24	3.615.889	2,65	22.641.452	2,45
VENETO	664.085.781	100,00	124.387.350	100,00	136.280.566	100,00	924.753.697	100,00
%	71,86		13,42		14,72		100,00	

I dati sono espressi in euro - Anno 2003

Tabella 6

CAPITOLO QUARTO: ANALISI DATI IMPORT – EXPORT DEL VENETO

	Croazia	%	Bosnia ed Erzegovina	ed %o	Serbia Montenegro	e %o	Totale PAO	%
PRODOTTI DELL'AGRICOLTURA E DELLA CACCIA	22.698.401	3,42	8.075.855	6,49	2.117.636	1,55	32.891.902	3,56
PRODOTTI DELLA SILVICOLTURA	129.014	0,02	1.714	0,00	39.068	0,03	169.796	0,02
PRODOTTI DELLA PESCA E DELLA PISCICOLTURA	672.931	0,10					672.931	0,07
CARBON FOSSILE, LIGNITE E TORBA	58.400	0,01	2.664	0,00			61.064	0,01
MINERALI METALLIFERI	65.437	0,01					65.437	0,01
ALTRI PRODOTTI DELLE MINIERE E DELLE CAVE	1.797.332	0,27	505.957	0,41	472.811	0,35	2.776.101	0,30
PRODOTTI ALIMENTARI E BEVANDE	21.854.904	3,29	3.199.148	2,57	3.810.477	2,80	28.864.535	3,12
PRODOTTI A BASE DI TABACCO		0,00	10.920	0,01		0,00	10.920	0,00
PRODOTTI TESSILI	139.125.528	20,95	9.403.866	7,56	12.376.192	9,08	160.905.615	17,40
ARTICOLI DI ABBIGLIAMENTO; PELLICCE	75.840.771	11,42	9.662.116	7,77	9.644.460	7,08	95.147.366	10,29
CUOIO, ARTICOLI DA VIAGGIO, BORSE, MAROCCHINERIA, SELLERIA E CALZATURE	57.461.879	8,65	44.945.182	36,13	27.876.085	20,45	130.283.191	14,09
LEGNO E PRODOTTI IN LEGNO E SUGHERO (ESCLUSI I MOBILI); ARTICOLI IN MATERIALI DA INTRECCIO	3.940.297	0,59	151.784	0,12	655.940	0,48	4.748.022	0,51
PASTA DA CARTA, CARTA, CARTONE E PRODOTTI DI CARTA	13.938.702	2,10	2.095.410	1,68	3.733.323	2,74	19.767.439	2,14
PRODOTTI DELL'EDITORIA E DELLA STAMPA E SUPPORTI REGISTRATI	3.331.769	0,50	53.102	0,04	277.257	0,20	3.662.129	0,40
COKE, PRODOTTI PETROLIFERI RAFFINATI E COMBUSTIBILI NUCLEARI	1.005.221	0,15	7.238	0,01	182.927	0,13	1.195.386	0,13
PRODOTTI CHIMICI E FIBRE SINTETICHE E ARTIFICIALI	28.549.011	4,30	3.450.717	2,77	10.021.973	7,35	42.021.708	4,54
ARTICOLI IN GOMMA E MATERIE PLASTICHE	19.659.051	2,96	3.251.029	2,61	2.425.456	1,78	25.335.542	2,74
PRODOTTI DELLA LAVORAZIONE DI MINERALI NON METALLIFERI	17.526.094	2,64	4.183.824	3,36	5.299.627	3,89	27.009.551	2,92
PRODOTTI DELLA METALLURGIA	49.846.171	7,51	2.862.052	2,30	1.128.731	0,83	53.836.964	5,82
PRODOTTI IN METALLO, ESCLUSI MACCHINE E IMPIANTI	37.924.159	5,71	6.602.209	5,31	6.602.246	4,84	51.128.625	5,53
MACCHINE ED APPARECCHI MECCANICI	70.889.956	10,67	14.204.204	11,42	27.206.893	19,96	112.301.075	12,14
MACCHINE PER UFFICIO, ELABORATORI E SISTEMI INFORMATICI	343.839	0,05	128.834	0,10	204.909	0,15	677.582	0,07
MACCHINE ED APPARECCHI ELETTRICI N.C.A.	19.251.872	2,90	1.652.139	1,33	2.436.956	1,79	23.340.971	2,52
APPARECCHI RADIOTELEVISIVI E APPARECCHIATURE PER LE COMUNICAZIONI	1.382.877	0,21	637.128	0,51	300.957	0,22	2.320.963	0,25
APPARECCHI MEDICALI, APPARECCHI DI PRECISIONE, STRUMENTI OTTICI E OROLOGI	7.133.896	1,07	477.776	0,38	2.044.893	1,50	9.656.566	1,04
AUTOVEICOLI, RIMORCHI E SEMIRIMORCHI	22.715.337	3,42	4.715.931	3,79	7.532.647	5,53	34.963.922	3,78
ALTRI MEZZI DI TRASPORTO	12.196.404	1,84	18.576	0,01	318.073	0,23	12.533.055	1,36
MOBILI E ALTRI PRODOTTI DELLE INDUSTRIE MANUFATTURIERE N.C.A.	34.652.376	5,22	4.086.162	3,29	9.537.447	7,00	48.275.994	5,22
PRODOTTI INFORMATICI			1.813	0,00	4.769	0,00	6.582	0,00
PRODOTTI DELLE ATTIVITA' PROFESSIONALI ED IMPRENDITORIALI N.C.A.	57.220	0,01					57.220	0,01
PRODOTTI DELLO SMALTIMENTO					27.882	0,02	27.882	0,00
PRODOTTI DELLE ATTIVITA' RICREATIVE, CULTURALI E SPORTIVE	11.747	0,00			931	0,00	12.678	0,00
MERCI DICHIARATE COME PROVVISI DI BORDO, MERCI NAZIONALI DI RITORNO E RESPINTE, MERCI VARIE.	25.185	0,00					25.185	0,00
Totale	664.085.781	100,00	124.387.350	100,00	136.280.566	100,00	924.753.697	100,000

Tabella 7 Analisi per DIVISIONI - Merce selezionata: 'CPATECO' - Importazioni

I dati sono espressi in euro - Anno 2003

Fonte: dati Istat.

La ripartizione delle esportazioni venete per macrosettore di attività verso Paesi Pao riconferma quanto finora accennato per le importazioni, ossia convince sempre di più il settore calzaturiero e il tessile-abbigliamento. Nel periodo considerato infatti, le principali voci del nostro export sono state: filati, tessuti e altri prodotti tessili, con 161 milioni di euro, pelle e pelletteria comprese calzature, con 130 milioni, macchine e apparecchi meccanici, con 112 milioni e abbigliamento, con 95 milioni.

E' in particolare la Croazia ad incidere su questi valori, detenendo una quota superiore al 70% sul totale delle esportazioni venete verso l'area balcanica di interesse.

I seguenti grafici mettono in evidenza la modalità di trasporto per ciascuna categoria merceologica ripartita secondo sezioni.

Anno 2003 - I dati sono espressi in migliaia di euro

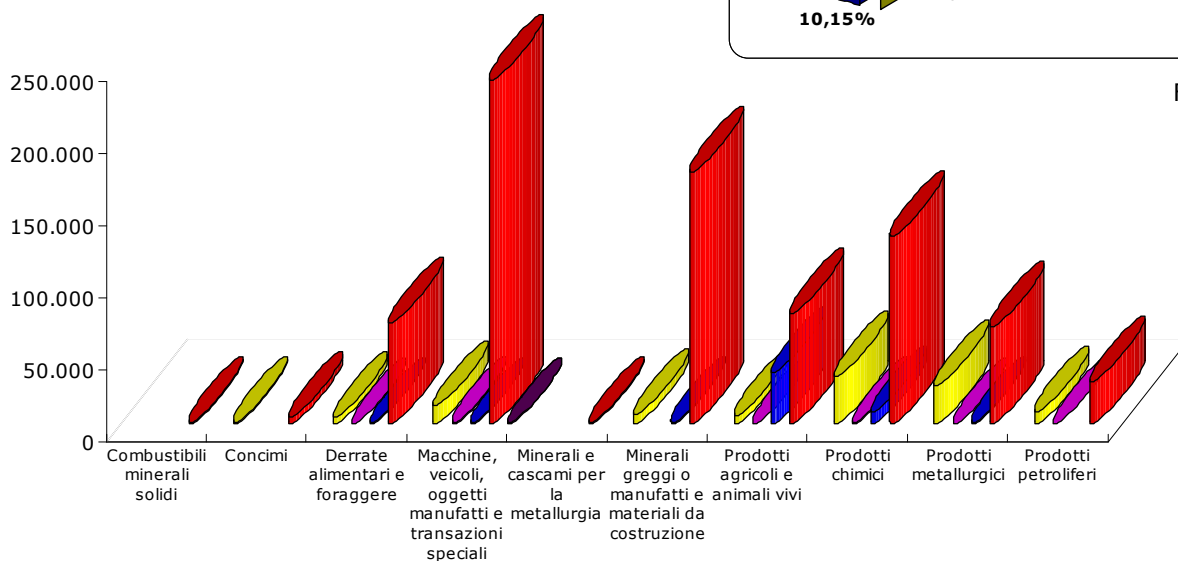


Figura 44

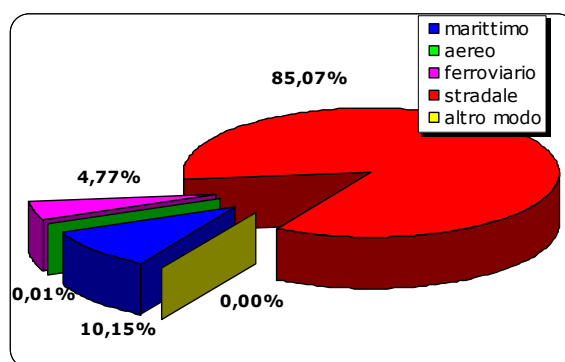


Figura 45

Ancora una volta è il trasporto stradale a fare da padrone; analogamente per quanto succedeva nelle importazioni venete anche le esportazioni sono fortemente influenzate dal trasporto su gomma lasciando ben poco spazio ad altre forme di trasporto quali marittimo che sfiora di poco il 10% e il ferroviario che non arriva al 5%.

La natura merceologica sembra più differenziata, infatti il trasporto stradale non è esclusivo a macchine, veicoli e manufatti come succedeva prima per le importazioni, ma lascia spazio ad altre tipologie di prodotti come minerali greggi, materiali da costruzione e prodotti chimici e metallurgici.

Nella seguente tabella riportiamo per ogni tipo di merce la modalità di trasporto più usata (es. il 100% dei combustibili minerali solidi è trasportato con la modalità gomma).

Merce	Importo/euro	Trasporto	%
Combustibili minerali solidi	535.028	stradale	100,00
Concimi	4.156.734	stradale	84,64
Derrate alimentari e foraggiere	69.404.558	stradale	94,06
Macchine, veicoli, oggetti manufatti e transazioni speciali	237.850.063	stradale	95,23
Minerali e cascami per la metallurgia	840.051	stradale	100,00
Minerali greggi o manufatti e materiali da costruzione	173.911.972	stradale	96,36
Prodotti agricoli e animali vivi	75.479.395	stradale	65,50
Prodotti chimici	129.814.987	stradale	76,43
Prodotti metallurgici	66.395.777	stradale	71,10
Prodotti petroliferi	28.265.307	stradale	78,62

Fonte: dati Istat.

Tabella 8

Il trasporto stradale primeggia in tutte le categorie di prodotti nessuna esclusa, situazione che non si verificava per le importazioni.

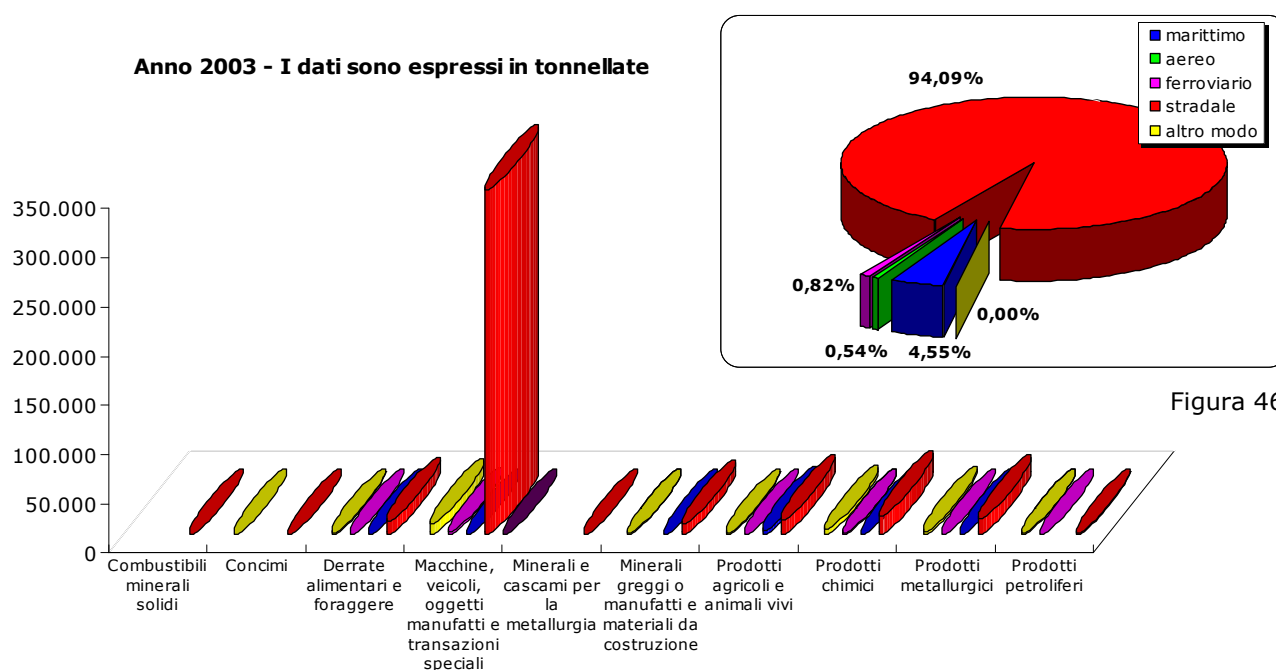


Figura 46

Figura 47

Analizzando i dati espressi in tonnellate ci troviamo di fronte ad una situazione diversa rispetto a quella presentata in precedenza per le importazioni.

Le esportazioni infatti, sembrano riguardare in prevalenza merce di valore; i traffici riguardano soprattutto manufatti, veicoli e macchinari ai quali si preferisce l'utilizzo del trasporto stradale.

Questo cambio di tendenza è dovuto al fatto che il trasporto marittimo viene utilizzato molto per merci come ghiaia, sabbia e argilla, materie prime in genere, prodotti che non fanno parte della merce esportata.

Evidenziamo ora per ogni tipo di merce classificata in sezioni, la modalità di trasporto più utilizzata per esportare la merce nell'area balcanica.

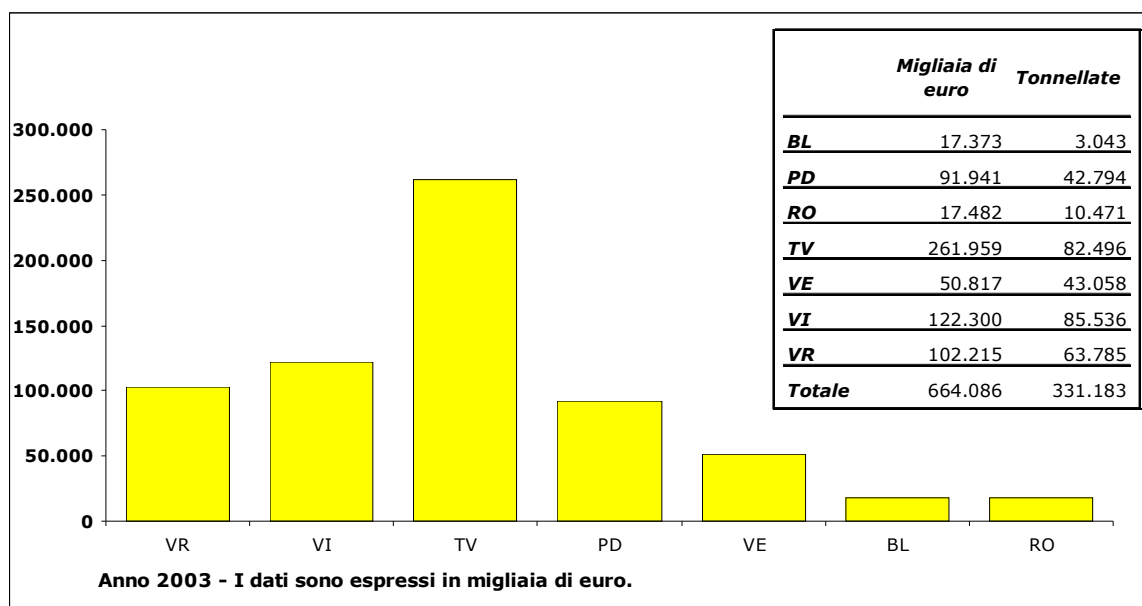
Merce	Importo/Kg	Trasporto	%
Combustibili minerali solidi	21.927	stradale	100,00
Concimi	226.394	stradale	72,75
Derrate alimentari e foraggiere	12.800.729	stradale	92,68
Macchine, veicoli, oggetti manufatti e transazioni speciali	350.468.562	stradale	96,55
Minerali e cascami per la metallurgia	82.393	stradale	100,00
Minerali greggi o manufatti e materiali da costruzione	10.367.158	stradale	97,00
Prodotti agricoli e animali vivi	14.773.010	stradale	77,45
Prodotti chimici	18.613.390	stradale	78,16
Prodotti metallurgici	15.008.931	stradale	83,99
Prodotti petroliferi	976.398	stradale	76,94

Fonte: dati Istat.

Tabella 9

Era facile dedurre, avendo un'incidenza totale del 94,09%, che all'unanimità il trasporto su gomma è il più utilizzato per tutte le categorie di merci.

4.3.1 Esportazioni venete verso la Croazia



Fonte: dati Istat.

Figura 48

Per quanto concerne l'export veneto verso la Croazia, il prodotto italiano è ben noto sul mercato e gode, di norma, di una buona immagine e la produzione italiana è presente in quasi tutti i settori. Le forniture venete verso la Croazia riguardano una gamma abbastanza diversificata di prodotti, dai settori classici quali abbigliamento e calzature sino a raggiungere prodotti industriali (per es. prodotti della siderurgia, lavorazioni metalmeccaniche e vari tipi di macchinari).

Le principali voci dell'export veneto verso questo Paese sono state: filati, tessuti e altri prodotti tessili al primo posto (139 milioni di euro), seguite da abbigliamento (75 milioni), macchine e apparecchi meccanici (71 milioni), pelletteria e calzature (57 milioni), prodotti della metallurgia (50 milioni) e legno e prodotti in legno (35 milioni). Da questi dati emerge con chiarezza come i nostri flussi commerciali siano fortemente influenzati dalla lavorazione in c/terzi, soprattutto nel tessile -abbigliamento e nelle calzature.

Passiamo alla rappresentazione delle singole province, evidenziando per ognuna le prime cinque categorie di merci ordinate in modo decrescente secondo l'importo in euro.

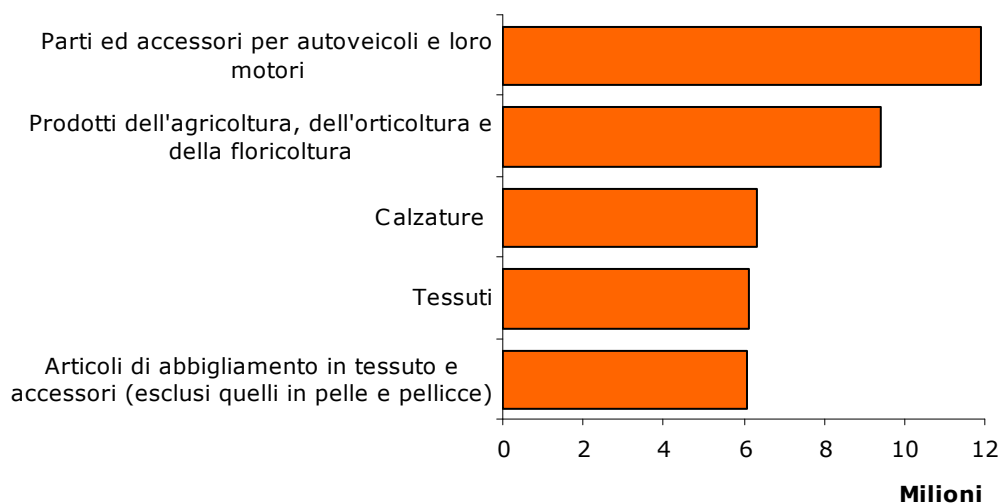


Figura 49 Quota delle esportazioni della provincia di **Verona** per i settori economici principali. Anno 2003- I dati sono espressi in milioni di euro.

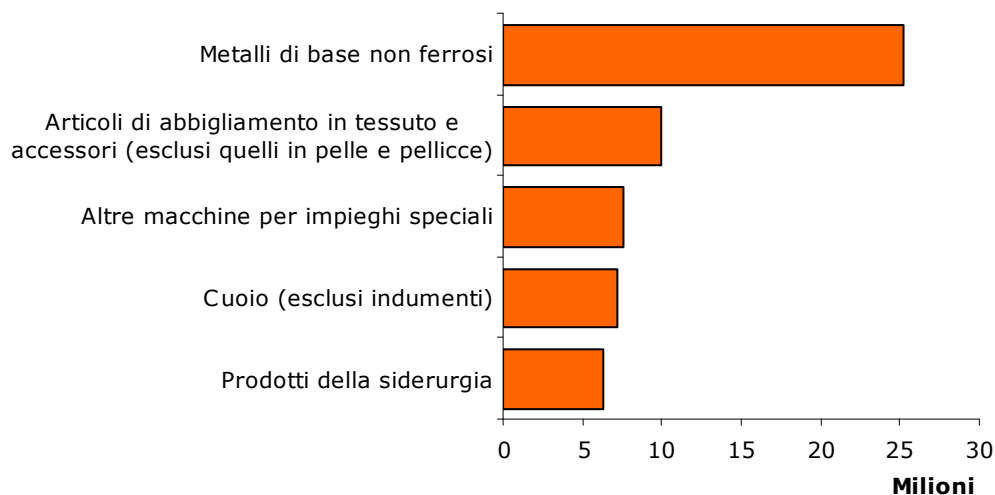


Figura 50 Quota delle esportazioni della provincia di **Vicenza** per i settori economici principali. Anno 2003- I dati sono espressi in milioni di euro.

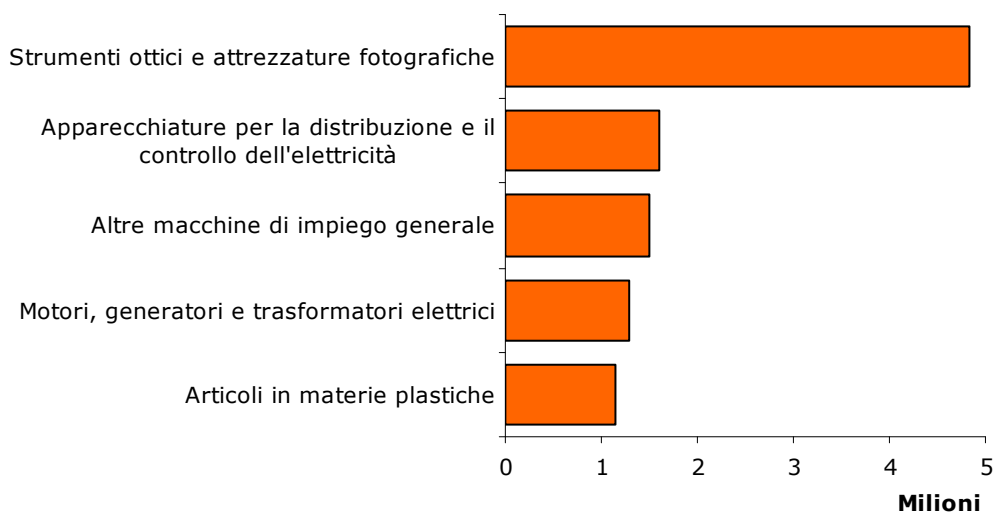


Figura 51 Quota delle esportazioni della provincia di **Belluno** per i settori economici principali. Anno 2003- I dati sono espressi in milioni di euro.

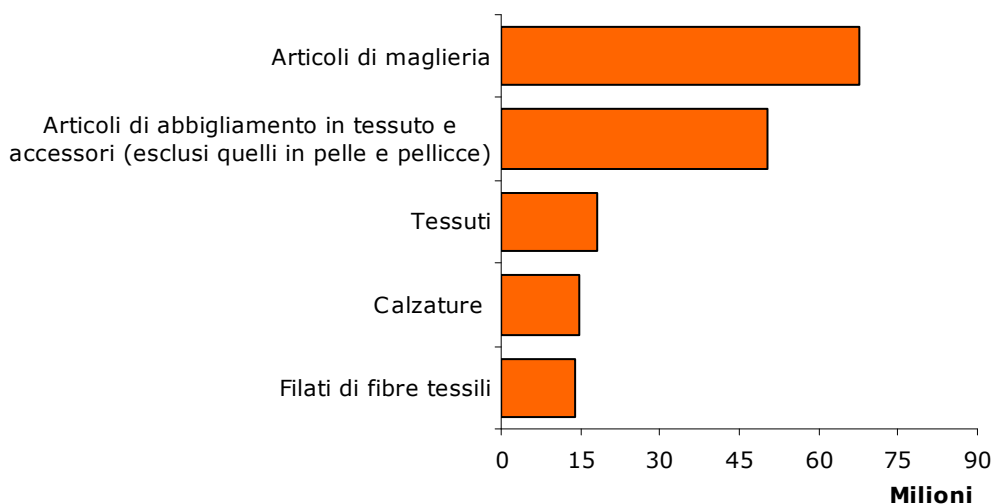


Figura 52 Quota delle esportazioni della provincia di **Treviso** per i settori economici principali. Anno 2003- I dati sono espressi in milioni di euro.

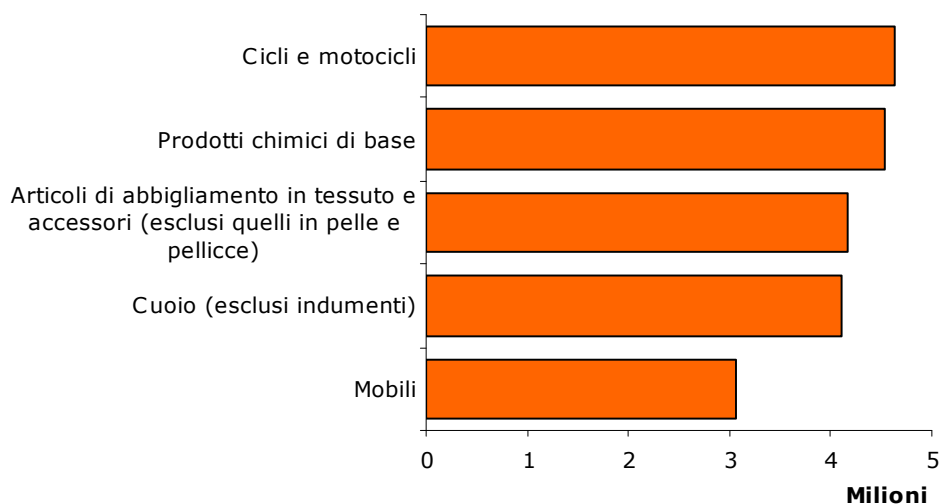


Figura 53 Quota delle esportazioni della provincia di **Venezia** per i settori economici principali. Anno 2003- I dati sono espressi in milioni di euro.

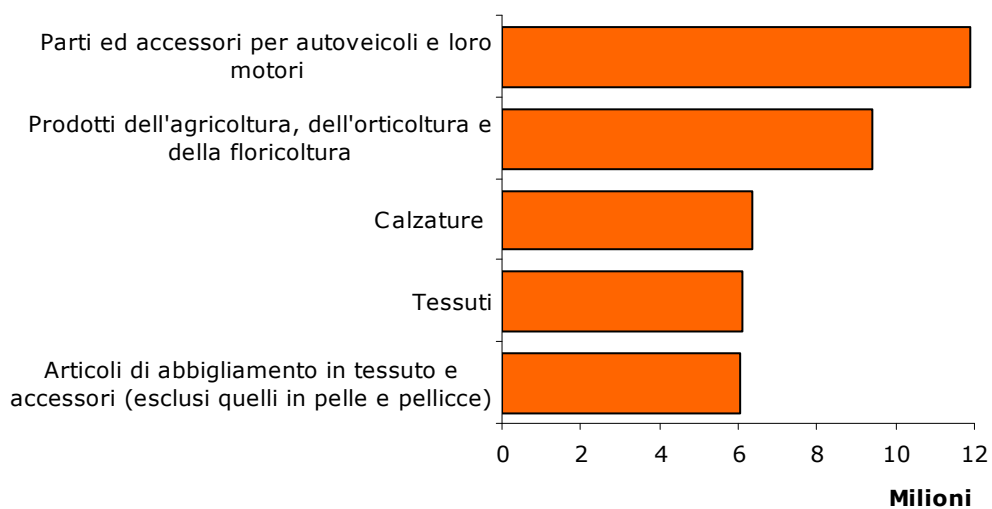


Figura 54 Quota delle esportazioni della provincia di **Padova** per i settori economici principali. Anno 2003- I dati sono espressi in milioni di euro.

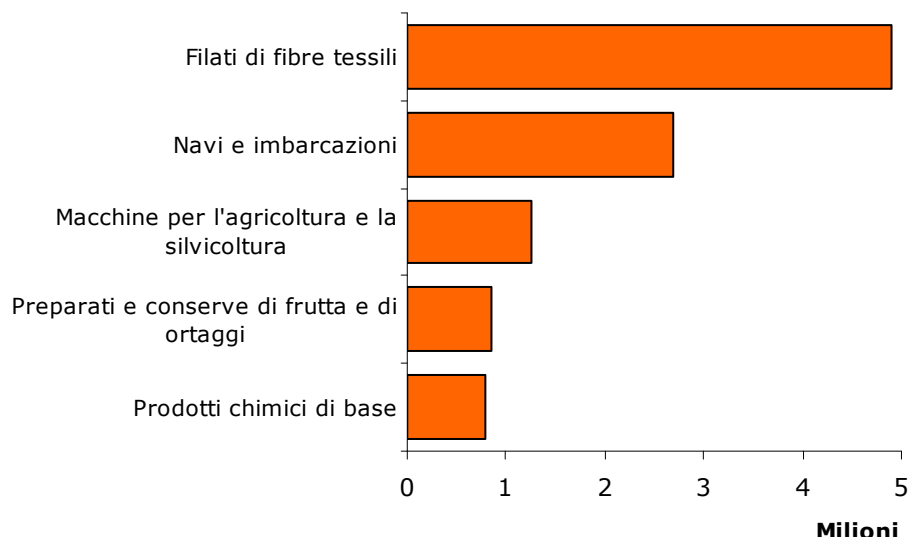


Figura 55 Quota delle esportazioni della provincia di **Rovigo** per i settori economici principali. Anno 2003- I dati sono espressi in milioni di euro.

La natura merceologica dei prodotti tra le varie province è abbastanza varia, ma pesa la forte incidenza della provincia di Treviso che detiene il 40% delle esportazioni venete verso la Croazia.

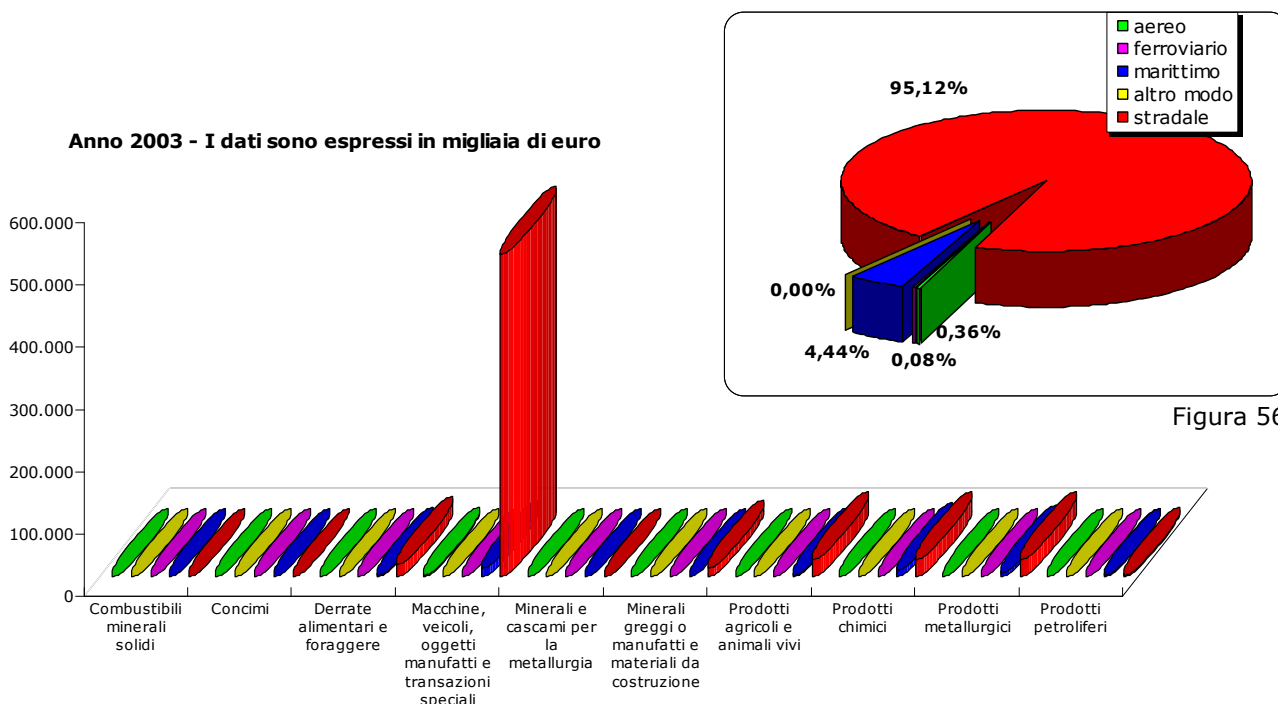
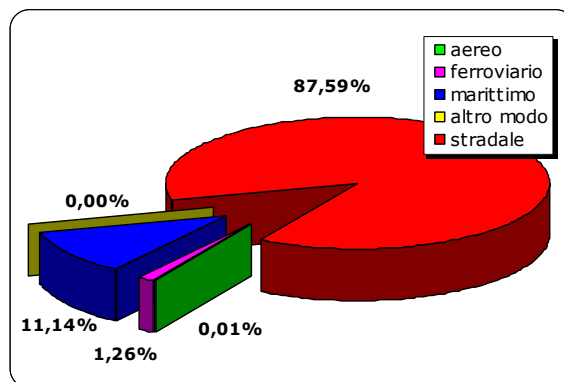


Figura 56

Figura 57

Per quanto riguarda la suddivisione della merce per modalità di trasporto, i grafici non lasciano dubbi; le esportazioni venete verso la Croazia sembrano coincidere con il trasporto su gomma di macchine, veicoli, oggetti manufatti e transazioni speciali. Per quanto vasta possa essere questo tipo di classificazione possiamo affermare che la maggior parte è composta da abbigliamento e calzature.



Anno 2003 - I dati sono espressi in tonnellate

Figura 58

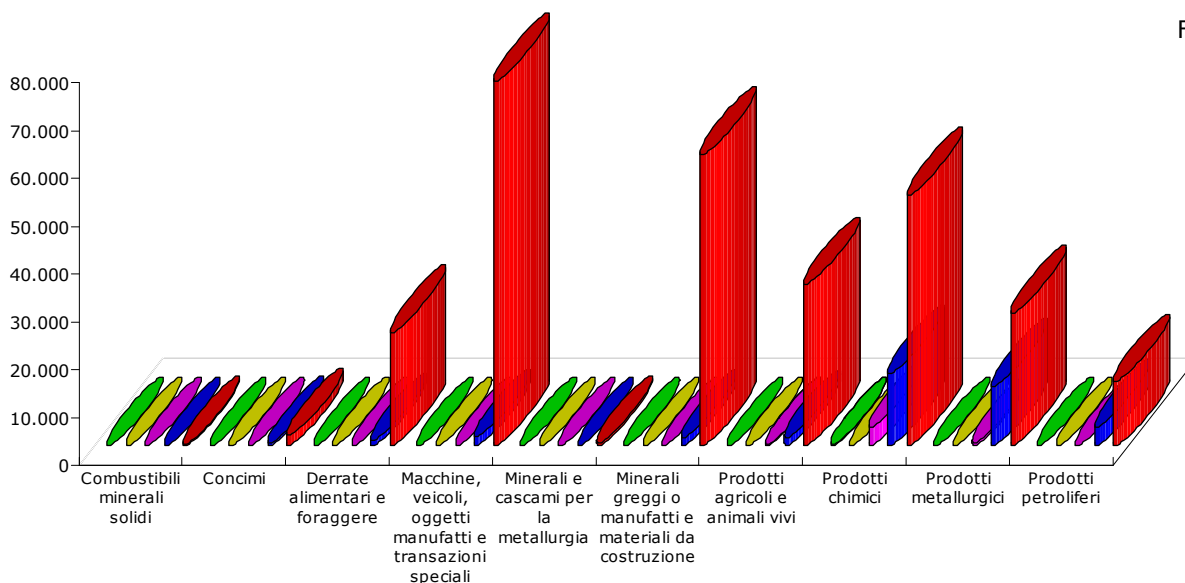


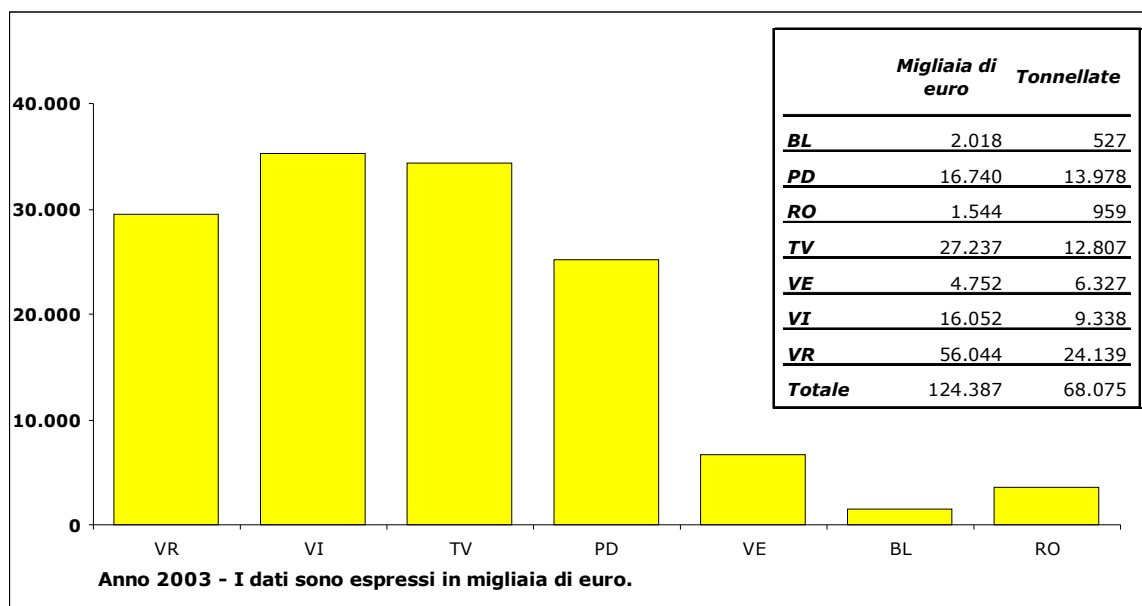
Figura 59

Se per valori espressi in migliaia di euro, il trasporto stradale domina alla grande, poi molta differenza non c'è se gli stessi dati li analizziamo sotto l'aspetto del peso.

Il trasporto stradale infatti, con un'incidenza dell'87% sul totale, continua a imporsi, lasciando un lieve spazio al marittimo che sfiora l'11% e infine un 2% che viene ripartito tra le modalità restanti.

Questa volta però lo stradale abbraccia più categorie merceologiche diverse, in primis veicoli, macchine e manufatti succeduti da minerali greggi, manufatti da costruzione; non sono da meno anche prodotti chimici e metallurgici sino ai prodotti agricoli e derrate alimentari anche se in quantità minore.

4.3.2 Esportazioni venete verso la Serbia e Montenegro



Fonte: dati Istat.

Figura 60

I prodotti italiani dei settori tradizionalmente "di punta", come il tessile -abbigliamento, calzature, arredamento, design, sono conosciuti ed apprezzati, ma la loro penetrazione nel Paese è circoscritta ad una ristretta fascia di consumatori, mentre una prospettiva di dilatazione del bacino dei consumatori di tali prodotti è condizionata dalla crescita del potere d'acquisto della fascia sociale media, che per ora non è in grado di partecipare al mercato esprimendo una domanda di beni degna di nota.

Le principali voci del nostro export sono state: Pelle, Pelletteria e Calzature, con 28 milioni di euro, Macchine apparecchi meccanici, con 27 milioni, Filati, Tessuti e altri prodotti tessili, con 12 milioni, Abbigliamento, con 10 milioni, e Mobili, con 9 milioni.

Questi dati evidenziano l'esistenza di spazi sia per i beni di consumo che per i beni di investimento e, nello stesso tempo, segnalano, con la rilevanza della voce relativa a Filati e Tessuti (ma anche a componenti per calzature), un consistente flusso commerciale collegato a delocalizzazioni produttive, rese vantaggiose sia dal basso costo della manodopera che da una consolidata tradizione produttiva, che garantisce un buon livello qualitativo.

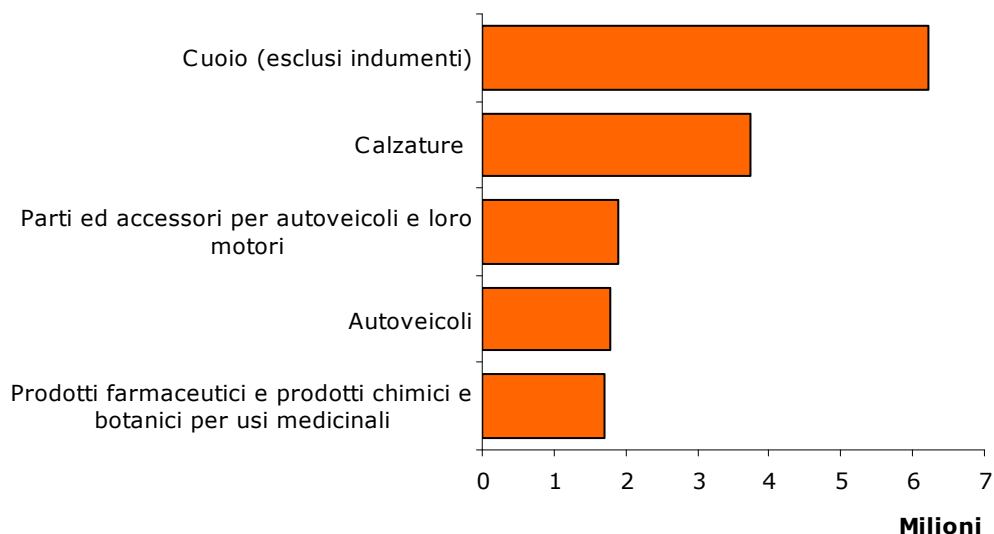


Figura 61 Quota delle esportazioni della provincia di **Verona** per i settori economici principali. Anno 2003- I dati sono espressi in milioni di euro.

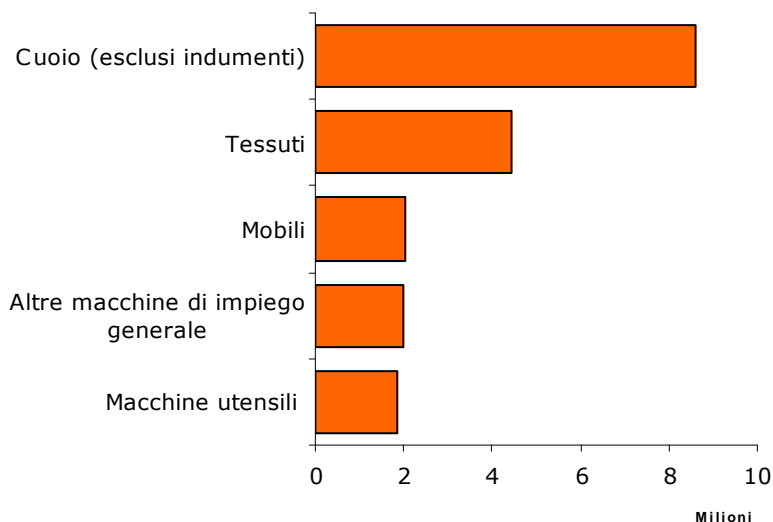


Figura 62 Quota delle esportazioni della provincia di **Vicenza** per i settori economici principali. Anno 2003- I dati sono espressi in milioni di euro.

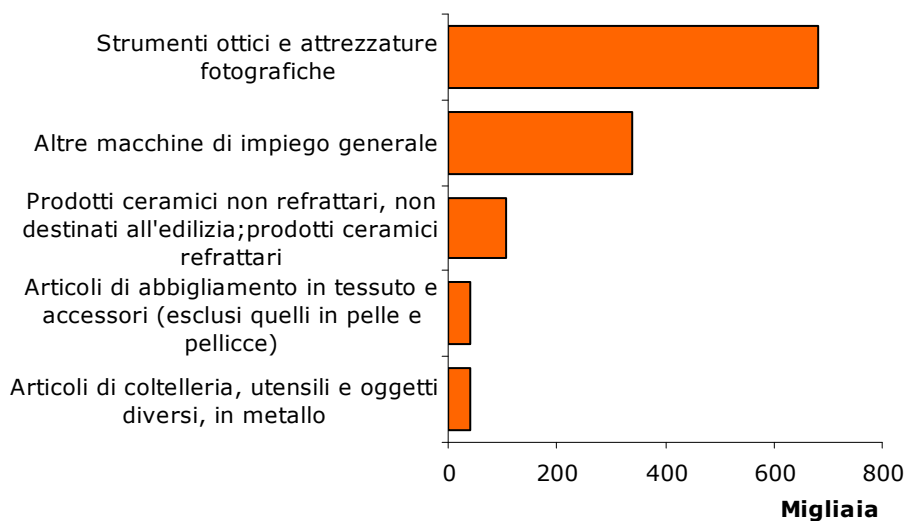


Figura 63 Quota delle esportazioni della provincia di **Belluno** per i settori economici principali. Anno 2003- I dati sono espressi in migliaia di euro.

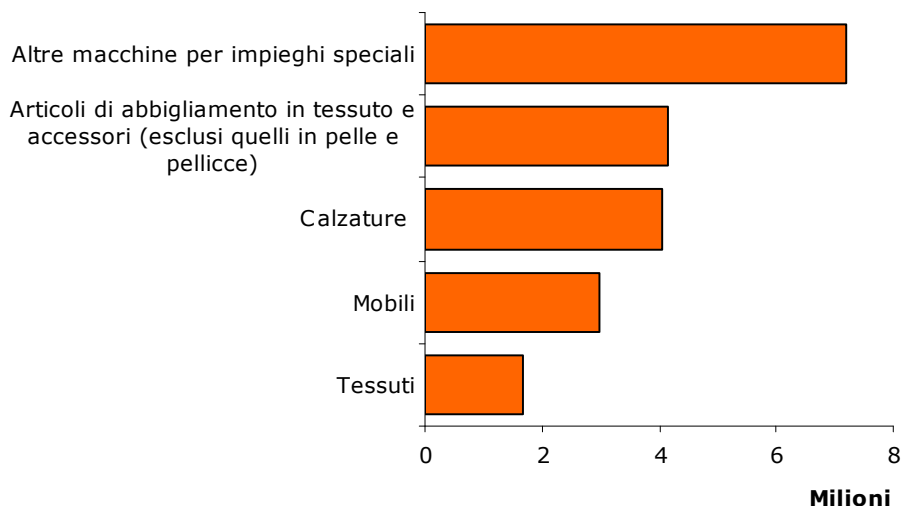


Figura 64 Quota delle esportazioni della provincia di **Treviso** per i settori economici principali. Anno 2003- I dati sono espressi in milioni di euro.

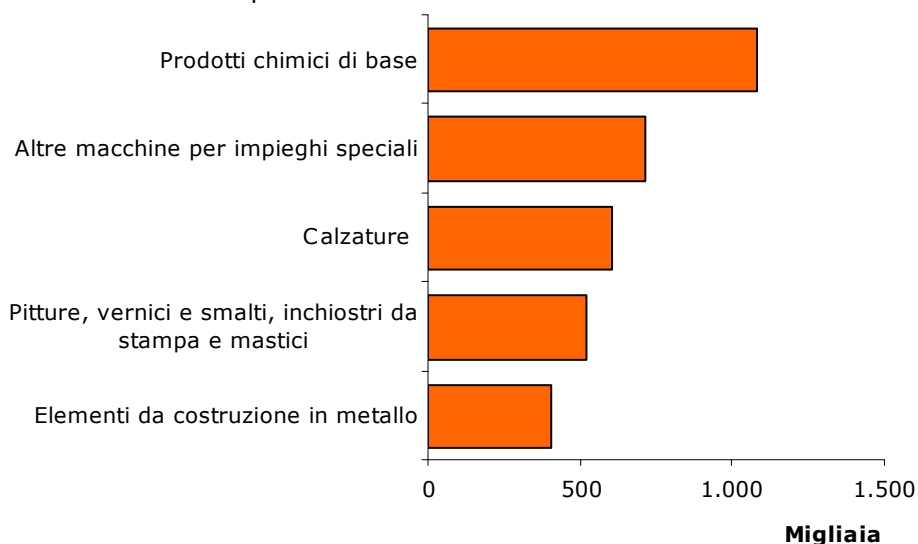


Figura 65 Quota delle esportazioni della provincia di **Venezia** per i settori economici principali. Anno 2003- I dati sono espressi in migliaia di euro.

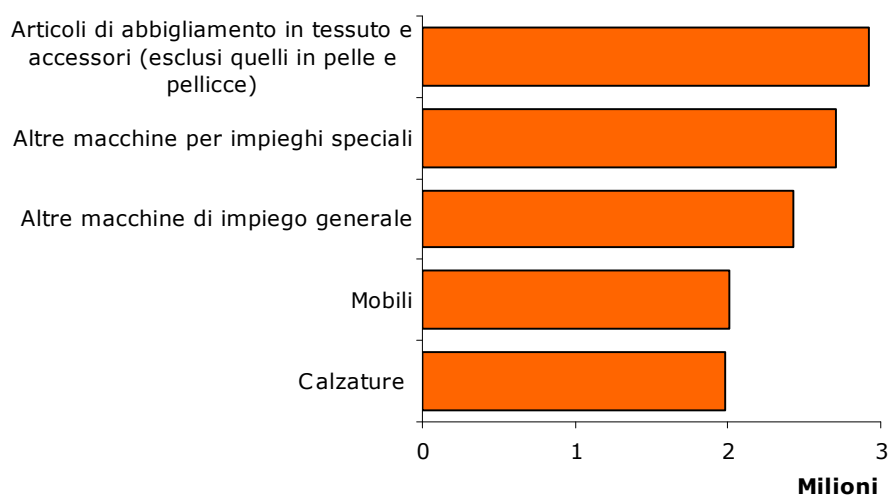


Figura 66 Quota delle esportazioni della provincia di **Padova** per i settori economici principali. Anno 2003- I dati sono espressi in milioni di euro.

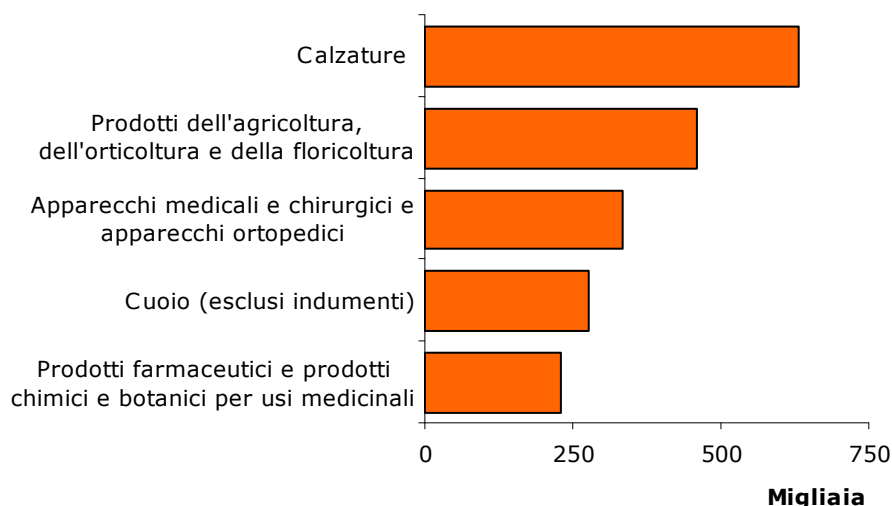


Figura 67 Quota delle importazioni della provincia di **Rovigo** per i settori economici principali. Anno 2003- I dati sono espressi in migliaia di euro.

Verona ha un forte peso nell'export veneto verso Serbia-Montenegro, da sola contribuisce a quasi la metà del totale delle esportazioni; seguono Treviso, Padova e Vicenza. Uno dei prodotti che va per la maggiore è il cuoio che rientra in Italia dopo essere stato lavorato per conto dalla Serbia e Montenegro.

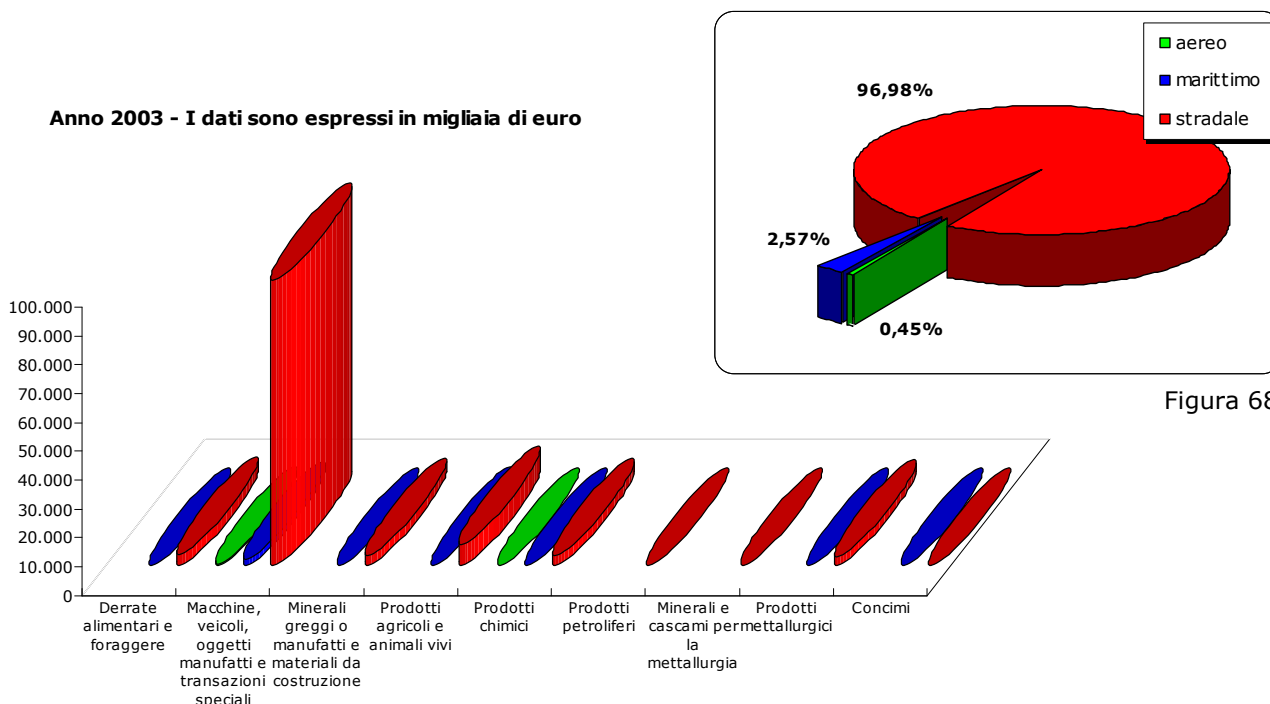


Figura 68

Figura 69

L'utilizzo del trasporto su gomma è quanto mai d'obbligo; la situazione si fa sempre più marcata anche per un discorso di strutture trasportistiche non presenti; ad esempio, il trasporto marittimo non viene poi più di tanto considerato, questo perché il Paese si sviluppa più sull'entroterra avendo pochi accessi al Mar Adriatico e i porti presenti sono in via di sviluppo. Il trasporto stradale si avvicina pesantemente al 97% del totale merci (valori in euro), in prevalenza macchine, veicoli e oggetti manufatti.

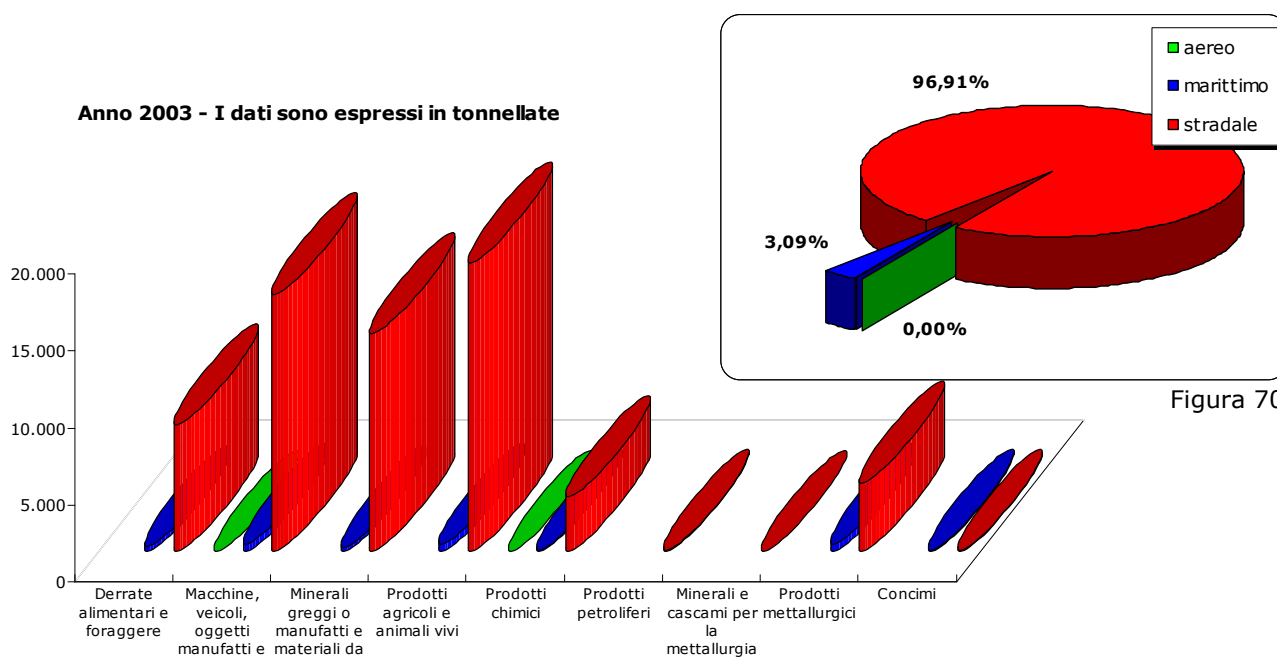
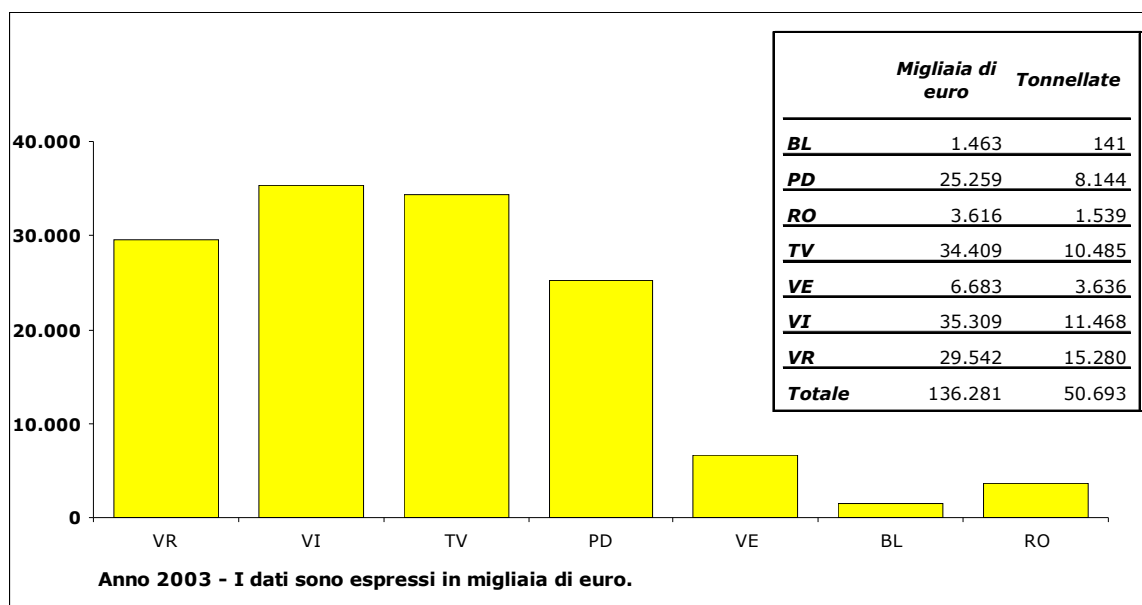


Figura 71

Analogamente si raggiunge il 97% del totale merci (valori in tonnellate), ripartendo in questo caso il trasporto su gomma tra prodotti agricoli e derrate alimentari, macchine, veicoli e manufatti e infine minerali greggi e materiali da costruzione.

Il trasporto stradale quindi domina in tutte le categorie di merci, sia da un lato puramente economico sia dal lato peso-volumi.

4.3.3 Esportazioni venete verso la Bosnia Erzegovina



Fonte: dati Istat.

Figura 72

Per quanto riguarda la presenza di prodotti di consumo italiani in Bosnia va detto subito che essa e' molto diffusa soprattutto nei campi tradizionali del "Made in Italy" (moda, oggettistica per la casa, materiali da costruzione, prodotti alimentari, abbigliamento, etc.). L'esportazione verso la Bosnia di questi prodotti di consumo e' però realizzata più dagli imprenditori commerciali bosniaci che comprano in Italia che non dagli operatori italiani che vendono e distribuiscono in Bosnia.

I prodotti veneti più esportati nel corso dell'anno 2003 sono stati: pelle, pelletteria e calzature (36,13%), macchinari, apparecchi e attrezzature meccaniche (11,42%), abbigliamento (7,77%) e prodotti tessili (7,56%).

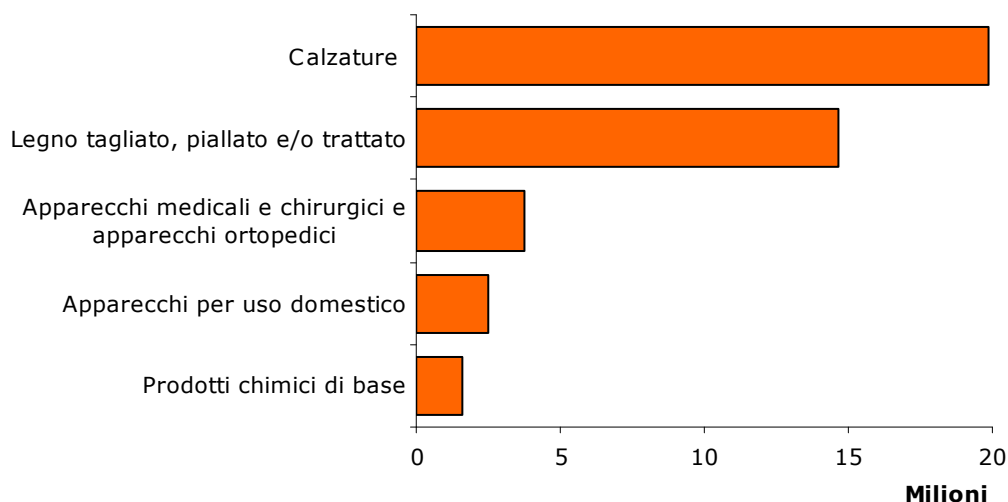


Figura 73 Quota delle importazioni della provincia di **Verona** per i settori economici principali. Anno 2003- I dati sono espressi in milioni di euro.

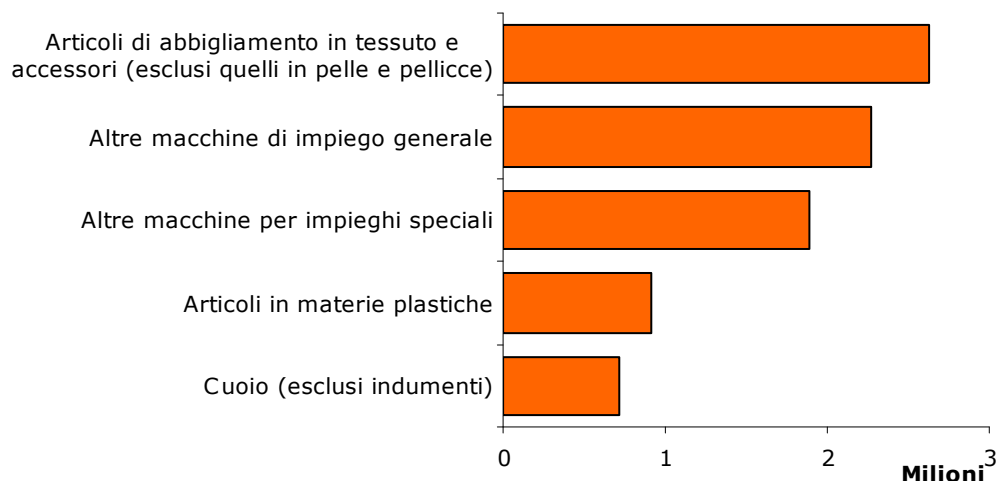


Figura 74 Quota delle importazioni della provincia di **Vicenza** per i settori economici principali. Anno 2003- I dati sono espressi in milioni di euro.

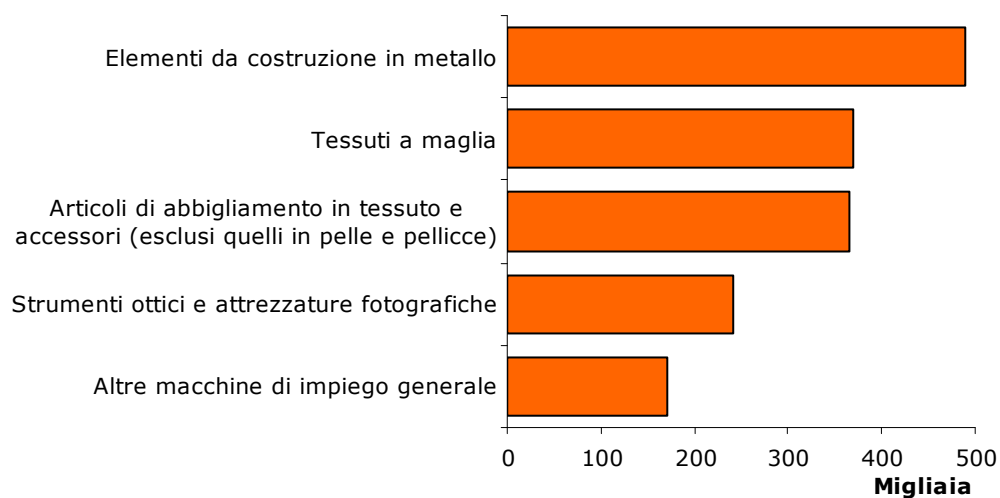


Figura 75 Quota delle importazioni della provincia di **Belluno** per i settori economici principali. Anno 2003- I dati sono espressi in milioni di euro.

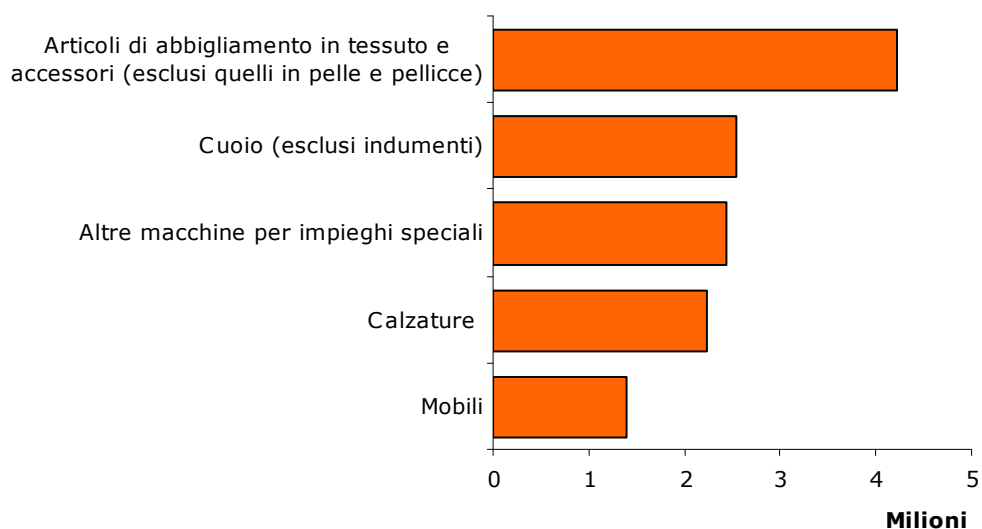


Figura 76 Quota delle importazioni della provincia di **Treviso** per i settori economici principali. Anno 2003- I dati sono espressi in milioni di euro.

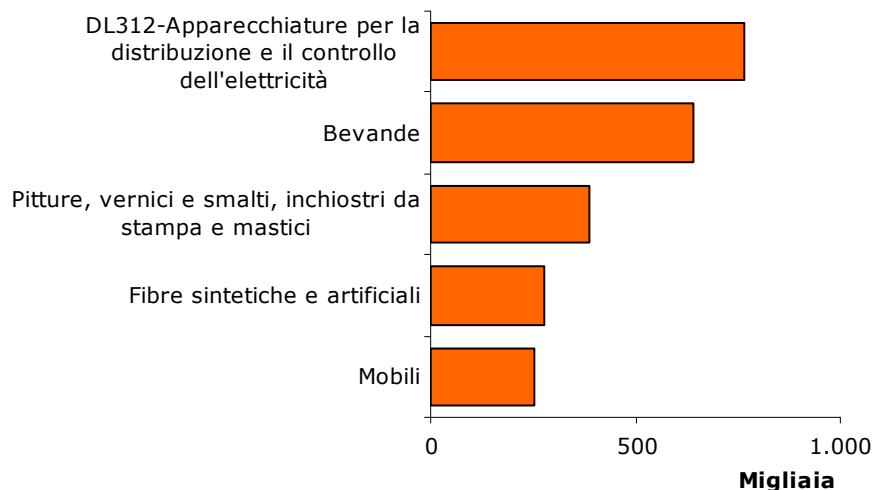


Figura 77 Quota delle importazioni della provincia di **Venezia** per i settori economici principali. Anno 2003- I dati sono espressi in milioni di euro.

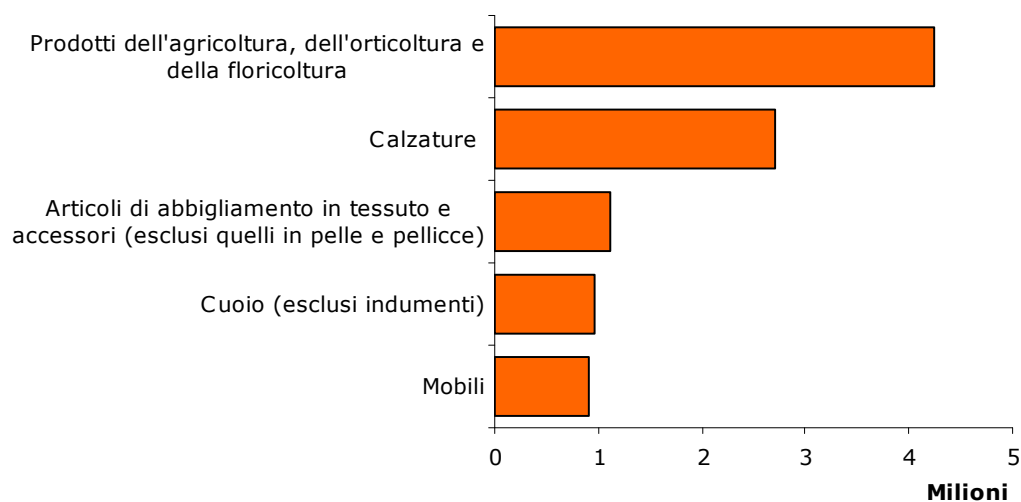


Figura 78 Quota delle importazioni della provincia di **Padova** per i settori economici principali. Anno 2003- I dati sono espressi in milioni di euro.

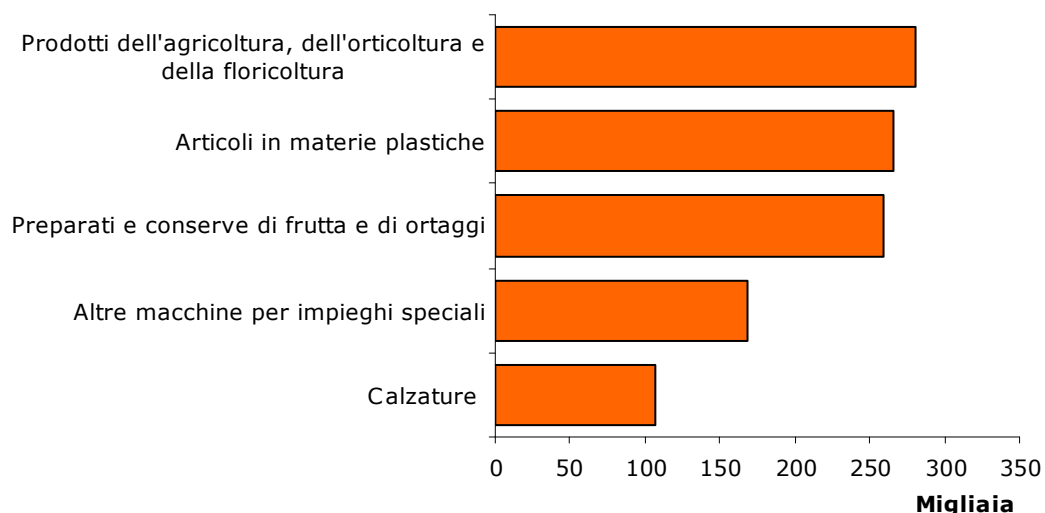


Figura 79 Quota delle importazioni della provincia di **Rovigo** per i settori economici principali. Anno 2003- I dati sono espressi in milioni di euro.

Le esportazioni venete destinate a Bosnia-Erzegovina sono ben ripartite tra Vicenza, Treviso, Verona e Padova con valori oscillanti tra i 35 milioni di euro per Vicenza e i 25 milioni per Padova; poco o nulla invece partecipano Venezia, Belluno e Rovigo. Sebbene l'articolo di punta sia la calzatura, la tipologia di merce trattata è piuttosto variegata, abbracciando diversi settori.

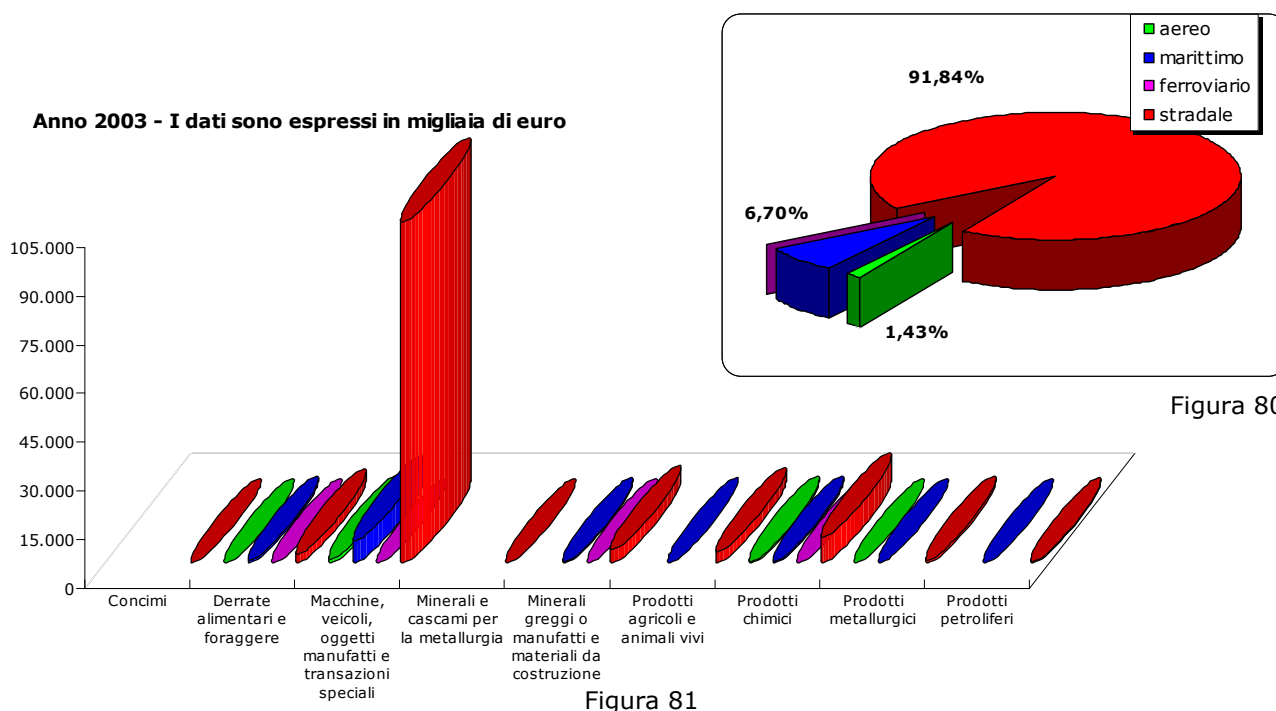


Figura 80

Figura 81

Anno 2003 - I dati sono espressi in tonnellate

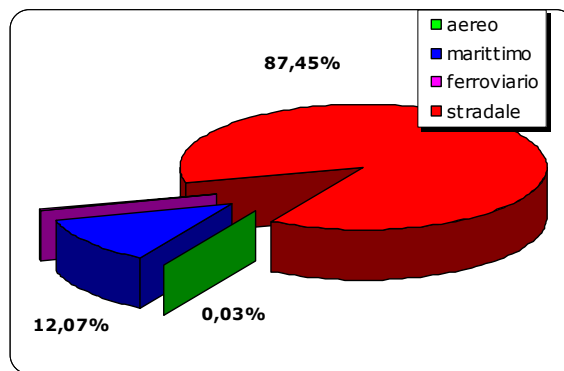
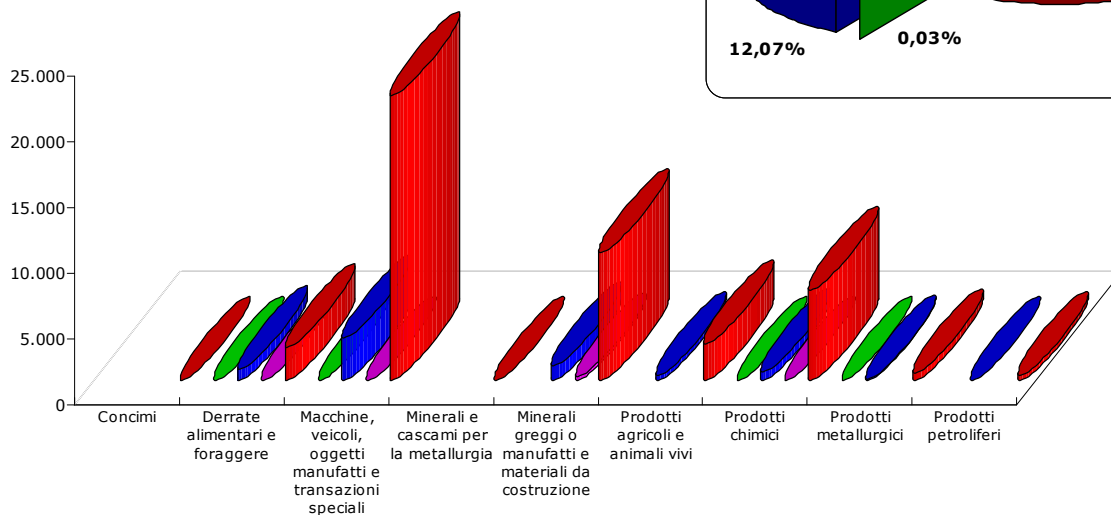


Figura 82

Figura 83

Nella prima rappresentazione (valori in euro) vi è una categoria in particolare che primeggia su tutte, veicoli macchinari e oggetti manufatti i quali viaggiano da un Paese all'altro prevalente per via di mezzi stradali.

Mentre per quanto riguarda i valori in tonnellate, il trasporto stradale è ripartito prevalentemente tra settore manifatturiero, prodotti chimici e minerali greggi.

5 IMPORT – EXPORT LOMBARDO CON I PAESI PAO

In quest'ultimo capitolo ci occupiamo di dare un veloce sguardo a due province lombarde, Mantova e Cremona, in quanto interessate alla parte finale del sistema idroviario padano-veneto.

Ci limiteremo ad osservare la natura merceologica dei traffici in arrivo e in partenza da queste due città unicamente sotto l'aspetto economico.

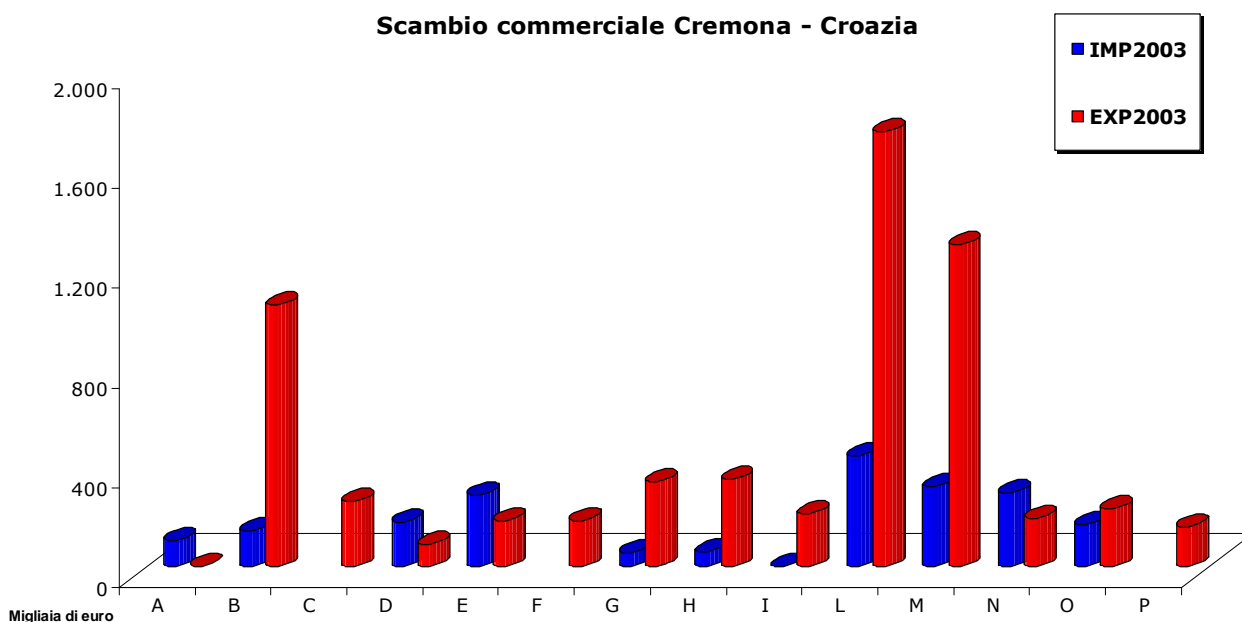


Figura 84

- A Prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicoltura.
- B Prodotti alimentari, bevande e tabacco.
- C Prodotti delle industrie tessili e dell'abbigliamento.
- D Cuoio e prodotti in cuoio, pelle e similari.
- E Legno e prodotti in legno.
- F Pasta da carta, carta e prodotti di carta; prodotti dell'editoria e della stampa.
- G Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali.
- H Articoli in gomma e materie plastiche.
- I Prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi.
- L Metalli e prodotti in metallo.
- M Macchine ed apparecchi meccanici.
- N Macchine elettriche ed apparecchiature elettriche, elettroniche ed ottiche.
- O Mezzi di trasporto.
- P Altri prodotti delle industrie manifatturiere.

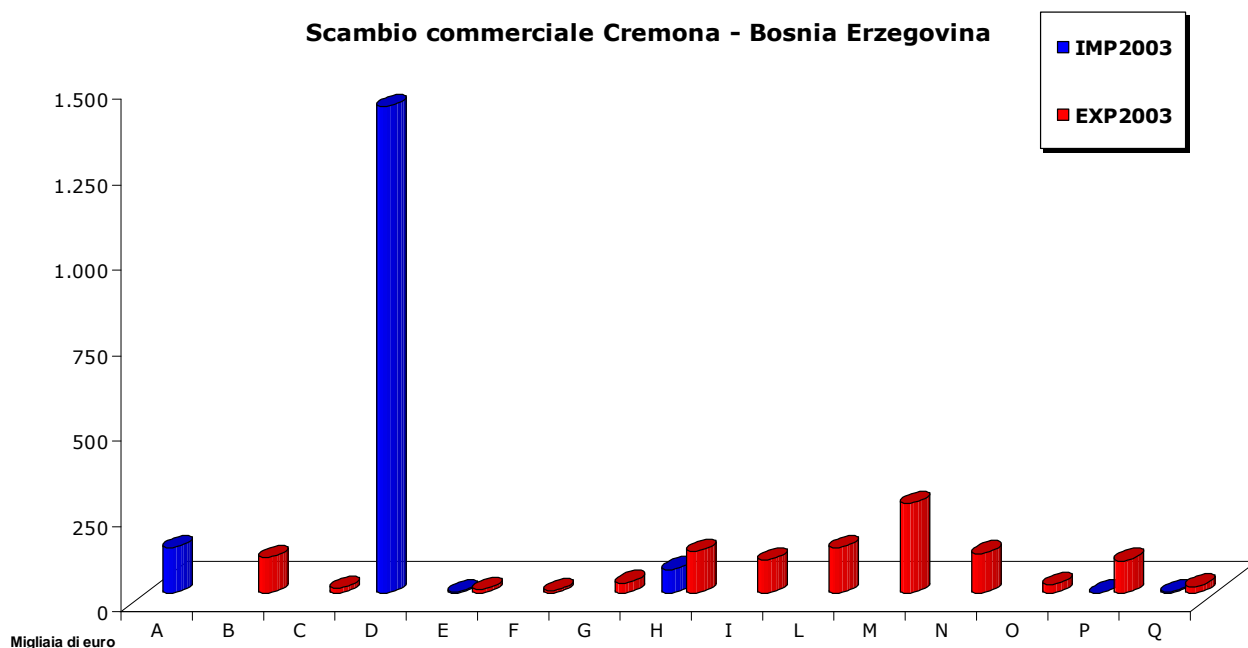


Figura 85

- A Prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicoltura.
- B Prodotti alimentari, bevande e tabacco.
- C Prodotti delle industrie tessili e dell'abbigliamento.
- D Cuoio e prodotti in cuoio, pelle e similari.
- E Legno e prodotti in legno.
- F Pasta da carta, carta e prodotti di carta; prodotti dell'editoria e della stampa.
- G Coke, prodotti petroliferi raffinati e combustibili nucleari.
- H Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali.
- I Articoli in gomma e materie plastiche.
- L Prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi.
- M Metalli e prodotti in metallo.
- N Macchine ed apparecchi meccanici.
- O Macchine elettriche ed apparecchiature elettriche, elettroniche ed ottiche.
- P Mezzi di trasporto.
- Q Altri prodotti delle industrie manifatturiere.

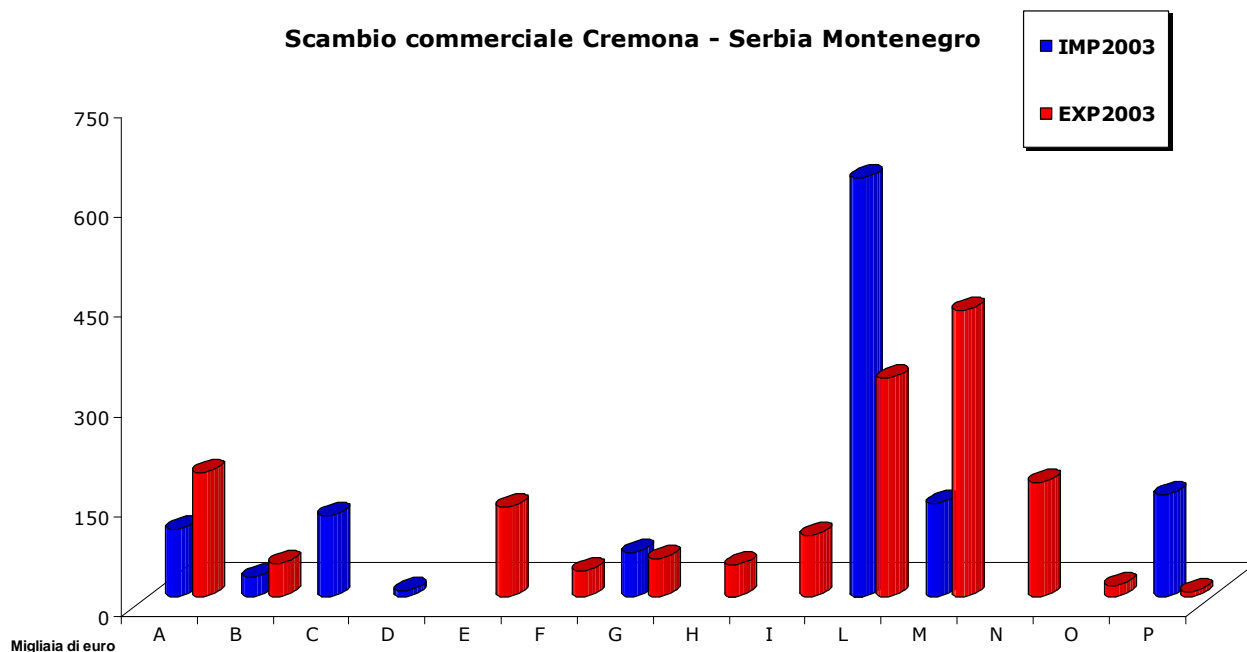


Figura 86

- A Prodotti alimentari, bevande e tabacco.
- B Prodotti delle industrie tessili e dell'abbigliamento.
- C Cuoio e prodotti in cuoio, pelle e similari.
- D Legno e prodotti in legno.
- E Pasta da carta, carta e prodotti di carta; prodotti dell'editoria e della stampa.
- F Coke, prodotti petroliferi raffinati e combustibili nucleari.
- G Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali.
- H Articoli in gomma e materie plastiche.
- I Prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi.
- L Metalli e prodotti in metallo.
- M Macchine ed apparecchi meccanici.
- N Macchine elettriche ed apparecchiature elettriche, elettroniche ed ottiche.
- O Mezzi di trasporto.
- P Altri prodotti delle industrie manifatturiere.

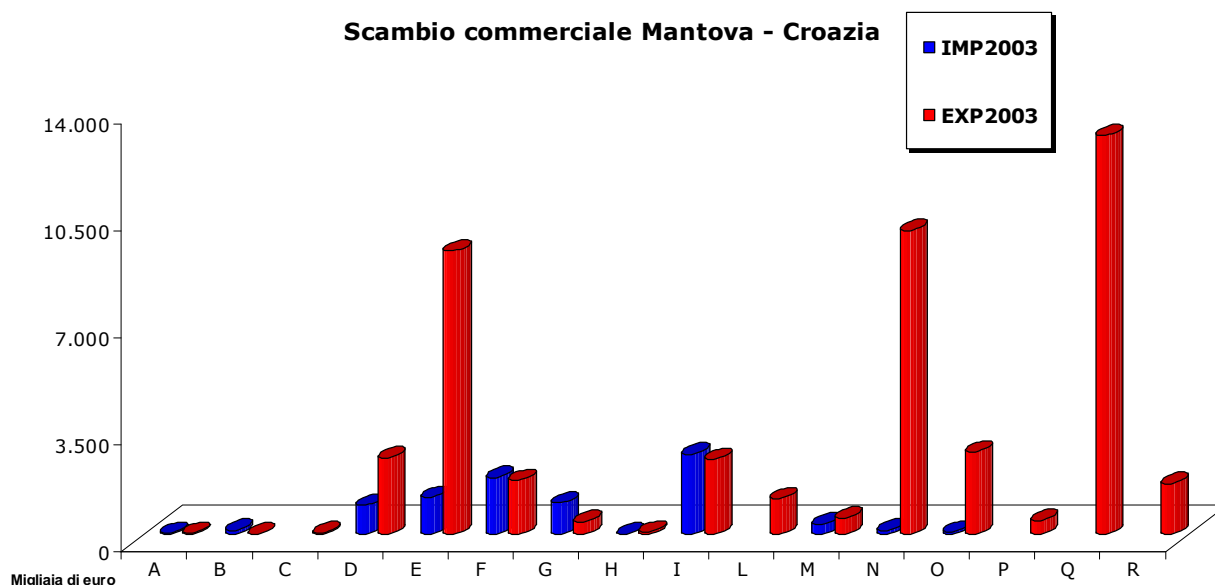


Figura 87

- A Prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicoltura.
- B Prodotti della pesca e della piscicoltura.
- C Minerali non energetici.
- D Prodotti alimentari, bevande e tabacco.
- E Prodotti delle industrie tessili e dell'abbigliamento.
- F Cuoio e prodotti in cuoio, pelle e similari.
- G Legno e prodotti in legno.
- H Pasta da carta, carta e prodotti di carta; prodotti dell'editoria e della stampa.
- I Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali.
- L Articoli in gomma e materie plastiche.
- M Prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi.
- N Metalli e prodotti in metallo.
- O Macchine ed apparecchi meccanici.
- P Macchine elettriche ed apparecchiature elettriche, elettroniche ed ottiche.
- Q Mezzi di trasporto.
- R Altri prodotti delle industrie manifatturiere.

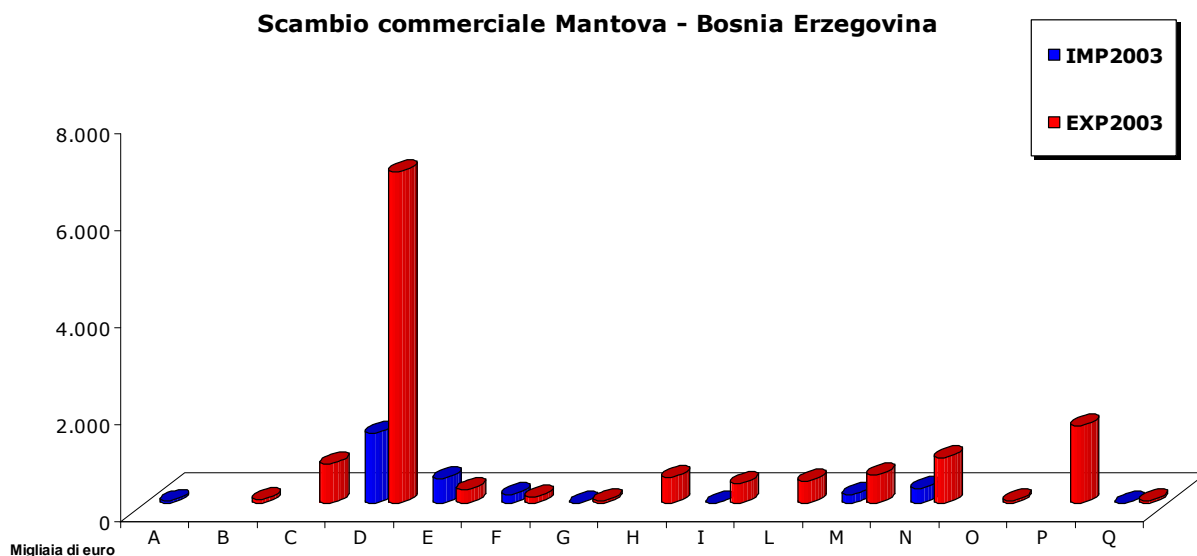


Figura 88

- A Prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicoltura.
- B Minerali non energetici.
- C Prodotti alimentari, bevande e tabacco.
- D Prodotti delle industrie tessili e dell'abbigliamento.
- E Cuoio e prodotti in cuoio, pelle e similari.
- F Legno e prodotti in legno.
- G Pasta da carta, carta e prodotti di carta; prodotti dell'editoria e della stampa.
- H Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali.
- I Articoli in gomma e materie plastiche.
- L Prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi.
- M Metalli e prodotti in metallo.
- N Macchine ed apparecchi meccanici.
- O Macchine elettriche ed apparecchiature elettriche, elettroniche ed ottiche.
- P Mezzi di trasporto.
- Q Altri prodotti delle industrie manifatturiere.

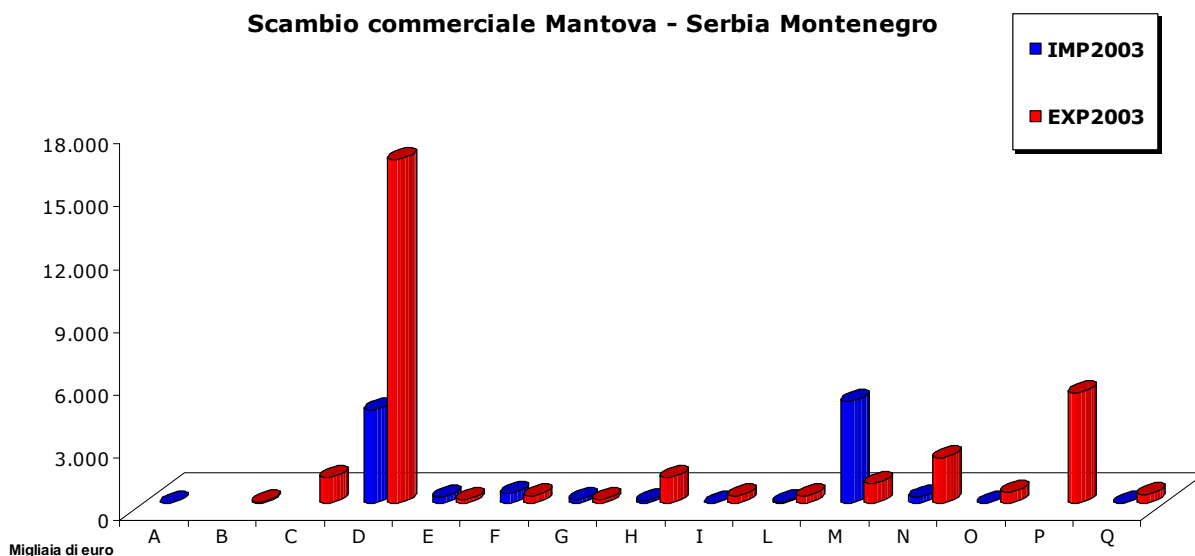


Figura 89

- A Prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicoltura.
- B Minerali non energetici.
- C Prodotti alimentari, bevande e tabacco.
- D Prodotti delle industrie tessili e dell'abbigliamento.
- E Cuoio e prodotti in cuoio, pelle e similari.
- F Legno e prodotti in legno.
- G Pasta da carta, carta e prodotti di carta; prodotti dell'editoria e della stampa.
- H Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali.
- I Articoli in gomma e materie plastiche.
- L Prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi.
- M Metalli e prodotti in metallo.
- N Macchine ed apparecchi meccanici.
- O Macchine elettriche ed apparecchiature elettriche, elettroniche ed ottiche.
- P Mezzi di trasporto.
- Q Altri prodotti delle industrie manifatturiere.

Questa serie di grafici, rappresenta a seconda della provincia o del Paese preso in considerazione lo scambio commerciale esistente tra Cremona e Mantova verso Croazia, Bosnia Erzegovina e Serbia Montenegro.

La prima cosa da notare è che i rapporti tra Mantova e Paesi Pao sono più forti rispetto quelli detenuti dalla provincia di Cremona, quest'ultima infatti raggiunge un totale complessivo di appena 5 milioni di euro l'anno importato contro i quasi 22 milioni di Mantova.

Anche per le esportazioni la situazione è analoga, se non più marcata, Cremona appena 9 milioni di euro contro i 90 milioni di Mantova.

Le attività principali di Cremona sono connesse allo scambio commerciale di metalli e prodotti in metallo, macchine ed apparecchi meccanici, particolarmente con Croazia e Serbia-Montenegro. Mentre i legami commerciali instaurati tra Cremona e Bosnia Erzegovina si basano quasi esclusivamente nell'importazione di cuoio e prodotti in cuoio.

Mantova basa il suo interesse commerciale verso questi Paesi prevalentemente sulle esportazioni, quattro volte tanto rispetto alle importazioni. Le esportazioni di merci riguardano prodotti tessili e dell'abbigliamento, mezzi di trasporto e infine metalli e prodotti in metallo.

Possiamo affermare che la natura merceologica delle merci interessate dalle due province lombarde è simile per le province venete esaminate precedentemente; motivo in più per trasferire una parte del trasporto merci dalla strada alla modalità cabotaggio marittimo-fluviale.

CONCLUSIONI

Le analisi condotte hanno consentito di raccogliere importanti elementi e riflessioni per definire le condizioni necessarie allo sviluppo dell'intermodalità.

La ricerca si è focalizzata sull'analisi dei dati relativi ai flussi di import export della regione Veneto da e verso i Paesi Pao, in specifico nell'analisi empirica del trasporto merci esistenti vista sia sotto un aspetto monetario sia in termini di quantità.

Questo ci ha permesso di constatare che per quanto riguarda le importazioni venete la natura merceologica è facilmente riconducibile al settore moda che assorbe quasi il 60% del totale in euro tra abbigliamento, calzature e prodotti tessili.

Per le esportazioni la tendenza è simile, 40% al comparto moda e un 20% del totale in euro esportato fa riferimento a macchine, apparecchiature meccaniche e veicoli.

Da tener presente che alcune quote di scambi sono costituiti dal commercio di beni intermedi e semi-lavorati. Lo sviluppo di questo tipo di traffico è dovuto al fatto che un numero sempre maggiore di beni non viene prodotto in un unico paese, ma è il risultato di un assemblaggio di parti prodotti in luoghi diversi: è il caso di citare calzature e abbigliamento per il Veneto. A prova di quanto detto, nelle seguenti tabelle rappresentiamo il regime statistico delle merci importate ed esportate relativamente da e verso Croazia, Serbia-Montenegro e Bosnia-Erzegovina.

	IT	RI	ID	Totale
Croazia	152	13.801	432.908	446.861
Serbia-Montenegro	12	22.189	106.256	128.457
Bosnia Erzegovina	158	3.333	66.080	69.570
Totale	322	39.323	605.245	644.889

	ET	RE	ED	Totale
Croazia	36.658	1.262	626.166	664.086
Serbia-Montenegro	17.544	25	106.818	124.387
Bosnia Erzegovina	1.893	791	133.597	136.281
Totale	56.094	2.078	866.582	924.754

Anno 2003 – I dati sono espressi in migliaia di euro.

Il regime statistico si suddivide in:

- Reimportazioni (RI): reintroduzione nel territorio nazionale di merci italiane a seguito di una temporanea spedizione ad altro Stato a scopo di perfezionamento;
- Riesportazioni (RE): spedizione all'estero di merci provenienti da uno stato estero a seguito di una temporanea introduzione nel territorio nazionale a scopo di perfezionamento;
- Importazioni temporanee (IT): merci provenienti da uno stato estero introdotte, temporaneamente, nel territorio nazionale a scopo di perfezionamento, per subire una lavorazione, trasformazione o riparazione;
- Esportazioni temporanee (ET): merci italiane spedite temporaneamente in uno stato estero a scopo di perfezionamento, per subire una lavorazione, trasformazione o riparazione;
- Importazioni definitive (ID);
- Esportazioni definitive (ED).

Il Veneto nel 2003 infatti ha accumulato ben 13 milioni di euro in reimportazioni di prodotti tessili e dell'abbigliamento contro i 20 milioni in cuoio, pelle e similari mentre per quanto riguarda le esportazioni temporanee ha raggiunto quota 34 milioni in prodotti tessili e 16 milioni di euro in cuoio, pelle e simili.

Sempre esaminando i dati del valore dell'interscambio commerciale in euro correnti, abbiamo evidenziato che il trasporto stradale incide per il 90% sia sul totale importato che esportato, coinvolgendo prevalentemente merce come veicoli, macchinari e oggetti manufatti.

Mentre sotto l'aspetto dei dati espressi in Kg abbiamo notato che il trasporto marittimo viene utilizzato esclusivamente per merce di scarso valore. Il trasporto marittimo non è abbastanza incentivato per le merci più costose in quanto necessiterebbe di un controllo maggiore sulla merce trasportato per evitare furti e/o danneggiamenti.

Obiettivo del progetto Across 45° Parallel, è anche quello di proporre alle imprese un servizio logistico che comprenda il ritiro della merce tramite navetta, il trasporto fluvio-marittimo/marittimo e il monitoraggio della stessa con sistemi di controllo a distanza. Si verrebbe a creare quindi un servizio logistico ad hoc che fornisce l'uso di modi di trasporto alternativi alla gomma.

Questo indirizzo, se recepito anche in Italia, consentirà il rilancio delle modalità di

trasporto più rispettose dell'ambiente e più convenienti sulle medie e lunghe distanze, senza penalizzare il trasporto su gomma, che resta la modalità economicamente più competitiva sulle tratte brevi e nella distribuzione finale.

Molte merci possono essere trasportate utilizzando la modalità mare-chiatta attraverso il Sistema Idroviario esistente; è stato calcolato che nell'area gravitante all'interporto di Rovigo possono essere trasportate via fluvio-marittima merci per 2,5 milioni di tonnellate che equivalgono a circa 58.000 camion completi.

Al fine di rendere competitivo al massimo il trasporto fluvio-marittimo, grazie ai Programmi Comunitari, l'Interporto di Rovigo ha affidato l'incarico all'Università di Genova di effettuare una ricerca sulla fattibilità tecnico-dimensionale di una chiatta e di una nave marittimo fluviale atte al trasporto di merci alla rinfusa.

Inoltre è in avanzata fase di studio un progetto per la realizzazione di un punto di approdo marittimo carico/scarico di merci sfuse e alla rinfusa contenute in navi di elevato tonnellaggio e di organizzare il conseguente collegamento con l'entroterra.

La finalità è quella di utilizzare la modalità mare-chiatta, rendendo il trasporto delle merci economico e sostenibile, con valenza ambientale rilevante, alleggerendo il carico di trasporto stradale camionistico nelle aree in oggetto e nelle aree del nord est.

Il prolungamento dei moli foranei ed il bacino di evoluzione a Porto Levante che permetterà l'attracco di navi da 4/5000 tonnellate e l'adeguamento del Po di Brondolo per il transito di navi della V classe europea, opere allo studio dei competenti Organi Regionali, consentiranno di portare a regime l'utilizzo della modalità di trasporto fluvio-marittima, permettendo così un aumento complessivo delle merci in entrata ed in uscita dalla Regione Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna, favorendo una modalità logistica, aggiunta a quella esistente, in grado di supportare nuovi traffici merci.

I prodotti interessati a tale sistema, sono essenzialmente:

- fertilizzanti ;
- inerti, materie prime per cementifici e costruzioni;
- acciaio, alluminio, rottami ferrosi in genere;
- rinfuse varie, anche alimentari;
- containers.

BIBLIOGRAFIA

BRASINI S., TASSINARI F., TASSINARI G. "Marketing e pubblicità", Il Mulino, Bologna, 1996, cap. 1,2,3,4 e 7.

ISTAT, "I conti degli italiani", Edizione 2001, Il Mulino, Bologna, 2001.

PREDETTI A., "I numeri indici. Teoria e pratica", IX ed., Giuffré, Milano, 1999.

SIESTO V., "La contabilità nazionale Italiana. Il sistema dei conti del 2000", nuova edizione, 1996, Il Mulino, Bologna.

SITOGRAFIA

<http://www.across45.org/>

Sito ufficiale dedicato al progetto Across 45.

<http://www.arni.it/>

L'Arni è un Azienda Regionale per la Navigazione Interna, strumento della Regione Emilia-Romagna che opera sul fiume Po anche per conto dell'Intesa Interregionale per la Navigazione Interna composta dalle Regioni Emilia-Romagna, Piemonte, Veneto e Lombardia.

L'A.R.N.I. si occupa della gestione, tutela e promozione delle vie di navigazione interna, comprendenti il Fiume Po da Foce Ticino (Pavia) al Mare Adriatico (389 km) e l'Idrovia Ferrarese da Pontelagoscuro (Ferrara) a Porto Garibaldi (Ferrara) sul Mare Adriatico (70 km).

<http://www.po-seaway.com.it/>

Sito della navigazione interna italiana a cura di Azienda Regionale per i Porti di Cremona e Mantova.

<http://www.ice.gov.it/>

L'ICE è l'Istituto nazionale per il Commercio Estero, l'Ente pubblico che ha il compito di sviluppare, agevolare e promuovere i rapporti economici e commerciali italiani con l'estero.

<http://www.regione.veneto.it/>

Sito della Regione Veneto, visitata parte inerente ai Programmi Comunitari.

<http://www.ve.camcom.it/>

Sito della Camera di Commercio di Venezia.

<http://www.coeweb.istat.it/>

Coeweb e' un sistema informativo on-line completamente dedicato alle statistiche del commercio con l'estero che forniscono, con cadenza mensile, un ricco patrimonio informativo sui flussi commerciali dell'Italia con il resto del mondo.

La banca dati contiene informazioni dal 1991 ad oggi. L'elevato numero di variabili presenti e la possibilità di realizzare on-line un'ampia gamma di interrogazioni ne fanno uno strumento di grande potenza informativa e di elevata flessibilità utile ad operatori economici ed istituzionali nazionali ed internazionali.

RINGRAZIAMENTI

Desidero ringraziare la professoressa Francesca Bassi per la disponibilità e l'aiuto concessomi nella stesura di questa relazione.

Ringrazio sentitamente tutto il personale di Dieffe per l'affetto e l'amicizia mostratami nel periodo di permanenza nell'azienda, in particolare un caloroso grazie al dott. Rancan per avermi seguito durante tutto lo stage e per avermi aiutato nel reperimento di informazioni utili per l'elaborazione della tesi.

Infine grazie:

- ai miei genitori per avermi sostenuto moralmente e soprattutto economicamente in tutti i miei anni di studio;
- a Michele, per i bei momenti passati insieme;
- a tutte le mie compagne di palestra, per avermi sostenuto durante i periodi di pigrizia;
- a tutte le persone speciali incontrate durante la mia carriera universitaria, in particolare Chiara, Cristina, Desy e Giulia;
- a tutti gli amici.