

D3.2.3: Studio sui bisogni territoriali Regione del Veneto

D.3.2.6: Rapporto sul coinvolgimento degli stakeholders per la Regione Veneto

30 agosto 2018

FINAL VERSION

by Università IUAV di Venezia

INTRODUZIONE	5
SEZIONE A - ANALISI TERRITORIALE	5
A.1 – DESCRIZIONE TERRITORIALE DELL’AREA CON FOCUS SUI CENTRI PIU’ RILEVANTI	5
A.1.1. DESCRIZIONE GENERALE DELL’AREA DI COOPERAZIONE	5
A.1.2. POPOLAZIONE E TREND DEMOGRAFICO	13
A.1.3. OCCUPAZIONE	15
A.1.4. ECONOMIA E IMPRESE	16
A.2 – TRASPORTO MERCI MULTIMODALE – DOMANDA ED OFFERTA	23
A.3 – STRUMENTI A FAVORE DEL TRASPORTO MERCI MULTIMODALE (POLITICHE, MISURE, PROGETTI)	41
SEZIONE B – SCENARI FUTURI	49
SEZIONE C: OPPORTUNITA’ DI COOPERAZIONE TRANSFRONTALIERA	56
C.1 - BREVE STORIA DELLA COOPERAZIONE TERRITORIALE COME GECT	56
C.2 – ATTUALE STRUTTURA DI GOVERNANCE TRANSFRONTALIERA: COMPITI, RESPONSABILITA’, PRINCIPALI SETTORI DI ATTIVITA’	56
C.3 – ESIGENZE TERRITORIALI TRANSFRONTALIERE DEL GECT LOCALE CON FOCUS SUL TEMA DEL TRASPORTO MERCI MULTIMODALE	58
LA SEZIONE C VIENE SVILUPPATA DAL GECT (COMUNE A TUTTI GLI STUDI)	
SEZIONE D – MAPPATURA DEGLI STAKEHOLDER	59
D.1 – ATTORI ISTITUZIONALI E ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA	60
D.2 – IMPRESE E OPERATORI DEL TRASPORTO	65

D. 3.2.6: REPORT SUL COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDERS	71
SEZIONE E – ANALISI SWOT	72
SEZIONE F – ANALISI TOWS	77
SEZIONE G – PRINCIPALI RISULTATI	78

Introduzione

SEZIONE A - ANALISI TERRITORIALE

Il progetto europeo SMARTLOGI – “Logistica transfrontaliera sostenibile e intelligente” - rientra all’interno del Programma di Cooperazione Transfrontaliera Italia – Austria e punta sull’innovazione tecnologica al servizio dell’intermodalità della logistica transfrontaliera. L’obiettivo principale del progetto è cercare di potenziare la cooperazione sia operativa che istituzionale in riferimento a soluzioni sostenibili, al fine di ridurre l’impatto ambientale sia in termini di emissioni di gas inquinanti che di rumore sull’arco alpino.

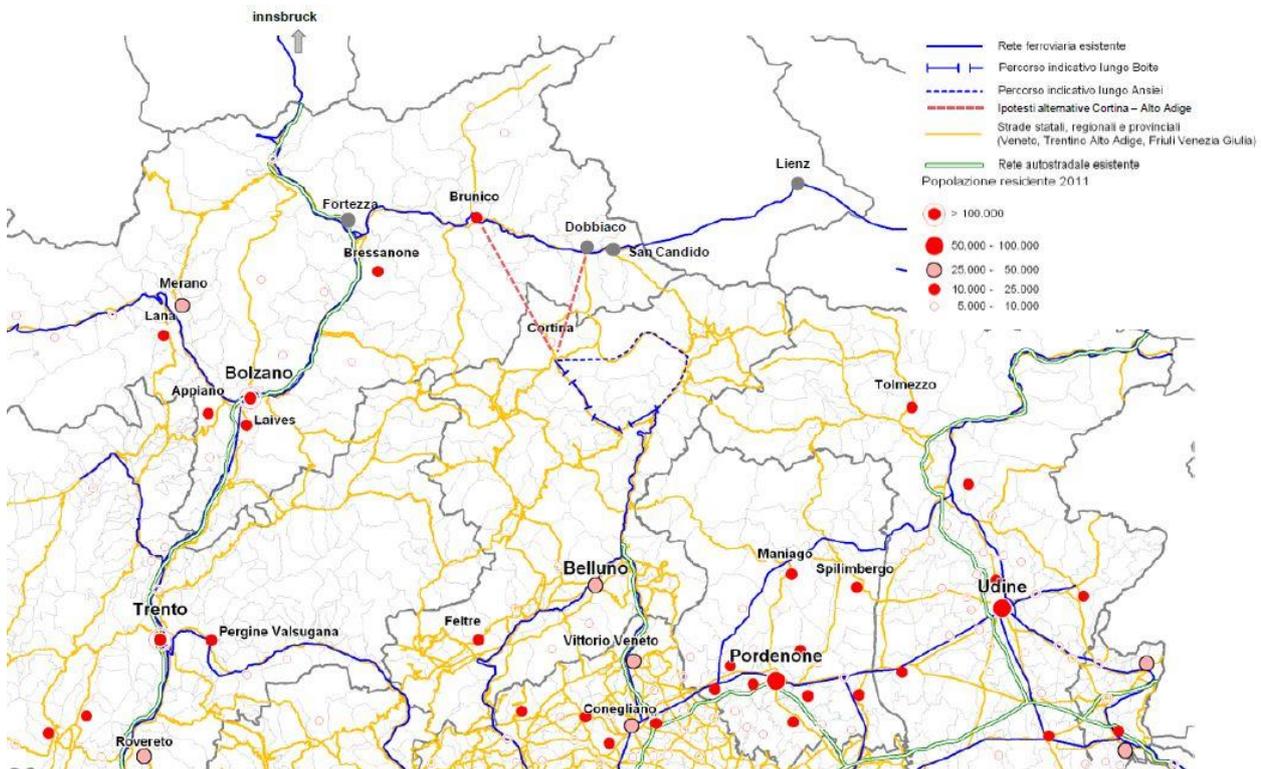
L’area di programma comprende i territori della Regione Friuli Venezia Giulia, della Regione Veneto, della Provincia Autonoma di Bolzano e del Land Carinzia. In tale area il trasporto merci ricopre un ruolo fondamentale per lo sviluppo economico dei territori, compresi tra i due assi di trasporto principali del Tarvisio e del Brennero. Se da un lato si affronteranno le questioni amministrative e tecnologiche che attualmente ostacolano la ripartizione modale tra il porto di Trieste e l’interporto di Fürnitz, dall’altro ci si concentrerà sullo shiftamento delle merci da strada a ferrovia, ottimizzando le strutture esistenti e valutando l’eventuale pianificazione di nuove opere infrastrutturali e politiche regionali.

A.1 – DESCRIZIONE TERRITORIALE DELL’AREA CON FOCUS SUI CENTRI PIU’ RILEVANTI

A.1.1. Descrizione generale dell’area di cooperazione

Per la Regione Veneto, l’area di programma comprende la Provincia di Belluno, in particolare l’alto bellunese, con i comuni cadorini di Pieve di Cadore, Valle di Cadore, Vodo di Cadore, Borca di Cadore e San Vito di Cadore lungo il torrente Boite e Domegge di Cadore, Lorenzago di Cadore, Lozzo di Cadore, Vigo di Cadore ed Auronzo di Cadore lungo il torrente Ansiei. Inoltre, rientrano all’interno dell’area di programma anche in comuni di Calalzo di Cadore e di Cortina d’Ampezzo; quest’ultimo, soprannominato “la regina della Dolomiti”, è una delle principali e più conosciute località turistiche della Provincia, nonché teatro nel corso degli anni di importanti manifestazioni ed eventi sportivi di interesse mondiale.

Il territorio è interamente situato nel cuore delle Dolomiti bellunesi e nelle vicinanze dell’Alto Adige, il Friuli Venezia Giulia, il Tirolo e la Carinzia. Le Dolomiti, Patrimonio Unesco, rendono il territorio particolarmente unico, grazie al loro grande valore paesaggistico ed ambientale. Il patrimonio paesaggistico e culturale è rimasto per lo più invariato negli anni, grazie ad una buona amministrazione e spirito di cooperazione e comunità che hanno permesso di mantenere e valorizzare le bellezze paesaggistiche presenti nella zona.



*Figura 1: Principali polarità dell'area di Programma
 (fonte: Rapporto di ricerca Regione Veneto)*

Considerata l'area di programma, per la Regione Veneto l'asse del Brennero risulta essere il punto di riferimento principale, in un'ottica di sviluppo per una rete secondaria sistemica di collegamenti. In linea con la geografia dell'area di programma, l'attuale ferrovia del Brennero attraversa longitudinalmente tutto il territorio del Trentino-Alto Adige, collegando direttamente i due capoluoghi di Trento e Bolzano, fino ad arrivare al nodo di Verona, importante sia per il trasporto merci, che per i passeggeri.

Il contesto alpino in cui si inserisce l'asse del Brennero e l'intera area di programma spicca per la sua bellezza e per la particolarità dell'ambiente naturale, apprezzato e famoso in tutto il mondo. La bellezza e le caratteristiche uniche delle Dolomiti, riconosciute patrimonio dell'umanità secondo l'Unesco dal 2009, fanno da cornice ad un contesto economico e sociale tipico della montagna, in cui non mancano problematiche e difficoltà legate alla localizzazione marginale rispetto ai grandi centri urbani.

Le Alpi sono sempre state abitate fin dai tempi antichi ed il loro paesaggio negli anni è stato plasmato dalla presenza diffusa delle popolazioni, concentrate principalmente nei fondovalle che presentavano le migliori condizioni climatiche. La topografia e la conformazione del territorio hanno svolto, e continuano tutt'ora, un ruolo fondamentale nella distribuzione degli insediamenti e nello sviluppo dell'urbanizzato. I limiti nella disponibilità di aree idonee per scopi industriali, commerciali e insediativi in generale hanno portato ad un progressivo accentramento della popolazione nei fondovalle, i quali garantiscono, appunto, una maggiore facilità insediativa e maggiori spazi per la realizzazione di infrastrutture. Queste facilitano l'accessibilità all'area alpina e sono diventate nel corso degli anni lungo in cui si è verificata una maggiore presenza della popolazione e delle attività produttive.

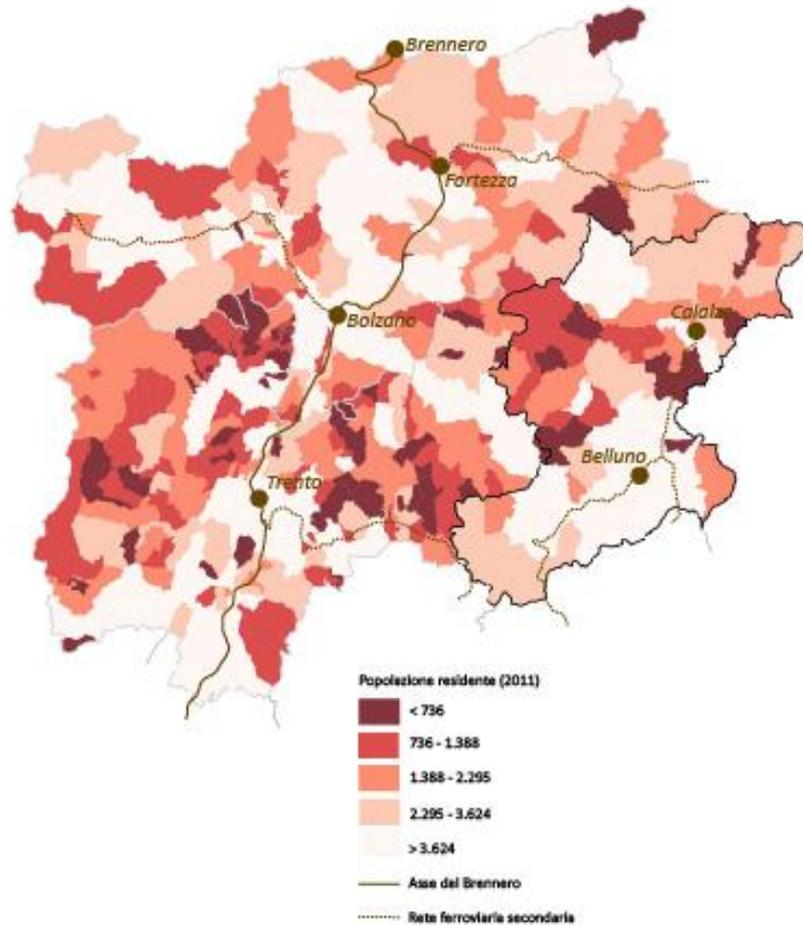
Ciò nonostante negli ultimi decenni si sta manifestando una forte tendenza allo spopolamento delle valli alpine, limitando di fatto il mantenimento dei servizi base per la vita dell'uomo e la possibilità di sviluppo non solo sociale, ma anche economica. Inoltre, molte attività di monitoraggio e sicurezza di alcuni fattori ambientali, come ad esempio la vulnerabilità dei suoli a causa dell'erosione e il dissesto idrogeologico, rischiano di essere trascurati, portando ad una possibile perdita delle caratteristiche e delle specificità che sono tipiche dell'arco alpino. Salvaguardare la presenza della popolazione residente significa non solo conservare gli aspetti naturali e ambientali presenti, ma allo stesso tempo cercare di garantire ai cittadini lavoro, servizi e crescita sociale. Le dinamiche demografiche sono, infatti, fondamentali per i ragionamenti e le politiche di sviluppo economico regionale, in quanto entrambi rappresentano due aspetti fondamentali per la crescita totale.

Il territorio non deve essere considerato solo per le sue bellezze e caratteristiche fisiche, ma come area produttiva ed economica, in cui poter investire e capace di cogliere le opportunità di crescita che permettono di garantire un futuro.

Le mappe che seguono derivano da un'elaborazione dei Censimenti della Popolazione e dell'Industria resi disponibili dall'Istat. In particolare, per le dinamiche della popolazione si è tenuto in considerazione come data di ultima rilevazione il 2011, anno in cui è stato fatto l'ultimo censimento.

L'area in considerazione racchiude i territori della Provincia di Belluno, area focus per la Regione Veneto, in relazione al Trentino – Alto Adige, principalmente per l'interesse verso l'asse del Brennero e un possibile collegamento ad esso.

La mappa riportata di seguito restituisce la distribuzione della popolazione all'anno 2011. Si evidenzia come l'area di interesse sia composta principalmente da piccoli comuni con meno di 2.000 abitanti e che le realtà comunali che presentano un maggiore numero di cittadini, siano collocate soprattutto lungo l'asse del Brennero, o comunque nei pressi dei principali nodi e archi ferroviari della rete secondaria. In particolare il bellunese si caratterizza per la presenza di molti Comuni con una superficie elevata, in cui però non risiede una quota particolarmente consistente di popolazione, soprattutto nei Comuni dell'Alto Bellunese a nord della Provincia, dove la conformazione del territorio non rendono favorevole e facilitano la vita. Al contrario, le zone a sud della Provincia risultano essere maggiormente popolate, insieme al Comune di Cortina d'Ampezzo a nord, grazie alla forte presenza e importanza delle attività economiche e alla maggiore accessibilità generale dell'area.

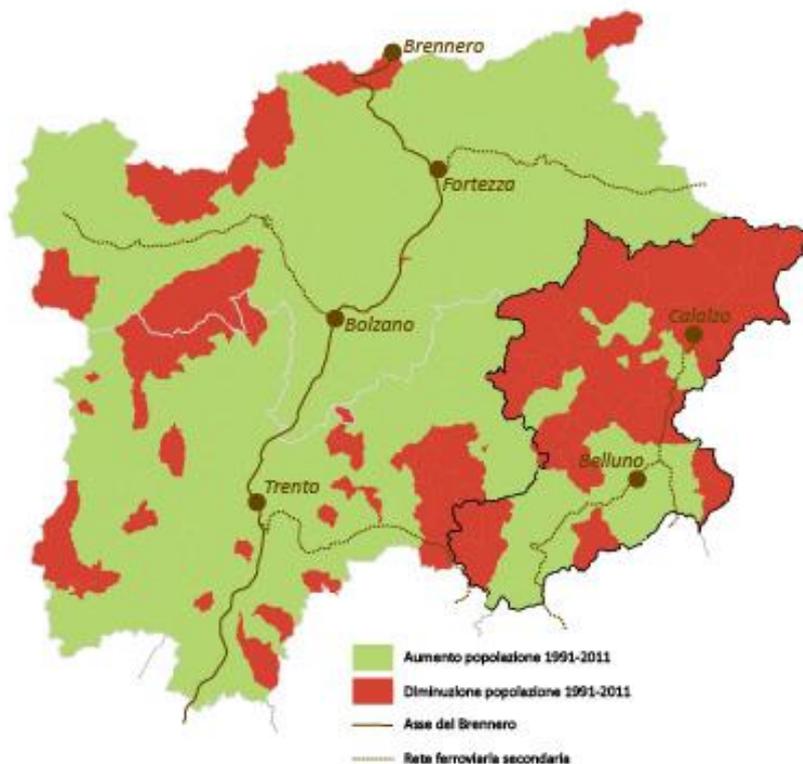


*Figura 2: concentrazione della popolazione residente (2011),
 (fonte: elaborazione dati Istat)*

Le dinamiche legate al calo demografico variano in relazione al territorio considerato: in generale tale fenomeno si nota maggiormente nelle aree più marginali e lontane dagli assi di transito principali. L'introduzione di specifiche politiche volte alla salvaguardia della vita e dell'economia montana hanno sicuramente avvantaggiato alcuni territori, nei quali il calo demografico è stato minore, o addirittura nullo. All'interno dell'area di programma i comuni che hanno avuto un incremento della popolazione residente, sia dovuto a cause naturali, che migratorie, sono localizzati, appunto, lungo l'asse del Brennero. I comuni più al margine del corridoio presentano una situazione mediamente stabile, al contrario della montagna veneta, dove si presentano situazioni in cui il calo demografico è più marcato e segnato da una progressiva e costante diminuzione delle nascite, le quali rimangono, comunque, attestato ad un numero notevolmente inferiore rispetto ai decessi.

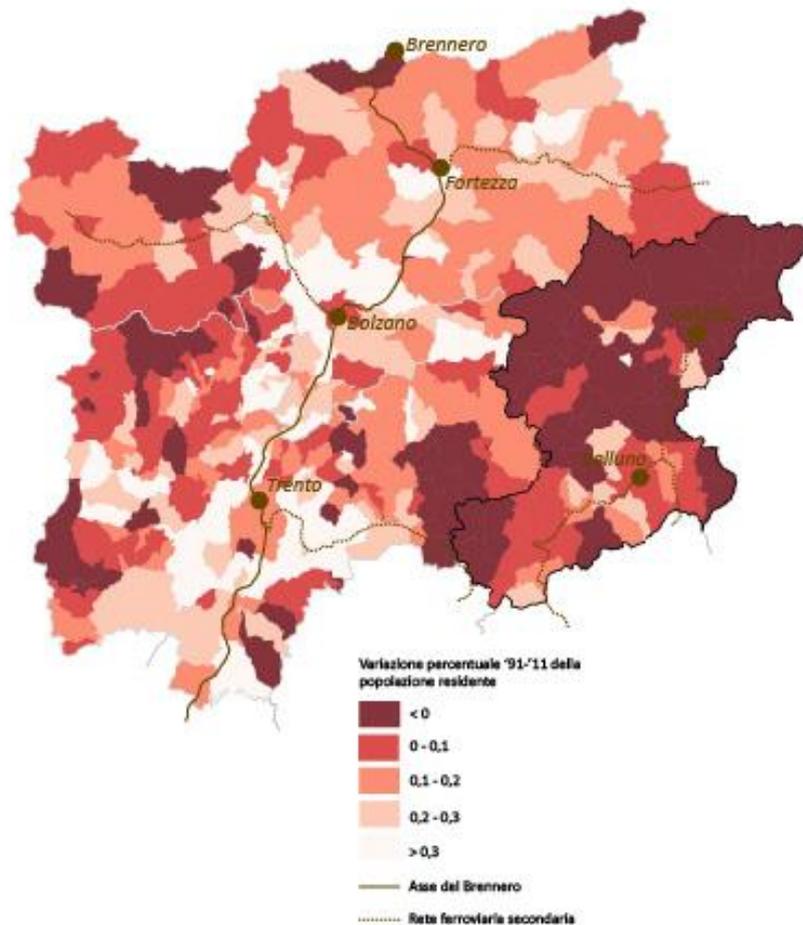
La Figura 3 evidenzia in modo chiaro il forte problema dello spopolamento che interessa soprattutto i comuni della Provincia di Belluno. Tale fenomeno nella mappa è evidenziato dal colore rosso, che corrisponde ad una diminuzione del numero di residenti tra gli anni 1991 e 2011, mentre in verde sono riportati i comuni che, al contrario, hanno avuto un incremento della popolazione.

L'introduzione di azioni e politiche volte a fermare l'esodo dei giovani potrebbero rallentare il fenomeno dello spopolamento, e conseguente invecchiamento della popolazione, garantendo una maggiore attrattività sia dal punto di vista economico (investimenti) che sociale della zona.



*Figura 3: dinamica della popolazione dal 1991 al 2011
(fonte: elaborazione dati Istat)*

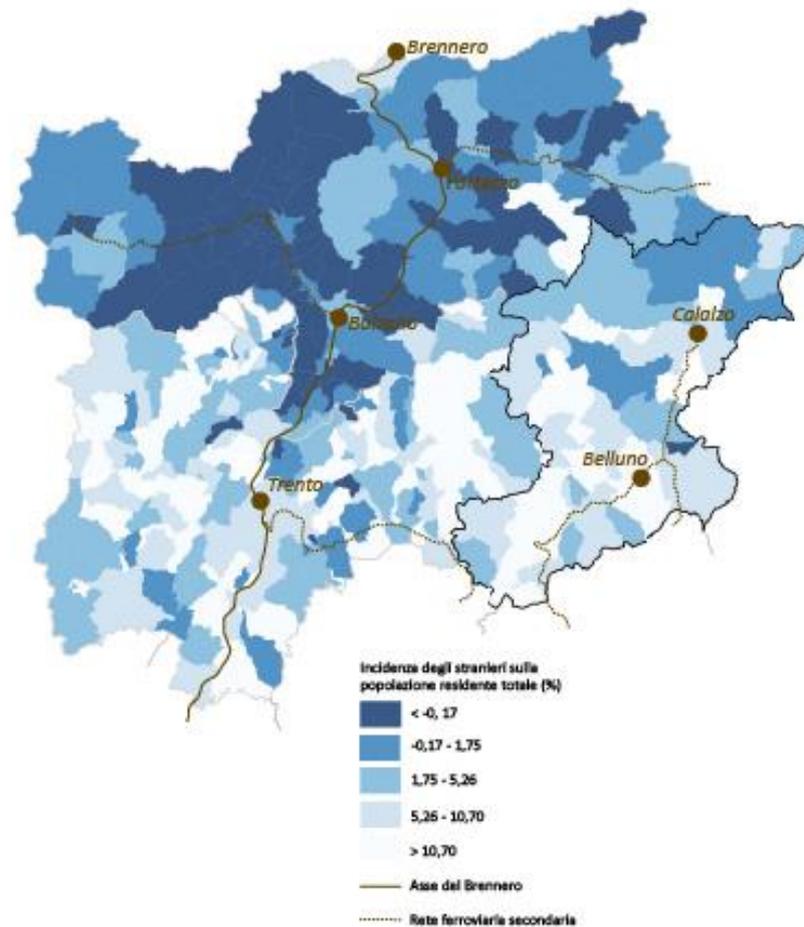
La mappa di riportata in Figura 4 aggiunge ulteriori informazioni alla precedente, in quanto evidenzia la variazione percentuale della popolazione residente tra il 1991 e il 2011, ottenuta elaborando i Censimenti della popolazione. I Comuni che negli ultimi vent'anni sono cresciuti maggiormente sono localizzati lungo la ferrovia del Brennero, mentre la situazione peggiore si presenta nella Provincia di Belluno, dove si sta verificando un calo demografico significativo, comune a maggior parte della Provincia ed in linea con quanto detto precedentemente. In particolare, le situazioni più rilevanti si evidenziano nei Comuni dell'Alto Bellunese, ovvero le piccole realtà territoriali dell'alta montagna veneta, caratterizzata principalmente da piccoli paesini organizzati quasi esclusivamente a vocazione turistica. Se da un lato la popolazione residente diminuisce a nord della Provincia, dall'altro si evidenzia un aumento pressoché costante e comune a tutta l'area a sud della stessa, in cui nel corso degli anni sono stati accentrati la maggior parte dei servizi e delle attività economiche e produttive. In tal senso, il Comune capoluogo rappresenta uno dei principali poli attrattivi e di interesse, non solo per le realtà limitrofe, ma anche e soprattutto per i territori più ai margini della Provincia.



*Figura 4: variazione percentuale della popolazione residente 1991 – 2011
 (fonte: elaborazione dati Istat)*

Nonostante l'arco alpino sia composto da un insieme di territori e comuni differenti tra loro, è possibile ritrovare caratteri simili, nonché tematiche e dinamiche in corso comuni all'intera area, come ad esempio il progressivo invecchiamento demografico ed il calo della popolazione compresa in età lavorativa. Le dinamiche legate all'invecchiamento della popolazione residente hanno ovviamente delle ripercussioni sull'economia del lavoro, in quanto in alcuni casi la domanda di forza lavoro non riesce ad essere soddisfatta dai cittadini autoctoni, ma necessita il contributo di manodopera esterna. Dall'inizio degli anni 2000 è stato registrato un saldo migratorio positivo con l'estero in tutta l'area di programma. La presenza della popolazione straniera è elevata in entrambe le Province di Trento e di Bolzano ed in particolare nel Comune di Fortezza, rappresentando al 1° gennaio 2017 l'8,8% della popolazione residente regionale (fonte: Istat). Nella parte settentrionale della Regione la popolazione straniera è principalmente di origine tedesca, mentre a sud prevale una componente originaria della Romania e dai paesi dell'Est Europa. Leggermente diversa risulta essere la situazione della montagna veneta, in cui l'incidenza generale della popolazione straniera, dopo un primo aumento significativo, ha visto una situazione abbastanza stabile nell'ultimo quinquennio, rappresentando al 1° gennaio 2017 circa il 6% della popolazione totale. Come per la Provincia di Trento, anche l'alto Veneto vede la presenza principale di etnie provenienti principalmente dai Balcani e dall'est Europa. Tali presenze si riferiscono principalmente a forza lavoro non qualificata, addetta soprattutto ai lavori stagionali legati all'ospitalità turistica e alla ristorazione.

In Figura 5 si riporta la variazione degli stranieri dal 1991 al 2011 e l'incidenza che questi hanno in relazione alla popolazione comunale totale. La presenza di stranieri elevata in Trentino – Alto Adige ha un'incidenza maggiore nei Comuni della Provincia Autonoma di Trento, rispetto a quelli dell'Alto Adige, poiché i territori comunali della prima sono minori ed ospitano un numero inferiore di abitanti.



*Figura 5: incidenza degli stranieri sulla popolazione residente (variazione percentuale 1991 -2011)
(fonte: elaborazione dati Istat)*

In relazione alle dinamiche demografiche, il tema del lavoro è di primaria importanza, poiché per la popolazione alpina avere la possibilità di lavorare nel proprio territorio significa rafforzare e sviluppare le filiere locali ed internazionali. Garantire i servizi basilari per la vita dei cittadini diventa sempre più difficile, a causa della frammentazione urbana presente ed al livello di maturità e sviluppo raggiunto dalla tecnologia e dal web. Generalmente si tende a concentrare strutture sanitarie, scolastiche e servizi in genere nei centri urbani più densamente popolati, cercando di renderli facilmente accessibili anche agli abitanti delle frazioni e dei paesi più lontani. L'accessibilità è uno dei temi più discussi e, forse, il più importante per garantire e permettere la sopravvivenza della vita in montagna. Per accessibilità non si intendono solo le infrastrutture di trasporto, sicuramente necessarie e fondamentali per connettere territori ed economie diverse e distanti tra loro, ma anche tutte quelle infrastrutture di rete che facilitano l'accesso al web e alle nuove forme di comunicazione a distanza. Gli elevati costi di infrastrutturazione e le logiche del mercato spingono a discriminare le aree a bassa densità abitativa, in quanto i costi sostenuti non verrebbero ripagati dalla limitata scarsità della domanda.

L'offerta di lavoro nell'area di programma permette di raggiungere un tasso di occupazione più elevato rispetto alle medie nazionali, soprattutto grazie alla forte domanda dei settori legati all'ospitalità turistica e alla ristorazione. L'economia locale storicamente si è basata su agricoltura e allevamento, scoprendo lo sviluppo industriale più tardi rispetto alle grandi città e alle aree più industrializzate d'Europa. Le attività agricole sono legate principalmente alla gestione dei prati e dei pascoli, dalla zootecnica da latte alla gestione delle malghe in alta quota, spesso arricchita dalla produzione artigianale di prodotti gastronomici della tradizione locale. Recentemente anche la coltivazione di piccoli frutti e l'apicoltura hanno interessato parte della popolazione. Altre opportunità lavorative possono essere legate alla riscoperta della cura dei boschi, i quali sono in continua crescita a causa del progressivo abbandono delle aree montane e dalla riduzione delle attività di gestione del patrimonio forestale. La produzione industriale è caratterizzata dalla presenza di distretti industriali specializzati, spesso di rilievo. Recentemente l'area ha visto il prevalere del settore terziario e dei diffusi lavori stagionali a tempo parziale, grazie al continuo sviluppo del turismo e delle attività ad esso collegate (servizi in generale e commercio). L'importanza e l'incidenza del turismo nell'economia locale potrebbero essere d'aiuto per lo sviluppo di altre attività economiche, approfittando della valorizzazione turistica e del patrimonio paesaggistico delle Dolomiti. Ciò nonostante si verificano fenomeni di migrazione di forza lavoro specializzata e qualificata in aree che offrono maggiori opportunità, come ad esempio le città capoluogo regionale. Le infrastrutture di trasporto hanno dato forma non solo allo spazio sociale, ma anche a quello economico, agendo come attrattore per investimenti, attività e fattori produttivi, laddove il contesto è risultato favorevole.

Demografia ed economia sono due variabili collegate tra loro, l'una non può prescindere dall'altra se si analizza lo sviluppo generale di un'area.

Dal punto di vista demografico, la Regione Veneto presenta diverse situazioni, strettamente relazionate alla conformità del territorio naturale. Da un lato troviamo l'area padana, caratterizzata da Comuni vitali, vicini e direttamente collegati alle aree industriali e dei servizi; dall'altro si estende la montagna, un'area demograficamente ed economicamente in crisi, formata da Comuni di piccole dimensioni, a forte vocazione turistica. L'area centrale della Regione, molto più dinamica e ricca di attività, contribuisce in modo significativo al reddito complessivo regionale, grazie alla combinazione di diversi fattori produttivi e dei servizi, sia pubblici che privati, disponibili sul territorio. Ciò nonostante, nel bellunese si è sviluppato e consolidato negli anni il distretto dell'occhialeria, coinvolgendo non solo le grandi realtà imprenditoriali di livello globale, ma anche le piccole – medie imprese artigianali locali, le quali hanno raggiunto alti livelli di specializzazione produttiva.

L'economia generale della Regione Veneto ha subito nell'ultimo decennio degli effetti negativi dovuti alla crisi economica del 2008. I primi segnali di ripresa degli ultimi anni indicano livelli di esportazioni maggiori rispetto a quelli registrati nel periodo precedente la crisi, evidenziando un importante miglioramento della competitività complessiva dell'economia regionale. I motivi alla base di questa prima ripresa del mercato interno sono individuabili nella ricomparsa degli investimenti privati e nel riavvio dei consumi delle famiglie. In particolare gli investimenti delle imprese manifatturiere hanno interessato il miglioramento dei processi produttivi, con l'acquisto di nuovi macchinari e impianti, la formazione e la ricerca. Uno studio di Confartigianato Veneto del marzo del 2016 evidenzia che almeno il 30% dell'export regionale è indirizzato

verso paesi del centro Europa, per raggiungere i quali è necessario e naturale attraversare il valico del Brennero, rappresentando di fatto una delle principali e strategiche vie di accesso per le esportazioni del Veneto. I principali settori industriali che hanno registrato una crescita positiva sono stati le imprese della gomma e della plastica, dell'alimentare e delle bevande e i settori del legno e del mobile. Ciononostante le stime di Unioncamere Veneto non prevedono una crescita espansiva tale da riportare in tempi brevi l'economia regionale vicina ai livelli del pre-crisi, evidenziando una situazione di crescita continua e positiva ma non ancora sufficiente. Inoltre se si tiene in considerazione il saldo delle imprese attive sul territorio regionale emerge una costante diminuzione delle iscrizioni nel periodo che segue la crisi del 2008, ed una forte pressione delle cessazioni dell'attività, soprattutto tra il 2011 e il 2014. La crescita economica, seppur lenta, c'è e c'è stata, ma emerge allo stesso tempo una perdita sostanziale delle imprese attive e una progressiva diminuzione dell'apertura di nuove attività (Unioncamere Veneto, 2016). La Regione Veneto, in ogni caso, rimane la terza regione italiana in relazione alla produzione di ricchezza, contribuendo per circa il 9% al Prodotto Interno Lordo nazionale.

Dall'inizio della crisi, nel 2015 si è registrato un primo aumento del saldo occupazionale (lavoro dipendente), grazie ad un aumento delle assunzioni accompagnato da un lieve e limitato incremento delle cessazioni. Il baricentro occupazionale ha subito in Veneto uno spostamento dal settore industriale, al settore terziario, dovuto principalmente al peso che la crisi ha avuto per il primo e alla tendenza crescente dimostrata dal secondo. La ripresa dell'occupazione è condizione necessaria per un futuro miglioramento delle condizioni economiche delle famiglie. Una maggiore disponibilità economica e il conseguente aumento del potere d'acquisto, a loro volta, sono una variabile fondamentale per quanto riguarda le dinamiche legate ai consumi, i quali sono ripresi negli ultimi anni, seppur in maniera lieve, soprattutto nelle spese per la salute e quelle relative al tempo libero e alla cultura.

A.1.2. Popolazione e trend demografico

Il territorio della Provincia di Belluno è costituito per più dell'80% da superficie agraria e forestale, lasciando, circa, solo il 2% di tutta la superficie provinciale destinata all'urbanizzato (fabbricato, strade e infrastrutture). Il territorio è composto principalmente da comuni di piccole dimensioni, soprattutto nell'alto bellunese, in cui la popolazione residente si concentra per la maggior parte nelle frazioni capoluogo. Le stesse dinamiche si ripetono anche per gli addetti, nonostante l'incidenza dei lavoratori fuori dal capoluogo o dai centri abitati principali, in virtù della forte presenza di attività turistiche localizzate in quota.

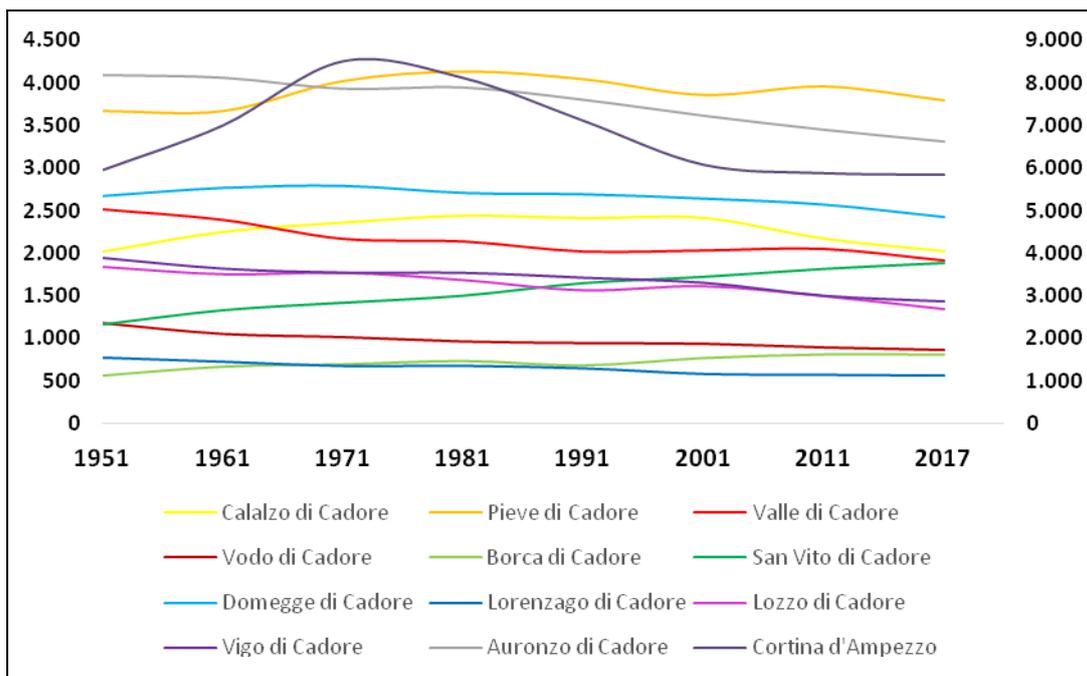
Il Cadore presenta due polarità principali, sia come numerosità della popolazione residente, che come centralità per le attività lavorative. La prima è costituita da Cortina d'Ampezzo, il comune più popolato, famoso e conosciuto come principale meta e attrattiva turistica di tutte le Dolomiti. Seguono i Comuni di Calalzo di Cadore, Pieve di Cadore e Domegge di Cadore, in cui hanno sede scuole secondarie di primo e secondo grado e importanti strutture di carattere sanitario. È possibile individuare una terza polarità, costituita dal Comune di Auronzo di Cadore sia per quanto riguarda l'importanza demografica che produttiva e sanitaria, grazie alla presenza di un centro polifunzionale.

Le due vallate, seppur confinanti tra loro e appartenenti alla stessa realtà montana, presentano una distribuzione territoriale e degli addetti differenti.

Comune	Popolazione residente								Var% '51- '17
	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2011	2017	
Calalzo di Cadore	2.019	2.253	2.363	2.445	2.416	2.419	2.173	2.024	0,25
Pieve di Cadore	3.673	3.673	4.019	4.128	4.040	3.858	3.956	3.796	3,35
Valle di Cadore	2.521	2.396	2.171	2.140	2.021	2.033	2.052	1.914	-24,08
Vodo di Cadore	1.184	1.054	1.016	963	944	936	891	860	-27,36
Borca di Cadore	564	671	699	739	686	774	818	815	44,50
San Vito di Cadore	1.157	1.325	1.413	1.497	1.645	1.718	1.813	1.881	62,58
Domegge di Cadore	2.676	2.770	2.793	2.711	2.695	2.645	2.575	2.430	-9,19
Lorenzago di Cadore	775	726	675	677	646	578	567	558	-28
Lozzo di Cadore	1.846	1.759	1.776	1.689	1.567	1.615	1.497	1.342	-27,30
Vigo di Cadore	1.940	1.815	1.767	1.766	1.709	1.650	1.499	1.432	-26,19
Auronzo di Cadore	4.089	4.058	3.930	3.944	3.801	3.616	3.453	3.315	-18,93
Cortina d'Ampezzo	5.964	7.004	8.499	8.109	7.109	6.085	5.890	5.852	-1,88
Provincia di Belluno	238.269	234.921	221.155	220.335	212.085	209.550	210.001	204.462	-14,19
Regione Veneto	3.918.059	3.846.562	4.123.411	4.345.047	4.380.797	4.527.694	4.857.210	4.906.210	25,22

*Tabella 1: dinamica demografica del Cadore (Valle del Boite e Valle dell'Ansiei)
(fonte: elaborazione dati Istat)*

Nella Tabella 1 viene riportata la dinamica demografica delle due vallate, relazionandola con l'andamento demografico che sta interessando la Provincia di Belluno in generale e la Regione Veneto. Se da un lato troviamo una tendenza principalmente positiva lungo il Boite, dall'altra si evidenzia un'evoluzione completamente negativa lungo l'Ansiei. Il forte spopolamento che sta interessando i Comuni lungo l'Ansiei è perfettamente in linea con le dinamiche generali dell'intera Provincia, la quale sta attraversando una forte fase di declino sociale e demografico e di desertificazione imprenditoriale. La stessa Cortina, pur essendo un'area molto attrattiva ed economicamente importante, sta subendo le conseguenze della migrazione degli abitanti, con un picco nel decennio a cavallo tra i due secoli, dopo aver visto un forte aumento della popolazione nel ventennio successivo alla Seconda Guerra Mondiale. L'unico Comune che dal periodo post bellico ad oggi presenta un costante e positivo trend di crescita della popolazione è San Vito di Cadore, che nell'arco di quasi settant'anni ha visto un aumento di più del 60% dei residenti sul territorio comunale.



*Figura 6: andamento della popolazione residente dal 1951 al 2017
(fonte: elaborazione dati Istat)*

A.1.3. Occupazione

Meno della metà dei residenti risulta essere parte della popolazione attiva, ovvero i cittadini di età compresa tra i 15 e 64 anni. La restante parte è composta principalmente da persone oltre i 64 anni, indicando, quindi, un forte invecchiamento della popolazione residente, sempre più marcato negli ultimi anni, rispetto all’inizio degli anni Novanta. Un calo continuo delle nascite negli ultimi vent’anni non sta permettendo un ricambio generazionale, portando ad un divario sempre maggiore tra le persone appartenenti a diverse fasce d’età.

In tutti i Comuni cadorini il tasso di occupazione risulta essere superiore al 90%, con un picco particolare a Cortina d’Ampezzo e San Vito di Cadore, seguiti da Borca di Cadore, Valle di Cadore e Vigo di Cadore (Istat, Censimento della Popolazione 2011). L’occupazione è stata calcolata tenendo in considerazione il rapporto percentuale tra il totale dei cittadini considerati popolazione attiva, quindi in età lavorativa, ed il numero totale degli occupati. In generale l’occupazione risulta essere positiva, nonostante si evidenzino per alcuni Comuni, soprattutto lungo l’Ansiei, una diminuzione del numero di occupati tra il 1991 e il 2011, dovuto in parte alle conseguenze della crisi economica, e dall’altro dalla progressiva diminuzione della popolazione attiva presente sul territorio comunale. Al contrario lungo il Boite, dove si è verificato un incremento della popolazione residente, si presenta, di conseguenza, anche un aumento della popolazione in età lavorativa e, quindi, degli occupati, rispetto al 1991.

Comune	1991			2011			Var % occupati
	Residenti	Pop. Attiva		Residenti	Pop. Attiva		
		Totale	Occupati		Totale	Occupati	
Calalzo di Cadore	2.416	1.154	1.105	2173	992	922	-16,56
Pieve di Cadore	4.040	1.898	1.803	3956	1799	1672	-7,27
Valle di Cadore	2.021	831	781	2052	949	891	14,08

Vodo di Cadore	944	415	395	891	435	397	0,51
Borca di Cadore	686	331	304	818	357	335	10,20
San Vito di Cadore	1.645	758	696	1813	838	804	15,52
Domegge di Cadore	2.695	1.268	1.232	2575	1222	1131	-8,20
Lorenzago di Cadore	646	292	277	567	263	243	-12,27
Lozzo di Cadore	1.567	750	726	1497	708	645	-11,16
Vigo di Cadore	1.709	770	741	1499	694	655	-11,61
Auronzo di Cadore	3.801	1.660	1.560	3453	1567	1464	-6,15
Cortina d'Ampezzo	7.109	3.224	2.999	5890	2571	2470	-17,64

*Tabella 2: numero degli occupati totali (Valle del Boite e Valle dell'Ansiei)
(fonte: elaborazione dati Istat)*

Sulla base del Censimento dell'Industria 2011 è stato possibile individuare il numero delle imprese, suddivise per categoria, e degli addetti per ogni Comune appartenente all'area di interesse per la Regione Veneto. Complessivamente dal 2001 sia il numero di addetti che il numero di imprese è calato in entrambe le vallate, rivelando una percentuale maggiore lungo l'Ansiei, causata, in parte, da un'importante perdita del settore manifatturiero, che non è stato possibile compensare totalmente con l'aumento del commercio e della ristorazione. Allo stesso modo la perdita della manifattura lungo il Boite è stata bilanciata maggiormente dai due settori in crescita (commercio e ristorazione). Ciò nonostante alcuni Comuni hanno registrato un andamento positivo per quanto riguarda il numero di addetti, in particolare per Vodo di Cadore, Auronzo di Cadore e Cortina d'Ampezzo. Quest'ultima ha visto un aumento di più del 64% degli addetti principalmente nelle attività che riguardano il commercio, l'alloggio e la ristorazione.

Comune	Addetti (2011)						
	Agricoltura, selvicoltura e pesca	Manifattura	Costruzioni	Commercio	Alloggio e ristorazione	Sanità e istruzione	Servizi in genere
Calalzo di Cadore	2	135	26	205	57	16	142
Pieve di Cadore	0	210	97	295	151	30	384
Valle di Cadore	1	21	49	51	42	3	59
Vodo di Cadore	4	29	50	17	40	4	24
Borca di Cadore	0	6	23	29	89	0	36
San Vito di Cadore	2	76	97	116	225	39	162
Domegge di Cadore	0	373	41	155	41	4	87
Lorenzago di Cadore	2	37	8	11	15	0	8
Lozzo di Cadore	2	281	20	72	17	4	65
Vigo di Cadore	1	100	22	66	59	1	40
Auronzo di Cadore	2	347	161	270	425	14	181
Cortina d'Ampezzo	4	310	478	833	1681	235	1109

*Tabella 3: numero degli addetti, suddivisi per attività economica (Valle del Boite e Valle dell'Ansiei)
(fonte: elaborazione dati Istat)*

A.1.4. Economia e imprese

Il numero delle imprese totali presenti sul territorio tra il 2001 e il 2011 hanno registrato un lieve incremento di poco più di un centinaio di unità. I settori economici che più di altri sono cresciuti nel numero di imprese

sono legati all'istruzione e alla sanità e ai servizi in generale. Nonostante vi sia un aumento considerevole degli addetti impiegati in attività di commercio, alloggio e ristorazione, tali settori non presentano incrementi rilevanti nel numero di imprese. Per quanto riguarda l'alloggio e la ristorazione in particolare i valori positivi più significativi sono stati rilevati nei Comuni di Vigo di Cadore, Pieve di Cadore, Lorenzago di Cadore e Auronzo di Cadore. Analogamente alle dinamiche che hanno interessato gli addetti, il numero di imprese legate al settore manifatturiero ha subito una forte diminuzione soprattutto lungo l'Ansiei, con un'unica rilevazione positiva per il Comune di San Vito di Cadore. Il settore delle costruzioni, che negli ultimi anni sta attraversando un periodo di crisi, nell'area di interesse ha registrato, in generale, una variazione positiva nel numero di imprese presenti, soprattutto lungo il Boite.

Comune	Imprese (2011)						
	Agricoltura, selvicoltura e pesca	Manifattura	Costruzioni	Commercio	Alloggio e ristorazione	Sanità e istruzione	Servizi in genere
Calalzo di Cadore	2	31	19	60	19	6	66
Pieve di Cadore	0	35	43	104	44	17	155
Valle di Cadore	1	13	22	26	12	3	39
Vodo di Cadore	3	12	16	13	9	4	19
Borca di Cadore	0	5	14	1	15	0	19
San Vito di Cadore	2	35	35	36	39	15	76
Domegge di Cadore	0	55	15	78	18	4	55
Lorenzago di Cadore	2	10	7	8	7	0	8
Lozzo di Cadore	2	46	11	30	7	4	30
Vigo di Cadore	1	30	17	38	21	1	24
Auronzo di Cadore	2	61	53	93	99	9	85
Cortina d'Ampezzo	2	75	100	178	176	37	347

Tabella 4: numero delle imprese, suddivise per attività economica (Valle del Boite e Valle dell'Ansiei)
(fonte: elaborazione dati Istat)

In generale le attività economiche di principale rilievo per l'area sono legate ai servizi in genere, l'alloggio e la ristorazione ed il commercio. La manifattura che un tempo costituiva una delle principali fonti di reddito, attualmente risente di un periodo di difficoltà. Se da un lato la popolazione è impiegata principalmente nelle attività legate all'ospitalità turistica, dall'altro le imprese presenti sul territorio rientrano principalmente nel settore terziario dei servizi.

Addetti totali, suddivisi per attività economica (2011)



- Agricoltura, selvicoltura e pesca
- Manifattura
- Costruzioni
- Commercio
- Alloggio e ristorazione
- Sanità e istruzione
- Servizi in genere

Imprese totali, suddivise per attività economica (2011)



Figura 7: numero totale di addetti e imprese, divise per attività economica
(fonte: elaborazione dati Istat)

Le dinamiche economiche presenti nell'area di interesse rispecchiano a livello micro quello che in generale si sta verificando nell'intera Provincia di Belluno. Il rapporto annuale sull'economia bellunese dell'anno 2016, redatto dalla Camera di Commercio Treviso – Belluno, rileva una tendenza positiva del saldo occupazionale,

sostenuto soprattutto dall'occhialeria e dal turismo. Ciononostante l'occupazione è ben lontana dal raggiungere i livelli precedenti alla crisi, ma si sta verificando comunque una progressiva e lenta crescita.

Il settore dell'occhialeria è sicuramente una delle attività economiche principali e trainanti dell'intera economia provinciale. Belluno è la prima provincia italiana in termini di esportazioni dell'occhiale, rappresentando, da sola, più del 40% dell'intero export del settore a livello nazionale. A livello provinciale, invece, le esportazioni dell'occhialeria toccano il 75% delle vendite totali verso l'estero dell'intera provincia. La crisi economica del 2008 ha portato ad un'importante diminuzione del numero delle sedi d'impresa attiva nel settore dell'occhialeria. Nonostante ciò, il tessuto imprenditoriale non sembra essersi comunque indebolito dal punto di vista economico e nel settore manifatturiero bellunese in generale si evidenzia una crescita superiore alla media veneta e nazionale, trainata appunto dall'occhialeria. L'occhialeria è il settore che presenta il saldo occupazionale annuo più rilevante, con un incremento di 632 unità nel 2016 (e di quasi 2000 unità se si tiene in considerazione gli anni dal 2014 al 2016).

Le esportazioni chiudono il 2016 con un risultato positivo, pari al 2,6%, anche se modesto in relazione ai livelli del biennio precedente (+11,6% nel 2015 e 9,1% nel 2014). La vendita dell'occhiale sta toccando ogni anno valori record dal 2010, anche se nel 2016 ha avuto un aumento con un ritmo marcato rispetto a quello degli anni precedenti.

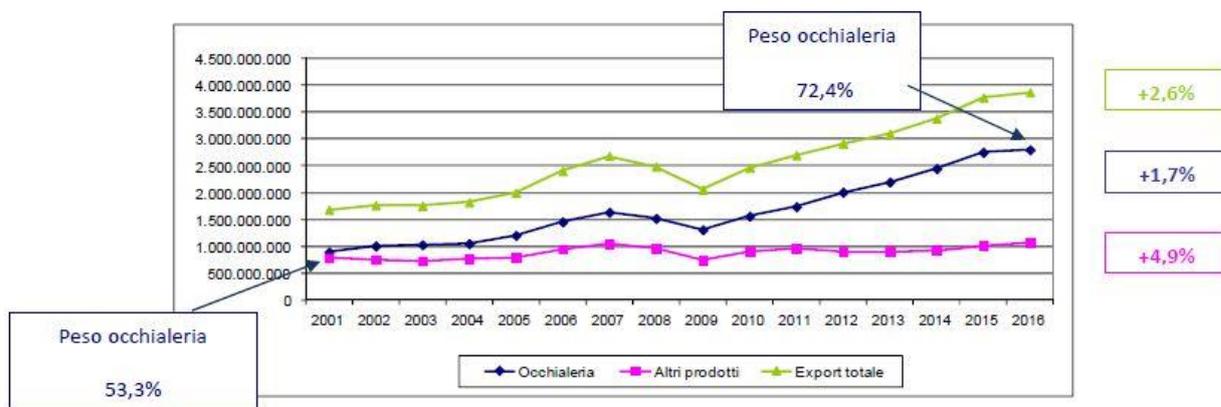


Figura 8: andamento delle esportazioni complessive (in evidenza l'occhialeria) degli anni 2001 – 2016 (fonte: elaborazione Uffici Studi e Statistica CCIAA Treviso – Belluno su dati Istat)

Dopo l'occhiale, il secondo prodotto chiave per la manifattura bellunese sono i macchinari, i quali hanno un peso pari al 10,5% sul totale delle esportazioni complessive provinciali, evidenziando nel 2016 una variazione del 3,3% rispetto all'anno precedente.

Paese	Import	Export	Var % 2015-2016		Quota % su totale (2016)	
			Import	Export	Import	Export
<i>Principali mercati di destinazione</i>						
USA	3.824.649	860.837.592	-9,5	4,2	0,4	22,3
Francia	60.260.952	422.068.082	11,4	2,3	6,7	10,9
Germania	104.083.331	302.480.685	4,8	1,8	11,6	7,8
Regno Unito	9.306.693	261.624.357	-28,1	4,8	1	6,8
Spagna	27.689.827	225.392.873	10,2	7,5	3,1	5,8
<i>Principali mercati di fornitura</i>						

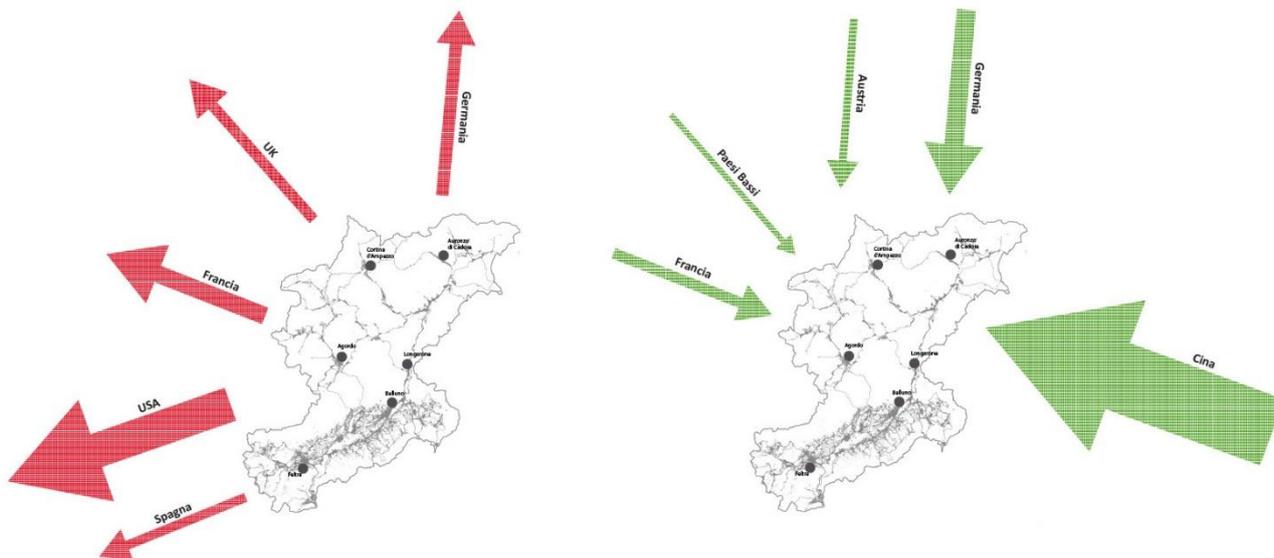
Cina	392.535.589	211.669.024	0,9	12	43,7	5,5
Germania	104.083.331	302.480.685	4,8	1,8	11,6	7,8
Francia	60.260.952	422.068.082	11,4	2,3	6,7	10,9
Austria	34.030.044	61.634.937	8	6,1	3,8	1,6
Paesi Bassi	31.749.199	80.580.362	-10,7	11	3,5	2,1

*Tabella 5: principali mercati di import – export Provincia di Belluno
 (fonte: elaborazione Ufficio Studi e Statistica CCIAA Treviso – Belluno su dati Istat)*

Il partner commerciale principale di riferimento per le esportazioni sono gli Stati Uniti, soprattutto grazie al peso del mercato dell'occhiale, poiché oltre il 30% dell'export di tale prodotto viene indirizzato oltre oceano. Seguono i valori di export europei, con Francia, Germania, Regno Unito e Spagna. Significativi sono anche in valori relativi ai mercati asiatici, mentre si sta cercando di sondare nuove rotte commerciali indirizzate in particolare verso il mercato sud americano.

Nel complesso l'export risulta maggiore delle importazioni, le quali vedono come maggiori paesi fornitori la Cina, con più del 40% dell'import, seguita dalla Germania e dalla Francia.

Per quanto riguarda la distribuzione del reddito, in Provincia di Belluno i contribuenti hanno dichiarato un reddito complessivo pari a 3.316.301.878 euro al 31.12.2015, rappresentando circa il 4,6% del reddito complessivo della Regione Veneto. Il reddito pro capite provinciale si attesta attorno ai 20.000 euro, compreso nella fascia tra 15.000-26.000 euro, in cui si colloca la maggior parte dei contribuenti provinciali (37%). Le dichiarazioni presentate nel 2016 sono riferite per più del 40% a pensionati, con un reddito medio di 15.000 euro, indice dello stato di invecchiamento della popolazione.



*Figura 9: principali direttrici import-export del Bellunese
(fonte: elaborazione Ufficio Studi e Statistica CCIAA Treviso-Belluno su dati Istat)*

L'andamento del reddito complessivo, sia per la Provincia di Belluno in generale, che, successivamente, nello specifico per i Comuni del Cadore, è stato analizzato tenendo in considerazione i prezzi costanti, ovvero calcolati prendendo come riferimento un anno base, a cui vengono riferite tutte le rilevazioni. La scelta di utilizzare tale metodo al posto dei prezzi correnti deriva dal fatto che prendendo in considerazione questi ultimi diventa difficile il confronto tra i diversi anni.

La serie storica relativa ai redditi è stata al 2016 (anno base), grazie ai coefficienti di rivalutazione monetaria forniti dall'Istat.

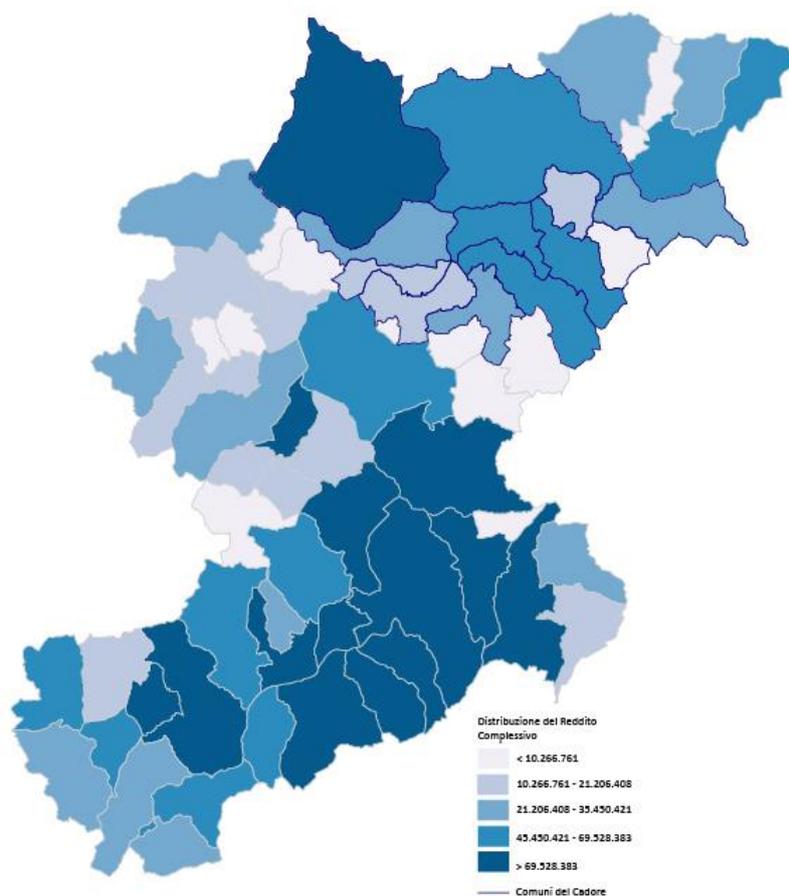


*Figura 10: andamento del reddito complessivo totale Provincia di Belluno
(fonte: elaborazione statistiche Ministero dell'Economia e delle Finanze)*

La Figura 10 riporta l'andamento del reddito complessivo totale per la Provincia di Belluno. Si evidenzia un significativo aumento per il periodo che precede la crisi economica del 2008, anno da cui inizia una progressiva diminuzione del reddito, fino ad una nuova fase di ripresa nell'ultimo biennio. Le rilevazioni

relative alla Provincia di Belluno sono in linea con la situazione generale della Regione Veneto ed i valori raggiunti nell'ultimo biennio rimangono comunque inferiori al periodo pre-crisi economica.

La distribuzione del reddito in Provincia di Belluno è disomogenea e settoriale, in quanto risulta essere condizionato dalla presenza all'interno del territorio comunale di attività legate all'occhialeria o al turismo d'élite. La vicinanza a tali attività o al Comune capoluogo rappresenta un fattore significativo e determinante nello sviluppo e della distribuzione del reddito. In testa alla classifica, infatti, si trovano i comuni di Cortina d'Ampezzo, Agordo e Belluno, le cui realtà economiche sono determinate rispettivamente dal turismo, dall'occhialeria e dalla concentrazione di servizi e attività.



*Figura 11: distribuzione del reddito complessivo
(fonte: elaborazione statistiche Ministero dell'Economia e della Finanze)*

L'area che dal punto di vista della distribuzione del reddito complessivo soffre maggiormente è il Cadore, dove, nonostante nell'ultimo decennio (2006 – 2016) si sia verificato un aumento dei valori, le rilevazioni ottenute sono comunque tra le più inferiori della Provincia, soprattutto per le realtà comunali minori.

Comune	Reddito complessivo		Var % 2006-2016
	2006	2016	
Calalzo di Cadore	33.021.249	35.765.847	8,31
Pieve di Cadore	65.988.714	65.499.298	-0,74

Valle di Cadore	25.033.139	27.070.922	8,14
Vodo di Cadore	10.841.984	12.334.585	13,77
Borca di Cadore	10.542.105	13.125.876	24,50
San Vito di Cadore	27.413.455	32.804.495	19,66
Domegge di Cadore	38.064.251	41.246.386	8,36
Lorenzago di Cadore	8.077.758	8.647.331	7,05
Lozzo di Cadore	20.079.160	21.200.836	5,59
Vigo di Cadore	20.153.682	21.371.925	6,04
Auronzo di Cadore	47.302.618	55.058.616	16,40
Cortina d'Ampezzo	108.283.409	129.679.543	19,76
Totale	414.801.524	463.803.660	11,81

*Tabella 6: evoluzione del reddito complessivo nel decennio 2006- 2016
(fonte: elaborazione statistiche Ministero dell'Economia e delle Finanze)*

A.2 – TRASPORTO MERCI MULTIMODALE – DOMANDA ED OFFERTA

L'intera area di programma ricopre un ruolo fondamentale per il futuro dell'import-export tra l'Italia e l'Europa. Infatti, sia il Brennero che Tarvisio sono assi di interesse strategico per lo sviluppo delle reti di trasporto trans-europee (TEN-T). Le TEN-T sono costituite da un insieme di infrastrutture di trasporto integrato multimodale, a sostegno del mercato unico europeo e per garantire la libera circolazione di beni, persone e servizi. La struttura della rete non risulta essere ancora definitiva, ma, al contrario, è soggetta a continui cambiamenti, dettati dalla necessità di mettere in connessione sempre nuove aree geografiche tra loro. I corridoi transnazionali realizzano un tessuto connettivo tra i diversi Paesi europei, nonché tra i grandi terminali portuali e aeroportuali, favorendo l'integrazione modale di diversi sistemi di trasporto.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria il principale ostacolo è rappresentato dalla compatibilità e interoperabilità delle singole linee nazionali: le diversità infrastrutturali e il differente livello di evoluzione tecnica hanno dato vita a casi di rallentamento nello spostamento di merci e persone, limitando allo stesso tempo la capacità di attirare nuovo traffico derivante dalle altre modalità di trasporto. Le politiche portate avanti negli anni hanno cercato di eliminare i c.d. colli di bottiglia presenti sulla rete, al fine di poter ridurre anche il gap di utilizzo tra la modalità stradale e quella ferroviaria. Quest'ultima rappresenta per l'Unione Europea la scelta strategica e maggiormente sostenibile su cui puntare per il futuro, essendo, di fatto, la modalità di trasporto continentale con il minor impatto sull'ambiente. Inoltre, si deve tenere in considerazione il fatto che le Alpi sono un'area sensibile dal punto di vista ambientale e che necessita di particolari politiche e investimenti a favore di un transito rispettoso dell'ambiente e che crei il minor danno ecologico possibile.

La Regione Veneto viene attraversata da tre dei quattro corridoi che interessano l'Italia: il Corridoio Mediterraneo, il Corridoio Baltico Adriatico e il Corridoio Scandinavo Mediterraneo. Teatro principale sono i

poli produttivi e intermodali della pianura veneta, escludendo da tale visione trasportistica la montagna del bellunese. Rientrano nella Core Network gli interporti di Padova ed il Quadrante Europa di Verona, insieme all'interporto di Cervignano e di Trento, i quali fanno parte dell'area di programma generale. Allo stesso modo, le realtà portuali dell'alto Adriatico di Venezia e Trieste rappresentano due importanti nodi presenti all'interno dei corridoi europei.

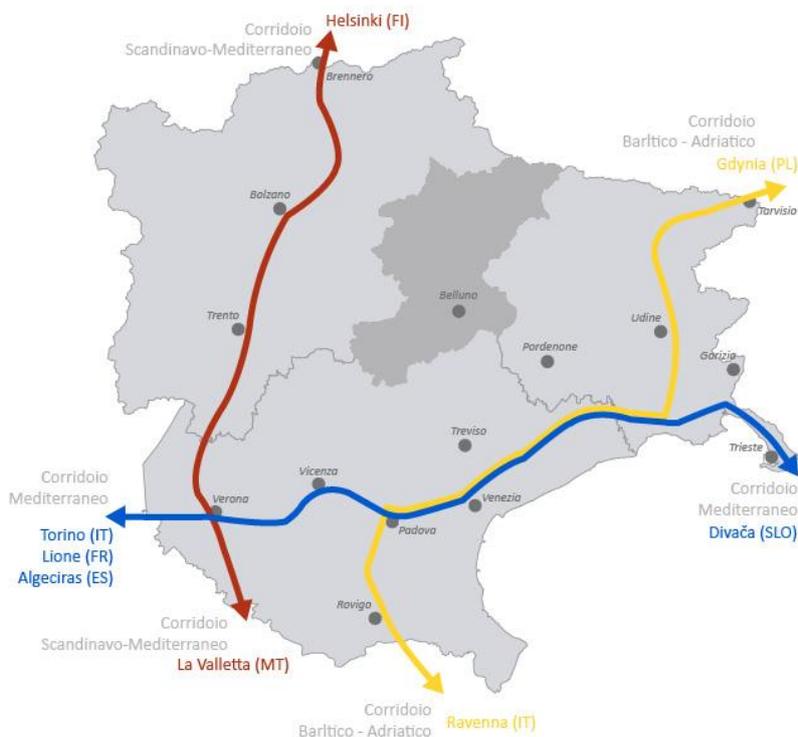


Figura 12: corridoi Europei che interessano la Regione Veneto ed il ruolo del Bellunese

L'asse del Brennero fa parte del Corridoio Scandinavo - Mediterraneo, il quale si estende dalla Finlandia e dalla Svezia nel nord Europa, fino all'Isola di Malta, attraversando il territorio nazionale dal Trentino – Alto Adige fino alla Puglia e alla Sicilia. Il Brennero, in particolare, risulta essere oggetto delle principali progettualità per l'adeguamento e il potenziamento della rete, grazie ai lavori attualmente in corso per la realizzazione della galleria base. L'attraversamento delle Alpi, infatti, e la relativa connessione tra Monaco e Verona, rappresenta il principale collo di bottiglia del corridoio che si sta cercando di risolvere.

La definizione dei corridoi e le politiche attuate influenzano nel lungo periodo le dinamiche relazionali tra territori, puntando a migliorare la prossimità geografica degli Stati europei ed eliminando di fatto le singole barriere nazionali. Allo stesso tempo, la connessione diretta tra i centri principali deve essere integrata e supportata da una sotto-rete a livello locale, capace di migliorare l'accessibilità ai nodi cardine del corridoio. Tutto l'insieme di relazioni e connessioni ampliano il tradizionale concetto di centro e periferia, portandolo fuori dai confini nazionali fino a farlo coincidere con la geografia comunitaria nella sua totalità. Lo sviluppo delle vie di comunicazione europee si sta evolvendo in funzione della nuova geografia economica, che a sua volta si è sviluppata per effetto della localizzazione dei poli produttivi, della logistica e della distribuzione della domanda. Il continente europeo presenta forti squilibri sociali, demografici, occupazionali e di accessibilità, caratterizzato dalla presenza di aree metropolitane a forte specializzazione produttiva settoriale

consolidata. La visione d'insieme dei trasporti europei influisce sull'attuale struttura infrastrutturale, cercando di introdurre una nuova organizzazione a rete efficiente. L'avvio di nuove alleanze e politiche a livello internazionale garantisce maggiori opportunità di sviluppo non solo per le aree direttamente coinvolte dal corridoio, ma anche per tutti i territori minori ed in prossimità del tracciato. Questi ultimi, infatti, hanno la possibilità di essere direttamente collegati alle grandi direttrici di traffico a livello europeo ed entrare in contatto con differenti realtà politiche, economiche e produttive, misurando a scala continentale la propria capacità di conservare o migliorare la loro produzione di reddito. Inoltre una maggiore accessibilità e mobilità generale permette ai singoli sistemi locali e regionali di entrare in contatto tra loro, quando, storicamente, sono sempre stati separati e scarsamente integrati. Gli attori locali sono tenuti a interpretare le politiche e le opportunità legate ad un sistema infrastrutturale di interesse europeo, affrontando sfide tecniche e organizzative dell'intermodalità dei sistemi di trasporto.

Il corridoio diventa, quindi, uno spazio definito da un reticolo organizzato di infrastrutture e da un sistema di relazioni sia nazionali, che internazionali, in cui la mobilità e le attività di trasporto generate svolgono il ruolo di nesso strategico di un sistema insediativo inquadrabile a grande, ma anche a piccola scala.

La quantità di merce che attraversa le Alpi da Ventimiglia al Tarvisio è in continuo aumento e sviluppa una serie di direttrici di mercato fondamentali per l'import-export dell'Italia, soprattutto verso Austria e Francia, attraverso le quali vengono movimentate più del 70% delle merci complessive. Tenendo in considerazione le attuali tendenze di crescita, nei prossimi anni l'arco alpino potrebbe essere attraversato da 270 milioni di tonnellate di merci. Attualmente la maggior parte della merce viene trasportata su strada, evidenziando un problema di squilibrio modale e l'opportunità di incrementare i traffici ferroviari. Si stanno cercando, infatti, delle soluzioni in grado di limitare gli impatti negativi di natura sociale e ambientale, legati agli alti volumi di traffico merci transalpino. Il valico maggiormente trafficato risulta essere il Brennero, sia per i flussi di veicoli pesanti, che per i veicoli leggeri, seguito da Tarvisio con una media di 5.000 veicoli giornalieri. Il Brennero è anche il valico maggiormente interessato da fenomeni di congestionamento, registrati soprattutto durante le festività estive tra Innsbruck e il valico, nella direzione dell'Italia.

L'arco alpino orientale mostra un trend crescente nei volumi di traffico, soprattutto lungo le direttrici nord-sud con accesso al Mediterraneo. In tal senso, i porti del Mediterraneo rappresentano importanti terminali di collegamento marittimo tra l'Europa e l'Oriente, in particolare la Cina.

Il contesto logistico che si sta delineando richiede particolari e specifiche funzioni legate all'intermodalità e collocate all'interno di catene di distribuzione sempre più complesse. A supporto di tale affermazione, negli ultimi anni c'è stata una diminuzione del trasporto ferroviario convenzionale, a favore di un incremento sostanziale di quello intermodale non accompagnato, superiore anche ai valori registrati per il trasporto stradale.

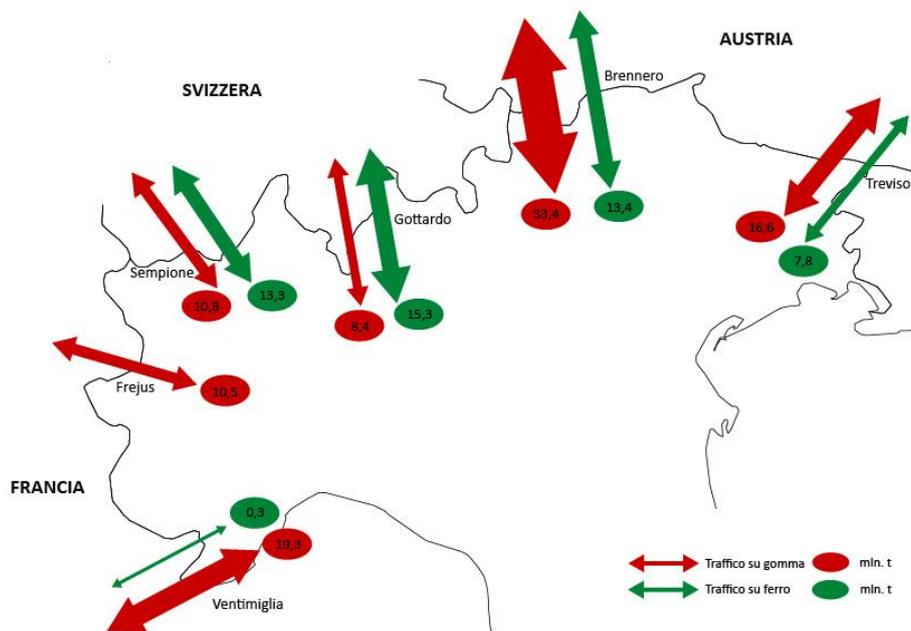


Figura 13: traffico merci transfrontaliero per le principali direttrici 2016 (* dati disponibili fino al 2014)
 (fonte: Alpenobservatorium, Rapporto annuale 2016 – Database Combined Transport)

Tra il 2015 e il 2016 il traffico transalpino è aumentato del 4,5%, pari ad un volume di circa 209 milioni di tonnellate, raggiungendo un nuovo livello record. Per quanto riguarda la ripartizione modale, il 67% della merce totale viene trasportata ancora via gomma, mentre il 33% viene movimentata su ferro, rappresentando anche in questo caso una nuova soglia record mai raggiunta prima. In tal senso, il paese che più delle altre vede una ripartizione modale a favore del ferro è la Svizzera, aumentando i livelli di mercato e di concorrenza intermodale.

Development of freight transport by mode 1999 - 2016
 Transport volume in 1'000 tonnes

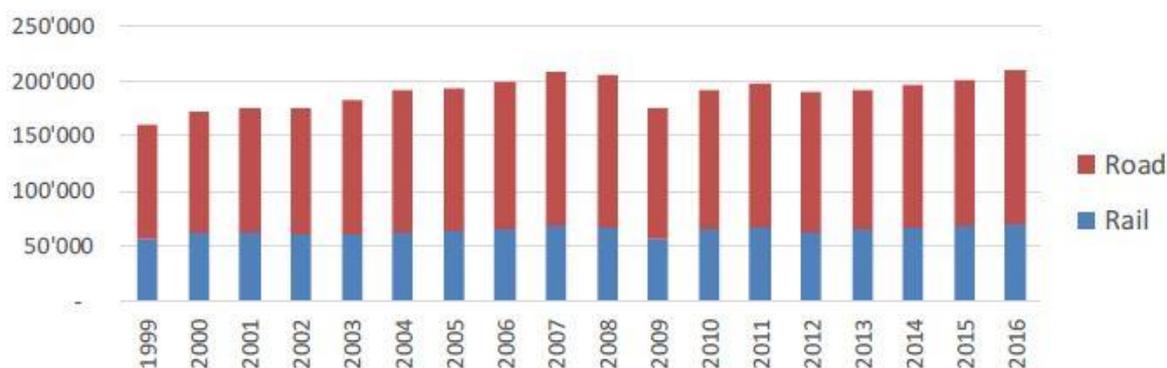


Figura 14: evoluzione del trasporto merci transalpino (1999-2016)
 (fonte: Alpenobservatorium, Rapporto annuale 2016)

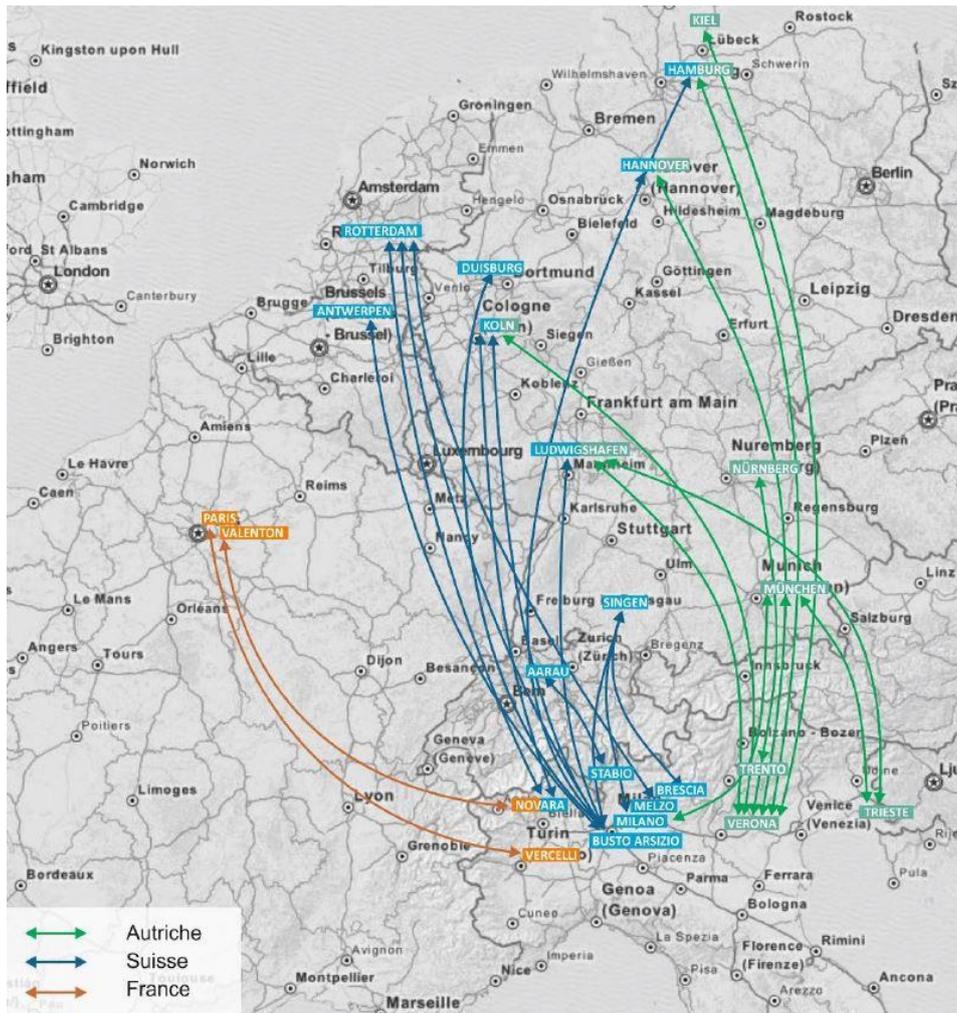


Figura 15: principali relazioni transalpine del trasporto merci combinato non accompagnato (fonte: Alpenobservatorium, Rapporto annuale 2016)

Gli incrementi maggiori del traffico di mezzi pesanti si è verificato lungo il valico del Brennero (6,8% nel 2016, rispetto all'anno precedente), dove nel 2016 è stato raggiunto un nuovo valore record pari a 2,2 milioni di autocarri. L'unico arco di confine dove è stata evidenziata una diminuzione del numero di veicoli pesanti è quello svizzero (-3,4% nel 2016 rispetto al 2015), dovuto principalmente alle politiche in atto a favore del trasporto ferroviario.

Il trasporto ferroviario delle merci ha subito in parte la crisi del 2008, poiché il ferro, l'acciaio e i prodotti chimici oltre ad essere in più idonei a tale modalità di trasporto, hanno risentito maggiormente degli effetti della crisi. Ciò nonostante la ripartizione modale lungo l'arco alpino non è molto cambiata negli anni, selezionando ancora oggi la gomma come modalità di trasporto preferita.

Development of road freight traffic by crossing 2015 - 2016
Number of HGV > 3.5t (in 1'000)

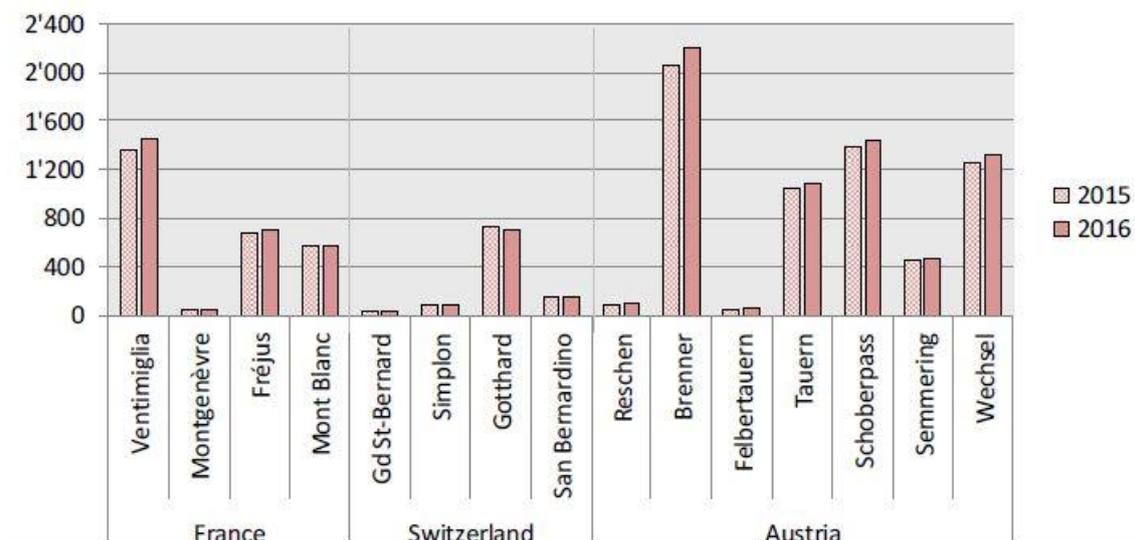


Figura 16: sviluppo del traffico merci su gomma, lungo le principali direttrici (2015-2016)
(fonte: Alpenobservatorium, Rapporto annuale 2016)

La crescita dei mercati, sia a livello europeo, che mondiale, ha reso necessario lo sviluppo della logistica e delle infrastrutture di trasporto. Con il termine "Banana Blu" ci si riferisce ad una dorsale economica e demografica dell'Europa centro - occidentale, area di concentrazione dei principali flussi di scambio del continente. Tale area, inoltre, è riconosciuta per avere una grande concentrazione di capacità produttiva e conoscenza, oltre ad attrarre la maggior parte dei flussi di traffico merci e di consumo. Per questi motivi, infatti, nell'area si sono stabilizzate nel corso degli anni numerose piattaforme logistiche. Il Nord Italia rappresenta, in quest'ottica, un'area privilegiata per lo smistamento delle merci dirette o provenienti da nord.

Il Veneto, con la centralità e l'operatività soprattutto del Quadrante Europa, ma anche dell'Interporto di Padova, si caratterizza come area cruciale di interconnessione tra i tre corridoi e le rispettive direttrici di traffico. Gli interporti veneti vengono considerati come dei veri e propri hub, capaci di intercettare i flussi merci e ridistribuirli, adottando misure e soluzioni intermodali o servizi integrati, grazie ai quali è possibile rendere più accessibile la rete. I due interporti veneti operano su due mercati differenti e mettono in evidenza le forti specializzazioni per il combinato terrestre, da un lato Verona che risulta essere quasi esclusivamente dedicato alla ripartizione modale gomma-ferro, mentre dall'altra, nel caso di Padova, si movimentano principalmente container marittimi a supporto delle relazioni con il sistema portuale.

L'organizzazione della logistica del Nord-Est si sviluppa in relazione delle due direttrici di traffico principali, ovvero lungo l'asse del Brennero, verso il nord Europa, e attraverso i nodi portuali e intermodali del Veneto e del Friuli Venezia Giulia, verso l'est Europa. La realtà del Nord-Est assume, quindi, un ruolo strategico, grazie alla gestione e alla riorganizzazione di flussi merci provenienti sia dall'estero che dai territori locali.

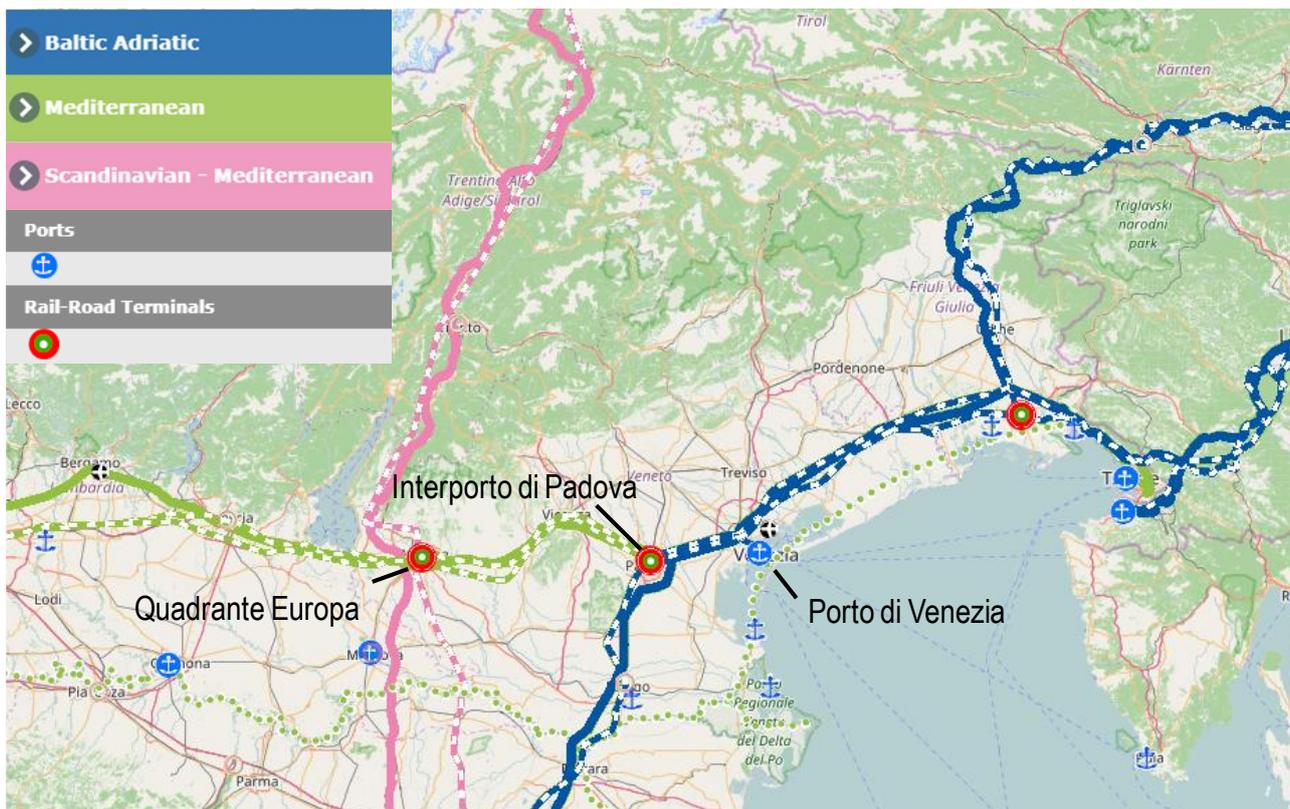


Figura 17: corridoi multimodali che interessano la Regione Veneto e localizzazione dei tre principali centri intermodali

Quadrante Europa

Il Quadrante Europa è uno degli interporti più importanti d'Europa ed è localizzato nella zona produttiva di Verona. L'interporto rappresenta un punto d'incontro tra l'asse del Brennero e la linea ferroviaria Torino – Trieste, la quale è compresa all'interno del corridoio europeo che collega l'Italia a Francia e Spagna ed ai paesi dell'est Europa. La sua posizione favorevole e strategica lo rendono punto di incontro principale per il trasporto merci nazionale ed internazionale, sia via ferro e gomma che aereo, poiché tale realtà infrastrutturale è direttamente collegata all'aeroporto di Verona-Villafranca. Il Quadrante Europa interconnette, quindi, le differenti modalità di trasporto e favorisce l'accesso diretto a due dei corridoi di interesse europeo che attraversano il nostro Paese.

L'area di interesse ferroviaria si estende su una superficie di circa 300.000 mq, parte della quale viene utilizzata da tutti i servizi necessari per l'esercizio del traffico combinato gomma-rotaia. All'interno del terminal affluisce tutto il traffico intermodale proveniente o diretto sia verso l'Europa che nazionale; in particolare partono quotidianamente dal terminal 16 coppie di treni specializzati per il trasporto di casse mobili, semirimorchi e containers, che lo collegano con i più importanti bacini industriali di Germania, Danimarca e Svezia attraverso il valico del Brennero. Inoltre, una coppia giornaliera parte in direzione del sud Italia e un'altra coppia per i paesi dell'est Europa. Da uno studio effettuato nel 2015 sugli interporti europei, il Quadrante Europa si posiziona al primo posto in Europa, con i suoi 720.00 TEU movimentati annui, rappresentando una realtà logistica di primaria importanza a livello europeo e fondamentale per lo sviluppo del sistema ferroviario ed intermodale e dell'economia nazionale.

Nel 2017, il traffico merci che ha interessato l'interporto e diretto verso l'estero si attesta su più di 760.000 TEU, equivalenti a 16.329 treni lavorati annui.

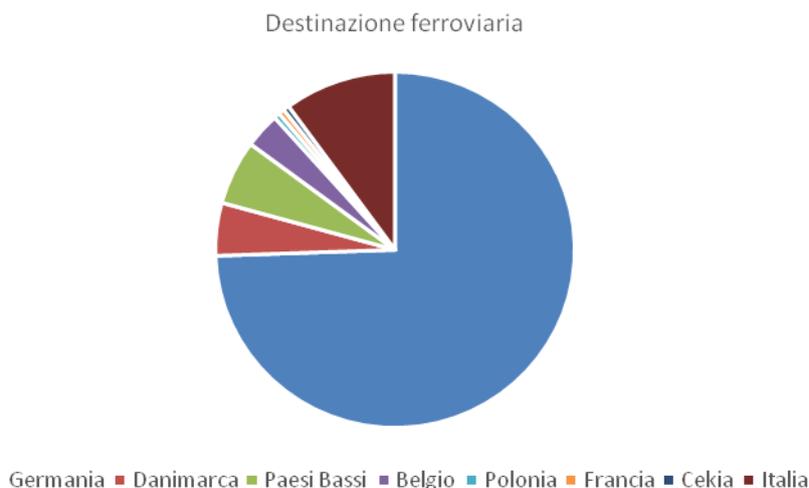


Figura 18: destinazione ferroviaria traffico merci da Quadrante Europa (fonte: statistiche Quadrante Europa)

L'interporto veronese offre un sistema organico di servizi logistici e soluzioni intermodali efficienti, offrendo agli operatori logistici la possibilità di trasmissione dati e l'accesso a banche dati internazionali.

Interporto di Padova

L'interporto di Padova rappresenta un'ulteriore realtà logistica significativa per la Regione Veneto ed in attività da più di 40 anni. Occupa una superficie di oltre un milione di metri quadrati (circa il 20% dell'intera zona industriale), in cui ogni anno transitano circa 5.550 treni, che collegano l'interporto con i principali porti italiani e del nord Europa. L'interporto viene riconosciuto come uno dei nodi principali dei corridoi europei Baltico-Adriatico e Mediterraneo. Come il Quadrante Europa, anche l'Interporto di Padova offre strutture e servizi specializzati e sviluppati appositamente per rispondere alle esigenze degli operatori logistici che vi operano. Inoltre, l'interporto mette a disposizione di tutte le imprese di trasporto un servizio per la distribuzione delle merci all'interno della città, per coprire il c.d. "ultimo miglio" in modo efficiente. Negli anni l'interporto è diventato un vero e proprio hub di raccolta e distribuzione merci, di importanza rilevante per l'intero sistema produttivo del nord est. Le attività terminalistiche legate all'intermodalità permettono facili operazioni di carico, scarico e di trasferimento tra la gomma e la rotaia. In particolare l'interporto opera come Multimodal Transport Operator (MTO), ovvero organizza le spedizioni di unità di carico intermodale alle diverse imprese interessate. I treni a disposizione possono essere sia multicliente, che company train, ovvero convogli dedicati ad un unico cliente, nel momento in cui vengono raggiunti determinati volumi da trasportare. Tale metodo operativo permette di rispondere alle esigenze non solo delle grandi imprese nazionali ed internazionali, ma anche delle piccole-medie aziende caratteristiche del Veneto e dell'intero Nord-Est, le quali non possono disporre dei volumi necessari per riempire un intero convoglio.

Nel 2015 sono stati movimentati all'interno dell'Interporto di Padova più di 270.000 TEU, con un incremento di quasi il 2% rispetto all'anno precedente. Dal punto di vista ambientale, tali numeri corrispondono ad aver tolto dalla strada più di 200.000 mezzi pesanti. Più dell'80% delle merci movimentate all'interno dell'interporto proviene dalle aree produttive della Regione Veneto, in particolare per il 29% da Padova, 19% da Treviso, 17% da Vicenza e Venezia, 13% Verona, 2% da Belluno e Rovigo.

Le principali relazioni ferroviarie attive riguardano i porti di Rotterdam, Genova, Livorno, La Spezia, Trieste e i terminal intermodali di Melzo (MI), Cervignano, Incoronata (FG) e Bari.

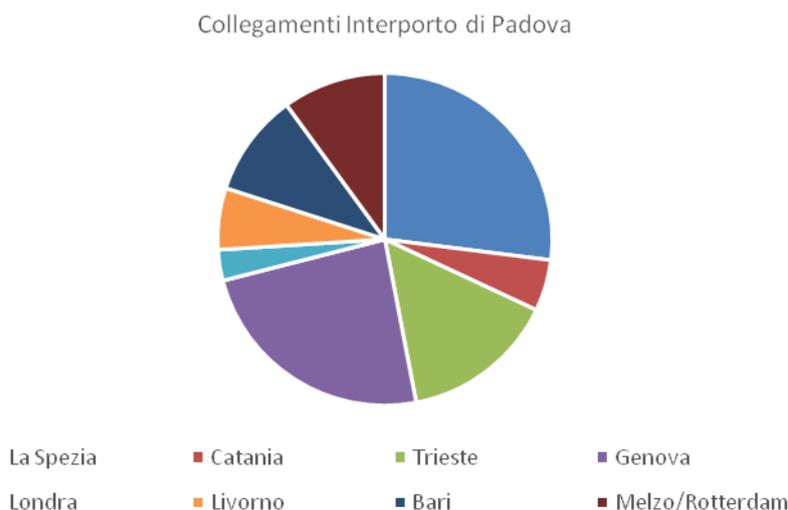


Figura 19: ripartizione modale, collegamenti interporto di Padova (fonte: statistiche Interporto di Padova)

Porto di Venezia

Il Porto di Venezia riveste anch'esso un ruolo fondamentale per la distribuzione e la movimentazione delle merci non solo a livello nazionale, ma europeo, essendo una delle principali porte di accesso per i flussi commerciali tra il continente asiatico e l'Europa Centrale. Il Porto di Venezia è il primo porto sull'Adriatico per la movimentazione di container e l'unico in Italia ad avere uno scalo fluviale che consente il trasporto merci su chiatte lungo il fiume Po. Lo scalo merci di Porto Marghera si sviluppa su una superficie di 1447 ettari di aree operative portuali ed industriali, accerchiate da oltre 600 ettari di canali, strade e rete ferroviaria. L'incidenza della ferrovia, rispetto le altre modalità di trasporto, raggiunge il 32% per i prodotti siderurgici, il 13% per i prodotti agroalimentari e l'11% per i prodotti chimici.

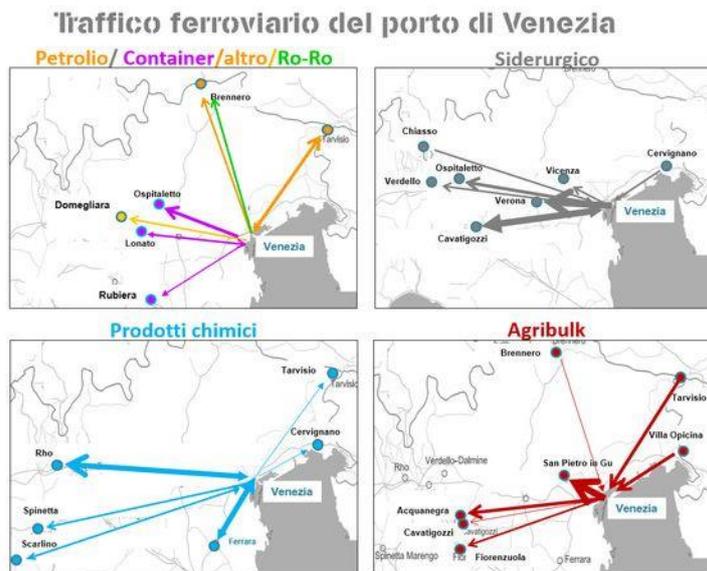


Figura 20 : destinazioni ferroviarie del Porto di Venezia
 (fonte: Porto di Venezia)

In particolare, sono attivi presso il Porto di Venezia tre servizi ferroviari regolari: un collegamento intermodale (nave-treno) tra Venezia e Francoforte, che trasporta merci provenienti dai porti della Grecia in soli tre giorni direttamente nel cuore dell'Europa; due collegamenti intermodali tra la realtà portuale veneziana e Verona, da un lato, e Ospitaletto (Bs), dall'altro.

Nel 2017 sono stati movimentati all'interno del sistema portuale di Venezia più di 611.000 TEU, con un leggero incremento del 0,9 % rispetto all'anno precedente.

La localizzazione del porto e le sue relazioni con l'entroterra, insieme all'intermodalità ferroviaria e fluviale rendono la realtà portuale di Venezia uno degli scali maggiormente idonei per il traffico di prodotti agroalimentari. Per tale settore industriale, il trasporto ferroviario rappresenta una soluzione economicamente conveniente, vista anche la possibilità di integrarsi con il trasporto via mare. Allo stato attuale, la ferrovia per i prodotti agroalimentari viene utilizzata principalmente sulle brevi distanze (fino a 250km), per l'approvvigionamento dei cereali per la produzione di farine.

Grandi volumi di traffico si concentrano nella movimentazione di prodotti siderurgici (circa 3 milioni di tonnellate all'anno) importati dall'estero e destinati alle imprese del Nord Italia. I principali partner economici per i prodotti siderurgici sono l'Algeria, la Russia, l'Ucraina, l'India e i mercati asiatici in generale.

Nel corso degli anni sono stati fatti degli investimenti volti ad implementare il settore dei container, sia dal punto di vista dell'infrastruttura che del servizio, offrendo una migliore accessibilità marittima e intermodalità per le imprese italiane proiettate verso i mercati asiatici e del Medio Oriente.

Inoltre, l'utilizzo di innovazioni tecnologiche è importante per garantire una buona qualità dei servizi offerti. In particolare, le soluzioni ICT adottate dal Porto di Venezia riguardano principalmente la semplificazione dei processi per l'interscambio di informazioni, la riduzione dei tempi operativi nella gestione di pratiche burocratiche, standardizzazione delle operazioni, condivisione dell'informazione e semplificazione dell'accesso ai dati e la possibilità di creare un network basato sull'integrazione. Le soluzioni informatiche che sono state adottate negli ultimi anni sono volte al miglioramento dei servizi legati alle pratiche doganali, alla gestione

del carico, all'intermodalità tra treno-gomma e sistema marittimo. LogIS è una piattaforma informatica dedicata alla gestione del flusso documentale legato ai processi doganali e coinvolge tutti gli operatori che rivestono un ruolo nell'ambito portuale e dei trasporti. Grazie al sistema LogIS è possibile controllare e gestire l'ingresso e l'uscita di una nave in porto e fornire il dettaglio delle operazioni di carico/scarico delle merci.

Per il Porto di Venezia risultano essere anche importanti le tecnologie dedicate al monitoraggio delle aeree portuali e del traffico acqueo, soprattutto lungo il canale della Giudecca e il Bacino di San Marco.

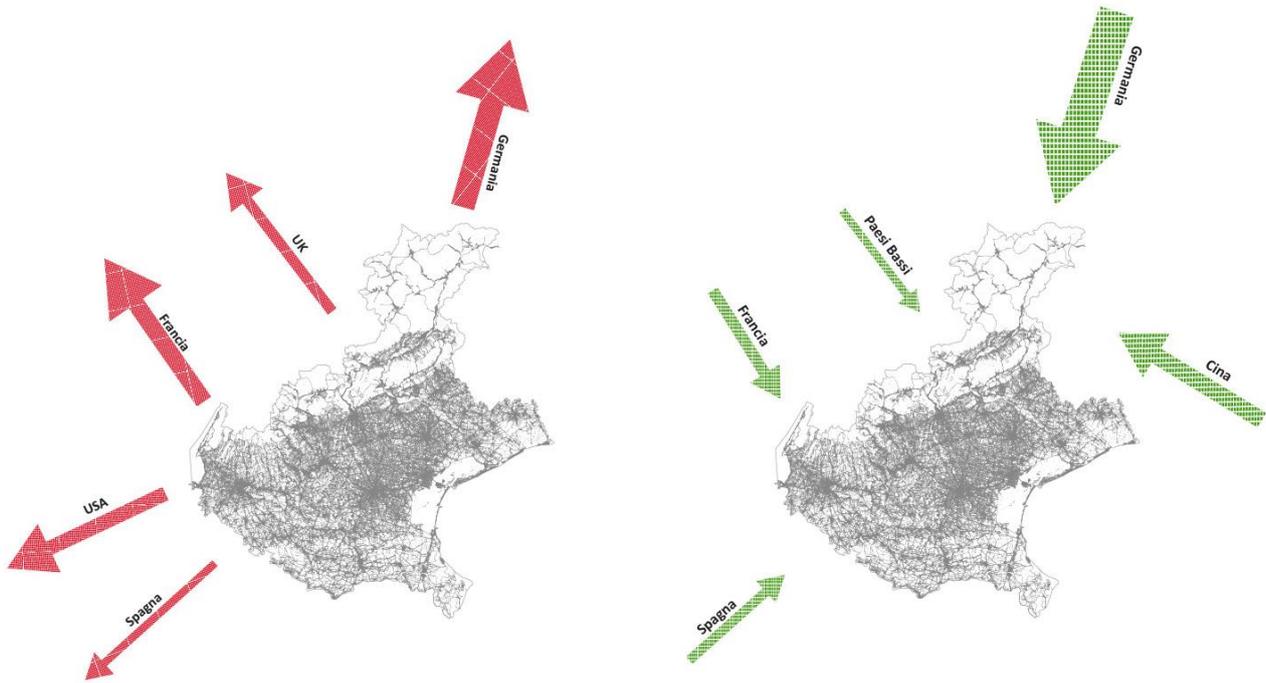
Import-export Regione Veneto – focus sulla Provincia di Belluno

Il Veneto presenta una varietà di sistemi territoriali, che hanno mutato negli anni le forme di interazione tra le città principali e l'urbanizzato circostante. Si possono individuare quattro diversi sistemi territoriali: l'area metropolitana densa e compatta formata dalle città capoluogo; l'area pedemontana relazionata direttamente con la precedente grazie ad una rilevante pressione infrastrutturale; il sistema insediativo della bassa pianura; l'area della montagna caratterizzata da uno sviluppo industriale fortemente specializzato, ma che presenta ancora situazioni di marginalizzazione rispetto al centro produttivo ed economico della regione. Tale squilibrio può essere riequilibrato grazie allo sviluppo di nuovi ed efficienti sistemi relazionali tra i grandi centri urbani e i sistemi rurali-montani, al fine di permettere a tutti i territori veneti di avere le stesse condizioni di svilupparsi in relazione alle proprie potenzialità e punti di forza. La Regione Veneto, infatti, si trova al centro di un processo di crescita degli interscambi e dei flussi di traffico sia merci che persone sempre più significativo, in un'ottica di sviluppo di tutto il sistema delle reti trans-europee.

Capire l'evoluzione dei mercati e delle aree geo-economiche di riferimento diventa fondamentale per la programmazione e la distribuzione del traffico delle merci.

I principali partner economici della Regione Veneto per l'interscambio delle merci sono i Paesi dell'Unione Europea e dell'Europa dell'Est. Si evidenzia allo stesso tempo una crescita del mercato asiatico, il quale potrebbe offrire interessanti possibilità di sviluppo dell'intermodalità trasportistica marittima e/o ferroviaria rispetto a quella stradale. Notevoli sono anche le direttrici di traffico nazionale, che presentano i maggior flussi di scambio tra il Veneto e le regioni confinanti, soprattutto con la Lombardia e il Trentino Alto Adige, principale attrattore di flussi, diretti principalmente al nord Europa. Al contrario, nella relazione con il Friuli Venezia Giulia prevalgono i flussi diretti verso il Veneto.

Per quanto riguarda la movimentazione merci interregionale, ma anche intra-regionale, la Provincia di Belluno svolge quasi esclusivamente il ruolo di generatore di traffico verso le altre Province venete ed il resto d'Italia. Inoltre, il Veneto è una tra le regioni italiani con la quota più elevata di traffico merci intra-regionale, la quale riguarda principalmente l'area centrale della Regione, tra le province di Padova, Treviso, Venezia e Vicenza.



*Figura 21: principali direttrici import-export del Veneto
 (fonte: elaborazione Unioncamere 2016)*

Parte del traffico che interessa la regione è di attraversamento, ovvero i flussi non hanno né origine né destinazione in Veneto. La maggior parte di tale traffico ha origine internazionale ed interessa l'asse nord-sud, quindi gli scambi con i Paesi dell'Europa centrale, seguiti dal traffico generato e attratto dalle Regioni centro-meridionali verso l'Europa dell'est.

Il trasporto stradale è la modalità che viene maggiormente impiegata, sia per i flussi interni, che esterni, compreso il contesto europeo, mentre i flussi extra europei avvengono quasi esclusivamente via mare. La domanda di trasporto, quindi, riguarda quasi esclusivamente il trasporto stradale.

Nel quadro delle reti europee, la Provincia di Belluno è geograficamente in una posizione centrale rispetto ai corridoi europei che interessano il Veneto. La vicinanza verso nord alla ferrovia della Val Pusteria, direttamente collegata all'asse del Brennero, potrebbe rappresentare un accesso strategico verso l'Austria e il centro Europa. Allo stesso modo, il collegamento diretto con la pianura veneta permette di connettere la Provincia anche con i due corridoi che si sviluppano verso l'est Europa. La Provincia di Belluno, anche se di fatto non viene attraversata da nessuna direttrice di traffico principale definita dalle politiche europee, si trova in una posizione strategica, in quanto sfruttando efficientemente le possibilità di collegamento con i grandi assi europei potrebbe aumentare la propria competitività e apertura economica verso gli Stati membri.

Attualmente la rete ferroviaria che interessa la Provincia di Belluno si sviluppa lungo due linee principali che collegano il capoluogo da un lato con Padova, dall'altro con Venezia e il nodo di Conegliano, da cui parte il collegamento con Udine e Trieste; inoltre, risulta essere significativa anche la linea Belluno-Calalzo di Cadore, che si sviluppa verso nord e garantisce accessibilità all'area montana e più a nord della Provincia. La rete ferroviaria, quindi, risulta essere relativamente estesa lungo tutta la superficie provinciale, andando a

toccare le principali polarità economico-produttive. Allo stesso tempo, però, l'infrastruttura attuale presenta importanti limitazioni nella capacità e nell'infrastruttura stessa, essendo interamente a binario unico e non ancora elettrificata; inoltre entrambe le linee, sia verso Padova, ma soprattutto verso Venezia, il tracciato presenta diverse gallerie, che ostacolano in parte l'avvio di un processo di elettrificazione.

La linea Padova-Belluno-Calalzo è lunga 158 km ed ha una portata massima di 20 tonnellate per asse, con un grado di prestazione minima nell'ultimo segmento della tratta di 25‰. La linea a nord di Castelfranco è a binario semplice e non elettrificata, permette di raggiungere una velocità massima di 90km/h dopo Montebelluna e 70km/h nel segmento terminale dopo Belluno, con una potenzialità di circa 60/70 treni giornalieri. La linea viene sfruttata principalmente da traffico passeggeri, soprattutto nel tratto tra Padova e Montebelluna, discreto nell'ultimo segmento ed un traffico merci limitato a Ponte nelle Alpi.

La linea Conegliano-Ponte nelle Alpi, invece, si sviluppa lungo circa 40 km, è a binario semplice non elettrificata ed una portata massima di 20 tonnellate/asse, con un grado di prestazione minima nell'ultimo segmento della tratta di 23‰. Il tracciato presenta buone caratteristiche nella parte iniziale, tra Conegliano e Vittorio Veneto, mentre a nord di quest'ultimo a la velocità massima che si riesce a raggiungere è pari a circa 70km/h. Anche in questo caso la linea viene sfruttata da traffico passeggeri, soprattutto pendolari, mentre il traffico merci si limita alla zona industriale fra Conegliano e Vittorio Veneto.

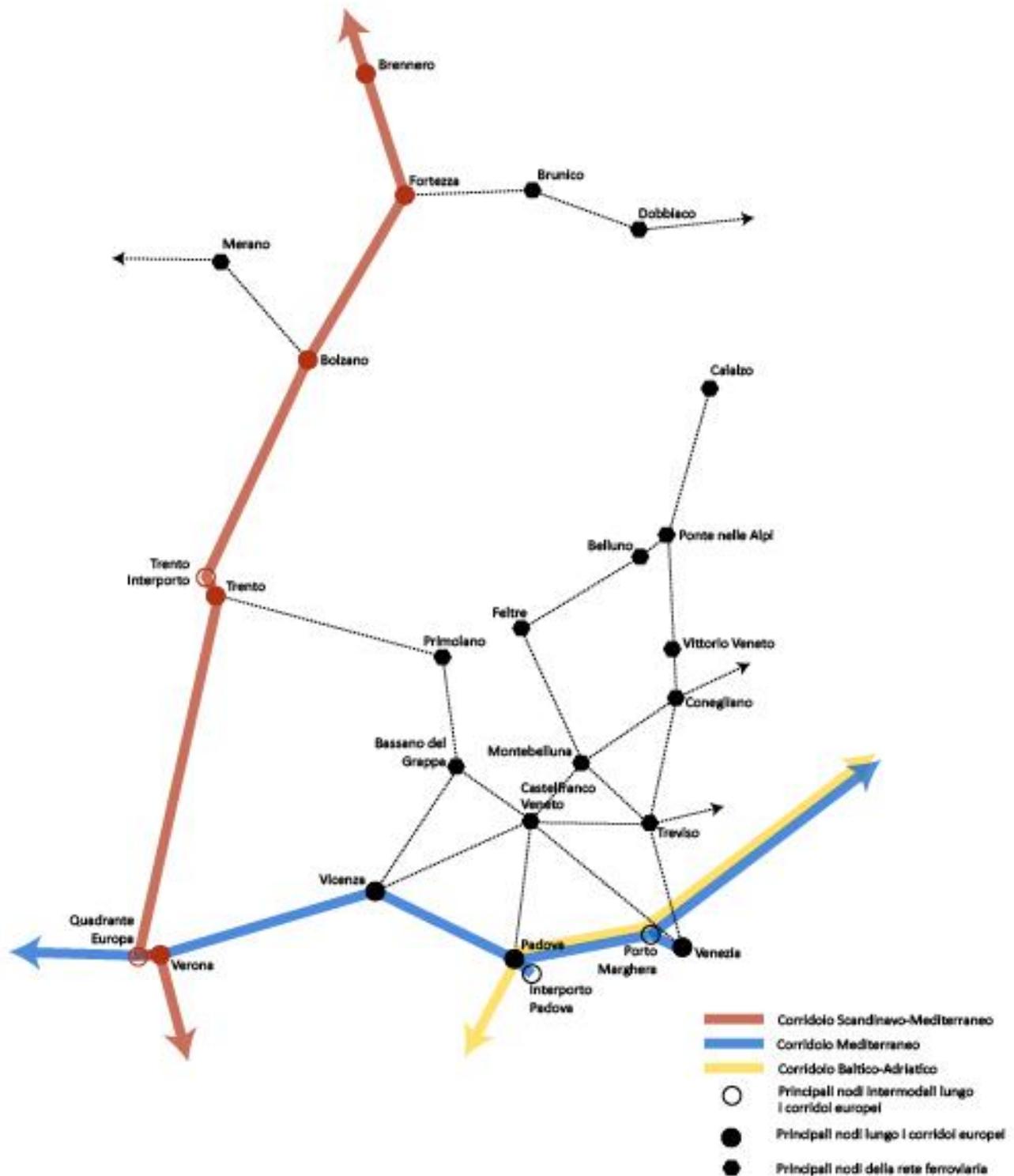


Figura 22: grafo sistema infrastrutturale ferrovia asse Brennero e Veneto – il ruolo del Bellunese

Per quanto riguarda la movimentazione merci con origine e/o destinazione nella Provincia di Belluno, l'analisi è stata realizzata grazie ai dati derivanti da una serie di rilevazione del traffico, effettuate sul territorio provinciale. Nell'ambito del Programma di Cooperazione Transfrontaliera IPA ADRIATICO 2007-2013 è stato realizzato il Progetto Carica (Capitalization of Adriatic-Ionian Reliable Intermodal Connections to support the EUSAIR Action plan). Al progetto, dedicato al coordinamento dei trasporti marittimi ed alle autostrade del mare, ha partecipato la Regione Veneto, insieme all'Interporto di Padova S.p.A. ed al Consorzio Formazione

Logistica Intermodale (CFLI). Grazie a tale progetto, è stata realizzata un'analisi dei flussi di traffico dei corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico, che attraversano la Regione Veneto. I dati alla base dell'analisi si compongono di una serie di rilevazioni del traffico, ottenute nel mese di ottobre 2016, lungo le principali direttrici di traffico, ai confini della provincia. Ogni singola rilevazione ha preso in considerazione sia i flussi in entrata che quelli in uscita (in direzione delle Regioni confinanti), dalle 00.00 alle 24.00 durante tre giorni feriali della settimana, ottenendo per ogni giornata l'andamento del traffico medio giornaliero ed il totale dei veicoli (pesanti e leggeri) in attraversamento, per ogni fascia oraria. La scelta di realizzare le rilevazioni in giornate feriali e nel mese di ottobre, deriva dalla necessità di non alterare i dati con misurazioni dovute ai flussi di traffico nei weekend e nell'alta stagione turistica.

I punti di rilevazione per il bellunese risultano 8 (9 se si tiene in considerazione anche la rilevazione del traffico ottenuta a Sappada, appartenente ancora alla Provincia di Belluno nel 2016):

- Sovramonte, lungo la SS50, che collega il Comune a nord con la Valle del Primiero (Trentino-Alto Adige) e a sud con la città di Feltre (BL) e il Comune di Arsiè (BL), verso Primolano e la Val Sugana;
- Falcade, lungo la SP346 del Passo San Pellegrino, che collega il Comune con Moena (TN), localizzata ai margini delle valli di Fiemme e Fassa;
- Arabba, lungo la SP244 del Passo Campolongo, collegamento tra il Comune e Corvara e la Val Badia (BZ);
- Arabba nuovamente, lungo la SR48 del Passo Pordoi, che unisce il Comune con Canazei e la Val di Fassa (TN) e verso nord con la Val Gardena (BZ);
- Cortina d'Ampezzo, lungo la SS57 di Alemagna, nei pressi del Passo Cimabanche ai confini regionali e in direzione di Dobbiaco (BZ) e la Val Pusteria;
- Comelico Superiore, lungo la SS52, che collega la Provincia a Sesto (BZ) e la Val Pusteria;
- Lorenzago di Cadore, lungo la SS52, che collega il Comune con la Carnia e l'Alta Val Tagliamento (UD);
- Longarone, lungo la SR251 e la Valle del Vajont e la Valcellina;
- Sappada, lungo la SR355, in direzione Forni Avoltri (UD).

Nelle tabelle che seguono viene riportato il numero medio complessivo dei veicoli in attraversamento durante le tre giornate di rilevazione, suddiviso tra veicoli pesanti e leggeri. Inoltre, la giornata è stata suddivisa in tre fasce orarie distinte: dalle 6.00 alle 14.00, dalle 14.00 alle 22.00 e dalle 22.00 alle 6.00.

La prima tabella riporta il traffico in entrata in direzione del territorio provinciale, mentre la seconda riporta il traffico in uscita dai confini bellunesi.

Origine		Sovramonte	Falcade	Arabba (Passo Campolongo)	Arabba (Passo Pordoi)	Cortina d'Ampezzo	Comelico Superiore	Lorenzago di Cadore	Longarone	Sappada
Trentino	6.00-14.00	1085 (58)	171 (5)							
	14.00-22.00	905 (25)	211 (2)							
	22.00-6.00	101 (5)	14 (0)							
Alto Adige	6.00-14.00			165 (0)	97 (0)	257 (60)	210 (23)			
	14.00-22.00			185 (0)	92 (1)	290 (54)	279 (31)			

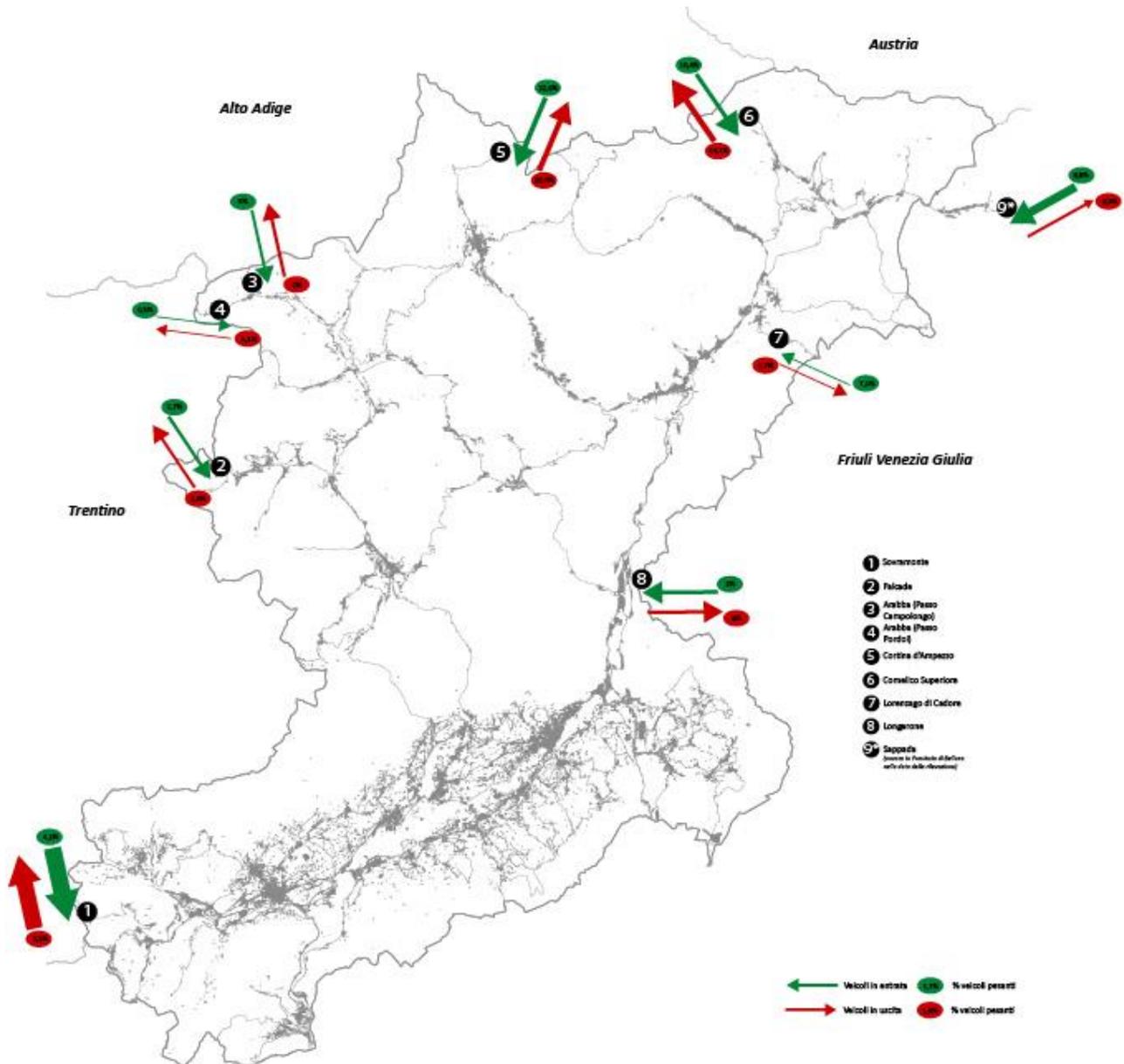
	22.00-6.00			8 (0)	1 (0)	46 (12)	35 (1)			
Friuli Venezia Giulia	6.00-14.00							76 (8)	251 (7)	186 (17)
	14.00-22.00							86 (4)	199 (2)	195 (15)
	22.00-6.00							5 (0)	34 (1)	16 (3)

*Tabella 7: media veicoli totali in entrata (tra parentesi il totale dei veicoli pesanti)
 fonte: rilevazioni del traffico Progetto Carica*

Origine	Destinazione								
	Trentino			Alto Adige			Friuli Venezia Giulia		
	6.00-14.00	14.00-22.00	22.00-6.00	6.00-14.00	14.00-22.00	22.00-6.00	6.00-14.00	14.00-22.00	22.00-6.00
Sovramonte	923 (37)	981 (25)	96 (1)						
FalCADE	216 (3)	140 (3)	18 (0)						
Arabba (Passo Campolongo)				212 (2)	168 (6)	6 (0)			
Arabba (Passo Pordoi)				94 (5)	59 (3)	3 (0)			
Cortina d'Ampezzo				331 (72)	276 (46)	35 (9)			
Comelico Superiore				429 (44)	210 (44)	76 (17)			
Lorenzago di Cadore							95 (7)	72 (3)	7 (0)
Longarone							191 (10)	256 (8)	25 (1)
Sappada							200 (21)	158 (7)	13 (2)

*Tabella 8: media veicoli totali in uscita (tra parentesi il totale dei veicoli pesanti)
 fonte: rilevazioni del traffico Progetto CARICA*

I valori medi di traffico non presentano un particolare divario tra i veicoli in entrata (5.200) e quelli in uscita (5.290). Il traffico di veicoli pesanti è inferiore rispetto a quelli leggeri in tutte le direttrici di traffico analizzate. In alcuni casi i transiti di veicoli pesanti risultano pressoché nulli. Le rilevazioni in cui la movimentazione risulta essere maggiormente rilevante riguardano le direttrici Sovramonte – Trentino, Cortina d'Ampezzo – Alto Adige e Comelico Superiore – Alto Adige sia in entrata che in uscita, con rispettivamente 151, 263 e 160 veicoli pesanti medi. Di particolare interesse risulta essere il traffico che interessa l'area di Cortina, lungo la direttrice verso la Pusteria e Dobbiaco, in quanto i veicoli pesanti rilevati rappresentano il 23% in entrata e il 19% in uscita dei veicoli totali. Allo stesso modo, in relazione alle quote totali, anche l'attraversamento di veicoli pesanti in Comelico Superiore si presenta significativo, rappresentando circa il 9% in entrata e il 14% in uscita.



*Figura 23: rilevazioni di traffico in entrata e uscita nel Bellunese
 (fonte: elaborazione rilevazioni Progetto CARICA)*

Tra le rilevazioni ottenute grazie al progetto CARICA non sono presenti informazioni riguardanti il flusso merci interno alla Regione, avente origine o destinazione in Provincia di Belluno. A tal proposito, possono risultare utili altre due rilevazioni, ottenute fuori dai confini provinciali, ma che potrebbero comunque interessare o attraversare i territori del Bellunese.

La prima è stata ottenuta nel Comune di Cison del Grappa (VI), lungo la SS47, nei pressi della frazione di Primolano, sul confine tra le Province di Vicenza e di Belluno e il confine con il Trentino-Alto Adige. La rilevazione risulta essere interessante perché i dati sono stati registrati ad una decina di km circa da quella ottenuta a Sovramonte; inoltre, la SS47 è direttamente collegata alla SS50bis, in direzione Arsìe e Feltre (BL).

La seconda rilevazione di traffico è stata registrata nel Comune di Fregona (TV), lungo la SP61 sul confine con il Friuli Venezia Giulia. La provinciale, proseguendo verso nord si immette nelle SP422, che raggiunge i Comuni dell'Alpago, in Provincia di Belluno.

Origine	Destinazione					
	Cismon del Grappa (VI)			Fregona (TV)		
	6.00-14.00	14.00-22.00	22.00-6.00	6.00-14.00	14.00-22.00	22.00-6.00
Trentino	2332 (759)	2513 (135)	331 (135)			
Friuli Venezia Giulia				40 (1)	27 (1)	1 (0)

*Tabella 9: media veicoli totali in entrata (rilevazioni significative fuori Provincia di Belluno)
fonte: rilevazioni del traffico progetto CARICA*

Origine	Destinazione					
	Trentino			Friuli Venezia Giulia		
	6.00-14.00	14.00-22.00	22.00-6.00	6.00-14.00	14.00-22.00	22.00-6.00
Cismon del Grappa (VI)	2805 (715)	2028 (474)	417 (209)			
Fregona (TV)				27 (1)	25 (0)	2 (0)

*Tabella 10: media veicoli totali in uscita (rilevazioni significative fuori Provincia di Belluno)
fonte: rilevazioni del traffico progetto CARICA*

Tra le due rilevazioni esterne alla Provincia di Belluno, sicuramente la più significativa riguarda il Comune di Cismon del Grappa, in quanto rappresenta per la bellunese l'accesso alla Val Sugana, in direzione Trento. La movimentazione delle merci lungo tale direttrice di traffico è molto consistente durante tutto il periodo dell'anno, sia in entrata, che in uscita. Osservando la mappa riportata di seguito si può notare non solo la mole di traffico che interessa il segmento in questione, rispetto alle altre rilevazioni ottenute nel bellunese, ma anche, allo stesso tempo, la distribuzione degli stabilimenti industriali nella Provincia (riconoscibili dal colore rosso). La maggior parte delle industrie, infatti, è localizzata nel basso bellunese, tra le città di Belluno e Feltre, avendo maggiore facilità di accesso alla Val Sugana e agli scambi con il Trentino e l'Alto Adige verso nord, e il vicentino verso sud. Dal momento che la maggior parte delle aree produttive è localizzata a sud della Provincia, sarebbe stato interessante avere a disposizione i flussi di traffico che interessano le direttrici a sud di interscambio tra il bellunese ed il resto della Regione Veneto, poiché sicuramente parte della movimentazione merci riguarda tali assi, soprattutto lungo la Sinistra Piave verso Montebelluna e Treviso e lungo la SS57 o la A23, in direzione Vittorio Veneto e Conegliano.

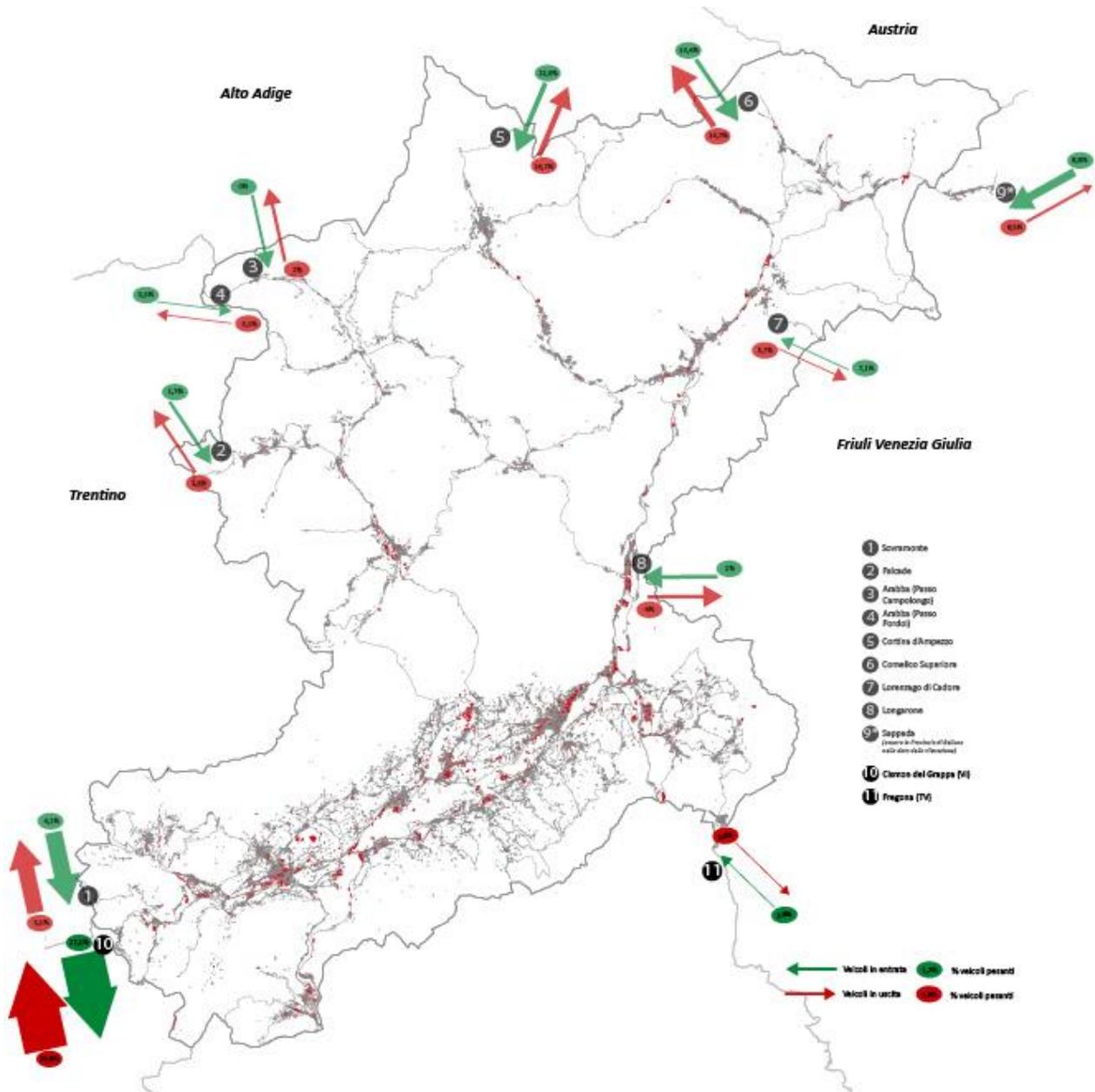


Figura 24: rilevazioni di traffico in entrata e in uscita fuori dalla Provincia di Belluno
 (fonte: elaborazione rilevazioni progetto CARICA)

A.3 – STRUMENTI A FAVORE DEL TRASPORTO MERCI MULTIMODALE (POLITICHE, MISURE, PROGETTI)

Le politiche a favore del trasporto merci multimodale che vengono proposte a livello locale derivano a loro volta da una serie di linee politiche dettate a livello nazionale ed europeo. Queste ultime sono frutto di una visione integrata dei sistemi di trasporto e sono volte al rispetto delle necessità di mercato, sempre più

globalizzato ed attento all'ottimizzazione del trasporto sia sulle lunghe, che sulle brevi distanze. La distanza tra i diversi stati andrà diminuendo, soprattutto grazie a politiche volte alla cooperazione tra diverse nazioni, fondamentale per costruire una visione d'insieme dell'intero sistema di trasporto.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato una serie di strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica, raggruppate sotto il termine "Connettere l'Italia". Gli obiettivi principali di tale politica sono: garantire una maggiore accessibilità ai territori, all'Europa e al Mediterraneo; una mobilità sostenibile e sicura; la qualità della vita e competitività nelle aree urbane e metropolitane; sostegno alle politiche industriali di filiera. Tali obiettivi, da raggiungere grazie all'attuazione di specifiche strategie e linee d'azione, sono perfettamente in linea ed adattabili anche, e soprattutto, al contesto analizzato finora. Infatti, il tema dell'accessibilità e del sostegno alle filiere industriali risulta essere fondamentale per la crescita e lo sviluppo dei territori montani dell'area di programma. Attualmente l'accessibilità è ridotta, soprattutto via ferro, in quanto l'infrastruttura esistente risulta essere di limitata capacità, oltre a non collegare i territori dell'alto bellunese, limitandosi ai segmenti a sud della Provincia, lungo il fiume Piave. L'infrastruttura, quindi, rappresenta l'elemento essenziale per soddisfare i reali fabbisogni di accessibilità e di mobilità, al fine di garantire all'Italia un sistema a rete moderno ed efficiente ed accessibile anche ai mercati internazionali. Sono state individuate un centinaio di priorità a livello nazionale, che comprendono sia grandi opere, che soluzioni infrastrutturali dell'ultimo miglio, che permettono e facilitano le connessioni. Uno dei principali ostacoli per la connessione dell'Italia con il resto d'Europa è costituito dall'arco alpino, soprattutto se si tiene in considerazione la volontà di trasferire gran parte delle merci trasportate dalla gomma al ferro. Politiche a favore dello spostamento modale sono state attuate da Paesi come la Svizzera, in cui il primato della ferrovia come modalità di trasporto merci più utilizzata aumenta costantemente. La stessa linea politica potrebbe essere seguita anche per il valico del Brennero, in quanto gli interventi e i progetti in fase di attuazione (come la galleria base) riusciranno in futuro a facilitare e ad incentivare l'utilizzo della ferrovia per gli spostamenti di medio-breve distanza lungo tale direttrice. Le politiche a favore del potenziamento dell'asse del Brennero sono rilevanti non solo per i territori interessati dal corridoio, ma per l'intero Paese, poiché il potenziamento infrastrutturale della ferrovia del Brennero rientra tra le scelte strategiche per il collegamento tra l'Italia e il resto d'Europa attraverso le Alpi. Il Brennero, quindi, sarà tanto più utile, quanto più farà parte di una rete integrata multimodale sia nazionale che internazionale. Il grande progetto del Brennero dovrà essere integrato e supportato da politiche e sistemi di incentivo incentrati sulle interconnessioni locali, fondamentali per sentirsi parte integrante della rete ed allo stesso tempo per favorire l'intermodalità e lo spostamento modale. La riduzione delle quote di mobilità su gomma verrà perseguito mediante specifiche misure e lo sviluppo ed il potenziamento della rete sia in relazione al network europeo, sia attraverso l'integrazione con le altre infrastrutture di trasporto. Lo scopo è migliorare l'accessibilità complessiva, anche alle aree più periferiche e meno servite, offrendo una serie di servizi integrati. Inoltre, in relazione con il sistema produttivo nazionale, concentrato in poli industriali territoriali, la necessità di raggiungere direttamente l'area produttiva con l'infrastruttura per favorire le operazioni logistiche è un altro elemento cardine delle politiche di "Connettere l'Italia".

All'interno del Piano dei Trasporti della Regione Veneto viene sottolineata l'importanza della gestione della logistica regionale, in funzione delle principali direttrici di traffico. I servizi alla base della logistica non

riguardano solamente la realizzazione ed il potenziamento infrastrutturale, ma necessita anche di saperi e conoscenze specializzate. Le politiche regionali a favore della logistica dovranno, quindi, tenere in considerazione tale aspetto, al fine di poter attuare percorsi di policy concreti su singoli distretti e filiere, in determinate aree geografiche.

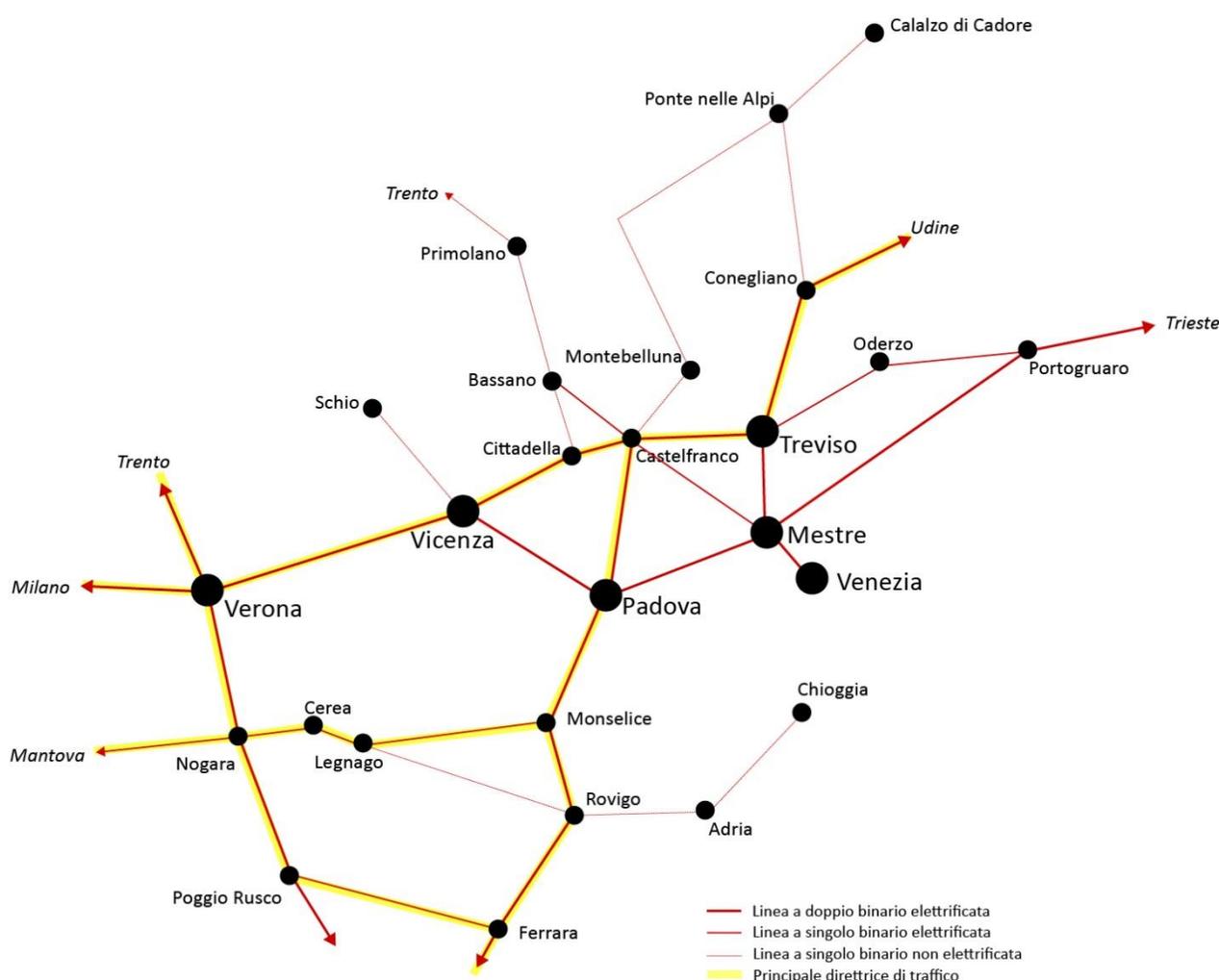
Il Piano dei Trasporti, inoltre, ipotizza prime soluzioni legate allo spostamento modale gomma-ferro, in quanto alcune arterie stradali regionali sono interessate da importanti livelli di saturazione, dovuto alla presenza di una forte componente pesante. Le aree maggiormente interessate sono localizzate lungo i principali assi viari della pianura veneta, dove si concentra allo stesso modo la maggior parte della produzione regionale. Ulteriori soluzioni alle politiche già in essere (incentivi da parte delle Province di Trento e Bolzano per il trasporto combinato lungo l'asse del Brennero) potrebbero migliorare l'attuale situazione di congestionamento della rete. Nelle relazioni con Germania ed Austria, lungo l'asse del Brennero, sono già stati effettuati servizi di trasporto combinato, poiché utile soprattutto nei tratti stradali particolarmente difficili come i valichi alpini o limitati dalla presenza di vincoli normativi.

Attualmente il valico del Brennero rappresenta per la Regione Veneto la porta di accesso ai mercati del centro Europa, in quanto la regione è l'unica dell'intero arco alpino a non disporre di un proprio valico. La Regione è tenuta, quindi, ad adottare politiche e misure di piccola scala regionale, relazionate con quelle di grande scala, al fine di poter potenziare e migliorare il servizio offerto. In particolare, in un'ottica di lungo periodo, la Regione Veneto si pone come obiettivi principali: da un lato rafforzare le relazioni con l'asse del Brennero, direttrice dei traffici nord-sud, con Verona e il Quadrante Europa come nodo di interscambio principale; dall'altro porre le condizioni necessarie per l'utilizzo della ferrovia, come modalità primaria per i traffici alpini. Tale linea politica deve essere supportata da una serie di investimenti e interventi legati alla modernizzazione e al potenziamento della rete ferroviaria regionale. Sono tre le aree tematiche e strategiche su cui si ha lavorato e si continuerà a lavorare nei prossimi anni: l'efficienza, la sicurezza e l'ammmodernamento tecnologico della rete e del materiale rotabile; potenziamento della rete; nuove linee ad alta velocità e capacità. Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari con il Brennero, sono già stati realizzati alcuni interventi, che hanno generato un aumento dell'offerta di traffico. Ciononostante, la linea non è ritenuta sufficiente a fronte di un possibile ulteriore aumento delle quote di traffico e di un trasferimento notevole del traffico dalla strada alla rotaia. Diversi sono gli interventi previsti per la direttrice di traffico del Brennero e riguardano non solo il grande asse, ma anche le relative linee di adduzione. Tra i principali ricordiamo l'adeguamento dei segmenti Verona-Brennero e Verona-Bologna, i collegamenti con i terminali intermodali principali e l'inserimento del nodo di Verona con un collegamento diretto con la linea AV/AC Milano-Venezia.

L'asse principale per il trasporto merci regionale è costituito dalla linea Milano-Verona-Vicenza-Padova-Mestre-Venezia, affiancato da un ulteriore asse strategico, il medio padano, per il quale esistono due diversi instradamenti: Cremona-Mantova-Legnago-Monselice-Padova oppure Cremona-Mantova-Legnago-Rovigo-Adria-Piove di Sacco-Mestre. Questo, insieme all'asse pede-montano (Vicenza-Treviso-Portogruaro), rappresenta un'alternativa all'asse centrale principale per i collegamenti con il Friuli e l'Est Europa. Anche in questo caso, in un'ottica di medio-lungo periodo saranno necessarie politiche ed interventi di miglioramento ed adeguamento tecnico della tratta, con lo scopo di integrare il porto di Chioggia alla rete ferroviaria. Lo

sviluppo ed il potenziamento di direttrici di traffico merci secondarie all'asse centrale ha come obiettivo il decongestionamento di quest'ultima e può essere raggiunto solo attraverso politiche ed interventi capaci di assicurare anche alle linee secondarie caratteristiche funzionali compatibili con le necessità di traffico merci e l'intermodalità.

A tali direttrici principali se ne possono aggiungere altre due, come quella di Alemagna e la Valsugana, che interessano in modo più specifico l'area di programma e i territori del bellunese. Sia l'Alemagna che la Valsugana sono inserite in una complessa realtà socio-economica, che necessita sempre più ampio accesso alle relazioni con l'area centrale veneta ed il centro Europa. Lungo l' "Alemagna" rientrano tutti i collegamenti tra il Veneto centrale e il Bellunese, in direzione nord verso l'Alto Adige. La rete ferroviaria attuale ed il servizio offerto sono inadeguati rispetto alle esigenze territoriali. Per tale motivo si sta portando avanti una linea politica capace di facilitare e rendere più efficienti i collegamenti con l'area centrale veneta, con la possibilità futura di poter rientrare anche all'interno del grande progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale del Veneto. Le linee di intervento per raggiungere gli obiettivi prefissati riguardano in particolare l'offerta di servizio e l'adeguamento infrastrutturale, soprattutto in relazione ad una maggiore velocità di percorrenza. Un'esigenza prioritaria è infatti quella di ridurre il tempo di percorrenza nel segmento tra Padova e Calalzo, adottando materiale rotabile più adeguato e creando condizioni infrastrutturali e tecnologiche in grado di assicurare l'entrata in stazioni di incrocio di due treni contemporaneamente.



*Figura 25: itinerari alternativi ferroviari per il traffico merci
(fonte: Piano dei Trasporti della Regione Veneto)*

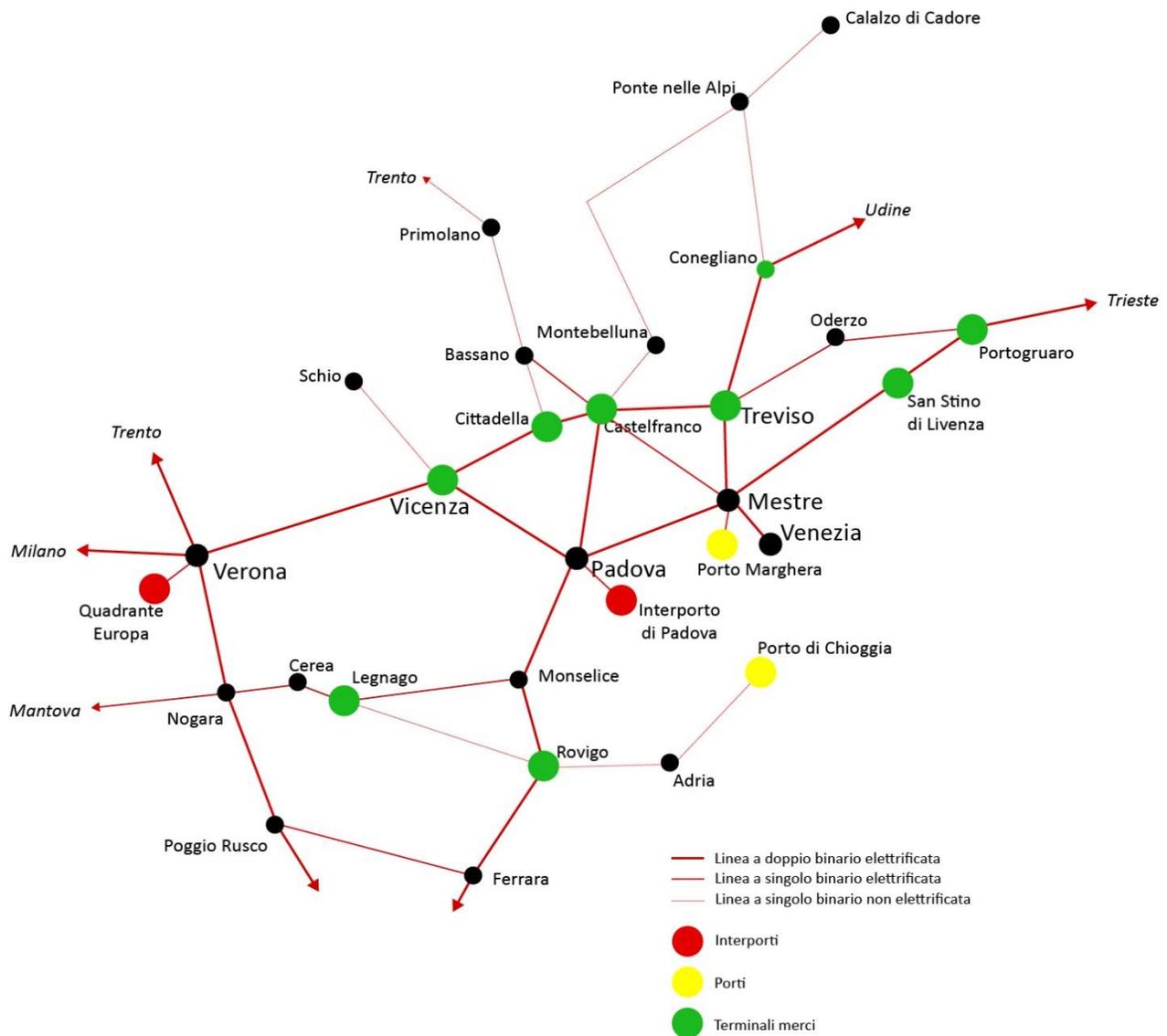
Fino agli anni '60 era in esercizio anche una tratta ferroviaria minore a scartamento ridotto tra Calalzo di Cadore-Cortina d'Ampezzo-Dobbiaco, denominata la "Ferrovia delle Dolomiti" e realizzata durante la Prima Guerra Mondiale. Si sviluppava per circa 65 km, lungo un percorso con pendenza media del 15%, con punte fino a 35%. Attualmente il sedime ferroviario è occupato principalmente da percorsi pedonali e ciclabili ("Lunga via delle Dolomiti"), ma nel corso degli anni è nata la volontà di ripristinare tale tracciato. A tal fine sono stati condotti diversi studi a supporto dell'ipotesi di ripristino della linea tra cui la possibilità di utilizzare la tratta per il traffico turistico con materiale tranviario, non integrabile con la rete nazionale. Un altro studio, meno circoscritto e sicuramente più interessante, riguarda la possibilità di realizzare una linea ferroviaria tradizionale e integrabile con la rete nazionale. In particolare lo studio di fattibilità realizzato nel 2001 dalla Regione Veneto prevedeva lo svolgimento di un servizio passeggeri con collegamenti a nord con l'Austria e a sud con l'area centrale veneta, ipotizzando una velocità media di 85km/h. Inoltre, l'utilizzo della linea per il traffico merci, soprattutto come tratta affluente alle grandi direttrici di traffico del Brennero e di Tarvisio, era stata ipotizzata, sottolineando allo stesso tempo la necessità di un notevole adeguamento infrastrutturale delle esistenti linee di adduzione a sud, sia per quanto riguarda l'elettrificazione della linea, che per l'adeguamento del peso assiale.

Diversamente, la linea della Valsugana (Mestre-Trento) non interessa direttamente con il passaggio i territori del bellunese, ma la notevole vicinanza alle aree a sud-ovest della Provincia la identificano come una sorta di porta d'ingresso per il Trentino. La tratta svolge un discreto traffico merci e le linee di intervento previste riguardano principalmente la volontà di ridurre i tempi di percorrenza e migliorare il servizio offerto, il tutto supportato dall'elettrificazione dell'intera linea. Il potenziamento di tale linea garantirebbe la possibilità di avere una direttrice di traffico merci alternativa, avente origine e/o destinazione Mestre, per e da oltre Vicenza.

La strategia ferroviaria della Regione Veneto è orientata, quindi, su una serie di interventi principali, tra cui:

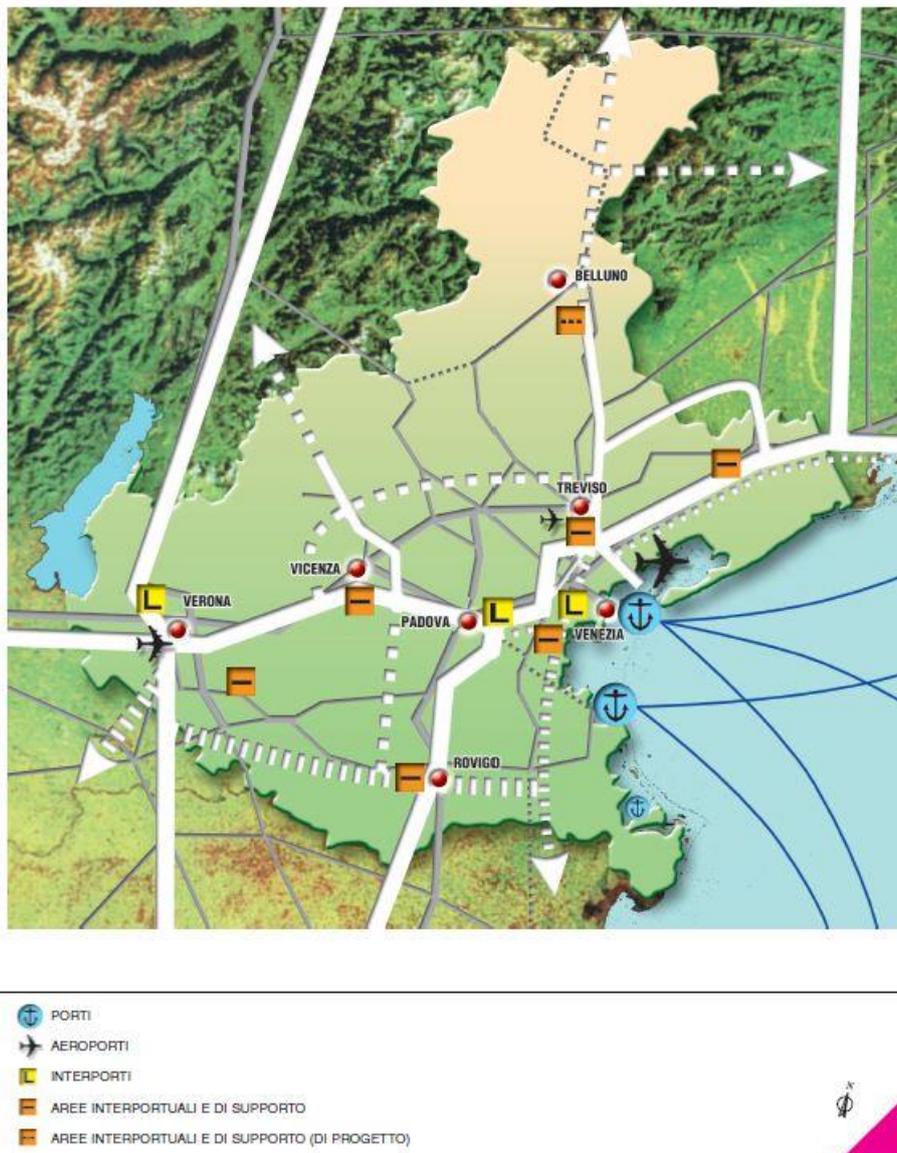
- potenziare gli assi principali ed assicurare le caratteristiche necessarie al mercato, soprattutto in riferimento al traffico intermodale;
- integrare e potenziare la rete infrastrutturale secondaria, garantendo caratteristiche omogenee alla rete principale;
- sfruttare i possibili nuovi itinerari di traffico merci di attraversamento, al fine di ridurre l'impegno di circolazione.

Inoltre, l'organizzazione attuale del traffico merci ferroviario si basa sui nodi fondamentali della rete, come i porti di Venezia e Chioggia e gli interporti di Verona e Padova. All'interno del Piano dei Trasporti della Regione Veneto viene espressa la volontà di riorganizzare il traffico merci regionale, il quale dovrà essere diffuso su tutto il territorio nazionale, attraverso nuove strutture a supporto degli interporti e dei porti esistenti e capaci di aggregare territorialmente domanda e offerta.



*Figura 26: principali impianti merci del Veneto
 (fonte: Piano dei Trasporti della Regione Veneto)*

In un sistema produttivo diffuso come quello del Veneto, per raggiungere tale obiettivo sarà necessario creare una vera e propria rete di centri merci, ubicati in relazione alle principali correnti di traffico stradale e ferroviario. Creare un rete significa compiere delle scelte ed assegnare delle priorità, creando, quindi, una gerarchia spaziale in base alle singole necessità locali e alla distribuzione e alle necessità del mercato. In questo modo sarà possibile definire in modo preciso e specifico un quadro delle diverse esigenze infrastrutturali, legate da un alto alla specificità del territorio e dall'altro alle caratteristiche dell'assetto produttivo. In particolare, la Provincia di Belluno viene definita all'interno del Piano dei Trasporti del Veneto come area interportuale e di supporto di progetto, ovvero come un possibile nuovo nodo ed impianto merci, grazie al quale riorganizzare e migliorare il traffico merci attuale. La presenza di tale impianto per la Provincia di Belluno rappresenterebbe un importante elemento di valore e di importanza logistico-distributiva, capace di avvicinare la realtà montana a quella più produttiva e dinamica del Veneto centrale. Inoltre, grazie a tale idea progettuale, il bellunese potrà assumere un ruolo logistico significativo anche lungo la direttrice Nord, verso le regioni alpine ed il centro Europa.



*Figura 27: rete logistica regionale
 (fonte: estratto tavole Piano dei Trasporti della Regione Veneto)*

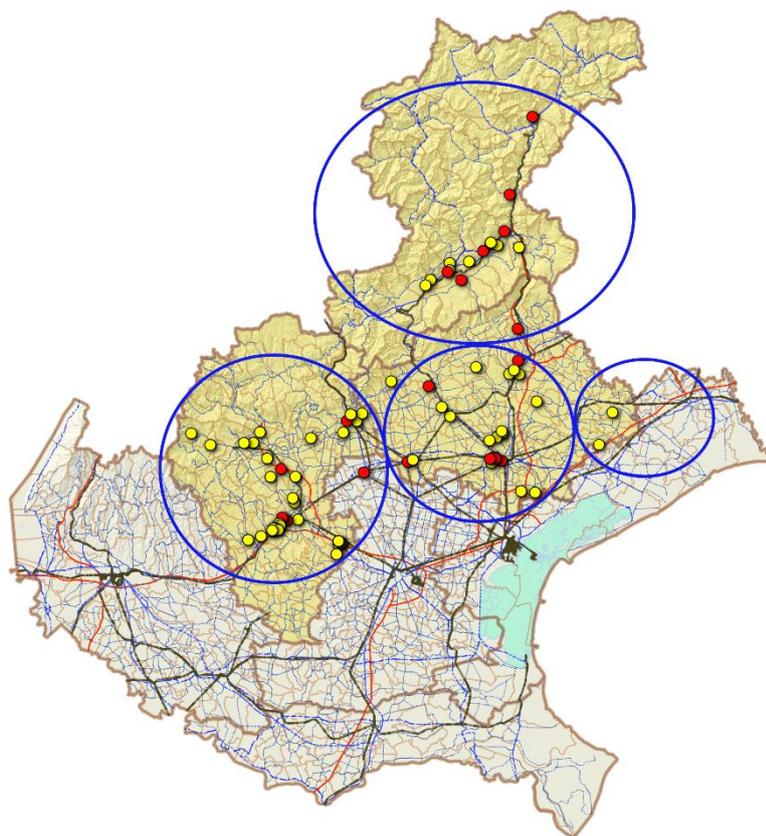
Recentemente, nel Documento di Economia e Finanza Regionale 2016-2018 la Regione Veneto individua una serie di tematiche e di relativi obiettivi da perseguire, al fine di migliorare la qualità della vita e di indirizzare lo sviluppo economico regionale. La missione numero 10 riguarda i trasporti e il diritto alla mobilità, intesi come nuovo sviluppo infrastrutturale interconnesso alla rete principale dell'Unione Europea. L'adeguamento infrastrutturale, infatti, viene definito come uno dei principali fattori strategici, volto a contribuire alla ripresa economica non solo regionale, ma anche nazionale. L'obiettivo primario di tale politica riguarda lo sviluppo e la valorizzazione massima della modalità ferroviaria, in particolare favorendo l'intermodalità e il trasporto delle merci via ferro. Interventi di miglioramento infrastrutturale, funzionale e logistico dovrebbero favorire l'interscambio tra le diverse modalità di trasporto, principalmente gomma-ferro, al fine di ottenere nel tempo una modifica sostanziale della ripartizione modale a favore del trasporto ferroviario. Tale modifica avrebbe esternalità positive non solo ambientali, legate all'inquinamento atmosferico ed acustico, ma anche sociali ed economiche. Il raggiungimento dell'obiettivo dovrà essere sviluppato grazie ad un'ampia collaborazione tra la

Regione e gli Enti Locali, cercando di riconnettere in modo razionale le diverse reti di trasporto, valutando dove collocare i nodi di interscambio, a favore di una mobilità integrata tra i diversi vettori di trasporto. Inoltre la Regione Veneto, a supporto di quanto definito precedentemente, si è posta l'obiettivo di definire interventi di sostegno al trasporto ferroviario regionale, in particolare verso forme di incentivo a favore e a sostegno dell'intermodalità e del trasporto merci via ferro.

SEZIONE B – SCENARI FUTURI

In questa sezione vengono identificati, a partire dallo stato dell'arte del contesto territoriale e del sistema multimodale di trasporto, gli scenari futuri a base delle azioni specifiche che verranno intraprese nello studio di fattibilità (WP4). In tal senso, è necessario innanzitutto disegnare una "visione" progettuale che risponda agli obiettivi strategici dell'area focus del Bellunese. L'area di riferimento del progetto – la provincia di Belluno – rappresenta, sulla scorta di una serie di parametri di sviluppo logistico e produttivo, una delle aree più rilevanti dell'intera Regione Veneto. Ciò, in particolare, è emerso con chiarezza – con un approccio di analisi geografica originale – in altri progetti europei, nello specifico il progetto TRIM.

La figura seguente¹ mostra i principali sotto-sistemi logistico-produttivi della Regione Veneto, come identificati da alcune analisi geografiche territoriali originali. Da ciò si evince il ruolo rilevante del sotto-sistema della montagna.



*Figura 28: I principali sistemi logistico-produttivi regionali.
(Fonte: Mazzarino et al. , under review)*

Le figure successive mostrano la rilevanza per la Regione del Veneto del cluster logistico-produttivo del Bellunese, in termini di livelli occupazionali, fatturato e valore aggiunto.

¹ da Mazzarino, M., Borruso, G. e Borga, G. "Politiche pubbliche territoriali innovative: il problema dei gap informativi geografici e la loro integrazione nella pianificazione strategica nel campo della logistica – i risultati di un caso studio nel Veneto" *under review* in *Bollettino AIC*.

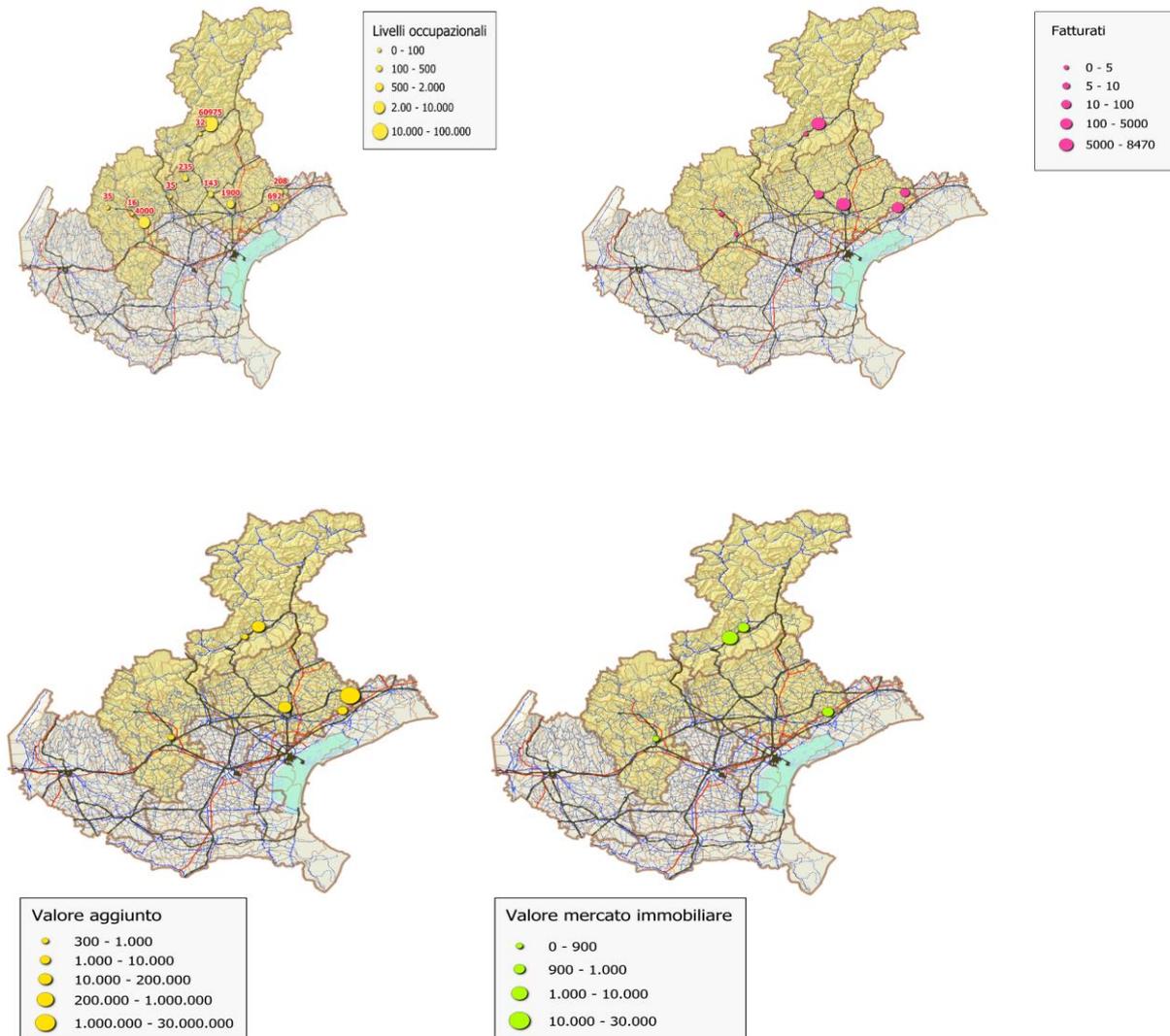


Figure 29-30 - La rilevanza economica del cluster bellunese. Fonte: Mazzarino et al. (under review)

Tuttavia, tale area soffre in maniera drammatica di una mancanza di accessibilità in chiave multimodale e si presenta periferica rispetto ai principali assi europei. In effetti, essa rappresenta un'area "landlocked" ed un *cul de sac*, con livelli inadeguati di accessibilità di fatto verso tutti i quadranti geografici:

- verso nord – probabilmente il collo di bottiglia principale – per la mancanza di un vero e proprio valico di collegamento con l'Europa Settentrionale e Centrale;
- verso sud, con livelli di servizio e dotazioni ferroviarie insufficienti;
- verso ovest, per una scarsa connettività con l'asse principale del Brennero;
- verso est, in rapporto ai collegamenti con l'altro asse principale – Tarvisio.

Al fine di soddisfare il principale bisogno territoriale derivante dal miglioramento dell'accessibilità in chiave multimodale di un'area con un ruolo economico-sociale elevatissimo – in un contesto territoriale peraltro ad altissima sensibilità ambientale – la visione che si propone in Regione Veneto è quello di realizzare un sistema multimodale integrato basato sulla ferrovia (denominato Dolomiti Ring), a beneficio sia del trasporto multimodale delle merci che dei passeggeri. Ciò risponde all'obiettivo strategico di un aumento della

competitività territoriale e della connettività trasportistico-logistica attraverso lo sviluppo ed il miglioramento del trasporto multimodale. In tal senso, l'approccio di *policy* regionale – sia in termini di collegamenti infrastrutturali che di politiche di incentivazione dei servizi – va nella direzione di un deciso miglioramento del *modal shift* in favore della ferrovia.

Il disegno del sistema integrato rappresenta la visione di scenario strategica per la Regione del Veneto.

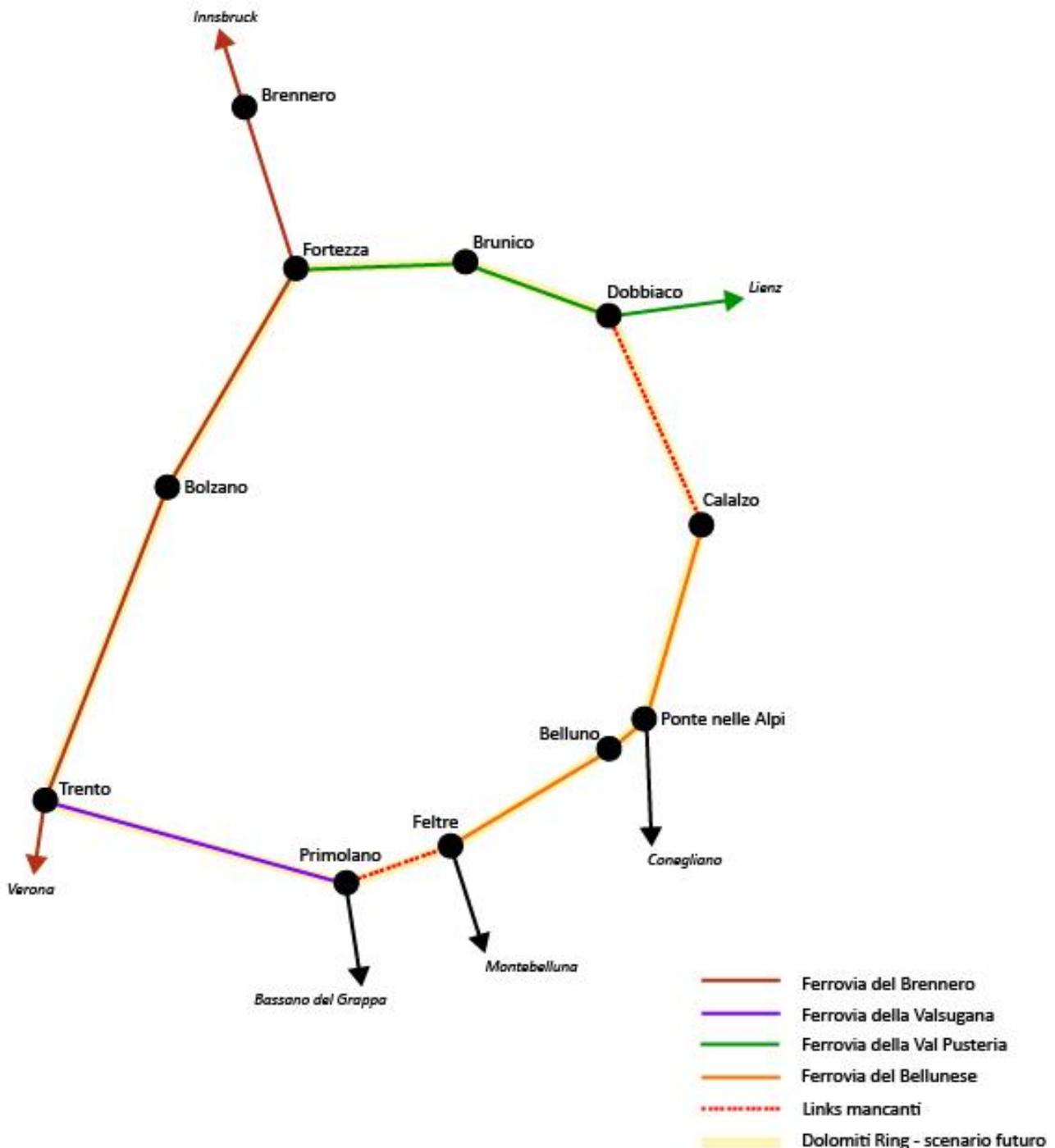


Figura 31 - Scenari futuri – il sistema integrato multimodale basato sul ferro (Dolomiti Ring).

Il ring ferroviario – che interessa l’area delle Dolomiti – ha lo scopo di migliorare la connettività dell’area, collegando la provincia di Belluno sia verso sud-est – connettendola con l’asse del Brennero lungo la direttrice Feltre-Primolano – sia verso nord – realizzando i *links* Cadore (Calalzo)-Cortina-Dobbiaco e dunque permettendo il collegamento con la direttrice nord, innestandosi sull’asse Lienz-Dobbiaco-Brunico in proiezione nord-europea.



-  RETE FERROVIARIA ESISTENTE
-  RETE FERROVIARIA IN PROGETTO

*Figura 32 - I missing links ferroviari previsti nell’ambito del sistema multimodale nell’area focus.
(Fonte: Piano Regionale dei Trasporti)*

Tale visione strategica di scenario va, in qualche modo, a completare il disegno – partito all’inizio degli anni 2000 – dei grandi assi, nello specifico – per quanto riguarda la Regione del Veneto – quello del Brennero. In effetti, è agli inizi degli anni 2000 che parte l’idea del nuovo asse del Brennero, con la galleria di base ed il potenziamento di tutta la direttrice Verona-Monaco, come sezione strategica del corridoio SCANMED.

Per quanto ci interessa qui, si vuole sottolineare che la strategia europea di puntare sul trasporto ferroviario – ed in generale multimodale – ha prodotto costantemente risultati positivi. E’ necessario, dunque, declinare tale strategia anche a diverse scale territoriali, adottando un approccio *sistemico*. In particolare, risulta evidente, dall’esperienza europea, che nel momento in cui si passa da un sistema polarizzato basato su un certo numero di assi principali ad un concetto di “sistema”, si produce un “effetto rete” che è in grado di migliorare sensibilmente la qualità del servizio ferroviario ed in generale la performance del sistema multimodale. Nel caso specifico del progetto SMARTLOGI, l’effetto rete si può concretamente produrre allorquando si realizzi un sistema multimodale che connetta in maniera competitiva le aree attualmente meno accessibili al sistema formato dai grandi assi e corridoi, rispondendo in questo modo in maniera efficace ed ambientalmente sostenibile alle reali esigenze del territorio. Da qui, come detto, la visione di scenario di creare un sistema multimodale nell’area delle Dolomiti e della provincia di Belluno.

Attualmente, l’area del Bellunese non gode dello status di “sistema multimodale” – pur, come detto, presentando elevatissime qualità socio-economiche e produttive. In tal senso, la scelta strategica della Regione del Veneto è quella di non puntare su ulteriori sviluppi in ambito stradale, ma piuttosto decisamente sulla modalità ferroviaria, disegnando quindi un sistema integrato. Tale visione strategica rappresenta il principale scenario futuro previsto dalla Regione del Veneto, scenario che, nelle successive attività di SMARTLOGI, verrà sviluppato focalizzandosi sui collegamenti mancanti (*missing links*) – rappresentati dalle connessioni Feltre-Primolano e Cadore-Dobbiaco – per definire il potenziale multimodale dell’area (in base ad un approccio empirico basato su specifiche filiere logistico-produttive e *supply chains*), considerando anche il ruolo di specifiche politiche regionali di incentivazione ferroviaria.

E’ importante, dunque, chiarire che, prima di focalizzarsi su “progetti mancanti” è necessario sviluppare un “progetto di sistema” regionale integrato con i grandi assi europei. La visione di un sistema multimodale integrato, basato sulla ferrovia (il Dolomiti Ring), rappresenta, per la Regione Veneto, il vero progetto di valorizzazione ed ulteriore sviluppo dell’intera area del Bellunese e delle Dolomiti.

Una visione dello stato di fatto del ring ferroviario, con l’indicazione dei principali centri e nodi interessati, tempi di percorrenza e *missing links* può essere riassunta nella Fig.33:

IL RING FERROVIARIO DOLOMITICO – LO STATO DI FATTO

- GLI ELEMENTI
- I TEMPI
- LA FREQUENZA
- IL SISTEMA

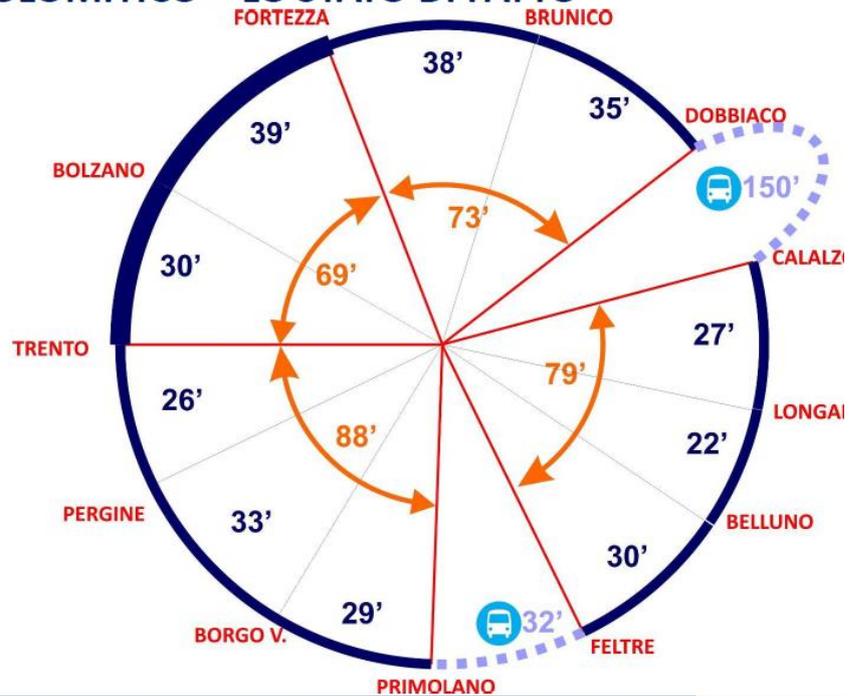


Figura 33 - Stato di fatto del Dolomiti Ring

Una visione di scenario strategico può essere illustrata nella Fig. 34:

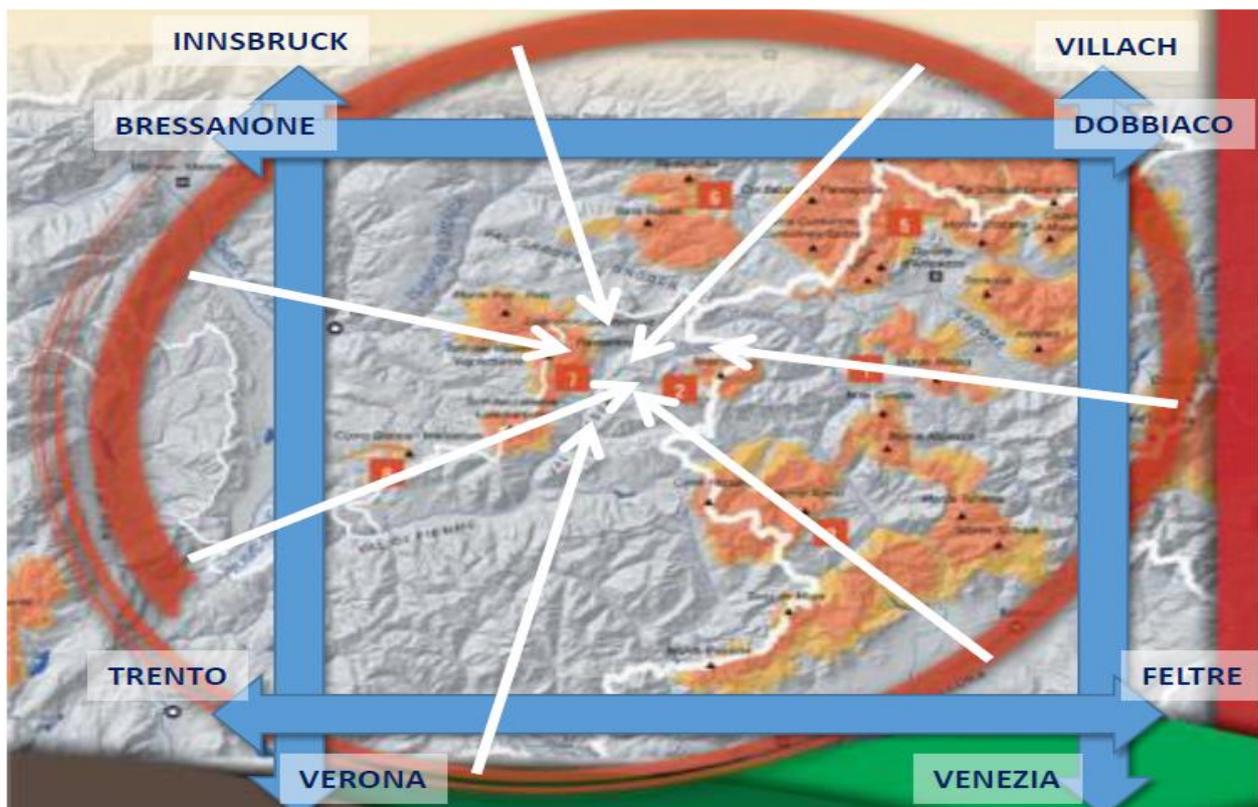


Fig 34 - Il ruolo geografico dell'area del Bellunese rispetto ai principali assi

I principali nodi del sistema multimodale sono rappresentati, come si evince dalle figure, dai centri di Belluno, Calalzo, Cortina, Dobbiaco, Lienz, Brunico, Fortezza, Innsbruck, Bolzano, Trento, Primolano, Feltre in proiezione verso i diversi quadranti geografici. La definizione del sistema mette in evidenza l'esistenza specifica di alcuni *missing links*, rappresentati dalle connessioni Feltre-Primolano e Cadore-Pusteria.

La visione strategica di scenario mostra come la realizzazione di un sistema multimodale integrato basato sulla ferrovia possa rispondere ai fondamentali bisogni territoriali di accessibilità, permettendo la connessione della provincia di Belluno – sia da un punto di vista logistico-produttivo che di mobilità delle persone – verso l'area centrale e meridionale della Regione (e dunque con il nodo portuale di Venezia e Venezia stessa), verso l'asse del Brennero – in direzione ovest e nord - lungo la direttrice Verona-Germania e verso l'Europa Centrale e Settentrionale grazie alle connessioni verso la Pusteria in proiezione Austria/Germania.

Evidentemente, definita la visione di scenario, diversi sono gli elementi da approfondire sia per definire i profili infrastrutturali – in particolare i *missing links* – sia, se non soprattutto, per realizzare una valutazione delle opportunità di sviluppo multimodale in chiave merci dell'area interessata, supportate da eventuali politiche regionali di incentivazione intelligente del trasporto ferroviario delle merci. Sono, questi, gli elementi che verranno affrontati nel WP4 (studio di fattibilità), con un approccio empirico focalizzato su specifiche filiere logistico-produttive o *supply chains*.

SEZIONE C: OPPORTUNITA' DI COOPERAZIONE TRANSFRONTALIERA

Considerato il contesto regionale analizzato, risulta particolarmente evidente che le iniziative di collaborazione internazionale rappresentino importanti elementi funzionali all'integrazione territoriale transfrontaliera e una leva significativa per lo sviluppo economico dell'area, di cui il settore dei trasporti è certamente elemento trainante. In tal senso, risulta particolarmente rilevante l'opportunità costituita da uno strumento come il *Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale (GECT)*, definito sulla base del regolamento 1302/2013 CE. Infatti, nell'area di riferimento tale strumento è applicato con un'iniziativa di taratura internazionale, che lavora per contribuire ad introdurre buone pratiche e ad avviare progetti comuni: il GECT "Euregio Senza Confini r.l.- Ohne Grenzen mbH".

I paragrafi che seguono forniscono una sintetica panoramica del GECT "Euregio Senza Confini r.l.- Ohne Grenzen mbH" che rappresenta l'intero territorio del Veneto in relazione ad altre due regioni contermini in una dimensione transfrontaliera.

C.1 - BREVE STORIA DELLA COOPERAZIONE TERRITORIALE COME GECT

Le origini del GECT "Euregio Senza Confini r.l.- Euregio Ohne Grenzen mbH" risalgono al 2001, quando è stato siglato un primo accordo bilaterale tra la regione Carinzia e quella del Friuli Venezia Giulia e a cui ha fatto seguito nel 2004 un secondo accordo bilaterale tra quest'ultima e la regione Veneto e da cui hanno avuto origini le prime vicissitudini legate alla formalizzazione del GECT, formalizzatosi nel 2012 e diventato operativo nel 2014.

Il GECT, che ha sede legale a Trieste, è attualmente formato da tre membri: la Regione del Veneto, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e Il Land Carinzia (Fig. 1). Inoltre, sono in corso trattative per l'inclusione della Regione istriana della Croazia.



Fig 35 - Copertura territoriale del GECT "Euregio Senza Confini r.l.- Euregio Ohne Grenzen mbH"

Complessivamente, l'area delle 3 regioni coinvolte sottende oltre 36.000 km² di territorio ed oltre 6,5 milioni di abitanti come riportato in dettaglio nella seguente Tabella.

Regione	Area (km2)	Abitanti (x 1.000)	PII/Persona (€)
Carinzia	9.538	559	33.000
Friuli Venezia Giulia	7.875	1.221	29.000
Veneto	18.407	4.915	31.000
Totale	35.820	6.695	

Tabella 11: Principali dati descrittivi delle aree che formano il GECT "Euregio Senza Confini r.l. - Euregio Ohne Grenzen mbH"

C.2 – ATTUALE STRUTTURA DI GOVERNANCE TRANSFRONTALIERA: COMPITI, RESPONSABILITA', PRINCIPALI SETTORI DI ATTIVITA'

Il GECT è nato con l'obiettivo principale di promuovere la cooperazione transfrontaliera e interregionale tra le regioni del Veneto, del Friuli Venezia Giulia e della Carinzia nell'ottica di rafforzare la coesione sociale ed economica dell'intera area.

La struttura del GECT è composta da tre fondamentali organismi:

- l'Assemblea, composta dai tre presidenti delle regioni Veneto, Friuli Venezia Giulia e Carinzia, uno dei quali nominato presidente del GECT con carica triennale;
- il Direttore del GECT, nominato dall'Assemblea tra le proposte provenienti dalle tre Regioni e rinnovato ogni tre anni. Il Direttore, a sua volta, è supportato da un gruppo di lavoro formato da un rappresentante permanente di ciascun membro;
- il Collegio dei revisori dei conti, nominato dall'Assemblea e composto da tre membri effettivi e da due membri supplenti. Esso viene rinnovato ogni tre anni.

Tra i campi di attività descritti nello statuto del GECT "Euregio Senza Confini r.l. - Ohne Grenzen mbH", alcune priorità e temi di lungo periodo sono sottolineati con particolare riferimento a:

- risorse ambientali e naturali, gestione dei rifiuti;
- trasporti, infrastrutture e logistica;
- cultura, sport, istruzione e formazione;
- salute sociale e pubblica;
- protezione civile,
- ricerca ed innovazione e nuove tecnologie;
- agricoltura;
- turismo;
- industria manifatturiera;
- Telecomunicazioni;
- Mercato del lavoro, formazione e commercio

Il ruolo del GECT è dunque quello di convogliare e trasmettere le priorità sottolineate a livello regionale ad un livello interregionale e internazionale, abbinandole quindi a strategie macro-regionali e contribuendo a spingere sullo sviluppo di iniziative di cooperazione tra i propri membri.

C.3 – ESIGENZE TERRITORIALI TRANSFRONTALIERE DEL GECT LOCALE CON FOCUS SUL TEMA DEL TRASPORTO MERCI MULTIMODALE

A partire da una delle prime Assemblee del GECT del 2014, il settore dei trasporti, insieme ai relativi temi infrastrutturali e logistici, è stato sottolineato come uno degli asset strategici a cui il GECT si sarebbe dovuto interessare con particolare riferimento alla logica interregionale e transnazionale che il GECT ben rappresenta.

In tale ottica è stato costituito un tavolo di lavoro dedicato ai trasporti con l'obiettivo di identificare potenziali opportunità finanziarie anche nel periodo di programmazione 2014-2020, oltre che di individuare ulteriori affinità con altre priorità tematiche di interesse come ad esempio il turismo.

Per quanto riguarda i trasporti più nello specifico, è stata prestata uguale attenzione alla tematica di sviluppo della mobilità sia delle merci, sia delle persone. In particolare, si sottolinea come uno degli obiettivi principali del GECT sia costituito dallo sviluppo territoriale lungo il Corridoio Baltico-Adriatico in quanto direttrice di importanza fondamentale che, tenendo conto delle opportunità offerte dal collegamento ai porti dell'Adriatico, assicura lo sviluppo economico e benessere dell'intera area.

Inoltre, nel corso del 2016 sono state sottolineate ulteriori priorità con particolare riferimento all'accessibilità ferroviaria nell'area montana del GECT, che vengono convintamente sostenute dal GECT al fine di implementare l'accessibilità generale dell'area.

SEZIONE D – MAPPATURA DEGLI STAKEHOLDER

In questo capitolo sono identificati e descritti i principali stakeholders che possono potenzialmente influenzare le attività di progetto. Per questa ragione, la mappatura oltre a ispezionare gli attori rilevanti, individua le strategie per un loro coinvolgimento nell'attività SMARTLOGI.

Gli stakeholders sono raggruppati in due categorie. La prima interessa gli attori istituzionali pubblici (Provincia, Comuni), altri enti territoriali locali e le associazioni di categoria. Il coinvolgimento di questi stakeholders rientra nella rete di dialogo istituzionale in capo alla Regione del Veneto, che prevede appunto una attività specifica di coinvolgimento nei prossimi mesi supportata dall'Università Iuav di Venezia. La seconda categoria riguarda invece la rete degli operatori direttamente coinvolti dalle attività di studio. In questo gruppo rientrano le imprese (*shipper*) e gli operatori del trasporto (*logistic operator*).

Per entrambi i gruppi la mappatura è stata realizzata tramite la compilazione di due tabelle. La prima mira a valutare *il grado di rilevanza* (B=basso, M/A=medio/alto, A=alto), utilizzando due variabili: (1) potere/influenza e (2) interesse. Il livello di influenza delinea quanto l'attore può o potrebbe essere in grado di influenzare l'impostazione e il raggiungimento degli obiettivi di un progetto e quale potere lo stakeholder ha su impostazione, esecuzione e risultati del progetto. Il livello di interesse definisce invece quanto il progetto può influire sugli obiettivi e sull'attività dell'attore (le potenziali azioni progettuali determineranno effetti positivi o negativi sull'attore?). In base al valore assunto-attribuito alle due variabili influenza ed interesse, è possibile collocare gli stakeholders in una delle 4 celle della seguente matrice.

La seconda tabella serve invece ad avere una chiara classificazione degli stakeholders sulla base del loro ruolo e del loro coinvolgimento, caratterizzando ogni singolo stakeholder su diversi elementi: (1) Ruolo (2) Rilevanza (3) benefici che ricevono dalla partecipazione al processo/progetto (4) Contributi che portano partecipando al processo/progetto (5) Conflitti potenziali/pregressi/attuali (6) Attuale livello di supporto (7) strategia per aumentarne il supporto.

D.1 – ATTORI ISTITUZIONALI E ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA

		INFLUENZA	
		Bassa	alta
INTERESSE	basso	<ul style="list-style-type: none"> - Unione Montana - GAL 	---
	alto	<ul style="list-style-type: none"> - RFI-Italferr - Comuni interessati dallo scenario di progetto (appartenenti alla Provincia di Belluno) - Magnifica Comunità di Cadore - Associazioni di Categoria (Confcommercio Imprese per l'Italia della Provincia di Belluno, Confindustria Belluno Dolomiti, Associazione Provinciale Piccola Industria ed Artigianato (A.P.P.I.A.), CNA, Confartigianato Imprese Belluno) - Camera di Commercio, Industria, artigianato ed Agricoltura di Belluno 	<ul style="list-style-type: none"> - Provincia di Belluno - Sistemi Territoriali

Tabella 2: matrice di rilevanza degli stakeholders

Stakeholders								
Categoria	Nome	Ruolo	Rilevanza (alta,	Benefici Che ricevono	Contributi Che portano	Conflitti Potenziali/	Attuale livello di supporto	Quale è la strategia per

			media, bassa)	dalla partecipazione al processo/progetto	partecipando al processo/progetto	pregressi/attuali		umentarne il supporto?
COMUNI E PROVINCE	Provincia di Belluno	È il principale interlocutore istituzionale locale per la creazione dello scenario di progetto	Alta	Partecipazione attiva nel co-design degli scenari di progetto	Il contributo consiste nell'intermediazione delle istanze locali verso la Regione Veneto	Potenziale divergenza tra le strategie locali di sviluppo del progetto e gli indirizzi generali di riferimento	Co-finanziatore del progetto di pre-fattibilità del tracciato	Si prevede di proseguire il dialogo e il confronto attualmente in essere con la Regione del Veneto
	Comuni interessati dallo scenario di progetto (appartenenti alla Provincia di Belluno)	Sono gli enti pubblici locali coinvolti nel processo di definizione del tracciato "Treno delle Dolomiti"	Alta	Recepimento delle istanze locali verso i soggetti istituzionali promotori dello scenario infrastrutturale di riferimento	Il contributo è necessario per aumentare la qualità dell'analisi dei bisogni territoriali locali	<p>Potenziale conflittualità con la comunità locale circa le esternalità dell'opera infrastrutturale</p> <p>Potenziale conflittualità circa la scelta finale di disegno del tracciato</p>	Il coinvolgimento attuale consiste nella fase di partecipazione nella definizione dello scenario di progetto "treno delle dolomiti", in particolare nella definizione delle ipotesi di tracciato	All'interno del progetto SmartLogi, il coinvolgimento di questi stakeholders è previsto nelle modalità da concertare con la Provincia di Belluno

GESTORI DELL' INFRASTRUTTURA	- RFI-Italferr	Gestore dell'infrastruttura attuale	Alta	I benefici riguardano l'acquisizione dei risultati del progetto Smartlogi	Il contributo è di diretto confronto informativo circa gli avanzamenti del progetto di potenziamento dell'infrastruttura attuale, oltre che di competenza tecnica specifica sull'infrastruttura ferroviaria	Al momento non si ipotizzano potenziali conflitti	È il soggetto incaricato di realizzare il potenziamento dell'infrastruttura attuale. Il progetto prevede la realizzazione entro il 2020 dell'elettrificazione della parte sud del "ring" ferroviario nella tratta Treviso - Montebelluna - Belluno - Ponte nelle Alpi - Vittorio Veneto	Si prevede che il coinvolgimento di questo stakeholder sia in capo alla Regione Veneto, con una diretta interlocuzione e confronto circa gli avanzamenti del progetto Smartlogi
OPERATORE FERROVIARIO	- Sistemi Territoriali	Società a partecipazione pubblica controllata dalla Regione Veneto	Alta	I benefici riguardano l'acquisizione dei risultati e degli scenari del progetto Smartlogi all'interno dello studio di fattibilità del progetto "treno delle dolomiti"	Il contributo è di diretto confronto informativo circa gli avanzamenti dello studio di fattibilità del progetto "treno delle dolomiti", oltre che di competenza tecnica specifica sull'infrastruttura ferroviaria	Al momento non si ipotizzano potenziali conflitti	Il soggetto è incaricato di realizzare per conto della Regione Veneto lo studio di fattibilità del progetto "treno delle dolomiti" per la parte della provincia di Belluno (attualmente in corso di definizione)	Si prevede che il coinvolgimento di questo stakeholder sia in capo alla Regione Veneto, con una diretta interlocuzione e confronto circa gli avanzamenti del progetto Smartlogi
ENTI TERRITORIALI	Unione Montana - Unione	Enti territoriale di unione tra	Media	Recepimento delle istanze	Il contributo è necessario per	Potenziale conflittualità	Non vi è attualmente un	Si prevede in prima ipotesi

	<p>montana Bellunese-Belluno Ponte nelle Alpi</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unione montana Cadore Longaronese Zoldo - Unione montana Centro Cadore - Unione montana Feltrina - Unione montana Val Belluna - Unione montana Valle del Boite 	comuni		<p>locali verso i soggetti istituzionali promotori dello scenario infrastrutturale di riferimento</p>	<p>aumentare la qualità dell'analisi dei bisogni territoriali locali</p>	<p>con la comunità locale circa le esternalità dell'opera infrastrutturale</p> <p>Potenziale conflittualità circa la scelta finale di disegno del tracciato</p>	<p>contributo da parte di questa categoria di stakeholder</p>	<p>che il coinvolgimento di questi stakeholder sia in capo alla Regione Veneto, da attivare tramite incontri bilaterali, in concerto con la Provincia di Belluno</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Magnifica Comunità di Cadore 	<p>Istituzione rappresentativa delle comunità dell'intero Cadore, riunisce i 22 comuni del Cadore</p>	Alta	<p>Recepimento delle istanze locali verso i soggetti istituzionali promotori dello scenario infrastrutturale di riferimento</p>	<p>Ruolo di intermediario tra le comunità locali e gli enti territoriali sovraordinati</p>	<p>Potenziale conflittualità con la comunità locale circa l'impatto dell'opera infrastrutturale</p>	<p>L'attuale coinvolgimento consiste nella fase di intermediazione a livello locale con i comuni interessati dallo scenario di progetto</p>	<p>Si prevede in prima ipotesi che il coinvolgimento di questi stakeholder sia in capo alla Regione Veneto, da attivare tramite incontri bilaterali, in</p>

								concerto con la Provincia di Belluno
	GAL - GAL Prealpi e Dolomiti - GAL Alto Bellunese	Partenariati pubblico-privati che riuniscono i potenziali attori dello sviluppo territoriale locale	Media	Recepimento delle istanze locali verso i soggetti istituzionali promotori dello scenario infrastrutturale di riferimento	Il contributo è necessario per aumentare la qualità dell'analisi dei bisogni territoriali locali	Al momento non si ipotizzano potenziali conflitti	Non vi è attualmente un contributo da parte di questa categoria di stakeholder	Si prevede in prima ipotesi che il coinvolgimento di questi stakeholder sia in capo alla Regione Veneto, da attivare tramite incontri bilaterali in concerto con la Provincia di Belluno
CCIAA	- Camera di Commercio, Industria, artigianato ed Agricoltura di Belluno	Ente pubblico che associa le imprese del territorio	Alta	Recepimento delle istanze locali verso i soggetti istituzionali promotori dello scenario infrastrutturale di riferimento	Contributo per la mappatura degli attori leader della domanda ed offerta di trasporto multimodale all'interno dell'area focus	Al momento non si ipotizzano potenziali conflitti	Non vi è attualmente un contributo da parte di questa categoria di stakeholder	In prima ipotesi che il coinvolgimento di questi stakeholder è in capo alla Regione Veneto, da attivare tramite incontri bilaterali

ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA	<ul style="list-style-type: none"> - Confcommercio Imprese per l'Italia della Provincia di Belluno - Confindustria Belluno Dolomiti - Associazione Provinciale Piccola Industria ed Artigianato (A.P.P.I.A.) - CNA - Confartigianato Imprese Belluno 	Associazione di categoria	Alta	Recepimento delle istanze locali verso i soggetti istituzionali promotori dello scenario infrastrutturale di riferimento	Contributo per la mappatura degli attori leader della domanda ed offerta di trasporto multimodale all'interno dell'area focus Un ulteriore contributo consiste nel supporto informativo per la definizione dello stato attuale per l'area focus.	Al momento non si ipotizzano potenziali conflitti	Non vi è attualmente un contributo da parte di questa categoria di stakeholders	Si prevede in prima ipotesi che il coinvolgimento di questi stakeholder sia in capo alla Regione Veneto, da attivare tramite incontri bilaterali o focus group specifici.
----------------------------------	---	---------------------------	------	--	---	---	---	---

Tabella 3: classificazione degli stakeholders

D.2 – IMPRESE E OPERATORI DEL TRASPORTO

		INFLUENZA	
		Bassa	Alta

INTERESSE	Basso	<ul style="list-style-type: none"> - EVCO - SEST - POLARIS - CLIVET - ELIWELL - DIXELL - PROCOND - DE RIGO REFRIGERATION 	<ul style="list-style-type: none"> - EPTA (COSTAN) - CLIMAVENETA - ACC - DE RIGO VISION - MARCOLIN
	Alto	<ul style="list-style-type: none"> - FEDON 	<ul style="list-style-type: none"> - D.B. GROUP - SAFILO - LUXOTTICA

Tabella 2: matrice di rilevanza degli stakeholders

Stakeholders							
Nome	Ruolo	Rilevanza (alta, media, bassa)	Benefici Che ricevono dalla partecipazione al processo/progetto	Contributi Che portano partecipando al processo/progetto	Conflitti Potenziali/progressi/attuali	Attuale livello di supporto	Quale è la strategia per aumentarne il supporto?
SAFILO	shipper	Alta	Informazioni sulle potenzialità del territorio e possibili soluzioni multimodali nel medio periodo. Scelte localizzative nel lungo termine che prevedono insediamenti in territori montani connessi.	Individuazione di possibili flussi su cui concentrare uno sforzo per uno shift modale. Informazioni sulle loro scelte localizzative.	Informazioni riservate sulle loro scelte aziendali in merito alla localizzazione ed ai flussi	fornitore informazioni	Presentazione del progetto e coinvolgimento nei momenti di condivisione dei risultati
LUXOTTICA	shipper	Alta	Informazioni sulle potenzialità del territorio e possibili soluzioni multimodali nel medio periodo. Scelte localizzative nel lungo termine che prevedono insediamenti in territori montani connessi.	Individuazione di possibili flussi su cui concentrare uno sforzo per uno shift modale. Informazioni sulle loro scelte localizzative. Trend del settore e previsioni future in merito alla produzione e distribuzione.	Policy molto stretta nella condivisione di informazione	fornitore informazioni	Presentazione del progetto e coinvolgimento nei momenti di condivisione dei risultati
D.B. GROUP	logistic operator	Alta	Spunti per la creazione di nuovi servizi commerciali	Informazioni sui flussi e possibili interventi per	Conflitto tra le attuali politiche commerciali e le potenziali soluzioni che	fornitore informazioni	Presentazione del progetto e coinvolgimento nei

			multimodali	incentivare il modal shift. Panoramica sui bisogni logistici dell'industria localizzata sul territorio	emergeranno dallo studio e che potrebbero avvantaggiare altri operatori		momenti di condivisione dei risultati
FEDON	shipper	Bassa	Informazioni e possibili soluzioni multimodali nel medio periodo	Informazioni sui flussi inbound e outbound	Riservatezza informazioni fornitura e distribuzione	nessuno	Presentazione del progetto e coinvolgimento nei momenti di condivisione dei risultati
MARCOLIN	shipper	Media	Informazioni e possibili soluzioni multimodali nel medio periodo	Informazioni sui flussi inbound e outbound	Riservatezza informazioni fornitura e distribuzione	nessuno	Presentazione del progetto e coinvolgimento nei momenti di condivisione dei risultati
DE RIGO VISION	shipper	Media	Informazioni e possibili soluzioni multimodali nel medio periodo	Informazioni sui flussi inbound e outbound	Riservatezza informazioni fornitura e distribuzione	nessuno	Presentazione del progetto e coinvolgimento nei momenti di condivisione dei risultati
DE RIGO REFRIGERATION	shipper	Bassa	Informazioni e possibili soluzioni multimodali nel medio periodo	Informazioni sui flussi inbound e outbound	Riservatezza informazioni fornitura e distribuzione	nessuno	Presentazione del progetto e coinvolgimento nei momenti di condivisione dei risultati
PROCOND	shipper	Bassa	Informazioni e possibili soluzioni multimodali nel	Informazioni sui flussi inbound e outbound	Riservatezza informazioni fornitura e distribuzione	nessuno	Presentazione del progetto e coinvolgimento nei

			medio periodo				momenti di condivisione dei risultati
DIXELL	shipper	Bassa	Informazioni e possibili soluzioni multimodali nel medio periodo	Informazioni sui flussi inbound e outbound	Riservatezza informazioni fornitura e distribuzione	nessuno	Presentazione del progetto e coinvolgimento nei momenti di condivisione dei risultati
ELIWELL	shipper	Bassa	Informazioni e possibili soluzioni multimodali nel medio periodo	Informazioni sui flussi inbound e outbound	Riservatezza informazioni fornitura e distribuzione	nessuno	Presentazione del progetto e coinvolgimento nei momenti di condivisione dei risultati
CLIVET	shipper	Media	Informazioni e possibili soluzioni multimodali nel medio periodo	Informazioni sui flussi inbound e outbound	Riservatezza informazioni fornitura e distribuzione	nessuno	Presentazione del progetto e coinvolgimento nei momenti di condivisione dei risultati
POLARIS	shipper	Media	Informazioni e possibili soluzioni multimodali nel medio periodo	Informazioni sui flussi inbound e outbound	Riservatezza informazioni fornitura e distribuzione	nessuno	Presentazione del progetto e coinvolgimento nei momenti di condivisione dei risultati
ACC	shipper	Media	Informazioni e possibili soluzioni multimodali nel medio periodo	Informazioni sui flussi inbound e outbound	Riservatezza informazioni fornitura e distribuzione	nessuno	Presentazione del progetto e coinvolgimento nei momenti di condivisione dei risultati

CLIMAVENETA	shipper	Alta	Informazioni e possibili soluzioni multimodali nel medio periodo	Informazioni sui flussi inbound e outbound	Riservatezza informazioni fornitura e distribuzione	nessuno	Presentazione del progetto e coinvolgimento nei momenti di condivisione dei risultati
SEST	shipper	Bassa	Informazioni e possibili soluzioni multimodali nel medio periodo	Informazioni sui flussi inbound e outbound	Riservatezza informazioni fornitura e distribuzione	nessuno	Presentazione del progetto e coinvolgimento nei momenti di condivisione dei risultati
EVCO	shipper	Bassa	Informazioni e possibili soluzioni multimodali nel medio periodo	Informazioni sui flussi inbound e outbound	Riservatezza informazioni fornitura e distribuzione	nessuno	Presentazione del progetto e coinvolgimento nei momenti di condivisione dei risultati
EPTA (COSTAN)	shipper	Alta	Informazioni e possibili soluzioni multimodali nel medio periodo	Informazioni sui flussi inbound e outbound	Riservatezza informazioni fornitura e distribuzione	nessuno	Presentazione del progetto e coinvolgimento nei momenti di condivisione dei risultati

Tabella 3: classificazione degli stakeholders

D. 3.2.6: REPORT SUL COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDERS

Nei mesi di giugno e luglio 2018 sono stati realizzati degli incontri con alcuni tra i principali stakeholder operativi relativi all'area focus del progetto. In particolare, ci si è concentrati sugli attori leader della domanda ed offerta di trasporto multimodale. I rappresentanti del management sono stati coinvolti in base ad un **approccio per filiera** – che caratterizzerà lo studio di fattibilità del WP4 – in modo da definire le potenzialità di sviluppo del trasporto merci multimodale nell'area focus. Più nello specifico, sulla base delle analisi dello stato dell'arte territoriale e trasportistico, unitamente alla visione di scenario definita dal progetto di ring ferroviario – relativa ad un potenziamento della ferrovia nell'area - si sono volute individuare – a livello strategico, in modo da demandare lo sviluppo di dettaglio allo studio di fattibilità – le concrete opportunità di sviluppo multimodale – in chiave ferroviaria merci – delle diverse filiere/*supply chains* che caratterizzano l'area focus del progetto, tenendo conto anche del ruolo delle possibili politiche regionali di incentivo al ferro.

Gli stakeholder operativi coinvolti fanno riferimento, dal lato del caricamento, alla filiera dell'occhialeria (es. Safilo, Luxottica) e, dal lato dell'offerta di servizi, al gruppo De Bortoli, gruppo che di fatto detiene il monopolio nel mercato in relazione alle principali filiere del territorio.

Dagli incontri è emerso che:

- viene ribadita la **necessità di un miglioramento dell'accessibilità territoriale soprattutto in chiave multimodale**, a fronte di un **territorio con un fortissimo profilo industriale e logistico**. In particolare, si segnalano dinamiche di ri-localizzazione verso l'area focus da parte di aziende leader nella filiera dell'occhialeria;
- lo stato attuale dei servizi logistici e di trasporto, basato fortemente sulla strada, viene ritenuto un elemento non solo di scarsa sostenibilità, ma pure di significativa perdita di competitività sui mercati, essendo il **trasporto stradale sempre più costoso**;
- a livello strategico, un forte focus viene posto sulla gestione dei flussi inbound delle diverse filiere, non solo quella dell'occhialeria;
- **nella filiera/supply chain dell'eyewear**, un mercato di assoluto rilievo è rappresentato dai flussi **inbound di origine portuale** (porti del Nord Adriatico) costituiti da astucci (ed in generale componentistica). I principali fornitori di astucci (Fedon, ecc.) hanno sede nell'area focus, ma producono in Cina, ragion per cui sussistono volumi elevati dalla Cina verso l'area focus. Si sottolinea che il tipo di prodotto (astuccio) e la presenza di elevati volumi costituiscono elementi chiave di vocazione ferroviaria;
- ad oggi, i flussi di astucci utilizzano sistematicamente la modalità marittima. Ciò, tuttavia, all'interno di una serie di problematiche e criticità, tra cui lo stato della merce (umidità durante il trasporto) ed il transit time (5 settimane). Per tali motivi, gli operatori ritengono strategica la gestione dei **flussi inbound di origine terrestre dalla Cina** e, dunque, risultano molto interessati alla promozione di servizi ferroviari Europa-Cina, che negli ultimi anni sono passati da azioni pilota ad un'offerta di servizi sistematica. Da questo punto di vista, sussiste concretamente

la possibilità di un “inoltro ferroviario da nord” – con scambio ad esempio a Bolzano o Innsbruck o Lienz - verso l’area focus (bellunese) di tali flussi. In tal senso, un elemento rilevante per la valutazione concreta di fattibilità risiede nei livelli tariffari del servizio ferroviario;

- le opportunità di sviluppo di servizi ferroviari merci sussistono per i flussi inbound anche in relazione ad altre filiere/supply chain che caratterizzano il territorio. Ad esempio, rilevante risulta essere il c.d. **polo del freddo**, che vede la presenza di aziende leader globali nei settori del condizionamento, pannelli isolanti, cucine industriali per la ristorazione. Anche in questo caso sussistono le condizioni – volumi elevati e tipologia di prodotto – per lo sviluppo di servizi ferroviari, in particolare per l’inbound di acciaio, tubi di rame ed altro;
- molte delle filiere del territorio hanno nella Germania uno dei mercati principali di sbocco. In particolare, i flussi vengono solitamente consolidati dal gruppo DeBo presso Montebelluna (nelle fasce serali) e distribuiti nelle diverse aree di mercato. Per la Germania, l’hub distributivo principale è quello di Monaco (via Feltre-Trento o Tolmezzo-Tarvisio). Sussiste, dunque, un forte interesse allo sviluppo ferroviario per i **flussi outbound verso la Germania**. In tal senso, la presenza di un servizio ferroviario – serale/notturno- con destinazione Monaco (utilizzando il ring sia in direzione sud-ovest che nord), per la distribuzione rappresenta un’opzione di assoluto interesse per lo studio di fattibilità. Tenuto conto anche delle crescenti limitazioni ai transiti stradali dei mezzi pesanti ai valichi ed ai passi di montagna. Per i prodotti in outbound con minore vocazione ferroviaria – tipicamente, l’occhiale – si possono valutare **forme di incentivo regionale**, ciò che potrebbe risultare non necessario per altri prodotti finiti²;
- sussistono ulteriori opportunità per lo sviluppo di servizi ferroviari per ulteriori filiere/supply chains del territorio con tradizionale vocazione ferroviaria, come le mele ed il legname.

In definitiva, in questa sezione viene fornito un supporto analitico relativo alla posizione degli stakeholder operativi della domanda ed offerta di trasporto nell’area focus, mentre – essendo la D 3.2.6 in capo alla Regione Veneto – si procederà di concerto – su input della Regione - per un approfondimento sugli stakeholder più squisitamente istituzionali, quali la Provincia, CCIAA, Sistemi Territoriali ed altri.

SEZIONE E – ANALISI SWOT

Sulla base delle analisi territoriali, trasportistiche, delle opportunità di cooperazione e degli scenari futuri emergono i seguenti elementi di forza, opportunità da sviluppare e punti di debolezza o minacce su cui orientare le successive attività progettuali, che alimentano le analisi SWOT. Tali elementi costituiscono, successivamente, gli input per l’analisi TOWS, che associa gli elementi dell’analisi SWOT con le strategie regionali previste, strategie che verranno approfondite nel WP4 nell’ambito di studi di fattibilità ad hoc. Le analisi prendono come oggetto di studio l’area della provincia di Belluno che esprime il focus geografico del progetto Smartlogi.

I punti di forza derivanti dalle analisi dei bisogni territoriali, con particolare riferimento alle visioni di scenario, risultano:

² Ad esempio, i frigoriferi destinati alla GDO – Auchan – in Germania o altri paesi.

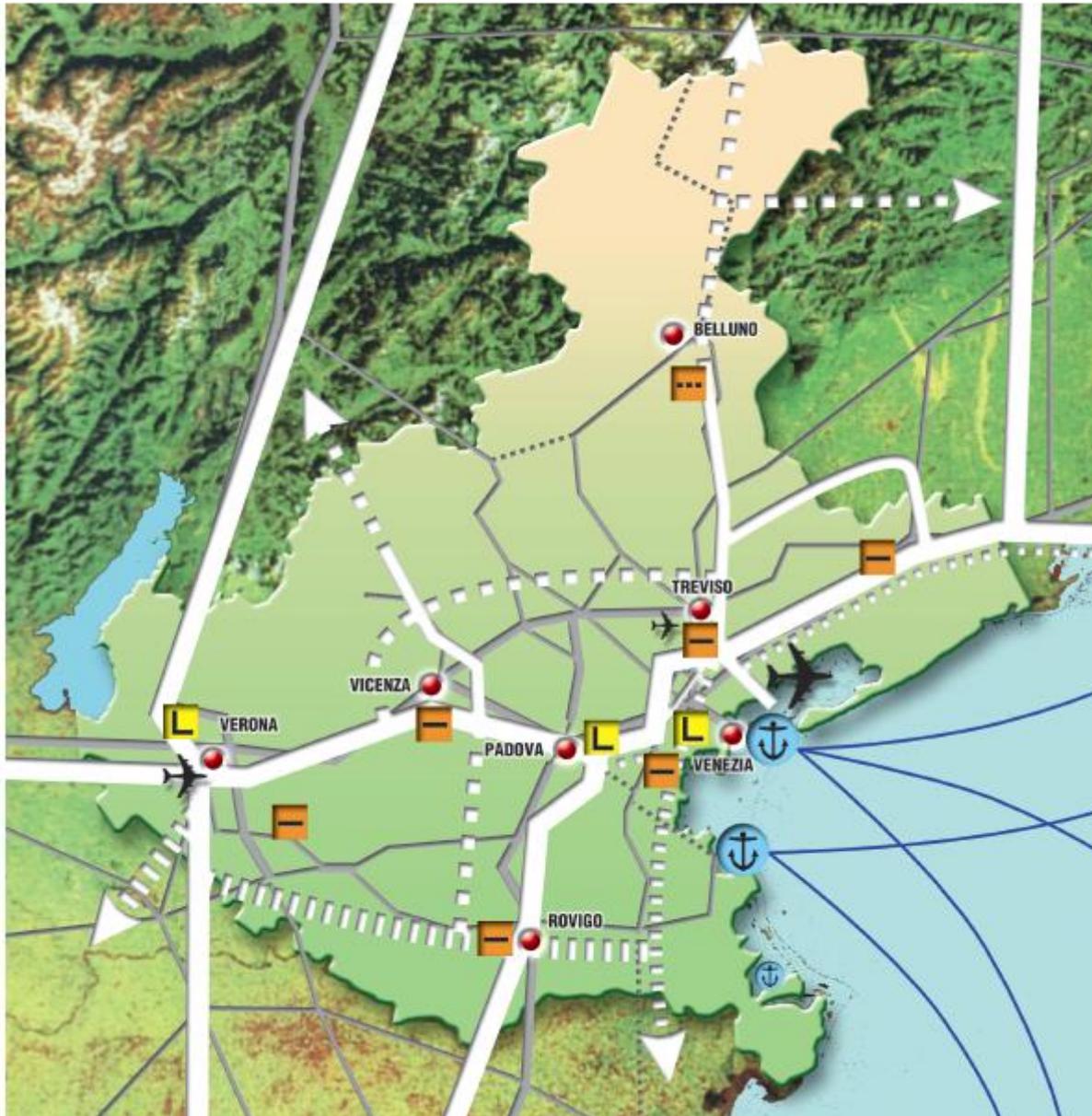
- il ruolo rilevante economico-produttivo, nonché sociale, dell'area focus;
- il ruolo dell'area del Bellunese come area hub della logistica regionale,
- le connessioni con gli assi principali europei, in particolare il Brennero – come parte del Corridoio SCANMED;
- le connessioni con le aree del Veneto Centrale e Venezia, e dunque con il corridoio europeo MED.

I punti di debolezza risultano:

- la limitata competitività attuale in chiave multimodale, dovuta alla scarsa accessibilità territoriale in rapporto ai principali assi (Brennero, Tarvisio, MED);
- la limitata capacità residua dei collegamenti ferroviari, in tutte le direzioni geografiche, derivante dalla presenza di alcuni colli di bottiglia in relazione a *missing links*;
- la bassa qualità del livello ferroviario, in tutte le direzioni geografiche;

Le opportunità:

- la presenza di un significativo potenziale merci multimodale, attualmente inespresso, in chiave di *modal shift* verso la ferrovia, con particolare riferimento a specifiche *supply chain* rilevanti per il territorio e per l'economia dell'intera Regione;
- la presenza di un importante potenziale turistico;



*Figura 36 - il ruolo del Bellunese come hub logistico nella pianificazione regionale.
 (Fonte: Piano Regionale dei Trasporti)*

- l'integrazione multimodale: realizzazione e completamento di un progetto (territoriale) di "sistema" integrato (Dolomiti Ring) con i principali assi europei sia in direzione Nord che Sud (Brennero, MED, Tarvisio), attraverso l'individuazione di *missing links* (Feltre-Primolano, Calalzo-Dobbiaco);
- il rafforzamento delle relazioni transfrontaliere Italia-Austria (Carinzia, Tirolo) e con la Provincia di Bolzano ("corridoi di sistema"), in particolare:
 - o lungo la direttrice **Belluno-Cadore-Dobbiaco-Lienz**;
 - o lungo l'asse del **Brennero** attraverso il link Trento-Feltre-Primolano-Belluno;
 - o lungo la direttrice **Innsbruck-Brunico-Dobbiaco**,
- il rafforzamento delle relazioni con il Veneto Centrale e Venezia.




 CORRIDOI ALTA CAPACITÀ FERROVIARIA

*Figura 37 - il ruolo dei missing links in rapporto alle connessioni con i principali corridoi europei di interesse per il Veneto.
 (Fonte: Piano Regionale dei Trasporti)*

Le "minacce" sono rappresentate da possibili dinamiche competitive limitrofe intra-area di Programma, in particolare derivanti dalle connessioni con l'area della Badia e il delicato contesto ambientale e paesaggistico (Dolomiti sito UNESCO) in cui si inserisce lo scenario infrastrutturale.

ANALISI SWOT

<p>STRENGTHS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ruolo economico-produttivo dell'area focus 2. Connessioni con asse del brennero 3. Ruolo di belluno come hub logistico 4. Connessioni con corridoio med 	<p>WEAKNESSES</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Competitività attuale del sistema multimodale 2. Capacità residua ferroviaria (bottlenecks) 3. Qualità del servizio ferroviario
<p>OPPORTUNITIES</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Potenziale multimodale (<i>modal shift</i>) 2. Potenziale turistico 3. Integrazione di sistema (dolomiti ring) 4. Rafforzamento relazioni transfrontaliere 5. Rafforzamento relazioni con veneto centrale e venezia 	<p>THREATS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Competizione infra-area Programma su specifiche direttrici (Cadore-Badia) 2. Vincoli ambientali e paesaggistici (sito UNESCO)

SEZIONE F – ANALISI TOWS

	<p>STRENGTHS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ruolo economico-produttivo dell'area focus 2. Connessioni con asse del Brennero 3. Ruolo di Belluno come hub logistico 4. Connessioni con corridoio med 	<p>WEAKNESSES</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Competitività attuale del sistema multimodale 2. Capacità residua ferroviaria (bottlenecks) 3. Qualità del servizio ferroviario
<p>OPPORTUNITIES</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Potenziale multimodale (modal shift) 2. Potenziale turistico 3. Integrazione di sistema (Dolomiti Ring) 4. Rafforzamento relazioni transfrontaliere 	<p>Sviluppo sistema multimodale ferroviario con focus su alcuni <i>missing links</i> ed eventuali politiche regionali di incentivo del servizio per concretizzare i potenziali multimodali dell'area realizzando un sistema integrato connesso ai grandi assi europei</p>	<p>Potenziamento in chiave sostenibile di <i>nuovi nodi intermodali</i> e delle <i>piattaforme logistiche esistenti</i> per incrementare la competitività attuale del sistema.</p>
<p>THREATS</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Competizione infra-area Programma su specifiche direttrici (Cadore-Badia) 2. Vincoli ambientali e paesaggistici (sito UNESCO) 	<p>Massimizzazione della connettività del sistema in un quadro di equilibrio competitivo territoriale</p>	<p>Attenta comprensione del potenziale multimodale rispetto alle caratteristiche produttive dell'area focus. Individuazione di azioni specifiche a supporto di alcune supply-chain beneficiarie di un incremento della competitività del sistema multimodale.</p>

SEZIONE G – PRINCIPALI RISULTATI

In conclusione, si vuole ribadire come l'area focus del progetto per il Veneto rappresenta una delle aree a maggiore dinamismo economico-produttivo – e dunque, logistico e di trasporto – area che, tuttavia, soffre di una esasperante mancanza di accessibilità rispetto, di fatto, a tutti i quadranti geografici. L'area si trova inserita, spazialmente, tra alcuni dei principali corridoi europei (Brennero, Tarvisio, MED), rispetto ai quali appare necessario sviluppare i legami mancanti realizzando un disegno di "sistema" multimodale, che permetta all'area di uscire dalla marginalità e connettersi in modo compiuto agli assi europei. La scelta politica regionale è quella di limitare lo sviluppo del trasporto stradale, per cui la priorità regionale appare essere quella di puntare sul potenziamento della ferrovia.

A partire da questa visione di scenario strategico, è importante – per dare un valore aggiunto di concretezza operativa al progetto – identificare non solo i fabbisogni in termini di offerta infrastrutturale, quanto anche individuare i reali potenziali di domanda multimodale (i "mercati") presenti nell'area. A partire dunque dai bisogni territoriali strategici dell'area focus – significativo ruolo economico-produttivo unito a scarsa accessibilità logistica e trasportistica – compito delle successive attività del progetto sarà quello di approfondire e definire i requisiti in termini di offerta e domanda di trasporto multimodale, in modo da realizzare un quadro efficace di politiche regionali a supporto degli obiettivi territoriali strategici.