

FRANCESCO ZANINI

IL DISTRETTO LOGISTICO VENETO

LA NECESSITÀ DI UNA *GOVERNANCE* LUNGIMIRANTE

Premessa. – Analizzare un sistema produttivo territoriale senza prendere in considerazione anche il sistema trasportistico equivale a esaminare solamente in parte le potenzialità di un territorio così come a percepirne parzialmente le debolezze. Tale considerazione assume maggior valore se si considera che i sistemi produttivi distrettuali, a causa di una continua evoluzione tendente a una forma caotica, hanno sempre richiesto nuove e immediate soluzioni trasportistiche, spesso non di lungo termine (Zanini, 2008 e 2009). Ciò ha comportato enormi ripercussioni sul sistema territoriale, richiedendo urgenti interventi di programmazione e di supporto sia per i sistemi produttivi sia per il sistema di trasporto. Obiettivo di questo lavoro è quello di presentare, alla luce dei precedenti lavori sopracitati, il caso del Veneto con particolare attenzione alle politiche intraprese in riferimento al sistema dei trasporti.

Il distretto esteso e il trasporto nel Veneto. – Sin da tempi ormai lontani, la struttura produttiva veneta è stata caratterizzata dalla presenza di piccole e medie imprese (PMI) e da intense relazioni sociali che hanno assunto negli anni un ruolo sempre più determinante per lo sviluppo imprenditoriale ed economico dell'area. Già nel 1983 G. Fuà identifica in modo estremamente preciso le caratteristiche che compongono questo territorio ⁽¹⁾. Egli evidenzia alcuni fattori propulsivi dello sviluppo industriale iniziale: un'elevata presenza di piccole e medie città diffuse in tutto il territorio veneto; una struttura agricola con un cospicuo tessuto viario connettivo; una forte coesione e integrazione tra persone appartenenti alla stessa comunità; un determinante supporto della famiglia allargata; una diffusione territoriale di attività artigianali-industriali; una capacità di accumulazione di capitale e di abilità imprenditoriali (Fuà, 1983, pp. 11-13). È giusto inoltre ricordare alcune particolari condizioni, che potremmo definire favorevoli per questo processo, quali: l'impossibilità del settore agricolo di far fronte alla crescente disponibilità di manodopera; l'ingegno imprenditoriale che determina la creazione di imprese familiari; il supporto finanziario delle famiglie; la flessibilità dell'orario lavorativo che mantiene uno stretto contatto con il contesto

(1) G. Fuà accomuna una serie di caratteristiche a un'area più vasta denominata NEC (Nord-Est e Centro) rappresentando appieno anche quelle del Veneto.

contadino ⁽²⁾; il reinvestimento dei profitti nell'attività personale. Il modello di sviluppo manifestatosi in Veneto viene sintetizzato in maniera molto efficace da G. Zanetto: «l'urbanizzazione del Veneto ha dunque alcuni caratteri in comune con la sua industrializzazione: la diffusione territoriale e la continuità – sia materiale sia culturale – con il passato contadino» e che si traduce nell'espressione emblematica «una ciminiera per ogni campanile» (Zanetto, 1985, p. 212). Tale processo evolutivo è altresì ben confermato dall'analisi svolta da F. Lando e O. Tallone (2004), analisi che considera i cambiamenti avvenuti dal secondo dopoguerra fino ai primi anni del nuovo secolo con un'accurata e minuziosa riflessione sui fenomeni che hanno interessato l'intero contesto territoriale e produttivo veneto.

Oltre alla diffusione territoriale e ai fenomeni correlati al suo sviluppo, un altro aspetto del sistema produttivo veneto da considerare è la difficoltà d'identificare una specializzazione che in passato era visibile a livello sia produttivo sia territoriale. Tale non-specializzazione produttiva è evidente osservando i dati ATECO nell'ultimo decennio, in riferimento all'*import-export* provinciale (Zanini, 2007), che mostrano come le singole province non presentino più una determinante e specifica produzione come nel passato, ma una compresenza di varie tipologie produttive nella medesima area. Dati confermati anche nell'analisi combinata degli addetti per comune e tipologia di attività produttiva, che determinano così l'impossibilità di riconoscere facilmente una specifica produzione legata a un particolare territorio (*ibidem*).

Considerando gli aspetti appena sottolineati, è possibile sintetizzare come l'evoluzione del sistema produttivo veneto sia connaturata alle seguenti caratteristiche: una diffusione delle attività produttive sul territorio, la creazione di un unico non-specializzato distretto esteso, uno stadio di maturazione che ripercorre esattamente la quarta fase teorica evolutiva del sistema distrettuale, una sempre crescente presenza di rilocalizzazione delle attività all'interno del sistema originario e nel contempo spinte di internazionalizzazione che determinano, per alcune specifiche produzioni, soprattutto quelle meno qualificate, una localizzazione esterna ai confini dell'area originaria (Zanini, 2009). Questo processo di sviluppo ha generato un incremento della domanda di trasporto e di infrastrutture, di consumo del suolo, d'impatti ambientali e di conflitti sociali, a tal punto che il distretto esteso richiede un'immediata riorganizzazione di tutto il tessuto trasportistico.

Riferendoci dunque al comparto del trasporto, è utile effettuare un'analisi sia della domanda sia dell'offerta. Esaminare la domanda risulta estremamente difficile a seguito di una ragguardevole presenza di attività di trasporto svolte da padroncini e non da strutture organizzate, unitamente all'assenza di dati a livello nazionale e soprattutto regionale ⁽³⁾. Gli unici dati disponibili, non direttamente utilizzabili se non dopo numerosi accorgimenti e adattamenti, si riferiscono al comparto stradale che, oltre a confermare un *trend* positivo di crescita sulle medie e lunghe percorrenze, denota ancora una volta la mancanza di un'effettiva razionalizzazione del trasporto e un'assenza quasi totale di chiare scelte politico-strategiche delle istituzioni riguardo al sistema trasportistico (Zanini, 2007).

L'offerta può essere suddivisa principalmente in stradale e ferroviaria. Il sistema stradale presenta delle criticità nelle connessioni di alcune arterie fondamentali che richiedono interventi urgenti: il Passante di Mestre (non ancora del tutto completato); la A28 che colle-

(2) Risultava una prassi consolidata che durante la settimana i soggetti lavoravano nell'impresa, mentre nel fine settimana si occupavano del possedimento agricolo familiare. Altra situazione comune era l'elevata flessibilità lavorativa nell'impresa per far fronte, durante i periodi più intensi, alle esigenze dettate dall'agricoltura.

(3) Ciò evidenzia già di per sé, a livello istituzionale, il valore attribuito al comparto del trasporto nonché all'inesistenza di una analisi congiunta tra sistemi produttivi e sistemi di trasporto.

ga Conegliano a Sacile; la Pedemontana che dovrebbe collegare la A31 (Valdastico) con la A27 (Mestre-Belluno); la A31 Valdastico che collega, nella sezione nord, Vicenza con Rovereto-Trento e, nella sezione sud, Vicenza e Padova con il Polesine; la A4 (Venezia-Trieste) che, soffocata da un crescente traffico a lunga percorrenza verso i paesi dell'Est, necessita ormai di tre corsie per senso di marcia ⁽⁴⁾. Per quanto riguarda la struttura ferroviaria, il totale delle infrastrutture in Veneto rappresenta il 7,4% del sistema nazionale. Le linee a doppio binario sono il 45,2% contro il 39,2% nazionale. Tuttavia, in riferimento alle linee elettrificate, il Veneto presenta solo il 61,3% del totale contro il 68,21% nazionale (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2003). I futuri interventi sono essenzialmente riconducibili alla linea Verona-Brennero e Verona-Bologna, che rientrano nel progetto europeo del Corridoio I ⁽⁵⁾, all'ammodernamento di standard di sicurezza per le tratte Mestre-Udine-Tarvisio e Mestre-Portogruaro-Trieste e infine alla modernizzazione del ponte sul fiume Po che permette il collegamento tra Padova e Bologna ⁽⁶⁾.

Alleviare la congestione, gli impatti ambientali e sociali nelle zone urbane, garantendo le connessioni tra aree produttive, è una necessità oltre che una priorità, non certo raggiungibile attribuendo esclusivamente un'elevata importanza al sub-sistema viario, contravvenendo ai principi dettati dalla Comunità Europea ⁽⁷⁾. Sembra evidente come, senza una visione lungimirante e una strategia per ottenere un vero *network* dei trasporti (attraverso nuove connessioni tra i diversi sistemi ferroviari, l'introduzione di una forte intermodalità tra i sistemi, regolamentazioni che permettano un riequilibrio dei costi tra i diversi sub-sistemi di trasporto), si rischierà inevitabilmente un acutizzarsi nel futuro prossimo dei problemi a cui il territorio è già sottoposto. Risulta quindi strategicamente opportuno, considerando l'evoluzione del sistema distrettuale e l'urbanizzazione che il Veneto sta vivendo, un'imme-

(4) Oltre a esigenze di infrastrutturazione, il dato più critico riguarda la mancata assegnazione di chiare competenze e di strategie di intervento pianificate dopo l'avvenuto trasferimento (2001) dei compiti di mantenimento e di gestione delle autostrade e strade statali dall'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali alle amministrazioni regionali e provinciali.

(5) Il Corridoio I ha l'obiettivo di collegare Berlino con Palermo attraverso la seguente linea: Berlino-Verona-Bologna-Napoli-Messina-Parlemo. Un'ulteriore tratta dovrebbe collegare Bologna-Milano. Tale progetto inserito nelle priorità TEN-T (Trans-European Transport Network) è composto da sottopriorità riconducibili a una suddivisione temporale (lista 0, lista 1, lista 2 e lista 3) identificata dal gruppo di lavoro presieduto da Karel Van Miert (European Communities, 2003). Nello specifico, la lista 0 include i progetti identificati dal Consiglio di Essen, i quali devono essere conclusi entro il 2010; la lista 1 considera progetti realistici in termini sia finanziari sia operativi, che devono essere iniziati entro il 2010 e terminati entro il 2020; la lista 2 prevede progetti a lungo termine che meritano speciale attenzione per il valore aggiunto che possono apportare all'intero sistema europeo; la lista 3, infine, prende in considerazione importanti progetti necessari per una coesione territoriale europea (European Communities, 2003). In riferimento al Corridoio I, la tratta Berlino-Verona rientra nella lista 0, alcune sezioni delle tratte Berlino-Verona-Bologna e Bologna-Milano rientrano nella lista 1, il ponte sullo Stretto di Messina è parte della lista 1, e infine la sezione Napoli-Reggio Calabria-Palermo è inclusa nella lista 3.

(6) In riferimento alle opere future si è preso in considerazione il *Piano Regionale dei Trasporti del Veneto* della Regione Veneto del 2004. Tuttavia, tale piano non è ancora oggi approvato.

(7) Numerose volte la Commissione Europea ha ribadito la necessità di riequilibrare il peso dei diversi sistemi di trasporto, una maggiore integrazione tra le diverse modalità di trasporto, la necessità di ridurre gli impatti ambientali e la congestione. Di seguito ricordiamo solo alcuni dei fondamentali libri bianchi, trattati, lavori ecc. che delineano il percorso politico perseguito dall'Unione Europea: *Future Development of the Common Transport Policy* (1992), articolo 129C al titolo XII del *Trattato di Maastricht* (entrato in vigore nel 1993), il Consiglio di Essen (1994), *Towards Fair and Efficient Pricing in Transport* (1995), *The Common Transport Policy. Sustainable Mobility: Perspectives for the Future*, (1998), e infine *European Transport Policy for 2010: Time to Decide* (2001).

Tab. 1 – *Caratteristiche del distretto esteso, implicazioni nel trasporto e politiche di trasporto*

<i>Caratteristiche del distretto esteso</i>	<i>Implicazioni per il trasporto</i>	<i>Possibili politiche di trasporto</i>
L'economia veneta si basa su piccole e medie imprese	Necessità di creare una logistica territoriale integrata	Promuovere e supportare l'integrazione logistica e tra sub-sistemi di trasporto al fine di fronteggiare le esigenze delle imprese
Diffusione delle imprese nel territorio	Aumento della domanda di infrastrutture, in particolar modo di quelle stradali	Supportare l'offerta di infrastrutture con una strategia di integrazione dell'intero sistema di trasporto
Distretto esteso non-specializzato	Richiesta di un elevato numero di centri logistici	Creare un sistema <i>hub & spoke</i> con nodi satelliti che fungano d'utilità sia nel contesto locale sia per il contesto locale
Elevato livello di interscambio a livello regionale	Interscambio di merci prevalentemente nel sub-sistema stradale	Necessità di riequilibrare l'uso dei diversi sub-sistemi di trasporto soprattutto supportando quello ferroviario
L'economia veneta è fortemente basata sull' <i>import-export</i>	Predominanza del sub-sistema stradale senza integrazioni delle diverse infrastrutture e con i diversi interporti, centri merci e centri logistici	Necessità di riequilibrare l'uso dei diversi sub-sistemi di trasporto e migliorare l'integrazione tra gli stessi

diata rivalutazione del sistema di trasporto regionale. Gli obiettivi delle politiche di trasporto devono perciò essere volti a ottenere un'infrastrutturazione di supporto alle entità economiche locali, a una integrazione del territorio (*distripark*, centri intermodali, centri merci, interporti) e infine a un riequilibrio tra i diversi sub-sistemi di trasporto (tab. 1).

Una strategia adottata per ridurre le problematiche del trasporto in Veneto

Le caratteristiche del Distretto Logistico Veneto. Dopo aver analizzato le caratteristiche del sistema produttivo e il sistema di trasporto in riferimento al Veneto, focalizziamo ora l'attenzione sulle strategie adottate in ambito trasportistico. Tuttavia parlare di strategie senza porre l'attenzione alla logistica territoriale integrata non può che portare a risultati ridotti nella pianificazione delle azioni da intraprendere (Iannone, 2004; Bargerò e Ferlaino, 2004).

Al fine di perseguire strategie *ad hoc* è necessario osservare l'attuale situazione relativa alle infrastrutture puntuali e creare nel contempo una chiara politica di trasporto. Considerando le caratteristiche del sistema infrastrutturale Veneto, si osserva la presenza di nodi fondamentali quali il porto di Venezia, gli interporti di Venezia, Padova e Verona e di aree

di supporto tra le quali si riconoscono, in riferimento alle attività portuali, il porto di Chioggia e, per gli interporti, le aree di Portogruaro e Rovigo.

Il porto di Venezia è indiscutibilmente il più importante nell'arco del Nord Adriatico per tipologia di traffico (sempre più centrato nel traffico commerciale) e per le sue abilità in ambito del trattamento dei carichi speciali ⁽⁸⁾. Ha subito una nuova vitalità grazie anche alla privatizzazione determinata dalla legge n. 84 del 1994, la quale ha permesso nuovi investimenti e una propulsione all'ammodernamento dell'intero sistema portuale. Tale trasformazione ha consentito, da un lato, il consolidamento della funzione di *gateway* per l'entroterra; dall'altro, la possibilità di aumentare il proprio ruolo di porta per il sistema internazionale divenendo un importante scalo *feeder* ⁽⁹⁾. Ciò ha permesso al sistema economico Veneto, e non solo, di poter intessere relazioni commerciali con tutto il mondo ⁽¹⁰⁾. Oltre a queste funzionalità, il porto di Venezia è considerato anche un *home port* ⁽¹¹⁾ nel contesto del traffico crocieristico ⁽¹²⁾ con effetti diretti sulla gestione dell'accessibilità da e verso il porto nel sistema di trasporto locale ⁽¹³⁾. Infine, il nodo si localizza in un luogo strategico se si considerano i progetti europei che lo coinvolgono, quali il Corridoio V e il Corridoio Adriatico. L'interporto di Venezia, rappresentato dalla più importante impresa CIA (Centro Intermodale Adriatico), funge da connettore tra il sistema portuale e l'entroterra produttivo dove il mezzo distributivo utilizzato (oltre il 95%) risulta essere quello stradale.

L'interporto di Padova è situato nei più importanti snodi ferroviari che attraversano il Veneto in direzione Trieste-Milano-Torino e verso Bologna-Roma; altrettanto per ciò che concerne gli assi autostradali quali Venezia-Milano-Torino e Padova-Bologna. Le grandi infrastrutture ferroviarie e i centri di supporto quali centri merce, magazzini, servizi logistici e di servizio ai container fanno del nodo di Padova uno tra i più importanti snodi multimodali di raccolta e distribuzione del Nord-est italiano con diversi collegamenti ai porti del Tirreno (Genova, Livorno, La Spezia e Gioia Tauro) e, nel versante adriatico, al porto di Trieste, garantendo ottime relazioni internazionali con l'Europa ⁽¹⁴⁾.

(8) Nel 2008 il traffico totale di Venezia ha raggiunto i 30,24 milioni di tonnellate ripartiti rispettivamente per il 49,7% al settore commerciale (+2,9% rispetto al 2007), per il 14,4% al settore industriale (in continuo decremento) e per il 35,9% al settore petrolifero. La distinzione tra settori nel 2009 non è più utilizzabile in quanto non vi è modo di risalirvi dalle semplici statistiche esistenti. Tuttavia il totale merci movimentate ammonta a 25,19 milioni di t, registrando un -19,7% rispetto al 2008. La movimentazione container ha raggiunto quota 369.474 TEU (Twenty Equivalent Unit) con un *trend* negativo del -2,53% rispetto al 2008 (www.port.venice.it).

(9) Il concetto di sistema relazione *hub & spoke* è da tempo consolidato. In ambito marittimo ci si riferisce alle relazioni esistenti tra un centro nevralgico chiamato *hub* che assume un rilevante ruolo di connessioni all'interno del sistema internazionale dei trasporti. Lo stesso *hub* funge da distributore e da collettore dei porti minori chiamati *feeders*.

(10) Per maggiori approfondimenti in riferimento alle nuove frontiere della trasformazione dei sistemi portuali si rimanda a Soriani (1999 e 2002). Per un'analisi più dettagliata del ruolo del porto di Venezia nel contesto del Nord Adriatico si veda Soriani (2003).

(11) Per *home port* si intende un porto di partenza e/o destinazione. Il numero totale di passeggeri imbarcati e sbarcati nel porto di Venezia nel 2009 ammonta a 1.888.670 con un risultato del +9,76% rispetto al 2008 (www.port.venice.it).

(12) Per ulteriori approfondimenti si veda Soriani, Di Cesare e Rech (2006).

(13) Basti pensare alle diverse modalità di trasporto utilizzate per raggiungere e lasciare il porto: aeree, ferroviarie, stradali.

(14) Il traffico ferroviario si attesta nel 2008 a circa 2,4 milioni di tonnellate. Il traffico container ammonta sempre per il 2008 a circa 255.000 TEU. In riferimento ai traffici ferroviari in partenza e arrivo dei container le relazioni sono così suddivise: La Spezia 19,5%, Genova 18,5%, 22,5% Europa del Nord, 23,7% Livorno, 8,7% Trieste, 3,6% Gioia Tauro, 3,5% altri (www.interportopd.it).

L'interporto di Verona è connesso a importanti assi nazionali e internazionali quali il Corridoio I e l'asse ferroviario Trieste-Milano-Torino, nonché a quelli autostradali di Venezia-Milano e Modena-Brennero. L'estensione (quasi 2,5 milioni di metri quadrati) e le infrastrutture presenti, con i diversi terminal ferroviari e i servizi offerti, fanno dell'interporto di Verona il più importante nodo nel contesto del Nord-est e italiano del trasporto combinato ⁽¹⁵⁾. Il nodo, oltre ad avere un'elevata funzionalità nella raccolta e distribuzione della merce a livello nazionale, intrattiene importanti relazioni di scambio con quasi tutti i paesi dell'Europa ⁽¹⁶⁾.

Il porto di Chioggia assume un ruolo di supporto a quello veneziano. Esso infatti non presenta collegamenti di portata internazionale e non risulta connesso ai nodi nevralgici del tessuto trasportistico. Il solo collegamento di rilievo è la Strada Statale Romea che ripercorre la dorsale adriatica. Tuttavia, presenta potenzialità in termini di cabotaggio a corto raggio soprattutto per lo sfruttamento del sistema fluviale che lo mette in collegamento con le strutture produttive di Mantova, Cremona e Piacenza. Questo porto risulta essere fondamentalmente un nodo di sbarco, dove le principali merci trattate sono solide ⁽¹⁷⁾ (www.portodichioggia.it).

L'area di supporto di Portogruaro è connessa dal sistema ferroviario con Treviso e con la linea Venezia-Treviso; per ciò che concerne il sistema autostradale esso si collega all'autostrada Milano-Venezia-Trieste e Portogruaro-Pordenone. Il suo ruolo è marginale rispetto al contesto Veneto, infatti il volume di traffico si attesta a circa 155 mila tonnellate nel 2004 ⁽¹⁸⁾.

L'area di supporto di Rovigo è collegata attraverso il sistema autostradale, ferroviario e fluviale-marittimo. Il sistema viario è collegato alla Bologna-Padova e alle strade statali Romea, Transpolesana e Bologna-Padova; per ciò che concerne il sistema ferroviario, sono le infrastrutture presenti che permettono di avere relazioni sulla tratta Bologna-Padova, mentre per il sistema fluviale-marittimo consentono legami con Mantova e con l'intero Mar Adriatico. Le potenzialità presentate da questo nodo sono estremamente elevate soprattutto per la polivalenza che esso possiede. Tuttavia la marginalità dell'area e il contenuto sviluppo infrastrutturale fanno sì che il nodo assuma esclusivamente una funzione di supporto nel contesto distributivo regionale ⁽¹⁹⁾.

Considerando le caratteristiche del Distretto Logistico Veneto presentate è plausibile quindi effettuare un'analisi relativa ai punti di forza e di debolezza del sistema (tab. 2). I punti di forza sono individuabili nelle strutture, nelle infrastrutture e nelle potenzialità di ogni singolo nodo. È possibile osservare un'elevata attenzione rivolta agli investimenti nelle infrastrutture e alla connessione del nodo con il sistema di trasporto concernente soprattutto il porto di Venezia e gli interporti di Venezia, Padova e Verona. È inoltre riscontrabile recentemente una maggiore attenzione agli investimenti nel comparto ferroviario e a una

(15) Il traffico totale merci ferroviario nel 2009 ammonta a oltre 6,2 milioni di tonnellate con più di 428 mila TEU movimentati. Per quanto concerne il traffico stradale si ipotizza un valore attribuibile a circa 20 milioni di tonnellate nel 2007 (www.quadranteeuropa.it).

(16) Olanda, Belgio, Germania, Austria, Danimarca, Gran Bretagna, Svizzera, Svezia, Romania, Repubblica Ceca e Grecia.

(17) Il totale merce nell'anno 2005 ammonta a circa 2.133 mila tonnellate di cui 1.561 mila tonnellate sono riferite allo sbarco e 571,7 mila tonnellate all'imbarco (*Patto per lo sviluppo del Metadistretto logistico veneto*, 2006). Dati più aggiornati non sono disponibili.

(18) Dati più aggiornati non sono disponibili (www.interportoportogruaro.it).

(19) Il totale della merce trattata ammonta a 108 mila tonnellate nel 2003. Dati più aggiornati non sono disponibili (www.interportorovigo.it).

Tab. 2 – *Punti di forza e di debolezza del Distretto Logistico Veneto*

Punti di forza	Punti di debolezza
• Presenza di un elevato livello di infrastrutture per gli interporti di Verona, Padova e parzialmente Venezia • Grande capillarità del sistema stradale regionale • Alcuni nodi sono localizzati in una posizione geografica strategica (porto e interporto di Venezia e interporto di Verona) soprattutto in riferimento ai mercati europei	• Gli investimenti sono focalizzati principalmente nei nodi puntuali senza un'integrazione tra essi • Mancanza di integrazione tra l'offerta infrastrutturale e l'effettiva domanda derivante dal sistema produttivo • Mancanza di un sistema gerarchico • Attenzione dedicata principalmente al sistema stradale • Mancanza di una concreta e lungimirante visione e strategia regionale • Le aree di supporto sono state create a seguito di decisioni politiche e non guidate da necessità economiche

modernizzazione delle già esistenti infrastrutture, sebbene il sub-sistema stradale rimanga per eccellenza il più importante. Ogni singolo nodo, e nello specifico gli interporti di Padova e Verona, è supportato da aree dedicate a *distripark* e servizi *ad hoc*. In riferimento alle potenzialità del Distretto Logistico, è importante considerare la posizione geografica strategica di alcuni di questi nodi, specialmente il porto di Venezia e l'interporto di Verona, entrambi inclusi nei principali assi di collegamento con il resto dell'Europa. La loro posizione può garantire un elevato beneficio per tutta la struttura produttiva veneta in riferimento sia all'*import* sia all'*export*. Altro fattore fondamentale, considerando questi due nodi, è l'inclusione nei progetti d'interesse europeo, pertanto la possibilità di «esser parte» dei più alti livelli di connessione europea deve essere colta essendo una notevole opportunità per l'intero territorio.

Esistono quindi numerose potenzialità: essere connessi con l'Europa centrale; divenire un ponte tra l'Europa centro-settentrionale e l'area mediterranea; essere un importante punto di legame tra l'area del Mediterraneo e l'Est Europa senza essere «tagliati fuori» dai paesi balcanici. Tuttavia, al fine di ottenere benefici, devono essere assunte chiare decisioni, in particolar modo in riferimento alla riorganizzazione del sistema del trasporto con la volontà di determinare una precisa e funzionale gerarchia dei ruoli tra i nodi e un miglioramento dell'integrazione tra i diversi sub-sistemi di trasporto e i nodi stessi. L'ultimo punto di forza del Distretto Logistico è la presenza nel territorio di un capillare sub-sistema stradale che permette di raggiungere ogni singola area della regione. Ciò garantisce una straordinaria potenzialità distributiva e di raccolta della merce per l'intero sistema produttivo Veneto.

Per ciò che concerne i punti di debolezza questi sono attribuibili alla totale indipendenza dei singoli nodi presi in esame e alla mancata integrazione tra loro in un sistema gerarchico. L'assenza di un coordinamento tra i nodi determina l'impossibilità di rispondere in modo efficiente alle esigenze del comparto produttivo. L'attenzione dedicata a ogni singolo nodo, con l'obiettivo che diventi il più importante nel sistema di trasporto, determina

infatti l'impossibilità di creare una struttura formata da un sistema *hub & spoke* con la presenza di nodi centrali e satelliti in grado di relazionarsi, da un lato, su scala internazionale e, dall'altro, su scala regionale-locale. Conseguentemente, è possibile osservare una duplicazione o in taluni casi una triplicazione delle funzionalità offerte al fine di soddisfare qualunque richiesta senza una vera razionalizzazione degli investimenti. L'assenza di un sistema *hub & spoke* determina un'altra criticità: l'impossibilità di far fronte alle reali necessità del sistema produttivo con un inevitabile utilizzo del sub-sistema stradale al fine di raggiungere le proprie destinazioni. Tale fenomeno è ancor più evidente laddove il volume della merce, in entrata e/o in uscita, non è sufficiente a determinare economie di scala tali da permettere l'utilizzazione dei servizi offerti nei nodi principali. È possibile perciò osservare una banale utilizzazione del sub-sistema stradale con un conseguente elevato livello di congestionamento anziché una razionalizzazione del sistema basato su punti di raccolta satellite supportati da un'efficiente capillarità stradale nel territorio. Naturalmente i nodi satellite devono essere connessi con i più importanti nodi, i quali a loro volta devono garantire una connessione su scala nazionale e/o internazionale. Infine, un altro punto di debolezza risulta essere la presenza di un elevato numero di nodi puntuali derivanti da ragioni politiche e non da spinte economiche.

Il Distretto Portualità, Intermodalità e Logistica Venezia-Treviso come politica integrata per il sistema di trasporto veneto. La volontà di aumentare l'incontro tra la domanda e l'offerta di trasporto, soprattutto in supporto al sistema produttivo, unitamente alla volontà di far fronte alle problematiche riscontrate, ha dato vita a una politica mirata a rispondere alle criticità osservate e sfruttare a pieno le potenzialità. Tale politica prende il nome di Distretto Portualità, Intermodalità e Logistica Venezia-Treviso (DPIL); nasce nelle province di Venezia e Treviso e prevede potenziali sviluppi anche nelle aree marginali quali la provincia di Belluno e di Rovigo.

Perché il DPIL è definito una politica e prende il nome di distretto? La Regione Veneto con la legge regionale 8 del 4 aprile 2003 disciplina le «aggregazioni di filiera, dei distretti produttivi ed interventi di sviluppo industriale e produttivo locale». Proprio con questa legge e con il relativo decreto attuativo ⁽²⁰⁾ sono state poste le misure di intervento e i parametri per il riconoscimento dei numerosi distretti produttivi che hanno beneficiato dei finanziamenti regionali (tra i quali il DPIL). La legge ha riconosciuto altri due distretti logistici, quello relativo all'interporto di Verona e quello di Padova.

Da subito emergono dunque tre contraddizioni: la prima è legata all'incompatibilità logica di finanziare con una legge volta ai distretti un settore d'importanza strategica che richiede enormi risorse finanziarie da destinare alle attuali carenze infrastrutturali; la seconda è la mancata ricerca di coesione e integrazione tra i nodi esistenti nel territorio; la terza è riconoscere e finanziare un distretto per sviluppare una politica e conseguentemente delle strategie. Questa terza contraddizione è stata attenuata dalla logica e dagli obiettivi a cui la legge regionale sottendeva. Nello specifico, infatti, tale legge riconosce un distretto solo sulla base di una sottoscrizione di un *Patto per lo Sviluppo Distrettuale* ⁽²¹⁾ e la presentazione di progetti comuni tra i sottoscrittori del patto. Una volta approvati i progetti, la Regione Veneto attribuiva i fondi per cofinanziare i progetti fino a un massimo del 40%. Ecco quindi che la natura a cui sottendeva questa legge era una *governance* dal duplice aspetto: da un

(20) Il decreto attuativo è il DGR n. 2052 del 8 agosto del 2003.

(21) Il *Patto per lo Sviluppo Distrettuale* è un accordo volontario sottoscritto da diversi attori per lo sviluppo di un distretto industriale. Esso può essere sottoscritto solo dopo la creazione di un consorzio. Nello specifico il DPIL vede la sottoscrizione di circa 220 attori.

lato, un approccio *top-down* nell'identificazione delle misure di interesse e approvazione dei progetti; dall'altro, un approccio *bottom-up* basato sulla presentazione di progetti nati da necessità percepite dagli attori e per i quali le parti stesse finanziavano il 60% del costo totale. Tuttavia, sono emersi anche lati negativi quali, ad esempio, la proliferazione nel riconoscimento di distretti industriali ⁽²²⁾ e un conseguente incoraggiamento a creare Patti per lo Sviluppo Industriale per poi, una volta riconosciuti, ricevere il co-finanziamento.

Dopo aver individuato le prime perplessità e criticità della legge, poniamo un'altra domanda: perché la nostra attenzione è rivolta al DPIL e non agli altri distretti logistici riconosciuti? La risposta è riconducibile all'estensione territoriale di interesse rispetto agli altri distretti logistici, all'elevata complessità che ha coinvolto più tipologie di trasporto, a una pluralità di nodi strategici inseriti nei progetti prioritari europei e infine a un gruppo privilegiato di attori privati e pubblici ⁽²³⁾.

Qual è, dunque, il motivo della creazione del DPIL? La risposta è insita nell'obiettivo del *Patto per lo Sviluppo Distrettuale* sottoscritto, ovvero quello di racchiudere in un'unica politica una somma di politiche di trasporto. In particolare, gli obiettivi del DPIL erano: la promozione e il supporto dell'integrazione logistica territoriale capace di rispondere alle necessità delle imprese, l'integrazione tra i diversi sub-sistemi di trasporto, la creazione un sistema *hub & spoke* con il supporto di nodi satelliti utili sia al contesto locale e sia per lo stesso, il riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto e la possibilità di creare una visione comune.

Tali obiettivi volevano trovare la loro realizzazione attraverso dei progetti presentati dal DPIL, ovvero: investimenti in infrastrutture (un incremento delle potenzialità dell'area di Porto Marghera quali il rifacimento e il consolidamento di una banchina; la realizzazione di una cittadella del freddo; un magazzino; nuovi silos per lo stoccaggio merci alla rinfusa; attrezzature; un capannone dedicato alla siderurgia pesante; la creazione di un'area logistica nel porto di Venezia; l'incremento delle infrastrutture del porto di Chioggia; la creazione di una piattaforma logistica per la rottura di carico a Mira – provincia di Venezia; l'aumento dell'infrastrutturazione dell'area di supporto di Rovigo; la creazione di un ufficio doganale nell'interporto di Portogruaro); creazione di una «*city logistics metropolitana*» a Venezia; creazione di una *city logistics* a Treviso basata su sistemi di eco-trasporto; creazione di un servizio integrato di telecomunicazione *E-logistic district*; creazione di un portale *web* per rendere efficiente il servizio *E-logistic district*; attività di ricerca e sviluppo di tipo industriale e pre-competitivo;

(22) Rispettivamente il DGR n. 2052 dell'8 agosto 2003 riconosce 28 distretti industriali, il DGR n. 1766 del 18 giugno 2004 riconosce 12 distretti industriali e infine il DGR n. 2115 del 2 agosto 2005 riconosce altri 6 distretti industriali.

(23) I nodi puntuali coinvolti nel DPIL sono: il porto di Venezia, il porto di Chioggia, l'interporto di Venezia, l'interporto di Portogruaro, l'interporto di San Stino (la sua importanza è minima nel contesto distributivo regionale), l'aeroporto di Venezia e Treviso (il trasporto aereo è stato escluso dalla nostra analisi in quanto il traffico di merce per il DPIL è stato riconosciuto dal *Patto per lo Sviluppo Distrettuale* pari allo 0,04% del totale della merce movimentata nel DPIL). È necessario sottolineare l'esclusione da qualsiasi iniziativa progettuale specifica riguardante gli aeroporti di Venezia e Treviso (sebbene la loro posizione a livello nazionale sia riguardevole). Sono sottoscrittori del *Patto per lo Sviluppo Distrettuale* anche altri operatori quali terminalisti, corrieri espressi, *logistic services providers*, e altre imprese relazionate con il trasporto. Infine soggetti promotori-ideatori sono: Unindustria di Venezia e Treviso, Confartigianato delle provincie di Venezia e Treviso, Confederazione Nazionale Artigianato della provincia di Venezia, Comune di Venezia, Provincia di Treviso, Provincia di Venezia, Autorità Portuale di Venezia, ASPO (Azienda Speciale Porto di Chioggia), SAVE aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.A., Trenitalia direzione regionale Veneto S.p.A., Consorzio Venezia Logistica, Centro Intermodale Adriatico S.p.A., Interporto di Venezia S.p.A., Portogruaro interporto S.p.A. (Unindustria Venezia, 2003).

intervento per la riduzione delle emissioni da autotrazione in un contesto della nuova intermodalità attraverso un progetto pilota; diffusione e analisi della cultura logistica attraverso la creazione di un marchio, un master e corsi professionali; promozione di prodotti innovativi, partecipazione a fiere e azioni pubblicitarie (Unindustria Venezia, 2003).

Una valutazione della politica del DPIL. – Il periodo di finanziamento si è concluso e i risultati effettivi non sono soddisfacenti. In particolar modo, l'unico reale risultato, tra tutti i progetti presentati, è stata la diffusione e l'analisi della cultura logistica attraverso la creazione di un marchio, di un master e di corsi professionali. Tutti gli altri obiettivi non sono stati raggiunti. Tuttavia, in questo momento a noi preme anche comprendere quale sia la reale percezione del sistema di trasporto tra i diversi attori, sia da parte dell'offerta del servizio, sia da quella della domanda e infine degli attori pubblici ⁽²⁴⁾. Per questa ragione è stata effettuata un'indagine esplorativa attraverso interviste privilegiate. Il nostro obiettivo è stato quello di analizzare la percezione degli utilizzatori del trasporto, degli offerenti servizi di trasporto e la percezione di coloro i quali sono inseriti nel processo politico decisionale. In particolare l'indagine si è rivolta ai rappresentanti dei principali distretti industriali in Veneto, agli agenti e operatori di servizi di trasporto presenti nel contesto del DPIL e ad attori pubblici. Le interviste si sono basate su domande riferite sia a caratteri generali del trasporto, sia alla politica intrapresa dal DPIL. La struttura delle interviste ha cercato di colmare quattro aree di interesse: *a)* considerazioni sulle caratteristiche del soggetto selezionato: Distretto Industriale e operatori o agenti del trasporto; *b)* percezione dell'attuale condizione dei trasporti; *c)* considerazioni ambientali; *d)* percezioni e aspettative del DPIL come politica dei trasporti.

Nello specifico riportiamo nella tabella 3 una stilizzazione delle domande effettuate a ciascun attore suddivise per aree di interesse.

I risultati emersi da questa indagine esplorativa sono alquanto interessanti. I rappresentanti del distretto selezionati sono 14 e rappresentano 1.941 imprese e 56.935 addetti che assumono un valore del 48,5% e 46,5% del totale dei distretti riconosciuti dalla legge regionale. Da una valutazione approssimata si può osservare che la media degli addetti per impresa ammonta a circa 30 unità ⁽²⁵⁾, confermando le caratteristiche del sistema distrettuale basato sulla PMI. I distretti selezionati presentano una forte inclinazione all'*export* raggiungendo picchi dell'80-90% del proprio fatturato, rafforzando ulteriormente le considerazioni fatte in riferimento all'inclinazione del sistema produttivo veneto verso i mercati esterni.

Osservando le destinazioni dei mercati finali si notano forti relazioni con i mercati del Nord Europa (specialmente Germania e Francia), Stati Uniti, Europa dell'Est e Asia Orientale. In riferimento all'*import*, i mercati di approvvigionamento sono molteplici: questo dipende dalla disponibilità di materie prime, con il coinvolgimento dell'America Meridionale, dell'India e dell'Africa Meridionale, mentre per i macchinari di precisione o materiali di elevata qualità ci si rivolge all'Europa (in special modo alla Germania); infine, per ciò che concerne i semilavorati, l'*import* arriva fondamentalmente dall'Europa dell'Est e dalla Cina. Le relazioni esistenti con queste due ultime aree sono la conseguenza diretta di una ormai avviata internazionalizzazione e delocalizzazione.

(24) Per motivi di *privacy* non riporteremo alcun nome di persona, impresa, distretti industriali, enti pubblici e privati.

(25) I dati utilizzati sono quelli ufficiali, tuttavia dalle interviste fatte ai rappresentanti dei distretti si sostiene una presenza di 4.400 imprese con più di 80.200 addetti determinando una media di 18 addetti per impresa.

Tab. 3 – Domande dell'indagine per area di interesse e attore intervistato

Aree di interesse	Domande
A	Rappresentanti dei distretti industriali
	A.1 numero di imprese e addetti appartenenti al distretto industriale;
	A.2 rilevanza <i>import-export</i> e relative origini/destinazioni della merce;
	A.3 presenza di fenomeni di internazionalizzazione e/o delocalizzazione;
	A.4 uso di trasporto esterno o interno al sistema d'impresa;
B	A.5 tipologie di trasporto utilizzate.
	Operatori e agenti di trasporto
	A.6 numero di addetti;
	A.7 più importanti destinazioni utilizzate;
	A.8 tipologia di trasporto offerto.
	Rappresentanti dei distretti industriali
	B.1 ruolo assunto dal trasporto nella competitività;
	B.2 influenza del trasporto nella localizzazione industriale;
	B.3 livello di soddisfazione dell'attuale sistema di trasporto;
	B.4 aspetti che possono incrementare l'efficienza del trasporto (scelta multipla: puntualità, integrazione dei sub-sistemi di trasporto, incrementare la privatizzazione della infrastrutturazione, aumentare l'informazione dei servizi offerti).
	Operatori e agenti di trasporto
	B.5 criteri utilizzati per la selezione della tipologia di trasporto (scelta multipla: costo, affidabilità, puntualità, disponibilità di strutture, impatti ambientali);
	B.6 problemi esistenti in riferimento al trasporto.
	Attori pubblici
	B.7 consapevolezza del ruolo assunto dal trasporto nella competitività;
	B.8 livello di integrazione del trasporto tra il contesto locale, nazionale e internazionale;
	B.9 fattori determinanti per la competitività;
	B.10 problemi esistenti in riferimento al trasporto.
C	Rappresentanti dei distretti industriali
	C.1 considerazione degli impatti ambientali nella scelta della tipologia di trasporto;
	C.2 cambiamento della preferenza del mezzo di trasporto se questo possiede minor impatto ambientale ma presenta un costo più elevato. Possibile scelta di questa alternativa se l'attenzione ambientale potesse esser usata a fini di <i>marketing</i> .
	Operatori e agenti di trasporto
	C.3 considerazione degli impatti ambientali nella scelta del metodo di trasporto usato;
	C.4 cambiamento della preferenza del mezzo di trasporto se questo possiede minor impatto ambientale ma presenta un costo più elevato. Possibile scelta di questa alternativa se l'attenzione ambientale potesse esser usata a fini di <i>marketing</i> .
	Attori pubblici
	C.5 importanza della dimensione ambientale;
	C.6 introduzione dell'internazionalizzazione delle esternalità negative nel costo di trasporto come soluzione per un riequilibrio tra i sub-sistemi di trasporto;
	C.7 importanza di integrare e riequilibrare le diverse tipologie di trasporto al fine di perseguire i principi tracciati dalla Commissione Europea e quale risposta politica esiste di fronte alle politiche di trasporti applicate da altri paesi come la Svizzera e l'Austria che cercano di arginare il trasporto tutto strada.
	Rappresentanti dei distretti industriali
D	D.1 conoscenza del sistema DPIL;
	D.2 aspettative dalla politica adottata dal DPIL.
	Operatori e agenti di trasporto
	D.3 conoscenza del sistema DPIL;
	D.4 aspettative dalla politica adottata dal DPIL.
	Attori pubblici
	D.5 considerazione generale del DPIL;
	D.6 prospettive future del DPIL;
	D.7 DPIL come soluzione politica per gli attuali problemi nel sistema di trasporto;
	D.8 principali pregi e mancanze del DPIL;
	D.9 livello di cooperazione raggiunto tra gli attori coinvolti nel DPIL.

Per ciò che concerne il trasporto, i risultati più rilevanti emersi dall'indagine ai rappresentanti dei distretti sono l'esternalizzazione del trasporto e il conseguente appoggio a imprese multiservizi. Questi due elementi sottolineano indirettamente la necessità di uno sviluppo di infrastrutture del sistema di trasporto così come un loro utilizzo efficiente per garantire un miglior incontro della domanda e dell'offerta esistente. Tuttavia, le risposte non ci permettono di dare una precisa valutazione su quale sia la tipologia di trasporto più utilizzata, nonostante si possa affermare con chiarezza che il trasporto non esternalizzato avviene per la quasi totalità su strada. Naturalmente ciò è conseguenza delle variazioni maggiormente considerate dalle imprese ovvero il costo finale di trasporto.

Altro risultato interessante emerso è come la localizzazione non sia influenzata dalla disponibilità di un trasporto efficiente. La ragione è da ricercare nell'elevato valore attribuito a elementi qualitativi relazionali presenti nelle aree, piuttosto che a una facile accessibilità. Tuttavia, l'inefficienza del sistema di trasporto è considerato una grave mancanza per poter essere più competitivi e i fattori percepiti come necessità per una maggiore efficienza del trasporto sono l'integrazione tra i sub-sistemi e la possibilità di garantire una più elevata puntualità.

Passando alla valutazione degli aspetti ambientali, questi ultimi non vengono minimamente considerati, anche se un potenziale utilizzo ai fini di *marketing* potrebbe probabilmente essere preso in considerazione. In riferimento al DPIL le risposte non sono particolarmente positive. In particolare quasi un terzo degli intervistati non conosce tale politica, mentre gli altri soggetti non hanno alcuna percezione riguardante la funzionalità del DPIL. Solamente due rappresentanti si aspettano una maggiore integrazione tra imprese, distretto logistico e servizi: in altre parole, la creazione di un *network* del trasporto.

Per ciò che concerne gli operatori e gli agenti di trasporto, il loro numero è sicuramente più esiguo riferendosi esclusivamente all'area del DPIL, tre operatori e cinque agenti tutti localizzati nella provincia di Venezia. Nello specifico la principale tipologia di trasporto utilizzata è quella stradale, a conferma delle caratteristiche generali del sistema di trasporto del Veneto, mentre le maggiori destinazioni offerte sono rivolte verso il Nord-ovest italiano e il Nord-est italiano, come fonte di approvvigionamento del sistema produttivo e, soprattutto, l'Estremo Oriente come meta a lunga percorrenza. Le destinazioni verso l'Est europeo, effettuate attraverso il tutto strada da piccoli operatori del trasporto, non sono facilmente rilevabili.

In riferimento alla situazione del sistema trasporto gli attori intervistati fanno emergere una varietà di problematiche tra le quali spicca la presenza di forti tratti congestionati e di colli di bottiglia soprattutto nel sub-sistema stradale. Inoltre emerge la mancanza di integrazione tra le diverse tipologie di trasporto e in alcuni casi la mancata disponibilità di strutture nel sub-sistema ferroviario quali vagoni merci. Per ciò che riguarda il metodo di selezione di una tipologia di trasporto, l'elemento principale è sicuramente il costo, mentre gli aspetti ambientali non sono minimamente presi in considerazione.

Infine, in riferimento al DPIL la situazione è molto negativa: quattro dei cinque agenti che operano nella stessa area del DPIL non sono a conoscenza di tale distretto-politica, mentre il quinto lo percepisce come un potenziale stimolatore di concorrenza. Inoltre, gli operatori non hanno alcuna aspettativa in riferimento al DPIL.

Gli attori pubblici intervistati sono sette e sono stati selezionati tra i Comuni di Venezia e di Chioggia, e tra le Province di Venezia, Treviso e la Regione Veneto. Nonostante gli attori pubblici ritengano che il trasporto sia un elemento fondamentale per la competitività, emerge come nel sistema di trasporto veneto non vi sia integrazione tra i sub-sistemi di trasporto e come le relative azioni siano effettuate disgiuntamente tra attori locali, regionali, nazionali e internazionali.

I problemi più rilevanti del sistema di trasporto sono riconducibili alla scarsità di infrastrutture sia stradali sia ferroviarie, alla mancanza di integrazione tra i sub-sistemi e alla difficoltà di reperire territori da dedicare alla nascita di nuove infrastrutture.

Per ciò che concerne la dimensione ambientale vi sono forti perplessità sulla possibilità di internalizzare le esternalità negative (sia per le difficoltà nel calcolo del livello di internalizzazione sia per la deficiente conoscenza degli effetti di tale politica), mentre in riferimento a chiare scelte politiche, al fine di avvicinarsi al sistema di trasporto presente nei paesi confinanti con il nostro quali tra tutti l'Austria e la Svizzera, vi è la consapevolezza di limiti insormontabili (sia per la scarsa disponibilità di infrastrutture sia per ragioni culturali).

A riguardo del DPIL, cinque intervistati mettono in luce come l'iniziativa sia una positiva intuizione al fine di incrementare la cooperazione tra diversi attori coinvolti. Ciò nonostante tale politica non è sufficiente a risolvere gli attuali problemi del sistema di trasporto veneto e ad aumentare l'integrazione tra i diversi sub-sistemi, pertanto può essere interpretata come punto di partenza. Nel contempo, il DPIL ha presentato molte negatività quali: la mancanza di specifici e chiari obiettivi; una ridotta operatività; un'elevata importanza data ai maggiori operatori marginalizzando i piccoli; il breve periodo dedicato a pianificare il DPIL; il mancato trasferimento alle imprese dei benefici; l'impossibilità di influenzare il processo decisionale da parte degli operatori locali. Infine, un'ulteriore negatività risiede nell'effettiva cooperazione tra gli attori appartenenti al DPIL: esiste una formale cooperazione ma non una concreta volontà a cooperare.

In conclusione, si può affermare che i risultati emersi dalle interviste confermino il trend di sviluppo e le caratteristiche sottolineate precedentemente, sia in riferimento al sistema produttivo, sia al sistema di trasporto. Inoltre, sebbene il DPIL sia stato un passo iniziale verso la cooperazione per fronteggiare le problematiche relative al trasporto, i risultati raggiunti non sono stati quelli attesi.

Conclusioni. – Il caso del Veneto è un esempio emblematico dell'importanza che può assumere una valutazione congiunta delle caratteristiche produttive e del sistema di trasporto. Il sistema produttivo infatti evidenzia molteplici implicazioni nel trasporto che richiedono immediate soluzioni sfocianti in diverse politiche di trasporto. Tuttavia non emerge l'esistenza di una strategia di sviluppo del sistema di trasporto. In particolare, si evidenzia un mancato coordinamento tra i diversi sub-sistemi di trasporto, un forte squilibrio tra le modalità di trasporto in favore del tutto strada e la mancanza di un'integrazione logistica territoriale che favorisca l'incontro tra la domanda e l'offerta di trasporto.

Per sviluppare una strategia *ad hoc* è necessario innanzitutto considerare gli attuali punti di forza e di debolezza del sistema di trasporto esistente. Tale analisi è stata evidenziata in riferimento al Distretto Logistico Veneto, comprendendo i maggiori nodi di trasporto, facendo emergere come alcuni punti nodali presentino un elevato livello di infrastrutturazione e abbiano un ruolo di spicco a livello internazionale. Nel contempo, il distretto logistico veneto presenta numerosi punti di debolezza quali un'elevata concentrazione di investimenti nei singoli nodi senza una loro integrazione, l'inesistenza di un sistema gerarchico basato su un sistema *hub & spoke* con la creazione di nodi satelliti che fungano da punti di raccolta per il sistema locale, l'elevata attenzione al sistema stradale e infine l'assenza di una concreta e lungimirante visione e strategia del trasporto regionale.

Dopo aver considerato il sistema di trasporto attuale, si è osservata la politica distrettuale sviluppata nel territorio di Venezia-Treviso con l'obiettivo di comprendere e valutare quali iniziative e azioni il contesto territoriale locale abbia espresso in riferimento al sistema di trasporto rispetto alle problematiche percepite dalla struttura produttiva attraverso

l'analisi del Distretto Portualità, Intermodalità e Logistica Venezia-Treviso. La nostra scelta di concentrare l'attenzione su questo distretto logistico è stata determinata dal fatto che esso racchiude una moltitudine di soggetti in un territorio più vasto e complesso rispetto agli altri due distretti logistici riconosciuti dalla legge, ovvero quello di Padova e quello di Verona. Sebbene i risultati, rispetto ai progetti approvati, siano di mediocre livello, e vi sia una mancata visione politica d'interpretazione del sistema di trasporto come un *unicum* per l'intero sistema territoriale, l'elemento che merita maggiore attenzione è la volontà di proporre una risposta concreta alla problematica del trasporto. L'analisi della politica distrettuale è stata supportata anche dai risultati emersi da interviste privilegiate effettuate rispettivamente agli utilizzatori del trasporto, agli offerenti e agli attori pubblici. I dati raccolti danno conferma di tutte le valutazioni precedentemente considerate e di come tale politica sia stata solamente un inizio di cooperazione tra attori, ma risulti ben lontana dal raggiungimento degli obiettivi prefissati. A questo proposito è necessario sottolineare come la nuova legge regionale (n. 5 del 2006) sui distretti, in modifica della n. 8 del 2003, ponga anche obiettivi ai metadistretti. Tale legge, infatti, identificata con il titolo «Disciplina delle aggregazioni di filiera, dei distretti produttivi ed interventi di sviluppo industriale e produttivo locale», rivolge l'attenzione a una visione d'insieme, condizione necessaria per sviluppare un adeguato sistema di trasporto per il territorio veneto. Questa legge ha già visto la sottoscrizione del *Patto per lo sviluppo del Metadistretto logistico Veneto* che racchiude i tre precedenti distretti logistici, ovvero quello di Venezia-Treviso, Padova e Verona. Finalmente una nuova proiezione di intervento a scala regionale per un così importante settore come quello dei trasporti. Forse è proprio tale politica la base per la creazione di una nuova visione e di strategie volte a un unico sistema di trasporto, verso un vero *network* del trasporto.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- BARGERIO C. e F. FERLAINO (a cura di), *Logistica territoriale integrata. Il ruolo del Piemonte*, Torino, IRES Piemonte, 2004 («Quaderni d'Europa», 2).
- EUROPEAN COMMUNITIES, *Towards Fair and Efficient Pricing in Transport*, COM(95)691, Bruxelles, EC, 1995.
- EUROPEAN COMMUNITIES, *The Common Transport Policy. Sustainable Mobility: Perspectives for the Future*, COM(98)716 final, Bruxelles, EC, 1998.
- EUROPEAN COMMUNITIES, White Paper: *European Transport Policy for 2010: Time to Decide*, COM(2001) 370 final, EC, Lussemburgo, 2001.
- EUROPEAN COMMUNITIES, *Priority Projects for the Trans-European Transport Network up to 2020. MEMO*, Bruxelles, EC, 2003.
- FUÀ G., *L'industrializzazione nel Nord Est e nel Centro*, in G. FUÀ e C. ZACCHIA (a cura di), *Industrializzazione senza fratture*, Bologna, Il Mulino, 1983, pp. 7-46.
- IANNONE F., *Logistica di distretto, distretti logistici e tecnologie di rete*, in «Il giornale della Logistica», 2004, IV, 2, pp. 1-8.
- LANDO F., *La dinamica dell'industrializzazione nazionale e il caso veneto-friulano*, in LANDO e TALLONE (2004), pp. 3-134.
- LANDO F. e O. TALLONE (a cura di), *Dall'accentramento alla diffusione. La dinamica territoriale dell'industria manifatturiera nel secondo dopoguerra*, Padova, CEDAM, 2004.

- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI (a cura di), *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei trasporti Anno 2002*, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato SpA, 2003.
- REGIONE DEL VENETO, *Piano Regionale dei trasporti del Veneto. Volume II – Documento tecnico*, Venezia, Regione del Veneto Segreteria Regionale Infrastrutture e Mobilità, 2004.
- SORIANI S., *Le dimensioni economiche e territoriali dello sviluppo portuale, con riferimento al caso dei porti medi*, Rapporto di ricerca 04.99, Progetto Venezia 21, FEEM, Venezia, 1999.
- SORIANI S. (a cura di), *Porti, città e territorio costiero. Le dinamiche della sostenibilità*, Bologna, Il Mulino, 2002.
- SORIANI S. (a cura di), *L'articolazione territoriale dello spazio costiero. Il caso dell'Alto Adriatico*, Venezia, Cafoscarina, 2003.
- SORIANI S., F. DI CESARE e G. RECH (a cura di), *L'importanza della crocieristica per Venezia. Ricadute socioeconomiche del traffico passeggeri sul territorio*, Venezia, Autorità Portuale di Venezia, 2006.
- UNINDUSTRIA VENEZIA, *Distretto portualità, intermodalità e logistica Venezia – Treviso. Patto per lo sviluppo distrettuale*, Venezia, Unindustria Venezia, 2003.
- ZANETTO G., *L'urbanizzazione nel Veneto, tra industria diffusa e modelli culturali*, in «La Geografia nelle Scuole», 1985, 30, 4, pp. 210-216.
- ZANINI F., *Industrial Cluster Evolution and Transport Implications. The Case Study of the Veneto Region*, Tesi di Dottorato, Venezia, Ca' Foscari-IUAV, 2007.
- ZANINI F., *Modelli interpretativi dei processi localizzativi delle attività produttive*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 2008, pp. 639-659.
- ZANINI F., *Sistemi di trasporto e sistemi produttivi: un modello teorico*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 2009, pp. 889-899.

Legge del 3 novembre 1992, n. 454, in G.U. 24 novembre 1992, n. 277, suppl. ord. (*Trattato di Maastricht*).

Regione Veneto, Legge regionale del 4 aprile 2003, n. 8 (BUR n. 36/2003) <http://www.consiglioveneto.it/leggi/2003/03lr0008.html#art4>

Regione Veneto, Delibera regionale n. 2502 dell'8 agosto 2003.

Regione Veneto, Delibera regionale n. 1766 del 18 giugno 2004.

Regione Veneto, Delibera regionale n. 2115 del 2 agosto 2005.

Regione Veneto, Legge regionale del 5 marzo 2006, n. 5 (BUR n. 27/2006).

Patto per lo sviluppo del Metadistretto logistico Veneto, 2006.

www.port.venice.it

www.interportopd.it

www.portodichioggia.it

www.interporto.ve.it

www.quadranteeuropa.it

www.interportoportogruaro.it

www.interportorovigo.it

www.distrettidelveneto.it

VENETO LOGISTIC DISTRICT SYSTEM. THE NECESSITY OF A FORESIGHTED GOVERNANCE. – The regional productive system have to be analysed with its transport system. An accurate examination of interactions as well as strengths and weakness have to be done before to develop any policies, especially regarding transportation. The Veneto region represents an interesting case study referring both the productive system and the actions undertaken in order to developed a regional transport policy.

Università di Venezia Ca' Foscari, Dipartimento di Scienze Economiche

zanini@unive.it