



PATTO PER LO SVILUPPO DEL METADISTRETTO LOGISTICO VENETO

Triennio 2010-2012

Promotori:

ASPO Chioggia

Autorità Portuale di Venezia

Consorzio ZAI Interporto Quadrante Europa

Consorzio ZIP

Ente Autonomo Magazzini Generali

Interporto di Padova

Interporto di Rovigo

Interporto di Venezia

Magazzini delle Merci e derrate di Vicenza

Sistemi Territoriali SpA –

Il Rappresentante del Metadistretto Logistico Veneto

Gian Michele GAMBATO

Presentato alla CCIAA di Verona e spedito alle province di Verona, Vicenza, Venezia, Treviso, Padova, Rovigo e Belluno il 31 gennaio 2009.

“La rete logistica veneta è probabilmente la più importante del nostro Paese

Per superare le sfide future sarà necessario mettere in sinergia i diversi soggetti.

La Regione del Veneto si candida ad avere un ruolo forte di coordinamento poiché trasporto combinato, logistica territoriale, portualità ed autostrade del mare sono i quattro settori da potenziare e da sviluppare”

Vendemiano Sartor

Assessore alle Attività produttive della Regione Veneto

SOMMARIO

1	Premessa.....	4
PARTE A: AGGIORNAMENTO DEL QUADRO ECONOMICO E DELLE PROGETTUALITÀ DEL METADISTRETTO.....		6
2	Introduzione.....	7
3	Aggiornamento del Quadro economico metadistrettuale.....	9
3.1	Metodologia e fonti.....	9
3.2	Ampiezza e caratteri del Metadistretto Logistico Veneto: Verona.....	10
3.3	Ampiezza e caratteri del Metadistretto Logistico Veneto: Padova.....	13
3.4	Metadistretto Logistico Veneto: diffusione territoriale in regione.....	14
3.5	Metadistretto Logistico Veneto: gli attori e i servizi prodotti.....	18
3.6	Metadistretto Logistico Veneto: valore stimato delle singole realtà provinciali.....	21
3.7	Nodi e poli accentratori.....	23
3.8	Il Traffico complessivo.....	31
3.9	Il Traffico ferroviario.....	31
2.10.	Il Traffico intermodale complessivo nel 2007.....	32
3.10	Elementi immateriali di crescita: saperi e innovazione.....	42
4	Progettualità del Metadistretto Logistico Veneto.....	48
4.1	Le linee di indirizzo.....	48
4.2	Coordinamento sul territorio: il Comitato di Coordinamento.....	53
4.3	Modalità di condivisione dei risultati.....	54
4.4	I progetti esemplificativi.....	55
PARTE B: PATTO PER LO SVILUPPO DEL METADISTRETTO LOGISTICO VENETO.....		72
5	L'Intesa.....	73
6	Gli aderenti.....	74
PARTE C: ALLEGATI AL PATTO PER LO SVILUPPO DEL METADISTRETTO LOGISTICO VENETO.....		75
7	Dichiarazione di conformità e accettazione del Rappresentante del Metadistretto Logistico Veneto Gian Michele Gambato.....	76

1 Premessa

Il presente documento affronta caratteri e dinamiche tendenziali del settore della logistica e del trasporto a distanza di sei anni dall'introduzione della normativa regionale sui distretti in Veneto.

La prospettiva adottata è quella di una nuova stagione per la promozione delle attività economiche, caratterizzata sia dall'esperienza maturata da parte degli stessi distretti e metadistretti a partire dall'entrata in vigore della L.R. del 4 aprile 2003 nr. 8 (Disciplina dei distretti produttivi ed interventi di politica industriale locale), sia dall'evolvere degli indirizzi dell'Ente regionale – che hanno portato all'introduzione della nuova Legge regionale 16 marzo 2006, n. 5 (BUR n. 27/2006) "Modifiche alla Legge Regionale 4 aprile 2003, n. 8 Disciplina dei distretti produttivi ed interventi di politica industriale locale".

La globalizzazione ha determinato, tra l'altro, una sempre più accesa competizione tra i sistemi territoriali, ove ha successo o sopravvive solo quello capace di offrire risposte veloci e soddisfacenti alle richieste sempre più pressanti del mercato. Come noto, negli anni, a fianco di indicatori di natura economica e di ordine quantitativo, si sono affiancati quelli di ordine qualitativo che oggi determinano la differenza tra i sistemi territoriali e le loro possibilità di successo.

In questa prospettiva, il marketing territoriale si è affermato come metodo di lavoro per l'individuazione e la valorizzazione delle risorse di un determinato sistema territoriale, puntando ad aumentare le capacità di attrazione dello stesso nei confronti di un mercato sempre più vasto ed esigente.

E' in quest'ottica che va inquadrata la promozione dello sviluppo socio-economico del Veneto e del suo sistema logistico, sviluppo che dipende in parte dalle strutture pubbliche che lo sovrintendono ed in parte dagli attori privati che vi operano.

E' necessario, quindi cercare di diffondere questa cultura presso tali attori, a partire dalla **costruzione comune di un progetto di marketing territoriale** che veda il concorso e il consenso di tutti i soggetti coinvolti.

E' fondamentale poi ricordare che, nonostante il rallentamento dell'economia globale già registrato nel 2007 (ove il PIL mondiale è cresciuto del 4,9%, quello dell'Eurozona del 2,6% e quello dell'Italia dell'1,5%), **il Veneto è riuscito a mantenere un trend di crescita (+2,1% del Pil rispetto al 2006)** superiore a quello medio del Paese e si colloca davanti a Emilia Romagna e Piemonte, dietro soltanto alla Lombardia (+2,2%). **Sempre nel 2007, poi, le esportazioni hanno raggiunto un valore stimato (Unioncamere) di 49,5 miliardi di euro, in crescita del 7%**, in linea con le altre regioni export-oriented d'Italia come Piemonte (+6,6%), Lombardia (+9,3%) e Toscana (+7,8%)", anche se con un rallentamento rispetto al 2006, quando si era registrato un +13,9%.

Per il 2008 e il 2009, anche in una situazione di peggioramento degli scenari economici mondiali, si può pensare che i dati sul commercio estero rivestano ancora un ruolo importante per lo sviluppo della nostra economia: il Veneto rimane la seconda regione d'Italia, dopo la Lombardia, per valore delle esportazioni. Inoltre, la nostra regione detiene il primato rispetto alla propensione all'esportazione, data dal rapporto esportazioni su Pil e utilizzata per valutare l'intensità delle esportazioni rispetto alle dimensioni dell'economia di riferimento e quindi mettere a confronto regioni o Paesi diversi. Per il 2006 il Veneto ha presentato l'indice più elevato col 33,2%, seguito da Friuli Venezia Giulia e da Emilia Romagna, mentre la Lombardia ha registrato un 30,4%. Sarà tuttavia difficile mantenere nel 2008 questi risultati, poiché il trend di crescita nel primo semestre ha già rivelato un'attenuazione rispetto all'anno precedente".

Questo quadro evidenzia una situazione che sul fronte dell'internazionalizzazione dell'economia regionale è complessivamente positiva e offre ancora possibilità per ulteriori sviluppi.

A fronte di ciò, è evidente **il ruolo strategico della logistica veneta che tanto più è efficiente e tanto più contribuisce alle performance economiche, commerciali e di sviluppo della nostra regione.**

Ecco perché è **necessario costruire il sistema, stringere relazioni tra porti e interporti**, ossia con altri punti di consolidamento logistico a più ampia scala (che è quella più fortemente dipendente da infrastrutture e servizi ferroviari) quali gli interporti di Padova, Verona, Rovigo, almeno a livello regionale, per far migliorare il "prodotto territoriale Veneto" e renderlo appetibile per i suoi clienti.

La pubblicazione nel 2004 dei dati disaggregati all'unità comunale del Censimento dell'Industria e dei servizi 2001 (ISTAT) e inoltre le attività di ricerca svolte dall'Osservatorio Logistico Veneto hanno fornito supporto per un aggiornamento del quadro economico a carico dell'ampio sistema distrettuale veneto

Tale inquadramento, integrato con le nuove progettualità dei soggetti economici del Metadistretto costituiscono la Prima parte del presente elaborato.

Segue un nuovo "Patto di sviluppo del Metadistretto Logistico Veneto" condiviso e sottoscritto dalle imprese aderenti al nuovo Metadistretto, che è invece oggetto della Parte seconda.

**PARTE A: AGGIORNAMENTO DEL QUADRO ECONOMICO E DELLE PROGETTUALITÀ
DEL METADISTRETTO**

2 Introduzione

Il Metadistretto Logistico è un sistema economico complesso, che unisce i servizi di trasporto, di logistica e di intermediazione nell'organizzazione dei trasporti prodotti nell'ambito dei contesti logistici di Verona, Padova, Venezia-Treviso attraverso relazioni di filiera che integrano numerosi soggetti economici con una significativa diffusione sull'intero territorio regionale.

La rilevanza strategica delle attività economiche riconducibili al Metadistretto nei contesti provinciali di Verona, Padova, Venezia, Treviso, Rovigo, Vicenza, Belluno conferisce allo strumento metadistrettuale una valenza di centrale a livello di politiche regionali di sostegno alle attività produttive.

Rispetto agli indirizzi introduttivi sono da sottolineare come attuali alcune delle considerazioni già emerse nel Patti di sviluppo del Metadistretto Logistico Veneto presentato nel 2006.

- Le determinanti della domanda di trasporto hanno origine nei profondi mutamenti in atto, nel manifatturiero e nel commercio, a livello globale: gli attori dei distretti logistici (ovvero, del Metadistretto) e più in generale gli operatori di trasporti e logistica necessariamente *operano su un mercato che valica i confini amministrativi provinciali, regionali e, spesso, nazionali.*
- In un mercato italiano caratterizzato da 'subalternità logistica' (Piano Generale dei Trasporti e della Logistica 2001) e un cronico deficit della bilancia dei pagamenti per servizi di trasporto e logistica *il Metadistretto logistico veneto emerge in virtù di alcuni fattori:*
 - Scelta localizzativa di grandi player del settore: Hangartner (Gruppo DB), Schenker (DB), Saima Avandero (ABX), Gèodis, Gefco, Kuehne & Nagel, Frans Maas, Danzas e altri
 - Presenza di attori di riferimento nella distribuzione e nella logistica in conto proprio, in grado di esercitare funzioni di indirizzo nell'innovazione del comparto: Autogerma, GSK, Honda, Lidl Gruppo Pam, Aspiag Service (gruppo Despar), Unicom (famila, A&O, ecc...), Steco Italia, Peroni, Forst, Fincantieri, Aeronavali (questi ultimi due committenti di attività logistiche specializzate) ...
 - Posizionamento, con servizi propri, da parte di nuovi operatori ferroviari privati (RTC, Kombiverkehr) presso l'Interporto Quadrante Europa e progetti di riorganizzazione innovativa dei servizi da parte del Gruppo FS (RFI, Trenitalia Cargo, Cemat), indice del riconoscimento attribuito da grandi soggetti del settore all'Interporto di Verona nel segmento del trasporto ferroviario e intermodale terrestre
 - Presenza di operatori specializzati nella logistica distributiva territoriale, come Magazzini Generali di Padova, attivi con servizi di logistica integrata caratterizzati da efficienza organizzativa, qualità ed economicità.
 - Coesistenza, nell' area di Venezia, delle direttrici internazionali del Corridoio 5, del corridoio Adriatico, delle Autostrade del Mare con riferimento alla Portualità Veneziana, del terzo sistema aeroportuale italiano: una concentrazione infrastrutturale di rilevanza europea.
- Storicamente il sistema logistico veronese trova nel Consorzio ZAI il soggetto di riferimento, sia in virtù della missione (pianificazione territoriale e promozione economica) di ZAI, sia per il ruolo primario del Quadrante Europa nella gestione e realizzazione di servizi di trasporto e logistica a valore aggiunto; grazie all'esperienza del *Distretto Logistico Veronese* ZAI ha rafforzato il proprio ruolo istituzionale conseguendo presso il Distretto una migliorata capacità di rappresentare all'esterno la pluralità di soggetti economici che ne sono parte.
- Ente Autonomo Magazzini Generali è una moderna azienda a partecipazione pubblica, leader nella logistica distributiva, con oltre settant'anni di esperienza e conoscenza del mercato; il suo fine è quello di arricchire il sistema Padova, lavorando con qualità, velocità ed

economicità senza dimenticare il rispetto dell'ambiente e delle persone. Insieme a Consorzio ZIP e all'Interporto di Padova sono stati i soggetti che in questi anni di vigenza del patto per il hanno creduto nella capacità di fare sistema con i grandi e piccoli operatori logistici divenendo un punto di riferimento per l'intero metadistrettodistretto.

- Il Porto di Venezia ed il Sistema Aeroportuale di Venezia costituiscono i riferimenti principali della logistica territoriale in quanto attrattori di investimenti per posizionamenti strategici in strutture a vocazione logistica funzionali ai traffici di merci IN/OUT, in virtù dei collegamenti plurimodali esistenti o programmati con il sistema Nordest e con i principali mercati di sbocco.

Le attività di analisi al centro delle sezioni successive sono quindi indirizzate alla ricostruzione di un inquadramento del Metadistretto, con riferimento ai principali servizi prodotti, alle relazioni di filiera da cui è caratterizzato, ai rapporti con altri sistemi distrettuali ovvero il più ampio sistema economico italiano.

3 Aggiornamento del Quadro economico metadistrettuale

3.1 Metodologia e fonti

L'ambito metodologico in cui si collocano le analisi del presente documento è dato dalla teoria del *diamante nazionale di Porter*, uno schema interpretativo che – attraverso la valutazione delle condizioni relative a fattori produttivi, alla domanda, ai settori complementari, alla struttura, strategia, competitività delle imprese – ne individua le fonti di vantaggio competitivo di un sistema territoriale.

L'esposizione procederà pertanto affrontando i diversi elementi presenti a livello dei tre principali ambiti territoriali del Metadistretto (Verona, Padova, Venezia-Treviso), per metterne in luce caratteri salienti: dalle relazioni tra questi ultimi sarà quindi possibile ricostruire un'immagine organica del sistema metadistrettuale.

Infine, sono utili fonti di riferimento per l'attività:

- Le Indagini congiunturali e gli approfondimenti di Unioncamere Veneto e delle CCIAA territoriali;
- Le Indagini, i Bollettini, i Quaderni di ricerca, la documentazione di settore raccolta dall'Osservatorio Logistico Veneto, anche con riferimento alla rete di relazioni con centri di sapere istaurata dallo stesso Osservatorio (Informest, ISTIEE, Università di Verona, Logimaster, CEI, Logica, Isfort, Cosecon, Finser, Unioncamere del Veneto, Euris ...);
- Le prime risultanze di progetti pubblici di interesse per l'area veneta nell'ambito dell'Iniziativa comunitaria Interreg: I-Log (2006), AlpFRail (2007); Alpcheck (2008), APLOMB (2008), ADRIAFORM (2008),
- I dati del Censimento ISTAT Industria e Servizi 2001, pubblicati in forma disaggregata (alla V cifra ATECO e a livello dei singoli comuni) nel 2004.

3.2 Ampiezza e caratteri del Metadistretto Logistico Veneto: Verona

Nell'affrontare il tema dell'ampiezza dimensionale del comparto trasporti e logistica è indispensabile considerare una prima avvertenza, relativa all'*incapacità della classificazione delle attività economiche utilizzata nelle statistiche pubbliche (ATECO) di fornire una rappresentazione quantitativa adeguata del settore trasporti merci e logistica*. Questo è essenzialmente dovuto a:

- un approccio 'residuale' ("tutto ciò che non è produzione o agricoltura ... è servizi"), ancora fermo ad una rigida ripartizione modale del solo trasporto e incapace di rilevare la componente immateriale dei servizi (organizzativa, consulenziale ...);
- il minore rilievo attribuito al crescere della complessità dell'organizzazione e dell'integrazione nei servizi e la grave ambiguità che riguarda il lavoro autonomo (autisti di fatto parasubordinati) trattato congiuntamente ai soggetti d'impresa (organizzazioni del trasporto strutturate);
- l'impossibilità di cogliere i nessi con l'indotto della logistica (macchinari, attrezzature, sistemi informativi e servizi consulenziali);
- gli ostacoli al monitoraggio congiunturale dati dall'insoddisfacente livello di disaggregazione disponibile, di norma alla II /III cifra Ateco, tale da accomunare autotrasportatori e compagnie di taxi, operatori logistici e agenzie di viaggio...

Ecco che, se per una prima valutazione dell'ampiezza dimensionale del comparto si dovrà fare riferimento iniziale alle voci contenute sotto la lettera I (trasporti, magazzinaggio e comunicazioni, codifica Ateco '91), un'attenta analisi delle categorie specifiche dovrà invece fare riferimento ad alcune sottocategorie caratterizzanti.

Classificazione ATECO e categorie economiche del settore trasporti merci e logistica:

macrocategoria ATECO	a cosa corrisponde	sottocategorie caratterizzanti
I 60- trasporti terrestri e mediante condotta	<i>vettori ferroviari, autotrasportatori, taxi, nolo auto con autista, nolo bus turistici, gestori di oleodotti e gasdotti, aziende di trasporto urbano...</i>	60.25 – Trasporto di merci su strada
I 61- trasporti marittimi e per vie d'acqua	<i>compagnie marittime, imprese di navigazione turistica</i>	61.11 trasporti marittimi
I 62- trasporti aerei	<i>vettori aerei di linea e non, trasporti spaziali</i>	62.1 trasporti aerei di linea, 62.2 trasporti aerei non di linea
I 63- attività ausiliarie dei trasporto, agenzie viaggio	<i>operatori logistici, gestori di magazzini per c/deposito, terminalisti, spedizionieri, doganalisti, tour operator, agenzie di viaggio, guide autorizzate</i>	63.11 – Movimentazione merci 63.12 – Magazzinaggio e custodia 63.40.1 – Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali 63.40.2 – Intermediari dei trasporti
I 64- poste e telecomunicazioni	<i>corrieri espresso, poste, pony express, attori delle telecomunicazioni in genere...</i>	64.12 – Attività dei corrieri espressi
K	<i>integratori logistici e operatori di logistica integrata</i>	K 74.87.7 – Attività di logistica aziendale, esterna e dei flussi di ritorno (nuova voce) <u>NB: introdotta nel 2002, non è ancora presente nei dati censimento o camerati</u>

Le imprese rientranti in questi ambiti economici rappresentano il settore trasporti e logistica *in senso stretto*: sono fornitori di servizi di trasporto e logistica *delle merci* e operano *conto terzi* e di fatto rappresentano il cuore o il nocciolo duro del settore logistico.

Dall'interrogazione puntuale dei dati censuari ISTAT 2001 disaggregati alla V cifra ATECO (in tale dettaglio sono stati pubblicati dall'Ente statistico nel 2004) si ricava un'immagine inedita della struttura economica del contesto metadistrettuale nel veronese:

- affatto inaspettatamente quota assolutamente preponderante delle imprese è composta da imprese individuali, *cioè lavoratori autonomi*, siano essi 'padroncini', vettori monoveicolari (trasporto merci su strada 60.25, corrieristica 64.12) oppure liberi professionisti (spedizionieri e doganalisti 63.401, intermediari del trasporto 63.402);
- la *frammentazione del settore è pronunciata, ma* nella misura data dal peso dei soggetti d'impresa piccolissimi e piccoli (2 e 3-9 addetti) su un totale in cui le 'imprese individuali' non siano contemplati;
- adottando questa prospettiva emerge la *presenza non marginale di soggetti medi e grandi* negli ambiti di tradizionale specializzazione del veronese (autotrasporto) e, inoltre, nei servizi di logistica (movimentazione merci e magazzinaggio e custodia) strumentale ai trasporti organizzati e intermodali ovvero nel *Supply Chain Management* (pur con l'approssimazione dovuta alle ambiguità evidenziate a carico della classificazione in uso);
- l'incidenza nulla delle imprese veronesi nelle voci relative al trasporto marittimo e aereo non fa che riportare la mancanza di vere e proprie compagnie marittime e compagnie aeree (essendo esclusi agenzie ed agenti), mentre semplicemente non contempla la presenza di soggetti specializzati in trasporti e spedizioni via mare e/o via aerea (che rientreranno in altre categorie: spedizionieri, intermediari nei trasporti...).

Imprese di trasporti e logistica dell'area veronese (elab.ne Osservatorio Logistico Veneto, dati ISTAT 2001)

ATECO	Imprese per classe di addetti	1	2	3-9	10-19	20-49	50-199	> 200	Total e
I 60.25	trasporto di merci su strada	1.403	315	364	93	30	8	0	2.213
I 61.11	trasporti marittimi	0	0	0	0	0	0	0	0
I 62.10	trasporto aereo di linea	0	0	0	0	0	0	0	0
I 62.20	trasporto aerei non di linea	0	0	0	1	0	0	0	1
I 63.11	movimentazione merci	9	3	20	23	31	21	3	110
I 63.12	magazzinaggio e custodia	7	5	19	1	2	2	0	36
I 63.122	magazzini frigoriferi per conto terzi	1	3	3	0	0	0	0	7
I 63.401	spedizioni e ag. di operazioni doganali	14	18	14	7	2	3	0	58
I 63.402	intermediari del trasporto	24	10	10	2	0	0	0	46
I 64.12	attività dei corrieri espressi	14	2	1	0	1	0	0	18
TOTALE		1.472	356	431	127	66	34	3	2.489

Il riferimento dato invece dai dati Unioncamere è molto utile per tempestività dell'istantanea statistica (dati reali dal Registro delle imprese 2005) e purtroppo altrettanto generico per livello di aggregazione scarsamente sensibile. Quest'ultimo aspetto consente però di trarre considerazioni indicative dell'ampiezza del comparto logistico in senso ampio, compreso cioè l'indotto e le complementarità legate ai trasporti passeggeri.

Appare innanzitutto una rinnovata vitalità (+ 2% complessivo) nelle variazioni nette, legate cioè sia al saldo tra cessazioni e iscrizioni di nuove imprese che al rapporto tra imprese inattive e attive (all'interno delle imprese registrate).

Natalità delle imprese a Verona, 2005 (Dati Movimprese Unioncamere)

		registrat e	attive	iscritte	cessate	variazio ni
I 60	Trasporti terrestri;trasp.mediante condotta	3.100	2.946	153	181	+ 35
I 61	Trasporti marittimi e per vie d'acqua	2	2	0	0	0
I 62	Trasporti aerei	1	0	0	0	0
I 63	Attività ausiliarie dei trasp.;agenzie viaggio	667	530	25	39	+ 34
I 64	Poste e telecomunicazioni	156	151	48	21	+ 13
	Totale Sezione I	3.926	3.629	226	241	+ 82

La ripartizione delle imprese attive per tipologia di forma societaria dà conferma della forte incidenza di imprese individuali nel complesso dei trasporti 'terrestri', con un contributo al rialzo apportato probabilmente dalle realtà attive nei trasporti passeggeri (di linea, irregolari, taxi...).

Non marginale è invece la quota di società di capitale nel gruppo che comprende operatori logistici, gestori di magazzini per c/deposito, terminalisti, spedizionieri, doganalisti e inoltre tour operator.

Ripartizione per forme societarie delle imprese a Verona, 2005 sul totale di imprese attive (Elab.ne Osservatorio Logistico Veneto Dati Movimprese Unioncamere)

		società di capitale	società di persone	imprese individu ali	altre forme	Totale
I 60	Trasporti terrestri;trasp.mediante condotta	7,9%	11,7%	79,5%	0,9%	100,0%
I 61	Trasporti marittimi e per vie d'acqua	50,0%	0,0%	50,0%	0,0%	100,0%
I 62	Trasporti aerei	-	-	-	-	-
I 63	Attività ausiliarie dei trasp.;agenzie viaggio	36,4%	13,2%	23,8%	26,6%	100,0%
I 64	Poste e telecomunicazioni	15,2%	13,2%	68,9%	2,6%	100,0%
	Totale Sezione I	12,4%	12,0%	70,9%	4,7%	100,0%

3.3 Ampiezza e caratteri del Metadistretto Logistico Veneto: Padova

Attualmente non sono disponibili studi statistici relativi al settore della logistica e dei trasporti, come unica fonte di rilevamento statistico è stata utilizzata l'analisi effettuata dal centro studi della CCIAA di Padova, che per il 2005 fornisce dei dati aggregati relativi al settore terziario nel suo complesso. Per le attività terziarie i dati disponibili indicano una forte espansione dei servizi alle imprese (+6,6%) e un buon risultato per le attività alberghiere e della ristorazione (+2,4%), i servizi pubblici e privati (+2,2%) e i servizi finanziari (+2,1%).

Il commercio presenta un trend stazionario (+0,1%) mentre arretrano i settori dei trasporti-comunicazioni (-0,6%) e due tipologie di servizi destinati alle persone, quali sanità (-0,8%) e istruzione (-1%) che peraltro avevano segnato una crescita sostenuta negli ultimi anni.

Per quanto riguarda i trasporti, la tendenza non favorevole e' dovuta alla flessione delle imprese in uno specifico settore quale il trasporto merci su strada (-1,6%) che presenta tra l'altro la flessione maggiore dell'ultimo decennio.

Natalità delle imprese nelle Provincia di Padova nel 2005 (Dati Movimprese Registro delle imprese)

		Attive al 31.12.0 5	iscritte	cessate	variazio ni
I 60	Trasporti terrestri;trasp.mediante condotta	2975	119	184	-65
I 61	Trasporti marittimi e per vie d'acqua	6	-	-	0
I 62	Trasporti aerei	1	-	-	0
I 63	Attività ausiliarie dei trasp.;agenzie viaggio	333	14	20	-6
I 64	Poste e telecomunicazioni	144	34	21	13
Totale Sezione I		3459	167	225	-58

Vi è tuttavia da rilevare la stazionarietà che caratterizza le attività della logistica e le agenzie di viaggio (aggregate nel codice ATECO), attività per le quali sembra essersi esaurita la dinamica espansiva che ne aveva caratterizzato l'evoluzione sin dalla seconda metà degli anni '90.

A Padova come a Verona, si registra una forte incidenza di imprese attive individuali dovute alla numerosa presenza di piccoli "padroncini".

Riepilogo imprese per forme giuridiche – Provincia di Padova al 31.12.2005 (Dati Movimprese Registro delle imprese)

		società di capitali			società di persone			imprese individuali			altre forme giuridiche		
		attiv e	iscritte	cessat e	attiv e	iscritte	cessat e	attive	iscritt e	cessate	attive	iscritt e	cessate
I 60	Trasporti terrestri; trasp. mediante condotta	167	-	1	453	1	6	2309	117	175	46	1	2
I 61	Trasporti marittimi e per vie d'acqua	2	-	-	1	-	-	3	-	-	-	-	-
I 62	Trasporti aerei	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
I 63	Attività ausiliarie dei trasp.;agenzie viaggio	125	1	5	63	-	-	78	13	9	67	-	6
I 64	Poste e telecomunicazioni	26	-	1	18	1	1	99	33	19	1	-	-
Totale Sezione I		321	1	7	535	2	7	2489	163	203	114	1	8

3.4 Metadistretto Logistico Veneto: diffusione territoriale in regione

Relativamente ad una valutazione del *peso giocato dalle attività e dagli attori del Metadistretto logistico a livello regionale* le analisi dei dati censuari relativi al *comparto trasporti e logistica in senso stretto* evidenziano:

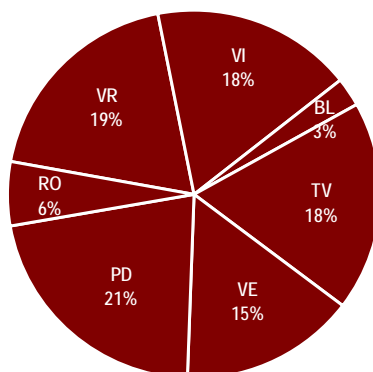
- la pronunciata forte vocazione logistica di Verona, Padova e Venezia-Treviso, per la presenza rilevanti di spedizionieri, operatori doganalisti, intermediari del trasporto e corrieri espresso oltre che nell'autotrasporto,
- la centralità nella logistica, anche specializzata (movimentazione, magazzinaggio, magazzinaggio refrigerato) di Verona (prima provincia per numero di operatori), Venezia e Padova,
- la rilevanza di Padova (seguita da Verona, Treviso, Vicenza e Venezia) per numero di operatori di trasporto merci e logistica, determinata in particolare dall'autotrasporto (i cui operatori rappresentano il 95,5% del totale a Padova contro l'88,8 % di Verona)
- un'immagine diversificata (a livello di ripartizione in ambiti di servizio) rispetto al trasporto stradale nei comparti distrettuali di Verona e Venezia specie nell'ambito della logistica applicata alle spedizioni e nelle attività di intermediazione doganale, rispettivamente.

Imprese di trasporti merci e logistica per provincia del Veneto e ripartizione % (Elaborazione Osservatorio Logistico Veneto dati ISTAT 2001)

		VR	VE	PD	TV	VI	RO	BL	Veneto
I 6025	trasporto di merci su strada	2.213	1.686	2670	2270	2146	693	315	11.993
I 6111	trasporti marittimi		14						14
I 6210	trasporto aereo di linea					1			1
I 6220	trasporto aerei non di linea	1			2	2		2	7
I 6311	movimentazione merci	111	71	38	25	38	20	2	305
I 6312	magazzinaggio e custodia	36	26	25	13	19	4	2	125
I 63122	magazzini frigoriferi c/ terzi	7	3	6	4	4			24
I 63401	spedizioni e operazioni doganali	58	150	17	36	40	2	2	305
I 63402	intermediari del trasporto	46	53	19	12	20	4	2	156
I 6412	attività dei corrieri espressi	18	16	29	13	19	12	3	110
	TOTALE	2.490	2.019	2.804	2.375	2.289	735	328	13.040

		VR	VE	PD	TV	VI	RO	BL	Veneto
I 6025	trasporto di merci su strada	18,5%	14,1%	22,3%	18,9%	17,9%	5,8%	2,6%	100,0%
I 6111	trasporti marittimi		100,0%						100,0%
I 6210	trasporto aereo di linea					100,0%			100,0%
I 6220	trasporto aerei non di linea	14,3%	0,0%	0,0%	28,6%	28,6%	0,0%	28,6%	100,0%
I 6311	movimentazione merci	36,4%	23,3%	12,5%	8,2%	12,5%	6,6%	0,7%	100,0%
I 6312	magazzinaggio e custodia	28,8%	20,8%	20,0%	10,4%	15,2%	3,2%	1,6%	100,0%
I 63122	magazzini frigoriferi c/ terzi	29,2%	12,5%	25,0%	16,7%	16,7%	0,0%	0,0%	100,0%
I 63401	spedizioni e operazioni doganali	19,0%	49,2%	5,6%	11,8%	13,1%	0,7%	0,7%	100,0%
I 63402	intermediari del trasporto	29,5%	34,0%	12,2%	7,7%	12,8%	2,6%	1,3%	100,0%
I 6412	attività dei corrieri espressi	16,4%	14,5%	26,4%	11,8%	17,3%	10,9%	2,7%	100,0%
	TOTALE	19,1%	15,5%	21,5%	18,2%	17,6%	5,6%	2,5%	100,0%

Ripartizione % del totale delle imprese di trasporti merci e logistica per provincia del Veneto (Elaborazione Osservatorio Logistico Veneto dati ISTAT 2001)



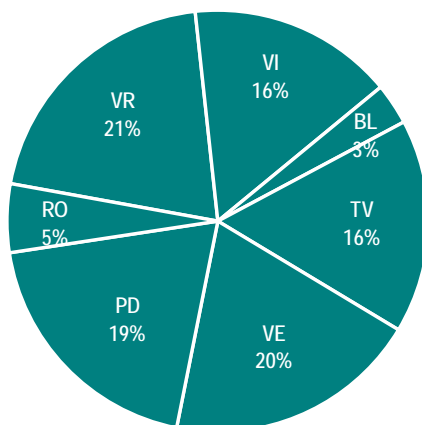
La parallela analisi dei dati 2005 dal Registro delle Imprese, a carico *del più ampio sistema economico del Metadistretto logistico* (i dati aggregati comprendono anche realtà dell'indotto, trasporto passeggeri, tour operator e altri) porta l'area di Verona al primo posto in Regione, per numero di imprese attive.

Di fatto, per numero di imprese attive le aree provinciali di Verona (20,5%), Venezia (19,6%) e Padova (19,5%) emergono quali poli accentratori per i soggetti attivi a vario titolo nell'ambito della logistica in senso ampio. In seconda battuta, Treviso e Vicenza completano l'immagine di un segmento logistico i cui attori sono principalmente distribuiti nelle aree provinciali disposte lungo il Corridoio V Est-Ovest.

Imprese attive del distretto logistico per provincia del Veneto e ripartizione % (Elaborazione Osservatorio Logistico Veneto dati Movimprese – Unioncamere 2005)

		VR	VE	PD	TV	VI	RO	BL	Venet o
I 60	Trasporti terrestri e mediante condotta	2.946	2.035	2.975	2.514	2.428	798	460	14.156
I 61	Trasporti marittimi e per vie d'acqua	2	717	6	3	1	9	0	738
I 62	Trasporti aerei	0	3	1	3	5	1	2	15
I 63	Attività aux dei trasp.;agenzie viaggio	530	629	333	240	302	84	49	2.167
I 64	Poste e telecomunicazioni	151	96	144	121	113	25	16	666
	Totale Settore I	3.629	3.480	3.459	2.881	2.849	917	527	17.742
		VR	VE	PD	TV	VI	RO	BL	Venet o
I 60	Trasporti terrestri e mediante condotta	20,8 %	14,4 %	21,0 %	17,8 %	17,2 %	5,6%	3,2%	100,0 %
I 61	Trasporti marittimi e per vie d'acqua	0,3%	97,2 %	0,8%	0,4%	0,1%	1,2%	0,0%	100,0 %
I 62	Trasporti aerei	0,0%	20,0 %	6,7%	20,0 %	33,3 %	6,7%	13,3 %	100,0 %
I 63	Attività aux dei trasp.;agenzie viaggio	24,5 %	29,0 %	15,4 %	11,1 %	13,9 %	3,9%	2,3%	100,0 %
I 64	Poste e telecomunicazioni	22,7 %	14,4 %	21,6 %	18,2 %	17,0 %	3,8%	2,4%	100,0 %
	Totale Settore I	20,5 %	19,6 %	19,5 %	16,2 %	16,1 %	5,2%	3,0%	100,0 %

Ripartizione % del totale delle imprese di trasporti merci e logistica per provincia del Veneto (Elaborazione Osservatorio Logistico Veneto dati Movimprese – Unioncamere 2005)



Completano il quadro dimensionale le analisi sugli *addetti al settore logistico e dei trasporti in senso stretto* (Dati censuari ISTAT). Trattandosi di addetti alle Unità Locali (uffici, magazzini, piattaforme ovvero in generale i luoghi fisici dove hanno luogo le attività) il quadro risultante rispecchia in modo puntuale la *polverizzazione territoriale delle attività economiche sul territorio regionale*, l'impatto occupazionale e il contributo all'economia di quell'insieme di segmenti di servizio che è spina dorsale del Distretto logistico.

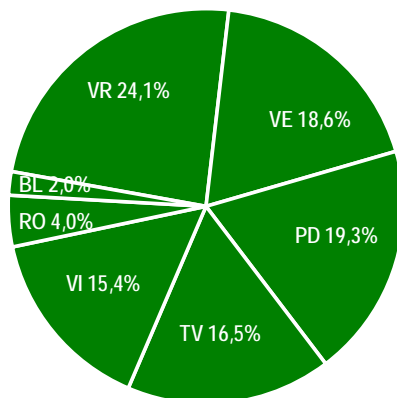
Pur emergendo il ruolo forte giocato da Venezia nei segmenti marittimo, doganale, dell'intermediazione nei trasporti (basti pensare alle agenzie marittime), quello dell'area di Padova nell'autotrasporto e nella logistica, è il veronese ad essere l'ambito distrettuale primo per numero di addetti complessivi. Grazie al contributo in attività legate alla logistica per le spedizioni (movimentazione merci), a Verona sono addetti al comparto logistico e dei trasporti in senso stretto il 24% del totale addetti regionale.

Numero di addetti (in Unità Locali) di trasporti merci e logistica per provincia del Veneto e ripartizione % (Elaborazione Osservatorio Logistico Veneto dati ISTAT 2001)

	VR	VE	PD	TV	VI	RO	BL	Veneto
I 6025 trasporto di merci su strada	6.786	4.882	8.046	6.703	5.553	1.468	984	34.422
I 6111 trasporti marittimi		533	9		3	181		726
I 6210 trasporto aereo di linea	80	121	39	0	561			801
I 6220 trasporto aerei non di linea	17		0	21	9		31	78
I 6311 movimentazione merci	4.863	2.414	1357	1.446	1.255	485	23	11.843
I 6312 magazzinaggio e custodia	467	630	349	157	140	18	12	1.773
I 63122 magazzini frigoriferi c/ terzi	25	103	38	7	8		0	181
I 63401 spedizioni e operazioni doganali	616	786	292	397	597	12	15	2.715
I 63402 intermediari del trasporto	104	291	66	36	63	5	8	573
I 6412 attività dei corrieri espressi	78	273	236	145	141	12	16	901
TOTALE	13.036	10.033	10.432	8.912	8.330	2.181	1.089	54.013

		VR	VE	PD	TV	VI	RO	BL	Venet o
I 6025	trasporto di merci su strada	19,7 %	14,2 %	23,4 %	19,5 %	16,1 %	4,3%	2,9%	100,0 %
I 6111	trasporti marittimi	0,0%	73,4 %	1,2%	0,0%	0,4%	24,9 %	0,0%	100,0 %
I 6210	trasporto aereo di linea	10,0 %	15,1 %	4,9%	0,0%	70,0 %	0,0%	0,0%	100,0 %
I 6220	trasporto aerei non di linea	21,8 %	0,0%	0,0%	26,9 %	11,5 %	0,0%	39,7 %	100,0 %
I 6311	movimentazione merci	41,1 %	20,4 %	11,5 %	12,2 %	10,6 %	4,1%	0,2%	100,0 %
I 6312	magazzinaggio e custodia	26,3 %	35,5 %	19,7 %	8,9%	7,9%	1,0%	0,7%	100,0 %
I 63122	magazzini frigoriferi c/ terzi	13,8 %	56,9 %	21,0 %	3,9%	4,4%	0,0%	0,0%	100,0 %
I 63401	spedizioni e operazioni doganali	22,7 %	29,0 %	10,8 %	14,6 %	22,0 %	0,4%	0,6%	100,0 %
I 63402	intermediari del trasporto	18,2 %	50,8 %	11,5 %	6,3%	11,0 %	0,9%	1,4%	100,0 %
I 6412	attività dei corrieri espressi	8,7%	30,3 %	26,2 %	16,1 %	15,6 %	1,3%	1,8%	100,0 %
	TOTALE	24,1 %	18,6 %	19,3 %	16,5 %	15,4 %	4,0%	2,0%	100,0 %

Ripartizione % del totale addetti al settore trasporti merci e logistica per provincia del Veneto (Elaborazione Osservatorio Logistico Veneto dati ISTAT 2001)



3.5 Metadistretto Logistico Veneto: gli attori e i servizi prodotti

Muovendo a considerazioni sulla natura dei soggetti economici attivi nel Metadistretto si dovrà partire dal considerare gli *output* dei processi produttivi distrettuali. Si tratta di servizi completi dati da una combinazione di attività relative al trasporto e alla logistica (in senso stretto), attraverso stretti legami di integrazione interni alla filiera.

Trasporto	Logistica
Spedizioni	Preparazione dell'ordine e picking
Servizi doganali	Finissaggio e <i>quasi-manufacturing</i>
Magazzinaggio per de/consolidamento carichi	Supply Chain Management
Terminalizzazione	Imballaggio
Allestimento convogli ferroviari tradizionali	ecc...
ecc...	

Peraltro, anche in considerazione delle dinamiche di integrazione verticale di filiera in atto nel comparto a partire dagli anni '90¹ è il *servizio completo posto sul mercato* da considerarsi quale *output di riferimento*, all'interno di una gamma articolata di attività.

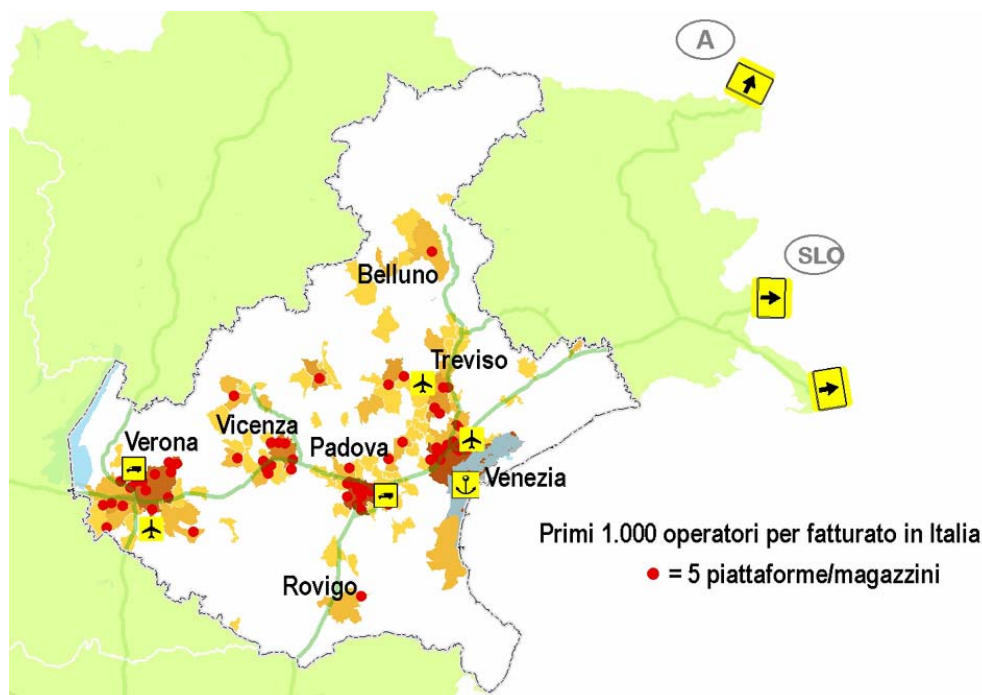
In Veneto questo dà vita ad un'offerta estremamente articolata, in grado di contemplare tutte le modalità di trasporto e le tecniche dell'intermodalità terrestre *state-of-the-art*: dalle spedizioni continentali, all'overseas marittimo, dalla logistica integrata al cargo aereo...

Ne sono *i protagonisti un numero di operatori leader*, 387 dei quali sono stati citati nella classifica dei primi 1.000 operatori di trasporti e logistica per fatturato d'Italia (*Il Giornale della Logistica 2005*)², presenti sul territorio regionale con una o più filiali operative.

¹ Federtrasporto, *L'internazionalizzazione del trasporto, la posizione dell'impresa italiana*, 2003

² Fatturato 2003: si va dagli oltre 700 mio Euro del primo classificato ai circa 1,7 mio Eur del numero 1.000.

Settore trasporto merci e logistica, operatori leader nel Veneto (Osservatorio Logistico Veneto): la gradazione di colore delle aree è proporzionale alla densità delle localizzazioni di operatori citati tra i primi 1.000 per fatturato dal Giornale della logistica 2005.



Per un'immagine complessiva del più ampio ambito economico metadistrettuale debbono essere considerati, accanto ai grandi *player* del comparto anche, certamente, i numerosissimi soggetti piccoli e medi, oltre che i terzisti della vezione e i fornitori di attività di magazzino e quanti altri allargano l'indotto logistico (sviluppatori e realizzatori di allestimenti per automezzi, produttori di attrezzature di magazzino e per la movimentazione...).

Un ruolo particolare è inoltre rivestito da quegli *attori della produzione e della distribuzione che hanno scelto il Veneto quale baricentro delle proprie attività logistiche in ambito distributivo*. Si tratta di imprese manifatturiere plurilocalizzate (GSK), che hanno abbracciato in misura rilevante la delocalizzazione della produzione a livello globale ovvero attori della distribuzione commerciale e GDO (Lidl, Aspiag) o della distribuzione logistica conto proprio (Autogerma).

I maggiori tra questi esercitano infatti un duplice peso a livello distrettuale, ovvero un ruolo guida nell'innovazione (introduzione di nuove tecnologie o standard di servizio) e inoltre una leva, quale committenza premium per l'affido di servizi a valore aggiunto di logistica e trasporti.

Manifatturiero	Distribuzione e GDO
GlaxoSmithKline	Autogerma spa (Gruppo Volkswagen)
Calzedonia/Intimissimi	BMW Italia
Rana	Honda Logistic Centre
Manifattura Corona	LIDL Italia
Bata	Eurospin
Reckitt Benckiser Italia	Migross
San Benedetto Acque minerali	Eismann Italia
Valentino Fashion Group	Gruppo Veronesi/AIA
Riello	Müller
De Longhi	CTM – Altromercato
Eridania	Aspiag

Geox
Luxottica
Aeronavali
Fincantieri

Gruppo PAM
Unicomm
Susa
Steco
Peroni
Safilo
Forst
Gruppo COIN
SISA

3.6 *Metadistretto Logistico Veneto: valore stimato delle singole realtà provinciali*

Pur con forti limiti dati dall'accentuata approssimazione, a mo' di esercizio è possibile pervenire ad una valutazione complessiva del valore prodotto dalle attività economiche del Metadistretto logistico sommando le componenti date dagli ambiti territoriali che corrispondono ai tre Distretti logistici di Verona, Padova, Venezia-Treviso.

Verona

Pur con la forte approssimazione legata alle considerazioni viste nelle sezioni precedenti, recenti stime pubblicate dalla Camera di Commercio di Verona (CCIAA Verona e Università di Verona, *I bilanci delle società di capitali della provincia di Verona, vol. 3 e 4 – Focus Distretti*, 2006) e relative all'analisi aggregata di un campione di bilanci registrati delle società di capitali del settore I (trasporti, magazzinaggio e comunicazioni, codifica Ateco '91) indicano in quasi 1 miliardo di Euro (935,9 Mio Euro) *il valore della produzione delle società di capitali attive nel Distretto Logistico Veronese nel 2003.*

Per ottenere *l'ordine di grandezza del valore prodotto* dal comparto logistico veronese, tale stima andrà fortemente rivista al rialzo³ per contemplare:

- il giro d'affari delle società di persone, individuali e a forma cooperativa, che nel complesso rappresentano l'87,6% del totale imprese del settore I e alle quali sicuramente pertiene quota maggioritaria del fatturato relativo alle attività di trasporto, di norma terziarizzate in capo a vettori poco più che monoveicolari (i c.d. 'padroncini');
- il grande apporto dato dalle attività logistiche svolte da e per conto dei grandi *player* della produzione e distribuzione visti sopra.

Padova

A scopo di sintesi si evidenziano di seguito le principali caratteristiche del distretto padovano.

La *consistenza* è caratterizzata da un'elevata concentrazione di imprese fra loro integrate in un sistema logistico al servizio dei sistemi produttivi locali, regionali, nazionali e internazionali affiancate da attori istituzionali aventi competenze ed operatività nel medesimo settore della logistica sia per la parte infrastrutturale che nella erogazione di servizi.

Il distretto si distingue, dunque, per la stretta integrazione, anche fisica (affitto infrastrutture, supporto logistico, outsourcing della gestione della logistica interna ed esterna), tra i soggetti istituzionali e le imprese. Inoltre, i soggetti istituzionali operano da anni con proprie strutture societarie a gestione imprenditoriale e in totale autofinanziamento per la parte gestionale.

Pur nella loro individualità, i soggetti istituzionali sottoscrittori hanno sempre operato in modo sinergico valorizzando le proprie caratteristiche, creando sistemi e società condivise e con l'obiettivo strategico comune di fornire *servizi reali alle imprese.*

Alcuni numeri che identificano l'entità della realtà logistica padovana

- 2.000.000 di mq è l'area del Distretto Padovano della Logistica
- 300 Mio Euro è il fatturato globale delle imprese presenti nel settore, di cui il 30 % import e il 70 % export
- 250 sono le imprese presenti nel settore (trasporti, servizi logistici, spedizionieri doganali, movimentazione merce e stoccaggio)
- 2.000 Mio Euro è il valore complessivo delle merci movimentate

³ Nel "*Patto per lo sviluppo del Distretto Logistico Veronese*" già approvato nell'agosto 2003 si ipotizzava per tale ordine di grandezza complessivo una somma non inferiore a 10 miliardi di Euro.

- 3.000 sono gli occupati complessivi, 2.000 sono gli occupati di supporto diretto

Venezia-Treviso

È dal porto che si dovrà partire per dare una valutazione dell'impatto socioeconomico delle attività logistiche e dei trasporti a Venezia-Treviso, ammontare che una stima approssimativa può individuare in 1.944 Mio Eur, pari al 10 % dell'intero valore aggiunto provinciale.

L'area portuale di Venezia rappresenta infatti il principale e maggiormente concentrato polo logistico e produttivo dell'area di Venezia-Treviso. Il porto infatti conta 300 operatori fra agenzie marittime e case di spedizione, occupando 18.500 addetti ed esprimendo un fatturato pari a circa 1.250 milioni di Euro. Il Piano Operativo Triennale prevede inoltre investimenti per 360 milioni di Euro.

Quanto ai volumi di attività, nel 2004 il porto ha movimentato 29 milioni di tonnellate di merce, quasi 300.000 TEU e più di 1 milione di passeggeri, confermando la propria leadership nell'Adriatico nel settore container e un trend di crescita interessante nel comparto passeggeri.

3.7 Nodi e poli accentratori

In un settore come quello della logistica la posizione geografica delle infrastrutture e degli impianti assume grande rilevanza; è quindi di primario interesse valutare con quali infrastrutture nodali, attrezzature e capacità di attrazione di traffico il Metadistretto si ponga, con riferimento ai grandi assi di comunicazione europei – ossia il Corridoio V est-ovest e l'asse nord-sud del Brennero (TEN I) – e al bacino del Mediterraneo.

È proprio dalla mappatura dei grandi nodi accentratori a vocazione logistica del Metadistretto logistico che è possibile trarre una lettura di quelli che ad oggi rappresentano *gli elementi di opportunità (e rischio)* per lo sviluppo di nuovi segmenti di attività ovvero la crescita del Metadistretto. Sinteticamente,

- lo sviluppo di potenzialità logistiche nella filiera ortofrutticola e dell'alimentare associate al Mercato Agroalimentare, la crescita del segmento aereo potenzialmente conseguibile presso il Cargo Centre dell'Aeroporto e non ultimo i piani di sviluppo dell'Interporto Quadrante Europa rappresentano linee di prospettiva espresse dal contesto territoriale veronese;
- per quanto riguarda lo sviluppo relativo al comparto padovano si evidenzia un incremento della logistica distributiva associata a Ente Autonomo Magazzini Generali; una crescita dell'intermodalità sulle grandi distanze per l'Interporto di Padova e l'apertura ai mercati dell'est per l'ortofrutta (MAAP);
- i piani di espansione logistica in ambito portuale, la previsione di aree dedite a servizi logistici nello sviluppo disegnato dal Masterplan dell'aeroporto veneziano e dall'ampliamento del terminal aeroportuale di Treviso, nonché la crescita delineata dell'articolato sistema interportuale rappresentano le linee guida di una prospettiva "logistica" oramai in fase di implementazione.

Verona

Verona, già baricentrica rispetto al maggiore bacino produttivo e di consumo italiano, uno dei più rilevanti in Europa, trova una collocazione strategica anche con riferimento ai maggiori flussi di traffico a livello Europeo relativi agli scambi tra i mercati centro europei e del Sud Europa, nonché tra i grandi *gateway* portuali del Nord Europa e quelli Mediterranei.

L'area del Quadrante Europa si estende su una superficie di 2.500.000 mq circa comprendenti, oltre l'area ferroviaria e intermodale (32% della superficie totale), il terminale Hangartner -ex Magazzini Generali di Verona- (15,4%), centri logistici (8,8%), un centro spedizionieri (2,8%), un'area doganale (2,7%), un centro autotrasportatori (1,6%), un centro direzionale ed altre aree a varie destinazioni d'uso.

Nei prossimi 5 anni, sono previste fasi di espansione per un totale di 1.030.000 mq: 500.000 mq per piattaforme e magazzini logistici (da 15.000 a 40.000 mq), 490.000 mq per un secondo terminal intermodale, il cui ingresso in esercizio a fine 2009 consentirà un aumento previsto del 100% della ricettività ferroviaria.

L'attuale movimentato annuo si aggira sui 6 mio ton su ferro e 18 mio ton su gomma, con un flusso medio giornaliero di 15 coppie di treni e di circa 75 mila camion. Il terminal intermodale (136.000 mq), gestito da CEMAT, è dotato di 12 binari (650 metri di lunghezza ciascuno), 4 gru a portale (32 mt luce) e 6 gru su gomma. E' operativo 24/24 h con partenze giornaliere verso l'Europa. La stazione Quadrante Europa, composta da 18 binari, opera per il ricevimento e lo smistamento dei treni da/per il terminal intermodale e il Terminal Hangartner. Quest'ultimo offre aree di stoccaggio, magazzini, aree di deposito doganale e fiscale, attività di handling, packaging e picking.

Il traffico ferroviario vede una netta prevalenza di UTI intermodali sul trasporto tradizionale in carri chiusi o di rotabili nuovi in carri bisarca.

Nel complesso, il Quadrante Europa dispone di 58.000 mq di aree di stoccaggio coperte costituite da magazzini frigoriferi (65.000 mc) e magazzini per groupage e spedizioni (38.000 mq) e nell'area sono attive oltre 100 imprese per circa 1.800 addetti tra MTO, operatori logistici, corrieri, spedizionieri, doganalisti ed altri intermediari nel trasporto.

L'eccellente dotazione infrastrutturale nei trasporti, in particolare in termini di infrastrutture lineari (linee ferroviarie, autostrade) e nodali (Interporto Quadrante Europa, Aeroporto Internazionale) è sintetizzata dagli indicatori sintetici di Unioncamere 2004.

INDICI DI DOTAZIONE (Italia=100, Unioncamere 2004)	Verona	Veneto	Nord-Est	Italia
Indice generale infrastrutture economiche	125,9	123,2	111,8	100
Indice generale infrastrutture (economiche e sociali)	119,1	117,3	107,0	100
rete stradale	129,2	111,9	109,2	100
rete ferroviaria	110,1	98,7	107,8	100
aeroporti (e bacini di utenza)	225,6	102,8	76,7	100

Sono invece significativi indicatori *proxy* del livello delle attività logistiche i dati di traffico pubblicati dalle maggiori infrastrutture, lineari (autostrade, ferrovie) e nodali dell'area di Verona.

Numero annuo 2004 di entrate/uscite di mezzi pesanti dalle barriere autostradali dell'area veronese (Elaborazione Osservatorio Logistico Veneto dati Autostrada del Brennero e Autostrada A4)

	IN	OUT
Verona est	926.642	904.486
Verona sud	1.274.611	1.252.052
Verona nord	1.361.363	1.299.111
Sommacampagna	538.204	611.023
Affi	999.421	1.020.218
Nogarole Rocca	373.152	366.172
Peschiera	986.580	927.845
Totale barriere area Verona	6.459.973	6.380.907

A partire dalla sua nascita *l'Interporto Quadrante Europa* ha sostenuto e accresciuto il peso già giocato da Verona in virtù della propria baricentricità. Si tratta di un sistema complesso, comprendente infrastrutture, attrezzature, impianti e soprattutto servizi accentrati in un'area territoriale di 2,5 milioni di mq particolarmente vocata alla logistica – delimitata com'è dalle maggiori infrastrutture stradali insistenti sul territorio veronese (A22, tangenziale di Verona, A4) e ferroviarie (Milano-Venezia e Verona-Brennero).

Il Quadrante Europa, quale Interporto pubblico ha raggiunto negli anni l'eccellenza a livello nazionale nel traffico intermodale terrestre, con una movimentazione su ferrovia di oltre 5,5 Milioni di tonnellate.

L'interporto gode di numerose relazioni ferroviarie intermodali regolari e organizzate: si tratta di coppie treni da/per Germania (90 a settimana), Polonia (7), Austria (6), Danimarca (4.5), Europa dell'Est (Romania, Slovacchia, Rep. Ceca, Ungheria 9) per un totale di circa 116 coppie treni settimanali. In aggiunta oltre ai servizi di logistica (in/out, warehousing, gestione degli ordini, quasi-manufacturing), offre attività di formazione ed un'ampia gamma di servizi alle strutture, ai mezzi e alle persone (cablaggio totale dell'area; servizi di sicurezza, custodia e assistenza automezzi; servizi bancari, postali, di vigilanza; sala congressi ecc.).

A questo è da aggiungersi il traffico generato da attività di trasporto su gomma per circa 17 milioni di tonnellate all'anno. Infatti, attorno al terminale intermodale ruotano il Centro spedizionieri, il terminale Hangartner (ex Magazzini Generali di Verona) e svariate aree per la logistica comprendenti magazzini, piazzali e servizi di varia natura. Nel complesso sono attive al Quadrante Europa oltre 100 imprese, per circa 1.800 addetti tra MTO, operatori logistici, corrieri, spedizionieri, doganalisti ed altri intermediari nel trasporto. Comprensibilmente, dei principali operatori attivi nel veronese (visti nella sezione precedente) quota rilevante è insediata nell'area del Quadrante Europa e/o interagisce quotidianamente con le strutture e i servizi comuni dell'Interporto.

Di fatto il Quadrante Europa rappresenta un nodo logistico di primaria rilevanza a livello nazionale, insieme all'Interporto di Padova dal quale si differenzia per prodotto intermodale offerto (prevalenza di casse mobili, rimorchi e semirimorchi nel caso di Verona, prevalenza di contenitori nel caso di Padova) e posizionamento di traffico (nord-sud nel caso di Verona, direttrice dei porti tirrenici e northern range nel caso di Padova).

Traffico ferroviario intermodale e convenzionale complessivo (terminali CEMAT e RTC), per tipologia, dell'Interporto Quadrante Europa, anno 2004 (Dati ZAI)

	TEU	tonnellate	carri ferroviari
container	5.375	92.674	
semirimorchi	58.986	1.828.267	
casce mobili	183.991	2.058.534	
carri ferroviari		1.354.752	52.416
merce convenzionale		174.474	
Totale	248.352	5.508.701	52.416

Traffico stradale in entrata e uscita dall'Interporto Quadrante Europa, anno 2004 (Dati ZAI)

	N°	tonnellate
in entrata	791.878	7.347.150
in uscita	990.619	9.577.519
Totale	1.782.497	16.924.669

Soggetto gestore dell'Interporto, realizzatore dei programmi di ampliamento già ricompresi nell'ampio disegno progettuale del *Masterplan di Verona Quadrante Europa* nonché fornitore di servizi attraverso un'apposita controllata è il Consorzio ZAI, ente istituzionale deputato alla pianificazione urbanistica e la promozione allo sviluppo economico dell'area di Verona. A partire dal 1948 ZAI ha infrastrutturato, gestito e sviluppato aree produttive (Zai, Zai Due-Bassona), oltre all'Interporto Quadrante Europa, coordinando progettazione e realizzazione di attrezzature e immobili e interagendo efficacemente tanto con i soggetti economici del privato (operatori e imprese) quanto con gli attori del pubblico, fungendo da catalizzatore anche con riferimento agli adempimenti e ai rapporti con la pubblica amministrazione. Tramite la controllata Quadrante Servizi, ZAI è anche fornitore di servizi comuni alle imprese dell'area interportuale: dalla terminalizzazione dei convogli ferroviari alla security, dalla gestione della rete telematica a iniziative di comunicazione e informazione unitarie, oltre alla manutenzione e al monitoraggio delle aree comuni.

Il Centro Agroalimentare è una piattaforma logistica di nuova realizzazione, ampia per dimensioni (600.000 mq) e potenzialità logistiche.

Quale mercato agroalimentare di valenza nazionale ed esportativa nei confronti del centro Europa è già oggi interessato da attività logistiche articolate per sostenere l'attività venatoria e la gestione efficiente dei flussi merci relativi: servizio centralizzato di carico della merce, servizi di spedizione doganale, controllo della qualità, stoccaggio a temperatura controllata, gestione imballaggi (nuovi, riutilizzabili e destinati a smaltimento). Tali servizi sono forniti, in modo coordinato, da alcuni soggetti specializzati (ad es: Coop Facchini) anche tramite l'ausilio di attrezzature e dispositivi assolutamente innovativi (gestione informatizzata dello smistamento derrate in ingresso/uscita, controllo automatico accessi e documentazione...). Sono elementi ulteriori quelli dati dalle prospettive legate all'innovazione in ambito di logistica nella filiera agroalimentare, in considerazione delle moderne caratteristiche progettuali di spazi e attrezzature.

Caratteri e dati del Centro Agroalimentare di Verona, anno 2005 (Dati Verona Mercato)

Numero di automezzi/dì (IN e OUT)	1.000
di cui, mezzi pesanti/dì (> 3,5t)	500
di cui, mezzi leggeri/dì (< 3,5t)	500
Movimentazione di merce	

annua (attività venatoria)	
ortofrutta fresca	430.000 tonnellate
ittico	5.000 tonnellate
fiori	n.d.

L'Aeroporto internazionale di Verona e la sua Cargo Centre completano, con collegamenti passeggeri di rilievo con alcune tra le maggiori destinazioni europee e una interessante specializzazione per l'area Balcanica, il quadro dei poli attrattori di traffico e di rilevanza per attività logistiche.

voli UE e domestici	Francoforte, Monaco d.B., Colonia, Parigi CDG, Barcellona, Londra LGW, Vienna, Amsterdam
voli domestici	Roma FCO, Napoli, Cagliari, Palermo, Catania, Bari
voli da/per l'area dei Balcani	Bucarest, Timisoara, Oradea, Pristina, Tirana, Chisinau

Caratteri e dati del traffico della Verona Cargo Centre, anno 2005 (Dati Verona Cargo Centre)

	tonnellate
IN (Import)	3.465.000
OUT (Export)	6.146.000
Totale	9.615.000
<i>di cui, aviocamionato</i>	96%
<i>di cui, principali mercati IN</i>	<i>India, Pakistan</i>
<i>di cui, principali mercati OUT</i>	<i>Nordamerica (USA+CA) 60%</i>
	<i>Medio Oriente e Far East 25%</i>
	<i>UE e Africa 11% (voli all cargo da Il Cairo e per Tripoli, Lagos, Dakar)</i>
	<i>Italia 4% (Isole e Puglia per animali vivi, spedizioni urgenti/eccezionali)</i>

Padova

Padova è in una posizione strategica, al centro dell'asse di comunicazione Nord-Sud ed Est-Ovest, la città si caratterizza già da tempo per una realtà operativa e dinamica di importanza rilevante nel settore della logistica.

Il cuore dello sviluppo nel terziario e nei servizi è la *Zona Industriale di Padova*, che rappresenta il principale punto di snodo per lo scambio e il traffico delle merci di tutto il Triveneto. Un'area dove trovano spazio i principali soggetti economici del territorio: i Magazzini Generali, la Dogana, il Mercato Agro Alimentare, il Centro di Meccanizzazione Postale, il Centro Grossisti e l'Interporto di Padova, tra i maggiori d'Europa per dimensioni e volumi di scambi intermodali.

L'area copre uno spazio di 2 milioni di metri quadri a sud della Zona Industriale di Padova, in prossimità di uno dei due caselli autostradali presenti nel comprensorio e in collegamento con le altre tratte autostradali convergenti su Padova e con le ferrovie. Quest'area così estesa, è, inoltre, uno dei pochi esempi di zona senza soluzione di continuità destinata alla logistica in Italia e occupa circa 3.000 addetti diretti e altri 2.000 in servizi generali con un trend in incremento soprattutto per quanto riguarda le specializzazioni innovative (logistics management, informatica e telematica per la logistica).

Il polo logistico padovano è sempre più in collegamento, fisico e gestionale, con la realtà veneta, con quella nazionale e internazionale anche come promotore di sviluppo del settore, grazie alla cessione di *know-how* infrastrutturale e di gestione, che sempre più è richiesta da soggetti terzi, istituzionali e privati. Questa presenza è rappresentata poi da strutture societarie o di gestione controllate dagli Enti Padovani insieme ad altre realtà locali.

Il Consorzio Zona Industriale e Porto Fluviale di Padova ha creato e infrastrutturato la zona industriale di Padova, che ora gestisce. Attualmente ZIP con i suoi 10.500.000 mq, è la più vasta area industriale senza soluzione di continuità del Nord Est, sono oltre 1.400 le aziende insediate in 1.200 lotti attrezzati, il 18% del territorio è destinato a verde pubblico, una cerniera verde tra città e produzione. Corre, nei 35 Km di strade del comprensorio, un anello cablato in fibra ottica di 30 km, l'area è servita di raccordo ferroviario e 7 km di ferrovia, cinque sono i centro-servizi con Poste, Hotel, Ristoranti, Banche, Self service, assicurazioni, studi professionali, servizi alle imprese e alle persone. ZIP è oggi il motore di sviluppo del padovano e del Nord Est in generale. Crea i presupposti per l'insediamento delle imprese e le accompagna nella loro crescita, favorendo l'innovazione e la ricerca, e aiutandole nella eventuale delocalizzazione. Crea i presupposti per l'insediamento delle imprese e le accompagna nella loro crescita, favorendo l'innovazione e la ricerca, anche attraverso speciali progetti infrastrutturali. Il Consorzio Zip è stato il primo soggetto istituzionale a interpretare la Legge regionale 8/03 come una nuova strategia dell'economia puntando ad una *governance* comune e collaborazioni tra privato e pubblico.

Magazzini Generali di Padova è un Ente autonomo a partecipazione pubblica, sviluppa servizi di logistica distributiva c/terzi su un'area di proprietà di oltre 200.000 mq, sui quali sono in attività magazzini, anche a temperatura controllata e refrigerata, piazzali, uffici doganali e servizi alla persona. Negli anni ha seguito l'evoluzione del contesto produttivo territoriale divenendo, da centrale di magazzinaggio delle derrate alimentari a propulsore di iniziative immateriali di evoluzione logistica (progetti di sviluppo, progettazione logistica, formazione).

EAMG ha ampliato nel tempo gli spazi dedicati all'immagazzinamento, arrivando alla considerevole superficie di 70mila metri quadrati di depositi, dotati di un sofisticato sistema antincendio, telesorvegliati e in regola con le normative vigenti in materia di qualità e sicurezza. Gli spazi disponibili vengono usati principalmente per le operazioni di movimentazione, immagazzinamento, smistamento e picking. Il grafico sottostante riporta i dati relativi alla merce movimentata nelle piattaforme di Magazzini Generali.

L'Ente dispone di 55mila metri cubi di magazzini frigoriferi con celle polivalenti a temperatura controllata (+15°/-25°) riconosciuti con bollo CEE per carne e pesce. La refrigerazione ad ammoniaca assicura in modo costante e assolutamente perfetto le temperature necessarie

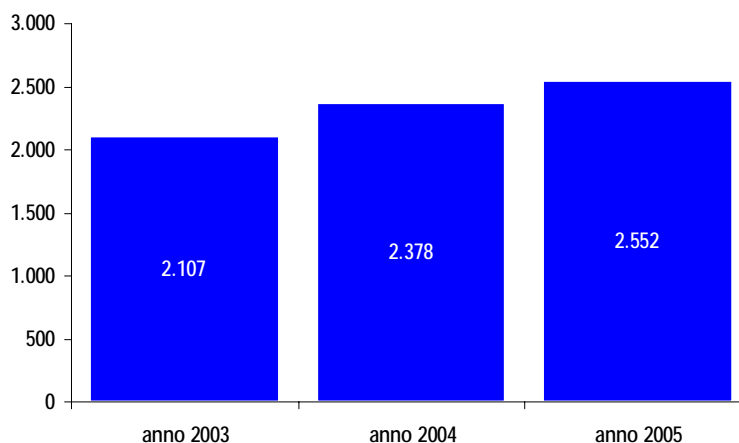
all'interno di tutti i magazzini frigoriferi e le piattaforme dei grandi supermercati che smerciano carne, pesce, formaggio, frutta e verdura.

Movimentazione della merce in ingresso, messa a magazzino, picking (anche automatizzato), controllo qualità e condizionamento delle spedizioni in uscita – sono i servizi realizzati dall'ente nei propri magazzini. Vi si aggiungono altri servizi di natura ancillare: formazione degli operatori, sia in termini di sicurezza che di innovazione delle attività di lavoro, sostegno e supporto nelle spedizioni con particolare riferimento alla problematica doganale.

Negli oltre 6 mila metri quadri destinati ad uffici, trovano sede le cooperative partner dell'ente, i più importanti gruppi di trasporto e spedizione merci, la circoscrizione doganale di Padova e un distaccamento della Guardia di Finanza. L'intera struttura amministrativa è dotata di telecamere e nuovi strumenti di protezione.

Diversi i servizi alla persona (ristoro, docce) per gli autisti e il personale addetto.

Movimentazione merci nazionali / estere Ente Autonomo Magazzini Generali (ton. movimentate)



I Magazzini Generali di Padova sono nati essenzialmente come deposito per le derrate alimentari. Si tratta di un concetto storico, lontano dal ruolo logistico che l'ente padovano ha saputo assumere negli ultimi anni per rispondere alle mutate esigenze sociali ed economiche del territorio. Pertanto è stata immediata la risposta che Magazzini Generali ha voluto dare all'emanazione della Legge Regionale 8/2003, con la quale la Regione Veneto ha dato ufficialmente il via all'istituzione dei distretti, facendosi promotore e referente per le aziende padovane dell'intero comparto logistico che intendono sviluppare e promuovere i propri servizi.

Nel giugno del 2007 è stata inaugurata la MG Tower, la nuova Torre Servizi pensata, voluta e realizzata da Magazzini Generali. La struttura alta 9 piani e forte di un design altamente avveniristico economici e istituzionali del territorio. Un investimento da 6,5 milioni di euro a disposizione di utenti che necessitano di nuovi spazi e servizi ad alto valore aggiunto in un'area di oltre 5mila 500 metri quadri. La Torre sorge accanto alla sede storica di Magazzini Generali in Corso Stati Uniti 18/b, centro nevralgico dell'import/export Triveneto che si estende a soli 150 metri dal casello di Padova Zona Industriale e ad appena un chilometro da Padova Est. Nella torre ha sede la segreteria operativa del Metadistretto Logistico Veneto.

L'Interporto di Padova è localizzato nel comprensorio Zona Industriale di Padova e gode quindi delle sinergie che si possono sviluppare tra il settore industriale-commerciale e una struttura interportuale. Situato nel cuore del Nord Est d'Italia, l'Interporto di Padova è collegato alle reti ferroviarie e viarie nazionali ed internazionali.

Il raccordo alla rete ferroviaria è assicurato da una dorsale di 4 km che collega il Terminal Container con l'asse Trieste-Venezia-Verona-Milano-Torino e con l'asse Padova-Bologna-Roma,

mentre il collegamento alla rete autostradale avviene tramite il casello di Padova Est (lungo la A4 Venezia-Verona-Milano-Torino) e tramite quello di Padova Interporto (lungo la A13 Padova-Bologna).

Nel corso del 2007, l'Interporto di Padova ha movimentato complessivamente oltre **337.000 Unità di Carico Intermodali (Container-Teu + Casse Mobili + Semirimorchi)**, che per comodità chiameremo TEU visto che dobbiamo presentare il nostro traffico a un mercato in cui, quando ci si riferisce a flussi si movimentazione di merce, si parla prevalentemente di TEU.

Nel 2007, infatti quasi 6.000 treni blocco hanno collegato l'Interporto di Padova con i principali Porti Italiani e del Nord-Europa di cui i principali flussi riguardano:

- Porti del Nord-Europa (21% del totale): Rotterdam, Anversa, Zeebrugge, Le Havre
- Porti Italiani (79% del totale): Genova, La Spezia, Livorno, Gioia Tauro, Trieste.

Ma è nell'ambito del **traffico container** che nessuna realtà interportuale può vantare le peculiarità di Padova, che si è confermato in assoluto il primo interporto a livello nazionale (290.704 TEU) e uno dei principali a livello europeo, raggiungendo risultati analoghi a quelli di un porto marittimo.

L'Interporto di Padova è infatti l'unico ad aver intrapreso, ormai da un decennio, un'attività gestionale diretta riguardante le operazioni ed i servizi terminalistici intermodali.

In merito ai **flussi di traffico** che interessano la struttura interportuale padovana, il traffico **container** è per circa il **75% in export**, un dato importante che tradotto significa che grazie all'Interporto di Padova, le piccole e grandi aziende del Triveneto usufruiscono di una porta di accesso ai più importanti mercati intercontinentali. La struttura interportuale, funge da vero e proprio centro di raccolta e distribuzione della merce, e indubbiamente l'HUB padovano fornisce un insostituibile servizio al sistema produttivo del Nord-Est. Il bacino di utenza è infatti composto da aziende del sistema produttivo non solo Veneto ma in parte anche del Friuli-Venezia Giulia e del Trentino.

Le Infrastrutture

L'Interporto di Padova ospita attualmente circa 80 aziende, presso cui sono occupate circa 1.200 persone, con un indotto di oltre 3.000 addetti. In una superficie di quasi **2 milioni di metri quadrati**, trovano collocazione infrastrutture ferroviarie e terminalistiche, magazzini per corrieri, spedizionieri ed operatori della logistica, nonché attività ad uso direzionale e servizi.

Le infrastrutture ferroviarie e terminalistiche

Esse occupano un'area totale di circa 350.000 mq e riguardano principalmente:

- Nuovo Grande Terminal Container, struttura di proprietà dell'Interporto di Padova (l'unico in Italia ad essere proprietario di un terminal container) che si estende tra 1° e 2° stralcio funzionale per 101.000 mq e che è dotato di un'officina per la riparazione ed il lavaggio dei container. Nel 2009 diventa operativo un ulteriore stralcio che porterà il sistema terminalistico di Interporto di Padova a complessivi 226.000 mq
- Terminal Container FS per la formazione di treni completi che si estende su di una superficie di 70.000 mq
- la Stazione merci FS ed il terminal per il trasporto combinato (153.000 mq).

I magazzini e le strutture direzionali

Ad oggi, l'Interporto di Padova mette a disposizione degli operatori una superficie totale coperta di magazzini per circa 250.000 mq, occupati da corrieri e spedizionieri nazionali ed internazionali, nonché da operatori della logistica. Vi sono inoltre 30.000 mq di spazi a direzionale per uffici e servizi alle imprese.

3.8 Il Traffico complessivo

La stima di traffico complessivo movimentato annualmente all'Interporto di Padova, comprendente quindi, oltre alla movimentazione ferroviaria anche quella esclusivamente su gomma, si aggira tra i 6 d i 7 milioni di tonnellate di merce.

3.9 Il Traffico ferroviario

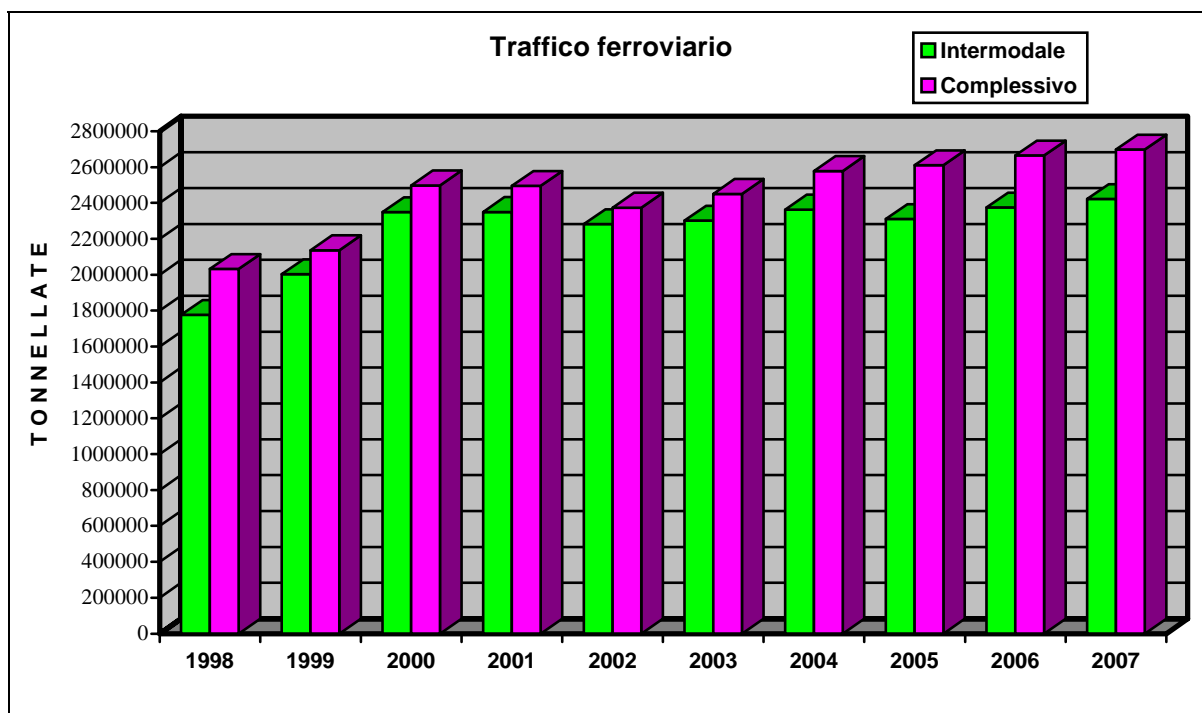
E' chiaro comunque che il **grado di evoluzione di una struttura interportuale va sempre valutato in termini di traffico ferroviario.**

La tabella ed il grafico seguenti mostrano l'andamento del **traffico ferroviario in tonnellate** registrato dal 1998 al 2007

Traffico ferroviario (in tonnellate)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
INTERMODALE	1.776.000	2.003.000	2.349.000	2.350.000	2.282.000	2.302.000	2.363.000	2.311.000	2.375.000	2.422.000
COMPLESSIVO	2.032.000	2.137.000	2.498.000	2.495.000	2.374.000	2.450.000	2.578.000	2.610.000	2.664.000	2.697.000

Per quanto riguarda il **2007**, nell'Interporto di Padova sono state movimentate circa **2.697.000** tonnellate di traffico ferroviario con un incremento dell'1,2% sul 2006. Si tratta del record assoluto della struttura, come si vede chiaramente dal grafico che segue:



2.10. Il Traffico intermodale complessivo nel 2007

La tabella seguente evidenzia le risultanze di traffico totale in U.C.I. (Unità di Carico Intermodali) dal 2000 al 2007.

A Padova infatti non si movimentano solo container bensì, seppur in misura molto minore, anche casse mobile e semirimorchi.

Il dato è calcolato in UCI (unità di carico intermodali) dato dalla somma di container TEU + casse mobili + semirimorchi.

Nel 2007 sono state movimentate oltre 337.000 UCI che per comodità chiameremo TEU visto che dobbiamo presentare il nostro traffico a un mercato in cui, quando ci si riferisce a flussi si movimentazione di merce, si parla prevalentemente di TEU.

INTERPORTO DI PADOVA – TOTALE (2000/2007)

TIPOLOGIA	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<i>TOTALE</i>	321.618	319.720	302.532	290.598	310.234	315.906	336.783	337.159

Il MAAP, *Mercato AgroAlimentare di Padova*, è al centro di una grande rete commerciale in pieno sviluppo; è un nodo di importanza straordinaria per tutti i grossisti del Triveneto e porta d'ingresso privilegiata per tutta l'Europa dell' Est. Le ultime stime attestano oltre 3 milioni di quintali di derrate in entrata con una gamma produttiva articolata e di qualità. Le derrate in uscita, oltre a soddisfare i mercati tradizionali, evidenziano la crescente vocazione del mercato verso l'Europa.

MAAP dispone di oltre 200 mila mq di area complessiva con 86 mila mq di area coperta, 3 mila mq in posizione centrale per i produttori, 124 posteggi di vendita, posteggi per furgoni di piccola/media portata, 23 mila mq di tettoie di carico che possono servire contemporaneamente 300 automezzi pesanti, 14 mila mq esterni adibiti a parcheggio e aree di accumulo, 54 attività commerciali collegate telematicamente mediante fibra ottica ad un sistema informatico centrale, 50 magazzini di deposito e rilavorazione, 700 posti auto in autorimesse.

Venezia-

Il Porto di Venezia è uno scalo universale, ossia un porto che tratta traffici diversi (passeggeri e merci, carichi unitizzati e rinfuse ecc.), attraverso imprese private che agiscono sotto la programmazione e il controllo dell'*Autorità Portuale di Venezia*, ente pubblico economico costituitosi nel 1996 (legge 84/1994) dal precedente Provveditorato al Porto di Venezia (PPV).

Al pari di altri scali adriatici è un porto in cui prevalgono in larga misura gli sbarchi di merce a basso valore aggiunto unitario (materie prime e componenti) sia per la collocazione nell'alto bacino adriatico e le problematiche a carico dei fondali, che per il permanere di una traccia costituente per lo scalo – quello di essere essenzialmente un porto d'approvvigionamento per le attività produttive di Marghera. Questo profilo sul mercato è da tempo riconosciuto per segmenti merceologici come i rottami ferrosi e questo nonostante la pronunciata deindustrializzazione in corso nell'area.

Nel dettaglio

I complessivi 20 mio mq dell'area di Marghera sono quasi interamente riservati ad insediamenti produttivi, mentre nell'area di Marittima vi confluisce quasi tutto il traffico passeggeri. Il traffico Ro-Ro interessa entrambe le aree (Marghera per 30.000 mq e Marittima per 40.000 mq).

Il porto veneziano è in prossimità della SS 14 Triestina e dell'innesto con l'autostrada A4 in direzione Mestre. Il raccordo alla rete ferroviaria nazionale parte dal nuovo Scalo Marghera Molo A, a cui affluiscono i binari a servizio dei terminal portuali. Tale scalo, potenziato per diventare la nuova stazione merci di Mestre, dispone di 26 binari (7 per il ricevimento/inoltro dei convogli completi; 15 per presa consegna e 4 per carico/scarico dei carri ferroviari) con una lunghezza massima di 770 metri. Infine, tramite cabotaggio lagunare e costiero – e potenzialmente idroviario – sono raggiungibili altri scali lagunari e fluviali (Chioggia, Porto Nogaro, Rovigo, Mantova...).

Il Porto dispone complessivamente di una capacità massima di ormeggio di circa 30 km di banchine con 163 accosti operativi, di cui circa il 30% riservati a idrocarburi.

L'area operativa portuale, ivi compresi attrezzature e dispositivi di movimentazione, copre quasi 2 milioni di mq (di cui 177.000 coperti). I sei principali operatori terminalisti, sono specializzati in rinfuse di vario genere, prodotti siderurgici, carburanti e general cargo. Vecon SpA (controllata di PSA di Singapore) è terminalista container: il terminale Vecon S.p.A. si estende per circa 185.000 mq e dispone di 500 m di banchina.

I dati di traffico del 2007 riportano 31 milioni di tonnellate di merce (circa il 36% di idrocarburi) e 330.000 TEU di container movimentati. All'interno del porto operano circa 300 operatori tra terminalisti, case di spedizione e agenzie marittime per un totale di circa 18.500 addetti.

Nel traffico passeggeri è stato superato il milione e mezzo di unità, con una quota del 66% circa derivante dalla crocieristica.

Peso e rapporti di concorrenzialità

Il porto di Venezia aspira a rafforzare l'integrazione con gli altri poli intermodali del Veneto nella prospettiva di ulteriori aperture verso Europa centrale e Far East, nel tentativo di accreditarsi quale porto direct call nel segmento transoceanico (e non quindi dipendente da legami di feederaggio da altri scali mediterranei).

Consistenti investimenti sono a tal fine stati destinati in interventi di scavo dei canali (dagli attuali 10 m agli 11,50 m) e di potenziamento della logistica nella zona di Fusina, delle infrastrutture dedicate ai settori container e cabotaggio e dei traffici verso Balcani e Medio Oriente. Il tutto accompagnandosi ad un'attenta attività commerciale a livello globale, anche tramite apposite progettualità gestite in ambito di *Metadistretto Logistico Veneto*.

Servizi

Nei terminal presenti nel porto di Venezia vengono forniti servizi di logistica e handling, di deposito doganale e custodia temporanea delle merci e servizi vari di integrazione logistica. Vengono inoltre forniti servizi informatici, di vigilanza, manutenzione, ecc. Il porto è servito con propria rete da 12 km di fibra ottica.

Le principali destinazioni intercontinentali con collegamento diretto sono New York per gli Stati Uniti e Singapore per l'Estremo Oriente. I collegamenti con il Medio Oriente vertono in particolare sull'hub di Gedda. Verso il Nord Africa ci sono partenze settimanali per Algeri, Tripoli, Alessandria, Damietta. Nel cabotaggio sono particolarmente sviluppati i collegamenti inframediterranei. Le autostrade del mare attive da Venezia riguardano i collegamenti giornalieri con Patrasso, Igoumentisa e Catania.

Il porto di Venezia, per la sua collocazione geografica, è il nodo logistico regionale che si pone in posizione intermedia tra un entroterra allargato che è tra i più rilevanti e dinamici d'Europa sotto il profilo economico e il bacino Mediterraneo che sta acquisendo una crescente rilevanza se non centralità nel commercio internazionale in particolare per via marittima.

Si punta quindi ad aumentare la quota parte relativa al porto di Venezia di quell'1,3 milioni di container movimentati all'anno dal Nordest.

Ciò significa ancora distogliere il traffico container da altre modalità di trasporto e da altri porti più lontani per far servire il Nordest e le aree più vicine di Austria e Baviera dal loro porto naturale, il più vicino: Venezia; questo con evidenti risultati in termini di sostenibilità ambientale ed efficienza economica di tutta la logistica veneta.

Inoltre, se si tiene conto che, in generale, la globalizzazione dei mercati pone la necessità di sviluppare la logistica ed il sistema dei trasporti, considerati come fattori che sostengono e consentano l'interscambio di prodotti fra Paesi, nel caso specifico la logistica veneta è il motore su cui puntare per cogliere l'opportunità di porsi come piattaforma logistica tra Europa e Oriente, attraverso il porto di Venezia.

Il Veneto e Venezia, infatti, sono posti in posizione strategica rispetto agli scenari di sviluppo 2010-2015 dei traffici tra l'Europa e l'Oriente; infatti, basti considerare alcuni elementi fondamentali che porteranno tutti ad una nuova centralità del Mediterraneo:

- la forte crescita della domanda di container da parte dei Paesi del Sud Europa- Mediterraneo, che compongono il bacino di riferimento dell'Adriatico; infatti, secondo le stime dell'Ocean Shipping Consulting, si prevede un'inversione di tendenza rispetto alla situazione attuale di predominio della domanda espressa dal NordEuropa;
- l'evoluzione del traffico via container laddove navi sempre più grandi serviranno le linee dirette, scaricando in porti di transito in acqua profonda, mentre da questo punto, una o più navi secondarie garantiranno la consegna in porti più piccoli e più vicini ai destinatari;
- a tal riguardo risulta evidente come lo sviluppo del traffico via feeder consentirà anche all'Adriatico di "catturare" il traffico delle navi portacontainer oceaniche pur trovandosi in posizione periferica rispetto alle grandi rotte e pur non potendo essere risalito da queste navi;
- la costituzione di una Zona di Libero Scambio Euromediterranea nel 2010, che favorirà l'incremento del traffico intramediterraneo, considerato che sono previste misure concrete destinate a promuovere il libero scambio, come l'armonizzazione delle norme e delle procedure doganali e l'eliminazione degli ostacoli tecnici ingiustificati agli scambi di prodotti.

Nuovo Piano Regolatore Portuale

L'azione del prossimo Piano Regolatore Portuale intende collocarsi in un quadro preciso dove l'ambito portuale trova prioritariamente la funzione ad esso più propria, ovvero l'attività portuale.

Il già illustrato scenario del trasporto marittimo internazionale che prospetta una possibile nuova centralità del Mediterraneo e dell'Adriatico in particolare, se da un lato apre interessanti possibilità di sviluppo e di trasformazione delle attività nell'area di Porto Marghera, d'altro lato mette in luce alcuni deficit strutturali e alcune problematiche insediative che costituiranno le principali tematiche da affrontare con il prossimo Piano Regolatore Portuale.

Occorre guardare con realismo alle condizioni strutturali dell'area e al carattere dei luoghi, misurandone la trasformabilità su obiettivi che si confrontino con le condizioni economiche del fare

attuale, con la struttura della proprietà, con i programmi di sviluppo degli enti e dei singoli in grado di attuare progetti fattibili ed in sintonia con le condizioni ecologiche del sito, ciò mantenendo una visione strategica complessiva proiettata nei prossimi anni.

In questa prospettiva, articolata nei modi e negli scenari evolutivi è necessario lavorare da subito sulla razionalità dell'impianto, recuperandone i livelli di accessibilità e funzionalità nel tempo non realizzati, e indirizzare l'azione urbanistica e di governo al riordino e alla rifunzionalizzazione delle aree e delle infrastrutture. Se il quadro generale è quello degli indirizzi strategici assunti dall'Autorità Portuale con il Piano Operativo 2008-2010, quello esecutivo non potrà che fare riferimento alla reale condizione dei luoghi.

A tal proposito, risulta indispensabile e prioritario "porre in salvaguardia", ovvero in termini urbanistici destinare ad uso portuale, tutte le aree comprese nell'ambito portuale.

Questo il compito più urgente da configurare con il nuovo Piano Regolatore Portuale e il più utile da svolgere nell'immediato futuro. È in quella sede, tra l'altro, che, una volta definite le aree dedicate alle funzioni portuali di base, si identificheranno i luoghi più opportuni per sfruttare il potenziale di valore aggiunto logistico che il porto può catalizzare, anche verificando le possibilità di sfruttare il "punto franco" e la "zona franca" istituiti a Venezia ma a tutt'oggi privi di efficacia.

Il porto di Venezia come leva per far sì che la logistica veneta si riappropri del suo territorio

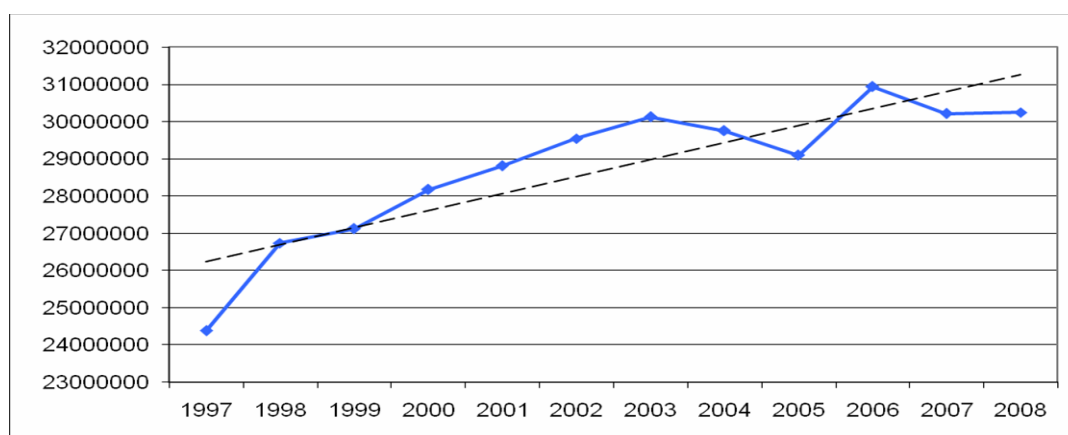
Il porto di Venezia, nella sua moderna concezione, è nato nei primi anni del secolo scorso per perseguire non più l'antica funzione di città emporio mercantile, bensì con l'obiettivo strategico dell'approvvigionamento di materie prime alla prima industrializzazione della Regione.

Il porto non più come attività insita nella natura della vita economica, sociale e nella "forma" di Venezia, ma come nuovo insediamento, prossimo pur sempre alla stessa, ma ora rivolto al territorio e destinato a servire il Veneto.

Nel corso del '900 le varie tappe evolutive del porto hanno scandito il passo della crescita urbana e industriale della regione.

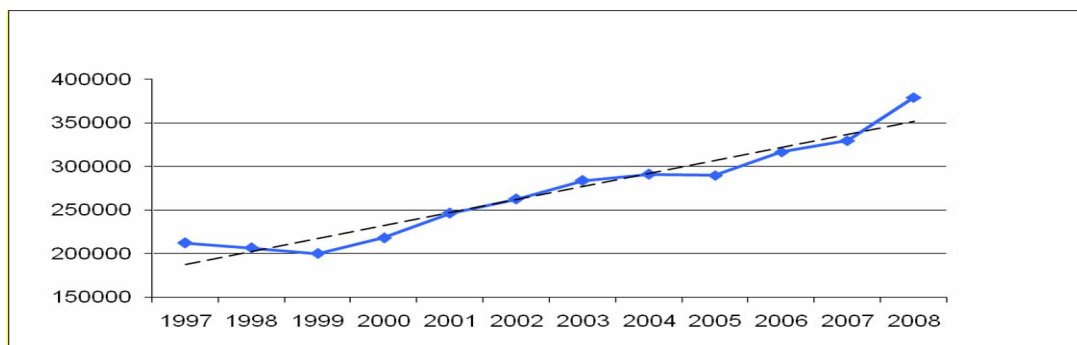
Al di là del petrolio e del carbone per soddisfare la domanda energetica, si pensi solo alle produzioni storiche del veneto: il traffico del cotone ha alimentato le manifatture tessili, quello delle pelli le concerie, quello del legname pregiato i mobilifici, quello delle granaglie i mangimifici, i metalli e minerali le acciaierie e gli stabilimenti elettrometallurgici e così via.

Si potrebbe oggi dire che il Porto di Venezia ha rappresentato, di per sé, la logistica del Veneto.



Porto di Venezia- Traffico complessivo 1997-2008 provvisorio (ton.)

Una performance incredibile, dunque, ma che oggi non si può considerare soddisfacente, anche solo per il fatto che l'economia regionale retrostante il porto di Venezia, l'economia del Nordest, genera, in origine e in destinazione, una quantità di traffico marittimo-portuale enormemente superiore a quella trattata dal suo porto naturale. Infatti, si stima, per fare un esempio, che non sia meno di un milione il potenziale di container prodotti dall'economia veneta e destinati al porto di Venezia per non più di un terzo; laddove parte del resto di questi contenitori va "naturalmente" al porto di Trieste e il resto viene "innaturalmente" istradato verso i porti tirrenici con inutile intasamento delle strade, delle preziose tracce ferroviarie italiane o addirittura dei porti del Mare del Nord, con intasamento delle strade e delle tracce ferroviarie di mezza Europa.



Porto di Venezia- Traffico container 1997-2008 provvisorio (TEU)

Al di là delle valutazioni di opportunità strategica, tutto questo con le ovvie conseguenze sul congestionamento stradale o sull'impatto ambientale del traffico e della realizzazione delle ulteriori infrastrutture ad esso necessarie.

E ciò non solo per gli effetti ambientali, ma anche e soprattutto per gli effetti distorsivi rispetto ad un trasporto efficiente per cui le merci devono essere sbarcate o imbarcate il più vicino possibile al produttore/consumatore, riducendo il più possibile la percorrenza terrestre in favore della modalità marittima (laddove questo è uno dei principi cardine della politica europea dei trasporti).

Si sta scontando il prezzo di una logistica nazionale e regionale che guarda ai porti solo come terminali, come punti di collegamento con l'esterno del sistema di infrastrutture di trasporto e li gerarchizza solo secondo il grado di funzionalità al sistema generale di relazioni che si propone di realizzare.

Le correzioni, o meglio gli allargamenti, da apportare a quest'ottica interpretativa della funzionalità portuale sono, a nostro avviso, almeno due e si riferiscono alla necessità di considerare un porto, non soltanto come un terminale di un sistema generale di relazioni, ma anche come un fattore organizzatore dell'assetto territoriale di un vasto hinterland, oltre che per la sua dimensione economico-sociale attuale e potenziale. Oggi però lo scenario ormai globalizzato sta cambiando e si prospettano nuove chances per Venezia e i porti Adriatici, una nuova prospettiva di riequilibrio e rafforzamento del sistema logistico veneto.

Obiettivi e interventi del Porto di Venezia per cogliere le opportunità di scenario

Alla luce di queste opportunità di scenario e tenuto conto dell'hinterland del porto di Venezia, il quadro di certezze che ci si impegna ad offrire agli operatori del porto di Venezia riguardano i seguenti punti strategici:

- *accesso nautico*
- *accesso ferroviario*

- *accesso stradale*
- *accesso alla navigazione interna*
- *nuove aree per le attività portuali*
- *nuove aree per lo sviluppo della crocieristica*
- *nuovo Piano Regolatore Portuale*

Accesso nautico

L'escavo dei canali navigabili lagunari in corso consentirà il ripristino della quota di - 11 metri entro l'estate del 2009.

Gli stessi fondali andranno portati entro il 2010 al livello di -12 metri previsto dal Piano Regolatore Portuale esistente.

Va inoltre sfruttato a fini portuali l'asset costituito dalla profondità - 14 metri oggi esistente sull'asta che va dalla bocca di Malamocco al porto di San Leonardo. Asset utilizzato, attualmente, dalle petroliere che accostano a San Leonardo e, tra poco, dalle portarinfuse che realizzeranno nel bacino di San Leonardo l'allibio su chiatte per l'inoltro delle rinfuse cerealicole lungo i canali navigabili e l'asta del Po fino a Mantova. Questo asset va mantenuto anche intervenendo con gli adeguamenti necessari in corso d'opera sulla conca di navigazione a Malamocco. Con l'estromissione del terminale petrolifero dalla laguna, la possibilità di allibio interno lagunare in modi compatibili con il porto petroli di San Leonardo, oggi o in condizioni addirittura migliori domani, costituisce una potenzialità preziosa che il porto di Venezia deve sfruttare in modo ottimale.

Accesso ferroviario

Il collegamento della rete ferroviaria interna al porto di Venezia con la rete retrostante va riconsiderato in modo radicale. E' tema comune a tutti i porti europei e, in particolare, di quelli, come il porto di Venezia, collegabili con la Rete Transeuropea di Trasporto. Il confronto in corso per la definizione del tracciato del Progetto Prioritario 6 della Rete Transeuropea di Trasporto è il luogo e il momento per porre il tema di un miglior collegamento ferroviario sia dell'isola portuale, sia delle estensioni portuali in aree ex-industriali di Marghera, con la rete ad alta capacità/alta velocità nelle direzioni di Padova, Udine, Trieste anche attraverso la riattivazione della linea "dei bivi".

Soluzioni intermedie che sfruttino al meglio le infrastrutture esistenti riguarderanno: il raddoppio dello scalo merci in isola portuale e un miglior collegamento dello stesso con il parco ferroviario Breda, nonché una fluidificazione dell'accesso alle aree portuali ad Ovest del canale e a quelle della penisola Petrolchimico. Andranno perseguite anche tutte le azioni necessarie a migliorare l'esercizio ferroviario dentro il porto e da/per il porto che non escludono la stessa partecipazione ad iniziative imprenditoriali al riguardo.

Accesso stradale

Andranno completati tutti gli interventi previsti nell'ambito dell'"accordo Moranzani", che dovrà consentire al traffico portuale di instradarsi sull'A4 attraverso il casello di Borbiago. La viabilità prevista dall'accordo suddetto consente di immaginare un più facile inoltro anche verso la Nuova Romea.

Accesso alla navigazione interna

È una risorsa esclusiva che il sistema logistico regionale deve sfruttare al meglio. L'interesse europeo, italiano, lombardo e veneto per la navigazione interna ha finalmente trovato sensibilità imprenditoriali pronte agli investimenti conseguenti, con l'acquisto di chiatte e spintori, e all'organizzazione del trasporto fluviale di merci che vengono così sottratte all'alternativa del

trasporto stradale o a quella dell'uso di preziose tracce ferroviarie lungo la direttrice padano-veneta notoriamente congestionata.

Nuove aree per le attività portuali all'interno dell'Ambito di Porto Marghera

Se storicamente lo sviluppo industriale di Marghera ha potuto contare per lunghi anni dello scorso secolo sui vantaggi che derivavano dalla sua collocazione in area portuale, oggi è lo sviluppo portuale che può, in prospettiva, avvantaggiarsi di aree industriali adiacenti alle banchine dei canali del porto industriale nel momento in cui queste vanno a cessare le loro attività.

Il porto di Venezia è situato in posizione baricentrica rispetto al suo bacino d'influenza, di qui il vantaggio di non dover necessariamente inoltrare i containers sbarcati verso mercati a centinaia di chilometri di distanza, ma, al contrario, di poter provvedere all'offerta di diversi servizi logistici da effettuarsi sulle merci prima della consegna al destinatario finale o, per altro verso, dopo averle ricevute dal produttore.

Il riordino e la rifunzionalizzazione delle aree coinvolgerà ampie parti dell'ambito industriale dove si intende favorire la creazione di un polo logistico, basato sull'interazione tra il porto e zone logistiche interne, che strutturi in modo efficiente la distribuzione delle merci ai vari livelli nel territorio regionale.

A tal fine, nella penisola del petrolchimico sono state individuate delle aree di cui si sta provvedendo all'acquisizione per la realizzazione di un nuovo terminal contenitori e delle strutture per la logistica ad esso connessa.

All'esterno dell'Ambito di Porto Marghera

La formulazione di uno scenario al di fuori dell'ambito portuale, come attualmente definito, prende forma a partire da più fatti e dalle opportunità connesse a soddisfare la domanda di organizzazione di servizi logistico-portuali al più ampio livello.

Si ritiene necessario mettere in campo un'area prossima all'ambito portuale, ma esterna ad esso, anche se strettamente collegata.

Tale ipotesi permette di ragionare con maggiore autonomia e all'interno di una prospettiva strategica di più vasto raggio, sia in termini infrastrutturali che territoriali. E tuttavia si fonda su programmi, intese e progetti in gran parte condivisi sia in ambito locale che territoriale.

La localizzazione di un'area quale "testata est" dell'asse plurimodale Venezia-Padova definito lungo la nota idrovia e legato ad un progetto che mette assieme le istanze di carattere logistico con quelle infrastrutturali "di terra e di mare", costruisce un'opportunità da collocare in una prospettiva di medio periodo.

I vantaggi di tale scelta sono evidenti e riguardano la disponibilità immediata dei terreni, la loro infrastrutturazione; il buon posizionamento e l'elevato grado di accessibilità; la prossimità fisica con le aree di porto di Marghera e la possibilità di costruire con esse un progetto molto articolato per quanto concerne le funzioni e totalmente interconnesso per quanto riguarda le infrastrutture; la possibilità di mettere mano ad una delle aree marginali dell'insediamento di Mira con opere di riqualificazione e di mitigazione sia verso l'asse della Romea che verso la laguna.

E tuttavia una prospettiva di così largo respiro se sapientemente condotta e coordinata è in grado anch'essa di rimettere in azione da subito l'intero sistema portuale in un quadro di rinnovato posizionamento nei confronti dell'intero sistema del nord-est.

Nuove aree per lo sviluppo della crocieristica

Il settore crocieristico sta vivendo un momento di forte espansione, confermandosi come il comparto che registra la crescita maggiore nel business del turismo. Tra il 1995 e il 2006 la domanda di crociere a livello mondiale è quasi triplicata, passando da 5,7 a 15,15 milioni di passeggeri. Nell'ambito di questo sviluppo, l'Italia gioca un ruolo fondamentale: dopo il fortissimo incremento dello scorso anno (+27,9%), anche nel 2008 si registrerà un forte aumento di passeggeri movimentati nei porti italiani, un aumento dell' 11,8% rispetto al 2007.

È l'arrivo di navi sempre più grandi e lussuose e la previsione di oltre 28 nuove unità in consegna entro il 2010 a dare un segno evidente del forte sviluppo del settore crocieristico. In questo

contesto è anche da rimarcare il numero dei crocieristi durante il periodo invernale - la cosiddetta "destagionalizzazione del settore" - raddoppiato negli ultimi quattro anni.

Nel 2007 sono stati 1.503.371 i passeggeri transitati per il Porto di Venezia, di cui oltre 1 milione i crocieristi. Per quest'ultimi si prevede un aumento del 23% nel 2008 (1.235.000).

Venezia vanta un terminal passeggeri dotato di assets competitivi di assoluto valore rispetto ai propri concorrenti del Mediterraneo (la collocazione vicino al Centro Storico di Venezia, l'accessibilità via gomma, acqua, ferrovia, la vicinanza all'aeroporto Marco Polo, la specializzazione delle aree nel solo traffico passeggeri con strutture dedicate in modo esclusivo a questo tipo di traffico) e che da tale settore deriva un indubbio beneficio alla collettività territoriale si intende garantire la valorizzazione di tali vantaggi attraverso investimenti in strutture e infrastrutture.

La notevole crescita del settore, sia in termini di flotta mondiale in servizio che in termini di gigantismo navale, pone la necessità di un confronto con la capacità ricettiva infrastrutturale dell'attuale terminal della Marittima nonché dell'accessibilità attraverso il centro storico della città di Venezia.

Si è pertanto reso necessario prospettare la soluzione di un impianto portuale aggiuntivo, atto a far fronte a tale previsione d'incremento della domanda.

A tal fine è stata individuata una superficie che si estende nel comune di Mira, prossima alla località Moranzani e a Fusina, che può incontrare l'esigenze di essere raggiungibile in breve tempo dalla rete autostradale, dalla ferrovia e dall'aeroporto con la possibilità di poter disporre di un rapido collegamento con la città storica.

Il nuovo terminal crocieristico verrebbe così situato in un contesto lagunare paesaggisticamente compatibile con le aspettative di un'utenza a cui risulterebbe altrimenti difficilmente proponibile il contesto dei canali industriali di Porto Marghera.

L'Interporto di Venezia, creato nel 1993 con l'intento di sviluppare una piastra logistica intermodale collegata alle attività aeroportuali dal Centro Intermodale Adriatico S.p.A. e dall'Air Cargo Venice S.r.l., è ad oggi un'area a vocazione logistica che potrebbe essere inquadrata (in assenza di un terminal intermodale vero e proprio) quale un district park del Porto di Venezia.

Il movimentato si aggira su 1,7 mio ton di merci annue legate per oltre l'88% agli sbarchi da nave.

Nel dettaglio

L'interporto è collocato nella zona industriale di Marghera, ed è ben collegato alle principali arterie stradali ed autostradali; tramite raccordo ferroviario (3 km) si collega sia alla stazione di Venezia Mestre che al porto commerciale di Marghera. Si estende su una superficie complessiva di circa 240.000 mq ettari coperta per circa il 20%.

I magazzini occupano complessivamente 41.000 mq e sono deputati allo stoccaggio di rinfuse e prodotti siderurgici. Per lo stoccaggio di rinfuse solide, dispone anche di 5 silos per una capacità totale di 150.500 ton. L'area scoperta ha un'estensione di 134.000 mq, di cui 110.000 riservati a piazzali per lo stoccaggio delle merci (rinfuse e prodotti siderurgici), 2.400 per la sosta notturna dei camion e 7.800 adibiti ad area doganale. Ulteriori 26.000 mq sono occupati da depositi fiscali ai fini I.V.A.

Peso e rapporti di concorrenzialità

Attualmente i traffici che gravitano sull'Interporto di Venezia hanno un carattere prevalentemente nazionale e sono direttamente correlati alle attività portuali (sbarchi e imbarchi) di componenti e semilavorati.

Nell'ambito della promozione della vocazione logistica del polo di Marghera sponsorizzata dalla Regione Veneto, è prevista la realizzazione di nuove infrastrutture all'interno dell'area interportuale per 12.000 mq complessivi (magazzini dotati di raccordo ferroviario e relative attrezzature). E' prevista la creazione di una nuova struttura dedicata specificamente alla 'logistica del freddo'.

Servizi

Vengono offerti servizi logistici di varia natura (miscelazione, macinazione, deferrizzazione, confezionamento, palettizzazione delle rinfuse ecc.).

Porto Di Chioggia

Lo scalo di Chioggia si caratterizza per la doppia vocazione di scalo marittimo, tradizionalmente nell'ambito delle materie prime e degli inerti, e scalo fluviale grazie al nuovo Terminale Fluviale Intermodale realizzato nella nuova infrastrutturazione di Val da Rio, sorta per accogliere le attività in progressivo trasferimento dalla tradizionale area di Isola Saloni. Il traffico si è attestato nel 2003 su 2 milioni di tonnellate ed è costituito da rinfuse cerealicole, prodotti siderurgici e inerti da costruzione (cemento) in import.

Nel dettaglio

Essendo scalo lagunare, il porto è legato all'Adriatico da propria bocca di porto di 550 m e fondale utile di 8 m. I collegamenti stradali sono oggi dati dalla E55 statale Romea, e in prospettiva dalla Nuova Romea autostradale, mentre il collegamento ferroviario è dato dalla linea secondaria Chioggia-Rovigo, mentre la prossimità del Po di levante, del Canale Fissero-Tartaro-Canalbianco e l'accesso alla laguna veneta consentono in potenza il raggiungimento di Rovigo e Mantova ovvero Venezia e Porto Nogaro con le tecniche del cabotaggio.

Nel complesso lo scalo dispone di 1350 m complessivi di banchine, fondali con profondità compresa fra i 4 e i 7,5 metri, quattro boe di ormeggio che consentono l'allibito di rinfuse in rada, una rampa per naviglio RoRo nonché attrezzature di movimentazione per carichi convenzionali e rinfuse. Le nuove realizzazioni di Val da Rio comprendono 1.500 metri di banchine, 100.000 mq di piazzali, 10.000 mq di magazzini, 3,6 km di raccordo ferroviario tra la stazione FS di Chioggia e le nuove banchine portuali e moderne attrezzature di movimentazione.

Peso e rapporti di concorrenzialità

Dopo un periodo di crisi, il traffico merci del porto di Chioggia ha avviato un deciso recupero, grazie alle nuove infrastrutture del terminale di Val da Rio, alla meccanizzazione delle operazioni di sbarco-imbarco e alla possibilità di svolgere nell'area portuale operazioni di pre-stivaggio ed assemblaggio dei carichi.

Servizi

Accanto al gestore dello scalo (ASPO, Azienda Speciale per il Porto di Chioggia) e alla Capitaneria di Porto operano le imprese Impreport e Sorima. La prima è erede della Compagnia dei portuali con proprio parco mezzi e addetti a numerose fasi operative, mentre la privata Sorima fornisce mezzi meccanici allo scalo portuale. Sono inoltre attivi numerosi altri operatori, quali ditte nautiche, agenzie marittime, case di spedizioni ecc.

Al pari di numerosi scali adriatici anche il Porto di Chioggia ha in programma operazioni di escavo dei fondali nella bocca di porto e nei canali di accesso per conseguire un pescaggio di 7 metri per il cabotaggio marittimo e 5 metri per le chiatte da trasporto fluviale.

Magazzini Generali Vicenza

Operatore logistico a capitale misto e maggioranza pubblica, è erede della società operativa nata nel 1923 per accentrare le attività di magazzinaggio di derrate e alimenti di provenienza o destinazione anche estere. Offrendo servizi di logistica c/terzi, di fatto la società concorre per servizi e dimensionamento, con la più ampia pluralità degli attori del settore logistico.

Sono localizzati nei pressi della barriera A4 Vicenza Ovest su un'area di 40.000 m² i Magazzini Generali di Vicenza constano di magazzini coperti per 24.000 mq, piazzali per 60.000 mq, celle frigorifere per 8.000 mc, depositi doganali e fiscali IVA.

Concorrendo nel mercato della logistica, la società amplia la gamma di servizi offerti comprendendo attività di progettazione dei servizi e della catena logistica.

Sono compresi tutti i servizi legati alla gestione di magazzino (dal ricevimento merce al picking), oltre ad attività di finissaggio, personalizzazione, etichettatura, imballo, gestione problematiche doganali nell'import/export.

Sistemi Territoriali S.p.A

E' una società interamente partecipata dalla Regione del Veneto e sviluppa la sua attività in quattro settori:

- Impresa Ferroviaria - In possesso della licenza e del certificato di sicurezza opera con mezzi propri sia nell'area passeggeri che merci.
- Gestione e Manutenzione delle Vie Navigabili - Per conto della Regione si occupa di gestione e manutenzione delle vie navigabili venete, fra cui il sistema fluviale Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po Brondolo che mette in comunicazione il mar Adriatico ed il porto di Chioggia con Mantova e Cremona attraverso il porto di Porto Levante ed il porto interno e l'interporto di Rovigo.
- Attività informatiche - Per conto della Regione ha realizzato e gestisce una banca dati che permette il rilascio, in tempo reale, delle targhe per natanti necessarie per la navigazione all'interno della laguna Veneta.
- Attività Logistica - Attraverso Nord Est Logistica S.r.l. ha realizzato e gestisce nell'area di Marghera due magazzini destinati alla logistica (di 16.000 mq e 6.200 mq). Attraverso Veneto Logistica S.r.l. ha realizzato nell'area dell'interporto di Rovigo due magazzini logistici (8.000 mq ciascuno).

Il programma di sviluppo prevede il potenziamento nell'ambito della mobilità delle persone e delle merci. Verrà potenziato il servizio di terminalizzazione nei porti di Venezia e Chioggia, nonché nelle aree interportuali di Rovigo e Venezia. Sono in corso importanti investimenti per il potenziamento ed adeguamento alla V classe CEMT delle vie navigabili, nonché il potenziamento del porto di Porto Levante che potrà operare con tre modalità: fluvio-marittima, ferroviaria e gomma.

3.10 Elementi immateriali di crescita: saperi e innovazione

Attività svolte dal 2006

Il primo patto di sviluppo del Metadistretto Logistico Veneto, approvato con DGR n. 2617 del 7/08/2006 rappresenta 257 aziende aderenti e 47 tra enti e associazioni, parti sociali, poli nodali regionali e grandi attori della logistica di Verona, Padova, Venezia, Rovigo e Treviso.

I numeri delle 257 aziende aderenti evidenziano il potenziale del Metadistretto: circa 30.000 addetti, un fatturato di 1,3 milioni di euro, investimenti previsti per il prossimo triennio di 1,5 miliardi di euro, 11 milioni di mq di magazzini attrezzati per un totale di 85 milioni di tonnellate di merce movimentata.

L'esperienza del *Metadistretto Logistico Veneto nel 2006-2009*, ha arricchito *un percorso pluriennale di crescita dei saperi e delle competenze (know-how)* legato a numerosi fattori: la tradizione nella logistica e dei trasporti delle tre aree territoriali, la presenza di importanti gruppi logistici nazionali e internazionali, l'affermazione dei due interporti di Verona e Padova, del Porto di Venezia...

Questo ha permesso, *un intervento coordinato e comune* (rispetto ai diversi soggetti economici del Metadistretto) nell'individuazione dei fabbisogni emergenti a livello formativo e informativo, tanto cioè per la formazione di risorse umane che per la valorizzazione delle esistenti competenze logistiche, e inoltre nello stimolo ad interventi innovativi in entrambi gli ambiti.

A questo indirizzo è stata indirizzata l'attività del Metadistretto Logistico Veneto (con progetti di ricerca, attività di disseminazione, interventi in corsi di formazione, veicolo e coinvolgimento di istanze progettuali delle imprese ecc.).

Il tutto è avvenuto all'interno di *una vasta rete di relazioni* stretta dal MLV con l'obiettivo di porsi quale soggetto in grado di esercitare mediazione, sintesi e coinvolgimento in modo autonomo e indipendente rispetto alle diverse parti economiche e sociali.

Nel corso del primo triennio di attività del MLV, l'obiettivo di rappresentazione dell'identità della logistica veneta è stato indirizzato anche dalla realizzazione di un marchio-logo coniato nel corso dello svolgimento delle attività progettuali del progetto "Metaprom China: Partecipazione del Metadistretto Logistico Veneto a Transport Logistic China 2008"



L'idea di un marchio unico ha lo scopo non solo di indicare la localizzazione e la tipologia dei servizi logistici erogati, ma al tempo stesso la specificità della cultura d'impresa locale proprio per rafforzare l'immagine competitiva del sistema logistico veneto. Questo singolare mix di servizi e cultura d'impresa, del resto, è ciò che contraddistingue da sempre l'area veneta e la sua atmosfera industriale, con la compenetrazione tra imprenditorialità e territorio, radici storiche e spirito di iniziativa economica, coesione sociale e relazioni interpersonali.

L'adozione del Logo e la sua implementazione pratica garantisce e garantirà agli operatori del settore di:

- valorizzare i propri servizi diffondendone una nuova immagine sul territorio e promuovendone il carattere di identità territoriale;
- incrementare la collocazione dei servizi logistici veneti entro nuove aree di mercato, individuando reti commerciali e distributive diffuse e differenziate;
- favorire l'aggregazione tra gli operatori presenti sul territorio;
- progettare azioni di comunicazione.
- Implementazione e aggiornamento continuo del sito del Metadistretto Logistico Veneto www.metalogistica.com
- Favorire la diffusione delle normative comunitarie, nazionali e regionali relative al settore attraverso newsletter a tutti gli aderenti

anno	mis	beneficiario	Titolo del progetto	Costo progetto	Spesa Ammissibile	% richiesta	Contributo richiesto	% attribuita	Contributo assegnato
2006	5	Autorità Portuale VE	Metaprom <i>Attività di promozione e comunicazione strumentali al raggiungimento degli obiettivi di marketing territoriale</i>	€ 350.000,00	€ 350.000,00	40,00%	€ 140.000,00	15%	€ 52.500,00
2006	6a	Consorzio Porto Fluviale Padova ZIP	MA.TERR Promozione Territoriale <i>Attività di promozione all'estero: partecipazione agli eventi fieristici (quali Mipim e Expo Real Estate) e contatto con potenziali partner di business</i>	€ 327.650,00	€ 327.650,00	40,00%	€ 131.060,00	19%	€ 62.253,50
2006	2c	Consorzio Portualità intermodalità e logistica	Global Container Tracking <i>Trasferimento tecnologico che parte dall'analisi su scala regionale sulla tecnologia allo stato dell'arte (apparati e piattaforme) per il tracking & tracing dei containers</i>	€ 350.000,00	€ 350.000,00	40,00%	€ 140.000,00	26%	€ 91.000,00
2006	6b	Consorzio portualità intermodalità e logistica	Prologest Cina - India – Russia <i>Apertura di uffici di rappresentanza del Metadistretto a Mumbai, Hong Kong/Shanghai (bivalente) ed in un centro nevralgico del Mar Nero al fine di reperire contatti e sviluppare relazioni con potenziali clienti nei mercati indiano, cinese e del Mar Nero.</i>	€ 440.000,00	€ 440.000,00	40,00%	€ 176.000,00	15%	€ 66.000,00
2006	2a	Hangartner Terminal srl	Logistics Improve <i>Condivisione di attività di analisi e consulenza a carico dell'organizzazione logistica dei soggetti promotori; dai fabbisogni logistici individuati</i>	€ 1.744.500,00	€ 1.744.500,00	40,00%	€ 697.800,00	20%	€ 348.900,00

anno	mis	beneficiario	Titolo del progetto	Costo progetto	Spesa Ammissibile	% richiesta	Contributo richiesto	% attribuita	Contributo assegnato
			<i>verrà tratto un manuale per il Metadistretto con casi concreti di best practices e soluzioni innovative</i>						
2006	6a	Interporto di Padova spa	Expo 2007 Padova - Transport 2007 Monaco Di Baviera <i>Metadistretto intende presenziare agli eventi fieristici di settore che si terranno in Italia e all'estero.</i>	€ 336.000,00	€ 336.000,00	40,00%	€ 134.400,00	19%	€ 63.840,00
2006	2A	Magazzini Generali Padova	Ecocompetitivo in tre mete Meta-distretto, Meta-logistico, Meta-ecologico <i>Parco delle Energie Rinnovabili per il monitoraggio ambientale della Zip/ Metadistretto: sito dimostrativo con impianti di produzione di energia da diverse fonti rinnovabili - strutture annesse funzionali all'attività del Parco.</i>	€ 2.150.852,00	€ 2.150.852,00	40,00%	€ 860.340,80	20%	€ 430.170,40
2006	2C	SETRA srl	Aggregatore degli acquisti <i>Attraverso l'implementazione di un innovativo software il progetto porterà alla creazione di un centro contabile fornitore di servizi di: analisi dei costi alle aziende, aggregazione di acquisti, negoziazione, catalogo e procurement anche presso utenti locali.</i>	€ 599.000,00	€ 599.000,00	40,00%	€ 239.600,00	26%	€ 155.740,00
2006	2C	Sistemi Territoriali spa	Progetto Strategico per lo sviluppo logistica Veneta <i>Studio e analisi del settore logistico nell'ambito delle regione Veneto definizione di</i>	€ 600.000,00	€ 600.000,00	40,00%	€ 240.000,00	26%	€ 156.000,00

anno	mis	beneficiario	Titolo del progetto	Costo progetto	Spesa Ammissibile	% richiesta	Contributo richiesto	% attribuita	Contributo assegnato
			<i>un "Piano regionale della Logistica"</i>						
2006	9	Consorzio ZAI (ATI)	Sistema Intermodale Regionale	€ 1.600.000,00	€ 1.600.000,00	40,00%	€ 640.000,00	0	€ -
2006	1	Consorzio ZAI (ATI)	Rete di competenza logistica Fusione di banche dati	€ 400.000,00	€ 400.000,00	40,00%	€ 160.000,00	0	€ -
2006	10	EUMED srl (ATI)	Logistica integrata biomedicale	€ 344.900,00	€ 344.900,00	40,00%	€ 137.960,00	0	€ -
2007	2C	S.G.S. SRL	<i>Samarconda - realizzazione di un progetto pilota per l'implementazione di tecnologie di ottimizzazione dei carichi</i>	€ 1.146.210,00	€ 1.146.210,00	37,90%	€ 434.413,59	35,90%	€ 411.489,39
2007	6a	Autorità Portuale di Venezia	Metaprom China: Partecipazione del Metadistretto Logistico Veneto a Transport Logistic China 2008	€ 500.000,00	€ 500.000,00	30,00%	€ 150.000,00	26,25%	€ 131.250,00
2007	2A	Consorzio Zona Agricola Industriale	<i>Logigate Veneto Portale per l'Osservatorio Logistico Veneto</i>	€ 340.000,00	€ 340.000,00	40,00%	€ 136.000,00	33,00%	€ 112.200,00
2008	2C	ACIEMME spa	Soluzioni evolute di pianificazione dei viaggi basate su motori di ottimizzazione a vincoli dinamici integrati con ambienti di localizzazione e infomobilità	€ 1.490.000,00	€ 1.490.000,00	33,99%	€ 506.451,00	33,99%	€ 506.451,00
2008	2C	Ente Autonomo	ADSO, automazione nella	€ 800.000,00	€ 800.000,00	40,00%	€ 320.000,00	28,20%	€ 225.600,00

anno	mis	beneficiario	Titolo del progetto	Costo progetto	Spesa Ammissibile	% richiesta	Contributo richiesto	% attribuita	Contributo assegnato
		Magazzini Generali di Padova	distribuzione nel settore dell'ortofrutta						
2008	2A	Autorità Portuale di Venezia	Progettazione di un software per la tracciabilità dei flussi di merce nell'area del Metadistretto Logistico Veneto	€ 1.317.000,00	€ 1.317.000,00	40,00%	€ 526.800,00	0	€ -
TOT.				€16.091.212,00	€ 16.091.212,00		€ 6.272.865,39		€ 3.253.394,29

4 Progettualità del Metadistretto Logistico Veneto

4.1 Le linee di indirizzo

L'articolazione di una progettualità comune, da parte del sistema di imprese e attori che compongono il comparto metadistrettuale, è al tempo stesso l'obiettivo e la linfa vitale del Metadistretto logistico.

È infatti attraverso queste linee di indirizzo che il Metadistretto può maturare:

- progettualità interdistrettuali, comuni cioè ad altri distretti produttivi del Veneto, in quanto imperniati su filiere merceologiche e produttive specifiche: in questo modo il Metadistretto valorizza la funzione della logistica quale *Industria di servizi*, rivolta ad ogni altro segmento produttivo, che ne fa leva competitiva strategica del sistema territoriale veneto;
- relazioni e iniziative coordinate con altri sistemi territoriali dell'area del Nord-est, anche attraverso associazioni e tavoli di lavoro quali Eine (Enti di Industrializzazione del Nord Est), Associazione Logistica Nord Est ...
- una capacità di lettura di insieme del *sistema logistico regionale*, in grado proporre interventi complessi e integrati anche a livello delle grandi opportunità di crescita per la piattaforma logistica veneta: basti pensare ai grandi flussi dell'intescambio globale e al ruolo strategico del Mediterraneo, all'allargamento dell'Unione Europea ad est e ai Corridoi TEN, al c.d. Corridoio Adriatico e allo sviluppo di modalità di trasporto alternative al tutto gomma...
- il sostegno a percorsi di specializzazione interni al Metadistretto e finalizzati a rafforzarne punti di forza specifici con interventi di rilevanza locale: ad esempio la portualità e l'overseas marittimo nel veneziano, l'intermodalità e il ruolo dei nodi di Verona e Padova con riferimento ai grandi assi di scambio da/per i porti tirrenici e del *northern range* ecc.
- il sostegno alla Formazione di base e continua per progettare e proporre adeguate azioni formative e informative che avranno il compito di *formare* correttamente le figure professionali che già operano o che avranno l'intenzione di operare nel sistema Metadistretto e soprattutto per supportare la competitività delle aziende e del territorio in cui sono inserite.

Più che un insieme di progetti, per Progettualità del Metadistretto si intende *un processo di condivisione di alcune linee di indirizzo fondanti, ciascuna delle quali può dare vita a progetti specifici*.

Innovazione tecnologica, organizzativa e gestionale applicata al settore

In un contesto che nel contempo vede grandi opportunità di crescita per il settore logistico e criticità croniche nella gestione dei trasporti, la sopravvivenza e la crescita delle imprese del Metadistretto è sempre più subordinata a modalità gestionali e organizzative innovative, capaci di porre gli operatori sul mercato su un piano diverso, spostando la leva della competizione dal prezzo al valore aggiunto e alla qualità del servizio.

In questo contesto, l'innovazione, sia tecnologica che gestionale, assume un ruolo importante per sostenere il percorso evolutivo del Metadistretto e può tradursi in molteplici modalità di intervento:

- Sperimentazione di nuove tecniche di carico/scarico, movimentazione e immagazzinaggio e diffusione all'interno del distretto di tecnologie a supporto della razionalizzazione dei flussi fisici e informativi
- Sviluppo e adozione di sistemi di ICT dedicati ai trasporti e alla logistica capaci di impattare sulle modalità organizzative e gestionali delle imprese del distretto, con rilevanti effetti sull'efficienza interna (es. tramite software gestionali specifici per gli operatori del settore, di

centralizzazione degli approvvigionamenti di beni e servizi, ...) e sulla qualità del servizio percepita dal cliente (es. attraverso prodotti informatici per il *tracking&tracing* della merce, la gestione trasparente del magazzino, la piena *tracciabilità* della filiera produttiva e distributiva...)

- Sviluppo di un portale di distretto con finalità promozionali (vetrina del distretto e delle aziende aderenti), di incontro fra domanda e offerta delle professionalità presenti nel distretto, di incontro fra domanda e offerta di servizi (ad es. 'borsa noli' per l'autotrasporto), di informazione alle aziende del distretto, al fine di favorire la consapevolezza dell'identità distrettuale
- Diffusione di tecnologie, tecniche e procedure capaci di migliorare la sicurezza sul lavoro e, in generale, di impattare sul tema della responsabilità sociale (es. tramite comportamenti e tecniche di guida improntati alla riduzione dei rischi, sperimentazioni su componenti meccaniche ed elettroniche innovative e sul comportamento su strada degli automezzi, ...) e/o di intervenire sugli aspetti legati alla sostenibilità ambientale in termini di riduzione delle esternalità negative del trasporto e della logistica (es. tramite impianti di refrigerazione a basso consumo o che sfruttino fonti di energia alternative, mezzi di trasporto alimentati con carburanti a basso impatto ambientale, modalità distributive innovative all'interno dei centri urbani o in contesti territoriali policentrici allargati su scala intercomunale, provinciale, interprovinciale [*city logistics*] ...)
- Sostegno a progetti di mobilità nel trasporto persone con finalità di riduzione di esternalità negative quali congestione, inquinamento, ... (ad es. attraverso progetti di spostamento casa - lavoro per i dipendenti delle imprese presenti sul territorio del Metadistretto).
- Sviluppo di una serie di iniziative a supporto dell'innovazione nell'autotrasporto gomma nel suo processo di modifica del modello operativo e in particolare
- un incubatore delle iniziative imprenditoriali di tipo tecnologico e di servizio atte a supportare la profonda modifica e incremento di produttività necessarie nel mondo dell'autotrasporto gomma
- un centro per il test e le prove delle tecnologie dei mezzi e dei sistemi di sicurezza
- un centro servizi pubblico per i servizi a base ict
- processi e progetti di sviluppo delle knowledge base relative all'autotrasporto e all'infomobilità finalizzate alla riduzione dei km a vuoto

Cultura logistica, ricerca e supporto all'innovazione

Intervenire a supporto della diffusione di una cultura logistica e insieme a sostegno dell'innovazione nel distretto logistico con attività di ricerca è priorità del centro studi voluto nel 2003 dai Distretti logistici del Veneto, l'*Osservatorio Logistico Veneto* e le altre realtà che operano nel campo della ricerca.

Operando con proprie attività di analisi all'interno dei nuovi spazi offerti dal mercato e dalle politiche pubbliche, il MLV tenta di pervenire a nuove risposte su identità, dinamiche evolutive e fabbisogni del comparto dei servizi di trasporto merci e di logistica. Con appositi strumenti di diffusione dei risultati (Quaderni di ricerca, Bollettino periodico, sito web) e una presenza sul territorio l'Osservatorio si pone quale struttura distrettuale di supporto e stimolo all'innovazione, progettuale e di servizio - di fatto riunendo le funzioni di centro di competenza logistica e *helpdesk* con riferimento ai numerosi ambiti economici di interesse per gli attori metadistrettuali.

Formazione e Capitale Umano

I cambiamenti rapidissimi che coinvolgono i mercati a livello globale negli ultimi anni stanno impattando in misura rilevante sulla pressione competitiva delle imprese che operano non solo su scala globale, ma anche su scala regionale. Tali eventi coinvolgono pesantemente il trasporto

merci e il settore della logistica. Gli operatori del settore vedono l'ampliamento dei mercati come una nuova opportunità di business, con possibilità di delocalizzare la produzione, ma al contempo come aumento della concorrenza tra imprese e tra territori. E' assai rilevante ricercare soluzioni sempre più appropriate per fronteggiare le sfide in atto, anche in considerazione del fatto che la logistica sta acquisendo sempre un ruolo sempre più strategico e centrale di coordinamento e integrazione tra funzioni e azioni tra attori della Supply Chain e, quindi, di fattore determinante per la competitività aziendale, per il contenimento dei costi e per la qualità del servizio espresso. La predisposizione di adeguate *proposte formative nella logistica* dà la possibilità di formare correttamente le figure professionali che già operano o che avranno l'intenzione di operare nel mondo del trasporto merci e della logistica, per supportare la competitività delle imprese e del territorio in cui sono inserite.

E' un dato ormai acquisito da parte delle istituzioni e delle imprese che l'offerta dei prodotti logistici costituisca una delle principali opportunità per lo sviluppo dell'intero sistema economico italiano nel nuovo scenario che si va delineando a livello mondiale.

A questa presa di coscienza, tuttavia non si accompagna una adeguata percezione della assoluta necessità di un incremento della professionalità degli operatori del settore.

La formazione quindi deve diventare una priorità ed è lo strumento ideale per colmare il ritardo accumulato sino ad oggi. L'attività di formazione non può più essere di tipo episodico, ma deve entrare a far parte stabilmente delle strategie aziendali e quindi come tale rappresentare una voce di costo precisa e rilevata nei bilanci aziendali. Anche perché se la sua importanza ai fini di una maggior competitività aziendale e dei diversi territori è da tutti riconosciuta, essa va considerata al pari di un investimento di tipo *innovativo* e quindi non pare fuori luogo richiederne un appropriato trattamento fiscale a vantaggio di chi realmente la svolge.

Formazione e capitale umano quindi sono il binomio sui cui puntare per rilanciare in avanti le sfide che il metadistretto sta raccogliendo nei nuovi contesti competitivi, il *capitale umano* perciò diventa il principale asset delle aziende ed il suo livello di qualificazione rappresenta la vera differenziazione tra le stesse.

Le esperienze già rese stabili in altri paesi Europei dimostrano che il sistema della Logistica e del trasporto richiedono la progettazione di interventi formativi rivolti alla preparazione tecnica e manageriale, sia delle risorse professionali presenti, sia quelle da inserire nelle organizzazioni. L'aumento della capacità competitiva delle imprese di Logistica e Trasporto e la loro possibilità di avere successo nei mercati è infatti fortemente condizionata dalla disponibilità di risorse umane in grado di comprendere ed interpretare i cambiamenti. Emergono pertanto due tipologie di fabbisogni formativi rivolti allo sviluppo:

◇ delle risorse umane già presenti nelle aziende;

◇ di nuove risorse attraverso il sistema formativo di base.

Emerge quindi la necessità di attuare un nuovo modo di operare, di una maggiore apertura, di una nuova cultura manageriale. Una formazione che sia in grado di offrire non solo le conoscenze necessarie per lavorare in uno dei diversi segmenti dei trasporti e della logistica, ma anche che contribuisca a sviluppare un approccio culturale e una forma mentale con:

◇ **una capacità di visione**, ovvero capacità di non limitare lo sguardo al ristretto contesto in cui si opera;

◇ **una capacità di interrelazione**, ossia la predisposizione a *lavorare in equipe*, a confrontarsi e coordinarsi con terzi, a gestire situazioni e persone in ogni condizione anche la più imprevedibile.

Collaborazione, cooperazione e interrelazione sono diventate le stelle polari dell'azione della logistica attuale.

Gli interventi formativi devono essere indirizzati soprattutto allo sviluppo delle cosiddette "competenze orizzontali", ossia "*le capacità di progettazione tecnica ed economico-gestionale, le conoscenze normative e regolamentari (europee e nazionali), la sensibilità verso la qualità, le conoscenze relative all'innovazione tecnologica, la visione del sistema di domanda ed offerta di servizi di trasporto*". Inoltre risulta necessario indirizzare e rafforzare l'attività di formazione e

informazione su tematiche relative alla **Sicurezza sul lavoro*, e alla **Energia* (risparmio energetico, fonti alternative e rinnovabili).

Formazione → **Sicurezza sul lavoro (s.s.l.)*

Una particolare attenzione si vuole dedicare al tema della s.s.l. che non rappresenta un semplice insieme di obblighi legislativi, ma deve essere prima di tutto un valore da fare proprio e da preservare.

Risulta rilevante erogare una formazione sulla sicurezza nei confronti di tutti i soggetti operanti nel contesto aziendale metadistrettuale, per far acquisire ai lavoratori conoscenze tecniche e regole comportamentali utili in riferimento ai diversi compiti assolti nel processo produttivo. Riguardo ai contenuti minimi della formazione alla s.s.l. generalmente si distingue un primo livello generale di formazione sui processi produttivi e sull'organizzazione della s. e un secondo livello più specifico, diversificato secondo il ruolo e le mansioni svolte nel luogo lavorativo.

Formazione → **Energia*

Negli ultimi anni le politiche pubbliche in campo energetico – a partire da quelle messe in campo dalle istituzioni europee – si sono sempre più impegnate nella direzione di conciliare lo sviluppo competitivo delle imprese con le tematiche di sostenibilità ambientale e dell'uso razionale dell'energia.

In questo contesto si è sviluppata una normativa che coniuga le necessarie esigenze di uso razionale dell'energia con la liberalizzazione dei mercati. E' necessario mettere in evidenza che gran parte delle piccole imprese trova delle difficoltà nell'attivare quelle misure finalizzate al conseguimento di una maggiore efficienza energetica (percorsi di ottimizzazione) che da un lato aumenterebbero il valore aggiunto alle imprese consumatrici di energia e dall'altro aprirebbero nuove opportunità di business alle imprese impiantiste di servizio. Il vantaggio competitivo connesso all'abbattimento dei costi energetici è senz'altro in parte conseguenza della possibilità di approvvigionarsi di energia ad un costo inferiore rispetto al mercato. E' importante sottolineare il fatto che una componente di assoluto rilievo risulta essere correlata alla capacità dell'impresa di attivare procedure per un uso razionale e consapevole delle fonti energetiche. Tutto ciò parte da un'analisi attenta del proprio modello di consumi e dal loro monitoraggio.

In proposito va ricordato fra l'altro che -in base all'art.19 della legge 10/91 -le imprese più strutturate sono state obbligate a nominare un responsabile della gestione energetica e ad attivare percorsi di ottimizzazione e razionalizzazione energetica per l'attività produttiva. Sotto il profilo dell'impatto ambientale è poi importante sottolineare che il risparmio energetico rimane uno strumento fondamentale (come sottolineato dal Piano Energetico Provinciale e da quello Regionale) per il contenimento delle emissioni di CO2 e il conseguente il rispetto del protocollo di Kyoto. In questo senso, operare per favorire la diminuzione dei consumi per le imprese si tramuta in un'azione fondamentale per la riduzione delle emissioni inquinanti, e le realtà aziendali del metadistretto logistico sono le prime che devono confrontarsi con le esigenze del contenimento dei costi crescenti legati agli usi dell'energia.

Per ciò che riguarda i fabbisogni formativi specifici del settore rilevati e richiesti si possono attualmente individuare esigenze che spaziano a vari livelli, dalle tecniche di movimentazione all'interno delle piattaforme logistiche, alle lezioni teoriche e pratiche di guida sicura per gli autisti di mezzi per il trasporto merci e passeggeri, alla conoscenza delle modalità di calcolo dei costi di produzione del servizio e del controllo di gestione.

Ne discende la necessità di valutare ed implementare percorsi di istruzione/formazione specialistica a vari livelli che vanno dal supporto a specializzazioni in programmi didattici nelle scuole medie inferiori, alla proposta di *Master in Logistica & Trasporti*, a corsi di riqualificazione professionale per occupati da inserire in ambiti lavorativi logistici, a corsi di aggiornamento e di informazione che coinvolgano tutti gli attori del sistema *Metadistrettuale* fino alla previsione di vere e proprie strutture integrate di formazione logistica in grado di concentrare strumentazioni, *know how*, *skill* acquisiti e competenze strategiche.

L'aspetto della formazione assume una rilevanza strategica per le imprese del metadistretto, che stanno vivendo un momento di crisi e di incertezza profonda e che avvertono con forza un bisogno e una esigenza *di formazione* che è e rimane la base necessaria per la crescita e l'evoluzione del metadistretto logistico, nel duplice aspetto di formazione operativa e di base di sviluppo manageriale problematiche verso le quali si indirizzano le due iniziative specifiche proposte.

Progetti interdistrettuali

Data la trasversalità della funzione logistica rispetto alle specializzazioni settoriali e considerando inoltre che la specializzazione può costituire una strada importante per la crescita degli operatori del distretto, è evidente l'opportunità di sviluppare progetti e azioni specifiche per filiere, attraverso il coinvolgimento delle altre realtà industriali eccellenti presenti all'interno della regione.

Il tentativo del presente patto di Metadistretto è pertanto rivolto alla elaborazione di progetti di razionalizzazione logistica mirati a specifiche filiere, in particolare in relazione alle esperienze eccellenti maturate sul territorio (ortofrutta, vino, termomeccanica, mobile, ...).

Promozione

Centrale all'interno del patto di sviluppo, l'attività di promozione è da intendersi come rivolta a rappresentare all'esterno il complesso di servizi, saperi e opportunità offerte dal distretto logistico, in modo mirato e coordinato, su più piani:

- delle aziende del Metadistretto o delle distinte specializzazioni nei contesti nodali/locali specifici: partecipazione congiunta a fiere, organizzazione di workshop per l'incontro di aziende, organizzazione di missioni aziendali, ecc.;
- del Metadistretto come sistema: organizzazione di eventi internazionali ed attività di marketing territoriale finalizzate all'attrazione di investimenti sulla logistica e soprattutto all'attrazione di flussi di merci dai principali mercati internazionali; azioni strutturali tese a favorire il radicamento in mercati esteri del sistema distretto, tramite allestimenti all'estero di strutture operative-promozionali permanenti (*show-room*, *service point* o simili);
- del Metadistretto come conoscenza: organizzazione di conferenze tematiche, approfondimenti di segmenti innovativi di servizio, lato domanda (filiera merceologiche, direttrici di traffico e mercati emergenti) e lato offerta (innovazioni tecnologiche e organizzative)

Sistema Infrastrutturale

Rispetto alle attività economiche del Metadistretto (servizi di logistica, servizi di trasporto), i nodi intermodali e il porto hanno *valenza sistemica*. Ossia, interventi di ampliamento, potenziamento e specializzazione delle strutture, impianti, spazi e servizi comuni apportano benefici diretti e indiretti (esternalità positive) alla pluralità di attori del comparto metadistrettuale veneto, cioè contribuiscono a sostenere il *sistema logistico regionale*.

Allo stesso modo, interventi infrastrutturali mirati allo sviluppo di altri poli accentratori di traffico sul territorio, nonché finalizzati alla sperimentazione nella logistica e nei trasporti e alla formazione nel settore, ovvero finalizzati all'integrazione di modalità di trasporto diverse sono riconosciuti dal distretto quali azioni in grado di apportare rilevanti benefici al sistema logistico del territorio nel suo insieme.

Solo ad esempio, rientrano in questa linea dell'agire metadistrettuale:

- le priorità riconosciute del Masterplan del Quadrante Europa (ampliamento del terminal intermodale con nuovi moduli, nuove aree per la logistica integrata, una riorganizzazione del layout complessivo con ottimizzazione delle aree comuni...)
- gli scenari e le indicazioni emergenti dal Progetto Pilota per il Riposizionamento della mobilità e dell'intermodalità del Nordest: ridisegno del policentrismo logistico territoriale,

- ridefinizione operativa delle aree logistiche portuali ed aeroportuali (esistenti, programmate, da prevedere), ecc.
- l'insieme degli interventi ascrivibili alla pianificazione strategica del Porto di Venezia, in primis il riassetto strategico/funzionale del sistema dei terminalisti portuali, il ridisegno del retroporto e delle aree logistiche di supporto, nonché quegli interventi legati alla riconversione industriale ad attività logistiche di ampie porzioni del retroterra veneziano
 - il disegno progettuale relativo all'area logistica e industriale di Padova riguarda soprattutto la realizzazione di nuove piattaforme destinate alla logistica e nuovi terminal intermodali
 - Centrale all'interno del patto di sviluppo è anche individuare tra i soggetti istituzionali promotori del Metadistretto, ove possibile, nei modi e termini che verranno stabiliti dalla Regione del Veneto, quegli enti a cui affidare specifiche deleghe regionali in materia di "governance" e di pianificazione urbanistica territoriale relativamente alle nuove aree logistiche ed intermodali provinciali.
 - Ciò nell'ottica di puntare al potenziamento della rete logistica interportuale esistente perché solo dalla concentrazione del traffico ferroviario combinato in pochi centri (HUB) interportuali, dislocati nei punti nodali della rete nazionale, si possono realizzare quelle economie di scala che permettono al traffico ferroviario di essere concorrenziale con quello stradale.
 - Come evidenziato nel "Piano per la logistica", elaborato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed approvato dal CIPE in data 22.3.2006 "è la concentrazione dei traffici ed il loro grado di bilanciamento a determinare l'innalzamento delle prestazioni e la riduzione dei costi unitari del trasporto intermodale".
 - Al contrario la proliferazione dei terminali intermodali all'interno delle aree già servite dagli HUB interportuali creano una polverizzazione del traffico che di fatto rende difficile a tutti i singoli terminali il "riempimento" dei treni navetta tra terminali (treni blocco) rendendo così meno competitivo sia per il gestore del terminale che per il cliente l'utilizzo del trasporto combinato.
 - Importante sarà inoltre verificare con la Regione del Veneto la possibilità di poter dare una precisa definizione e conseguentemente un preciso inquadramento urbanistico alle aree logistiche differenziandole da quelle industriali.

4.2 Coordinamento sul territorio: il Comitato di Coordinamento

Con il fine di valorizzare i percorsi intrapresi dal Metadistretto nel periodo 2006-2009, con riferimento sia ai progetti realizzati e in essere che ai rapporti con le comunità economiche delle diverse aree territoriali, il Metadistretto affianca alla figura del Rappresentante di Metadistretto un *tavolo rappresentativo delle tre realtà già promotrici dei Distretti logistici di Verona, Padova, Venezia-Treviso (2003-2006)*, per attività di coordinamento sul territorio (Autorità Portuale di Venezia, Consorzio ZAI, Magazzini Generali di Padova, Interporto di Padova, Interporto di Venezia, Interporto di Rovigo, Sistemi Territoriali, Magazzini Merci e Derrate di Vicenza, Aspò Chioggia e il Consorzio ZIP).

Il *Comitato di coordinamento* garantisce continuità nei rapporti con le imprese e i soggetti economici distrettuali grazie alla partecipazione di referenti in rappresentanza degli aderenti pertanto, il Comitato di coordinamento facilita il confronto e la rappresentatività del nuovo Metadistretto a livello territoriale.

Il Comitato di coordinamento dopo attenta valutazione del supporto alle attività progettuali poste in essere nel triennio 2006-2009, ritiene di riconfermare a Log System Scarl la gestione delle attività del Metadistretto Logistico Veneto relative a: segreteria operativa, ricerca finanziamenti ed opportunità, attività di progettazione, gestione e rendicontazione dei progetti ed eventuali attività correlate ai progetti approvati.

4.3 *Modalità di condivisione dei risultati*

In piena coerenza con lo spirito fondante del Metadistretto Logistico Veneto (finalizzato all'accrescimento del settore logistico e alla condivisione di fini comuni tra gli aderenti) e in linea con le disposizioni di cui alla nuova Legge regionale 16 marzo 2006, n. 5 ("Modifiche alla Legge Regionale 4 aprile 2003, n. 8 *Disciplina dei distretti produttivi ed interventi di politica industriale locale*") si sottolinea sin d'ora come ogni attività del Metadistretto dovrà individuare, già in fase progettuale, le modalità per un accesso comune ai risultati, da parte dei soggetti aderenti al Patto di Metadistretto.

In particolare, se è vero che la titolarità dei beni materiali e immateriali conseguiti con la realizzazione dei progetti cofinanziati con i contributi regionali ai sensi L.R. 05/06 è in capo ai proponenti e realizzatori dei progetti stessi, i benefici derivanti dai progetti dovranno positivamente ricadere sull'intero Metadistretto, contribuendo così fattivamente alla sua crescita, grazie alla puntuale individuazione di strumenti in grado di garantire l'accesso ai risultati o ai beni conseguiti.

I progetti esemplificativi

Azione 1.1	Centro di ricerca e sperimentazioni di Metadistretto
Descrizione	Realizzazione di un centro in cui siano insediate attività di ricerca e sperimentazione di componenti meccaniche ed elettroniche innovative che riguardino sia il comparto su strada che le realtà di logistica integrata.
Obiettivi	Incentivare l'individuazione e l'applicazione di soluzioni innovative alle problematiche peculiari delle aziende operanti nel settore della logistica e creare un dialogo stabile tra le realtà imprenditoriali e laboratori di ricerca focalizzati sulle diverse tematiche del settore, così da stimolare vicendevolmente la richiesta e la proposta.
Metodologia	<p>In una prima ipotesi progettuale il centro potrebbe estendere le proprie strutture su un'area di 50.000 mq comprensiva di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - laboratori di ricerca - laboratori per la sperimentazione, installazione e verifica tecnica di attrezzature e dispositivi; - aule per lo svolgimento di lezioni teoriche e riunioni tecniche; - struttura di servizio comprensiva di uffici amministrativi; - un'area parcheggio per dipendenti/utenti
Azione 1.1	Centro prove e sperimentazioni di Metadistretto
Descrizione	Realizzazione di un centro in cui siano possibili attività di sperimentazione e verifica di componenti meccaniche ed elettroniche innovative e del comportamento su strada degli automezzi, tanto con riferimento a mezzi e componenti di nuova concezione che a situazioni di guida diversificate, favorendo l'intervento tecnico sul mezzo e formativo sull'autista
Obiettivi	Centro di studio e prova permanente e aperto, prioritariamente indirizzato verso autotrasportatori e autisti professionisti, che sia in grado supportare un'offerta integrata di servizi di sperimentazione nell'autotrasporto, con il fine di elevarne la sicurezza
Metodologia	<p>In una prima ipotesi progettuale il centro potrebbe estendere le proprie strutture su un'area comprensiva di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - un'area di circuito attrezzata e predisposta con le necessarie opere e apparecchiature di sicurezza; - un laboratorio meccanico per la sperimentazione, installazione e verifica tecnica di attrezzature e dispositivi sui mezzi; - una struttura di servizio comprensiva di uffici amministrativi e aule per lo svolgimento di lezioni teoriche e riunioni tecniche; - un'area parcheggio per dipendenti/utenti nonché recinzioni e altri dispositivi di sicurezza (attrezzatura antinfortunistica e di primo soccorso)
modalità accesso risultati e/o beni	<ul style="list-style-type: none"> - accesso alla struttura per attività formative, di test e sperimentazione garantito agli aderenti al Metadistretto - esternalità positive legate alla certificazione di sicurezza e qualità (nella guida e nelle attività) ricollegata al Metadistretto (in quanto conseguibile presso il Centro prove del Metadistretto)
Costi	Euro 2.000.000,00 (comprensivo di infrastruttura, attrezzature, costi di gestione) ; contributo regionale ipotizzato: 40%

Azione 1.1.1	Incubatore aziende tecnologiche per il settore autotrasporto gomma
Descrizione	<p>Realizzazione di una infrastruttura logistica e di servizi che valorizzi le iniziative imprenditoriali tecnologiche finalizzate alla ridefinizione del modello operativo dell'autotrasporto gomma. Il settore autotrasporto gomma è sottoposto a forti pressioni competitive poiché non riesce a ribaltare sui prezzi la struttura dei costi. Diventa importante quindi recuperare produttività e questo è possibile solo con lo sviluppo di tecnologie e servizi .</p> <p>Già i progetti Samarcanda e aggregatore stanno significando la nascita di iniziative a base tecnologica che supportano la modifica del modello operativo del settore</p> <p>L'incubatore diventa un luogo fisico (anche in collaborazione con il centro prove sopracitato) , per permettere lo sviluppo di queste iniziative fornendogli servizi di tipo networking commerciale ,finanziario e di domain scouting ,collaborando in ciò con gli altri organi preposti all'innovazione (parchi ,veneto innovazione ,etc)</p>
Obiettivi	<p>Luogo e servizi per lo sviluppo di iniziative di prodotto e servizio a base tecnologica finalizzate a migliorare le performance , la produttività e la sicurezza dei processi di autotrasporto</p>
Metodologia	<p>individuazione negli spazi di pertinenza della zai di aree immobiliari adatte alla ospitalità delle iniziative imprenditoriali e ai progetti finanziati a base tecnologica</p> <p>sviluppo di un network professionale in grado di valutare utilità ,mercato e profittabilità delle iniziative tecnologiche e imprenditoriali proposte</p> <p>sviluppo di un network che supporti il test ,la diffusione e la prima commercializzazione delle innovazioni prodotto</p> <p>sviluppo e supporto finanziario alle iniziative</p> <p>sviluppo e accesso ai servizi comuni (laboratori prova ,test ,servizi di bp , management)</p>
modalità accesso risultati e/o beni	<p>L'incubatore sarà un soggetto misto accessibile rivolto alle iniziative del meta distretto che intende aprire la base sociale ai partecipanti al metadistretto</p>
Costi	<p>Euro 2.500.000,00 (comprensivo di infrastruttura, attrezzature, costi di gestione, costi dei servizi) ; contributo regionale ipotizzato: 40%</p>
Azione 1.1.2	Centro servizi applicativi per la pianificazione dei viaggi ,l'infomobilità , la gestione del knowledge gestionale relativo all'autotrasporto gomma
Descrizione	<p>Realizzazione e implementazione di una infrastruttura tecnologica e organizzativa in grado gestire in una logica di software as services (quindi di servizio alle imprese in hosting) degli applicativi e dei servizi di tipo innovativo a base tecnologica per l'autotrasporto gomma assemblandoli in una unica visione vs il cliente finale (società di autotrasporto) indipendentemente dalle aziende che li hanno sviluppati.</p>
Obiettivi	<p>Raggiungere economie di scala e scopo atte a rendere più agevole la diffusione delle innovazioni tecnologiche di tipo ict relative all'autotrasporto gomma abbattendone i costi di</p> <p>Software applicativo ,hw ,comunicazione e gestione commerciale</p>

Metodologia	<p>Il centro servizi sarà composto da</p> <ul style="list-style-type: none"> Un data center e relativa infrastruttura di gestione Una struttura di assistenza ai clienti Una struttura di accordi per l'implementazione in azienda e a bordo camion degli applicativi e degli apparati tecnici Una infrastruttura software che integra le componenti applicative in servizi complessi (assemblaggio di servizi semplici) vs il cliente finale fornendo una soluzione bundle di provisionig ottimizzata in una logica one stop shop Un c entro di prova delle tecnologie ict in entrata
modalità accesso risultati e/o beni	È una struttura di servizio di metadistretto accessibile a tutte le aziende
Costi	Euro 2.000.000,00 (comprensivo di infrastruttura, attrezzature, costi di gestione, costi dei servizi) ; contributo regionale ipotizzato: 40%
Azione 1.2	Adozione di software dedicati ai trasporti e alla logistica
Descrizione	Sviluppo di prodotti software dedicati alla logistica e alle spedizioni sulla base delle esigenze degli operatori del settore
Obiettivi	Favorire l'utilizzo di tecnologie informatiche per il controllo di gestione, il miglioramento dell'efficienza e la valorizzazione dei servizi offerti al cliente da parte delle imprese del Metadistretto, soprattutto PMI, fra le quali il ricorso a tecnologie informatiche per la gestione operativa è ancora poco diffuso
Metodologia	<p>Coinvolgimento di fornitori di software e di servizi consulenziali per la realizzazione e personalizzazione di soluzioni specifiche per il settore trasporti e logistica in ambiti quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> – monitoraggio dei costi di produzione del servizio e controllo di gestione – approvvigionamenti di beni e servizi – tracking&tracing della merce – monitoraggio della flotta di automezzi – gestione di magazzino
modalità accesso risultati e/o beni	<ul style="list-style-type: none"> – piena accessibilità al sistema informativo da parte degli aderenti al Metadistretto, garantita da un marketing e un servizio di assistenza dedicato – vantaggi legati allo sviluppo di un prodotto originale vicino alle esigenze operative caratteristiche degli operatori del contesto distrettuale
Costi	Euro 300.000,00 nell'ipotesi che si abbiano tre progetti di Eur 100.000 ciascuno; contributo regionale ipotizzato: 40%
Azione 1.3	Certificazione ambientale e sociale del Metadistretto
Descrizione	Sostenere l'adozione di sistemi di certificazione sociale ed ambientale secondo gli standard internazionali ed europei da parte delle imprese del Metadistretto, le cui attività sono per natura caratterizzate da forti esternalità negative sull'ambiente (emissioni inquinanti degli automezzi <i>in primis</i>) e da un significativo margine di miglioramento quanto a sicurezza sul lavoro e responsabilità sociale d'impresa
Obiettivi	Favorire la certificazione delle imprese del Metadistretto negli ambiti della responsabilità sociale ed ambientale, nell'ottica della valorizzazione dell'immagine del Metadistretto e dell'adozione e diffusione fra le imprese di pratiche volte al miglioramento ambientale, della sicurezza e della salute dei lavoratori

Metodologia	<p>Azioni di informazione e di sostegno relative all'adozione e diffusione di sistemi di gestione ambientale e della sicurezza da parte delle imprese del Metadistretto con riguardo a sistemi di qualità ambientale (ISO 14000 ed EMAS) e di gestione della sicurezza sul lavoro (linee guida UNI – INAIL e dei sistemi internazionali).</p> <p>In particolare, le azioni di sostegno di pratiche virtuose nell'ambito della sicurezza sul lavoro e della difesa ambientale si concentreranno su:</p> <ul style="list-style-type: none"> – attività di trasporto merci (sicurezza nella guida degli automezzi) – attività di trasporto persone (incremento della sicurezza e riduzione delle emissioni inquinanti degli scuolabus) – movimentazione nei terminal ferroviari e intermodali – handling all'interno dei magazzini e delle piattaforme di trasporto
modalità accesso risultati e/o beni	<ul style="list-style-type: none"> – accessibilità al materiale informativo (manualistica) e procedurale sviluppato da parte degli aderenti al Metadistretto – possibile acquisto collettivo di servizi consulenziali ad hoc
Costi	Euro 400.000,00; contributo regionale ipotizzato: 40%
Azione 1.4	Analisi di fattibilità di interventi di <i>City Logistics</i> nelle aree urbane
Descrizione	Ideazione, analisi di fattibilità economica e tecnica e altre attività propedeutiche alla sperimentazione di interventi di riorganizzazione della distribuzione delle merci (<i>city logistics</i>) in aree urbane del Metadistretto
Obiettivi	Analisi del ruolo del terziario distrettuale in una operazione preliminare di razionalizzazione dei traffici urbani delle merci, ideazione, verifica di interventi di <i>city logistics</i>
Metodologia	<p>Attraverso uno studio puntuale ci si propone di individuare e sottoporre a verifica di fattibilità amministrativa, tecnica, economica i seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> – le principali filiere distributive in ambito urbano; – l'interdipendenza esistente tra i vari soggetti economici coinvolti (commercianti, trasportatori, strutture logistiche, fornitori, produttori); – i servizi logistici e le infrastrutture presenti nel Metadistretto, attive nell'area territoriale interessata (quale ad esempio, Verona, Rovigo, Vicenza...); <ul style="list-style-type: none"> – lo sviluppo di un progetto integrato di iniziative pubblico-private per l'avvio della razionalizzazione della <i>city logistics</i>, comprendente dettagliata analisi della possibile fase pilota di sperimentazione; – l'individuazione del CDU (Centro Distribuzione Urbana) e delle eventuali piazzole di sosta; – lo sviluppo di regole per la circolazione di autoveicoli; – l'identificazione delle caratteristiche dei veicoli per la distribuzione; – l'identificazioni di sistemi elettronici e telematici per la rilevazione dei transiti
modalità accesso risultati e/o beni	<ul style="list-style-type: none"> – la piena accessibilità da parte degli aderenti al Metadistretto al materiale di analisi e verifica economica sviluppato di fatto conferisce a tutti i soggetti economici distrettuali strumenti di valutazione e decision making, di grande importanza perché consentono una preparazione alla riforma della distribuzione urbana (da tempo nell'agenda politica delle amministrazioni cittadine) prima che questa si traduca in strumenti coercitivi (divieti, sanzioni) e inoltre aprono possibilità affinché i vari operatori possano attivamente partecipare al percorso di ottimizzazione della distribuzione, candidandosi come fornitori di nuovi servizi di <i>city logistics</i>
Costi	Euro 300.000,00 complessivi nell'ipotesi di tre studi di Euro 300.000,00 ciascuno contributo regionale ipotizzato: 40%

Azione 1.5	Portale del Metadistretto
Descrizione	Sviluppo di un portale internet informativo e di servizio per la realtà distrettuale
Obiettivi	Migliorare l'integrazione informativa e operativa tra le imprese del Metadistretto e favorire la consapevolezza dell'identità del Metadistretto, promuovendo la conoscenza dello stesso anche presso soggetti esterni
Metodologia	Realizzazione di un portale che svolga le funzioni di: <ul style="list-style-type: none"> - Portale informativo distrettuale (presentazione delle imprese del Metadistretto e dei loro servizi, delle infrastrutture di Metadistretto, delle ricerche sul Metadistretto portate avanti dall'Osservatorio) - Borsa lavoro del Metadistretto - Marketplace del trasporto e dei servizi logistici (ad es. borsa noli dell'autotrasporto) - Attività di Formazione A Distanza (FAD)
modalità accesso risultati e/o beni	<ul style="list-style-type: none"> - benefici collettivi derivanti da marketing comune - accessibilità a tutti gli aderenti per i servizi puntuali
Costi	Euro 450.000,00 (comprensivo di costi di realizzazione e gestione); contributo regionale ipotizzato: 40%
Azione 1.6	Interventi di riorganizzazione operativa, cooperazione tra imprese e innovazione nei servizi di trasporto a livello di Sistema Logistico Veneto
Descrizione	Insieme integrato di interventi per conseguire, all'interno di un'intesa operativa tra imprese, un efficientamento dei servizi (trasporto e logistica) offerti a livello di piattaforma veneta, con particolare attenzione alle attività di raccolta/distribuzione e logistiche, alla qualità del servizio, al presidio del mercato
Obiettivi	Il progetto si propone di sviluppare l'azione comune di imprese di trasporto e logistica con riferimento a: <ul style="list-style-type: none"> - ottimizzazione gestionale e organizzativa - innovazione tecnologica - presidio funzione commerciale e trasparenza nei confronti del cliente - ottimizzazione e qualità percepita dei servizi - qualità del lavoro e formazione
Metodologia	Il progetto prevede interventi integrati secondo la seguente articolazione in moduli: <p>A.) Aspetti gestionali</p> <ul style="list-style-type: none"> - sviluppo, implementazione e sperimentazione di software e dispositivi informativi (gestionali, di organizzazione e tracciabilità delle spedizioni...) - ideazione, implementazione e sperimentazione di strumenti, procedure e mansionari per il controllo della produttività, l'amministrazione, la comunicazione e il marketing - attività di aggiornamento e formazione correlate alle precedenti voci <p>B.) Aspetti strutturali</p> <ul style="list-style-type: none"> - ideazione e sviluppo di piattaforme per lo svolgimento di attività logistiche comuni, complementari o ancillari ai servizi - ideazione e realizzazione di strutture e dispositivi di innovazione logistica per le attività comuni (movimentazione automatizzata, RFID ...)

modalità accesso risultati e/o beni	<ul style="list-style-type: none"> – pieno accesso agli aderenti al Metadistretto al gruppo di lavoro di progetto – pubblicazione e diffusione dei risultati di progetto all'interno del Metadistretto – canali per l'accesso (ex post) agli strumenti gestionali per gli aderenti al Metadistretto non facenti parte del gruppo di lavoro – canali per l'accesso (ex post) alle strutture/attrezzature realizzate per gli aderenti al Metadistretto non facenti parte del gruppo di lavoro
Costi	Si ipotizzano costi complessivi per Euro 200.000,00 (Modulo A) + 200.000,00 (Modulo B) e inoltre la possibile ripetibilità del progetto in altre aree del Metadistretto, sino a 3 interventi complessivi ; contributo regionale ipotizzato: 40%
Azione 1.7 <i>Mobility management per il Metadistretto</i>	
Descrizione	Sostegno di progetti di mobilità sostenibile all'interno del Metadistretto
Obiettivi	Interventi e analisi nell'ambito dei sistemi di mobilità casa-lavoro finalizzati alla riduzione di congestione ed emissioni in ambito urbano e periurbano
Metodologia	Sviluppo di progetti di mobilità, ad esempio nell'ambito degli spostamenti casa – lavoro del personale impiegato nel tessuto economico e produttivo locale e regionale. Una possibile proposta progettuale verte sulla definizione, con l'aiuto di consulenti e professionisti operanti nel mobility management, di pacchetti di servizi di mobilità destinati ad imprese ed enti presenti nel territorio locale e regionale ed offerti dalle aziende del Metadistretto in un'ottica di coordinamento ed integrazione
modalità accesso risultati e/o beni	<ul style="list-style-type: none"> – pieno accesso agli aderenti al Metadistretto al gruppo di lavoro di progetto – pubblicazione e diffusione dei risultati di progetto all'interno del Metadistretto – esternalità positive date da ricadute d'immagine sul Metadistretto e maggiore efficienza sistemica
Costi	Euro 200.000 nell'ipotesi di 4 interventi in altrettante aree del Metadistretto (Euro 50.000,00 ciascuno); contributo regionale ipotizzato: 40%
Azione 1.8 <i>Sistema per gli approvvigionamenti e gli acquisti comuni al Metadistretto Logistico</i>	
Descrizione:	Il progetto si propone di fornire ad un centro servizi metodologie e supporti applicativi che lo abilitino ad erogare agli attuali clienti nuove funzionalità, atte a migliorare la competitività degli autotrasportatori del Metadistretto, in particolare sul fronte della riduzione costi e sul miglioramento dell'efficienza.
Obiettivi:	<p>Il centro servizi diverrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> – fornitore di servizi di analisi dei costi per le aziende; – fornitore di servizi di aggregazione degli acquisti; <p>I vantaggi per le PMI e le ricadute sul territorio / Metadistretto locale saranno:</p> <ul style="list-style-type: none"> – diminuzione dei prezzi unitari del 10% circa (negoziazione puntuale dei consumi, accorpamento dei volumi, competizione tra fornitori); – comprensione dei generatori dei consumi di Metadistretto e individuazione di soluzioni centralizzate di offerta; – stabilizzazione dei comportamenti di acquisto dei clienti secondo le convenzioni e gli acquisti di gruppo. – avere un ambiente di comunicazione e sviluppo di servizi scalabili e disponibili per ulteriori iniziative.

Metodologia:	<ul style="list-style-type: none"> - Data entry delle fatture (acquisire le informazioni delle fatture passive dei clienti automaticamente tramite trasferimento dalla sede dei clienti stessi via rete, e registrare gli elementi necessari per analizzare la spesa). - Sviluppo di applicativi (permettere il riconoscimento automatico e la lettura intelligente delle fatture, classificando le voci di spesa in categorie omogenee e standardizzate). - Analisi della spesa (ricostruire per voce e fornitore la spesa dei clienti individuando i modelli di consumo in termini di quantità e prezzi; analisi delle potenziali aree di risparmio tramite acquisti di gruppo). - Gestione dei cataloghi fornitori e delle convenzioni (interrogare i cataloghi dei beni acquistati e confrontarli tra loro per caratteristiche tecniche e prezzo, evidenziando le convenzioni). - Gestione del self service procurement (permette di acquistare da catalogo secondo le politiche di acquisto comuni in modo facilitato) - Creazione di un ambiente di rete di scambio privata (collegare al centro servizi clienti e fornitori)
modalità accesso risultati e/o beni	<ul style="list-style-type: none"> - pieno accesso agli aderenti al Metadistretto al team di progetto e canali di accesso (ex post) alla struttura distrettuale d'acquisto realizzata - pubblicazione e diffusione dei risultati di progetto all'interno del Metadistretto - esternalità positive date da ricadute d'immagine sul Metadistretto e maggiore efficienza sistemica
Costi:	Euro 800.000,00; contributo regionale ipotizzato: 40%
Azione 1.9	Logistics Improve, innovazione e miglioramento dell'efficienza organizzativa
Descrizione:	Il progetto si propone di fornire alle imprese del Metadistretto strumenti e metodologie per la valutazione ed il controllo dei propri processi organizzativi interni, al fine di migliorarli per aumentare il livello di efficienza e competitività.
Obiettivi:	<p>L'obiettivo è sostenere le aziende che vi aderiscono nella realizzazione dei loro progetti di innovazione organizzativa attraverso un pacchetto integrato di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - check-up e analisi dei processi interni per valutare lo stato dell'organizzazione rispetto alle best-practise di settore, evidenziare e superare eventuali inefficienze o rallentamenti che possono creare perdita di margini di profitto e di clienti; - implementazione di strumenti informatici per il controllo costi, l'organizzazione del lavoro aziendale e la misurazione delle performance; - formazione del personale su tematiche organizzative.
Metodologia:	<p>Svolgimento da parte di un pool di esperti interni ed esterni all'azienda delle seguenti attività:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Check up aziendale riguardante aspetti di <ul style="list-style-type: none"> - Controllo di gestione - Organizzazione logistica - Hardware e software - Misurazione performance - Fabbisogni formativi 2) Pianificazione dei singoli progetti 3) Implementazione dei progetti
modalità accesso risultati e/o beni	<ul style="list-style-type: none"> - pieno accesso agli aderenti al Metadistretto al team di progetto e canali di accesso (ex post) alla struttura distrettuale d'acquisto realizzata - pubblicazione e diffusione dei risultati di progetto all'interno del Metadistretto - esternalità positive date da ricadute d'immagine sul Metadistretto e

maggiore efficienza sistemica	
Costi:	Euro 65.000,00 per ciascuna impresa partecipante (Euro 780.000,00 nell'ipotesi siano 12); contributo regionale ipotizzato: 40%
Azione 1.10	Studio di fattibilità economica e gestionale di un nuovo terminal container all'Interporto Quadrante Europa
Descrizione	Valutazione della fattibilità economico-gestionale di un nuovo terminale intermodale container presso l'ambito metadistrettuale specializzato di Verona (Interporto Quadrante Europa) a servizio del posizionamento intermodale da/per i porti container (tirrenici e nordeuropei)
Obiettivi	Rispondere alle esigenze degli operatori di logistica e trasporto nell'ambito del trasporto container da e per porti tirrenici, del Nord Europa, del Sud Italia, nel più ampio ambito delle spedizioni overseas (es: Far East, Nord America), conseguendo maggiore integrazione nei servizi nell'ambito di specializzazione del Metadistretto a Verona e un apporto di sistema all'intero Metadistretto
Metodologia	Studio di fattibilità economico-gestionale di un terminal container con riferimento a: <ul style="list-style-type: none"> - caratterizzazione qualitativa e quantitativa della domanda attuale e potenziale - modello organizzativo e gestionale del terminal - caratterizzazione del sistema informativo necessario alla gestione e allo scambio dei dati con gli altri 'nodi' di riferimento a livello regionale e nazionale - contributo all'offerta complessiva del Metadistretto - azioni commerciali e complementari alla messa in esercizio e business plan del terminal
modalità accesso risultati e/o beni	<ul style="list-style-type: none"> - pieno accesso agli aderenti al Metadistretto alle analisi e alla loro realizzazione - pubblicazione e diffusione dei risultati di progetto all'interno del Metadistretto - esternalità positive date da potenziale aumento massa critica dei traffici, ricadute d'immagine sul Metadistretto, marketing comune
Costi	Euro 150.000,00; contributo regionale ipotizzato: 40%
Azione 2.1	Formazione di base e aggiornamento
Descrizione	Programma di formazione teorico-pratica rivolti a neodiplomati che alterni ore di studio ad esperienze di lavoro in azienda (stage). Corsi di aggiornamento e di informazione del personale già impiegato.
Obiettivi	Formazione ed aggiornamento delle professionalità del Metadistretto, soprattutto a livello operativo. Infatti, da una parte, la sempre crescente apertura dell'economia provinciale, regionale e nazionale su scala globale, rende necessario dotarsi di competenze e personale qualificato per agire su reti produttive e logistiche estese; dall'altra, lo stesso fenomeno di allungamento delle reti richiede sempre maggiori competenze e capacità di organizzazione del servizio logistico, anche attraverso l'adozione di soluzioni organizzative e tecnologie più strutturate e sofisticate.

<p>Metodologia</p>	<p>Pacchetti formativi articolati modularmente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Commercio estero e tematiche collegate, con particolare riguardo, da una parte, agli aspetti doganali e ai diversi regimi giuridico-normativi dei diversi paesi, e alla realizzazione di corsi delle principali lingue utilizzate (tedesco, inglese, russo, altre lingue dell'Est-Europa), anche nelle loro declinazioni tecnico-commerciali, difficilmente disponibili negli attuali corsi di lingue universitari o privati; - Tecniche di trasporto e magazzinaggio, con l'analisi delle principali metodologie organizzative utilizzate, lo studio delle best practice a livello mondiale, l'esame degli standard logistici più diffusi, l'approfondimento delle tecniche di gestione delle differenti tipologie di merci (pericolose, deperibili, a temperatura controllata ...) e delle filiere logistiche servite; - Information e Communication Technology, al fine di portare a conoscenza degli operatori logistici la sempre maggiore importanza dell'uso delle tecnologie di rete nella gestione dei servizi logistici e nell'accesso a reti logistiche globali. Tale modulo presenterà anche gli strumenti maggiormente utilizzati (sistemi gestionali, codici a barre, strumenti in radio frequenza, sistemi satellitari) e le soluzioni più adatte al business e alle modalità organizzative ed operative delle imprese del Metadistretto - Principi di contabilità e di controllo di gestione, che permettano di acquisire tecniche di gestione direzionale ed operativa in grado di migliorare l'efficienza e la produttività delle imprese distrettuali e mettere a disposizione delle stesse strumenti di crescita che le rendano maggiormente competitive nel panorama internazionale - Seminari tecnici su specifiche tematiche che consentano alle imprese di confrontarsi su problemi inerenti la loro specifica attività - Sicurezza sul lavoro - Energia (Risp. energetico)
<p>modalità accesso risultati e/o beni</p>	<ul style="list-style-type: none"> - pieno accesso alle imprese del Metadistretto alle attività, tramite adesione volontaria - pubblicazione e diffusione dei risultati di progetto all'interno del Metadistretto - esternalità positive date da ricadute d'immagine sul Metadistretto e maggiore efficienza sistemica
<p>Costi</p>	<p>Euro 200.000,00 ; contributo regionale ipotizzato: 40%</p>
<p>Azione 2.2</p>	<p>Master per il management delle aziende della logistica e dell'autotrasporto</p>
<p>Descrizione</p>	<p>Sviluppo di una scuola di formazione per il management dell'autotrasporto gomma</p>
<p>Obiettivi</p>	<p>Le aziende di autotrasporto hanno in Italia una dimensione e una storia che non hanno favorito lo sviluppo di una cultura manageriale specifica sul trasporto e in particolare sull'autotrasporto gomma Dalle figure di management operativo (disponenti) ai vertici aziendali manca in Italia una scuola di formazione (a differenza dei maggiori paesi europei) che con l'incrementarsi delle dimensioni aziendali e i passaggi generazionali in atto sta allargando il gap competitivo tra le ns aziende di autotrasporto e i sistemi di trasporto degli altri paesi comunitari La scuola cerca di fornire strumenti conoscitivi ,competenze e capacità sul fronte del diritto ,della gestione ,delle tecnologie per aiutare sul fronte delle risorse umane il superamento di questo gap</p>
<p>Metodologia</p>	<ul style="list-style-type: none"> - sviluppo di didattica e servizi (prove ,esami ,test, benchmark ,partecipazione a progetti etc)per la scuola di management
<p>modalità accesso risultati e/o beni</p>	<ul style="list-style-type: none"> - scuola di management aperta alle aziende

Costi	Euro 200.000,00 (corso completo di ogni modulo) ; contributo regionale ipotizzato: 40%
Azione 2.3	Formazione specialistica nel Supply chain management – Nuove relazioni tra la pubblica amministrazione e le imprese private nel settore della logistica con particolare riferimento al Metadistretto Veneto
Descrizione	Programma formativo rivolto a responsabili e addetti acquisti della logistica, magazzino, spedizioni, trasporti, funzionari della pubblica amministrazione e di infrastrutture logistiche, si propone di fornire un completo inquadramento in tutta la materia, permettendo di ampliare la conoscenza sui sistemi di distribuzione delle merci e sui processi logistici, consentendo di verificare come attraverso i principi della logistica vengono applicati nelle aziende, anche con l'esame e la discussione di casi di esternalizzazione della funzione logistica distributiva
Obiettivi	Qualificare e razionalizzare la gestione aziendale attraverso l'utilizzo di nuove e attuali tecniche e tecnologie. Utilizzo del sistema di gestione "della catena di approvvigionamento" attraverso la metodologia della SCM che mira alla previsione e al controllo della catena delle vendite di un prodotto da parte del produttore
Metodologia	Azione formativa in aula
modalità accesso risultati e/o beni	<ul style="list-style-type: none"> – pieno accesso alle imprese del Metadistretto alle attività, tramite adesione volontaria – esternalità positive date da ricadute d'immagine sul Metadistretto e maggiore efficienza sistemica
Costi	Euro 100.000,00 ; contributo regionale ipotizzato: 40%
Azione 3.1	Centro di competenza sulla logistica: osservatorio economico, centro di innovazione e ricerca
Descrizione	Centro di competenza territoriale permanente con l'obiettivo di studiare l'evoluzione della domanda e dell'offerta di servizi logistici nonché l'innovazione e la R&S del settore
Obiettivi	Analisi del contesto evolutivo del sistema logistico veronese e veneto (domanda e offerta di logistica e servizi di trasporto, cultura logistica, evoluzione organizzativa, infrastrutture, innovazione tecnologica, condizioni del mercato) e intervento a sostegno della progettualità delle imprese (innovazione, nuovi mercati, nuovi servizi ecc.)
Metodologia	<ul style="list-style-type: none"> – Monitoraggio di fabbisogni, caratteri organizzativi e linee evolutive di domanda e offerta di logistica sul territorio di riferimento e inoltre monitoraggio dell'innovazione tecnologica nel campo logistico. – Generazione di progetti di ricerca e sviluppo a servizio dell'innovazione delle imprese – Gestione di un archivio di riviste, pubblicazioni del settore e analisi statistiche – Individuazione delle esigenze di formazione delle imprese locali del settore
modalità accesso risultati e/o beni	<ul style="list-style-type: none"> – pieno accesso agli aderenti al Metadistretto ai servizi informativi, libero accesso all'archivio e alla documentazione e possibilità di interazione nelle attività di ideazione progettuale – pubblicazione e diffusione dei risultati di progetto all'interno del Metadistretto – esternalità positive date da ricadute d'immagine sul Metadistretto
Costi	Euro 900.000,00; contributo regionale ipotizzato: 40%

Azione 4.1	Progetti interdistrettuali per filiere specifiche
Descrizione	Azioni di razionalizzazione logistica in ambito di filiere merceologiche specifiche in collaborazione con altri distretti produttivi regionali
Obiettivi	Interventi, con progetti interdistrettuali, nell'ambito di filiere merceologiche di spiccato interesse logistico: ottimizzazione dei flussi fisici e informativi, sostegno alla diffusione in Italia e all'estero di produzioni eccellenti e alla crescita evolutiva delle imprese di logistica e trasporti del Metadistretto
Metodologia	<p>Avviare un percorso di confronto e progettazione che consenta una razionalizzazione logistica all'interno delle filiere individuate in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none"> – flussi informativi, con ad esempio la gestione centralizzata dei dati rilevanti provenienti dai molteplici soggetti coinvolti; – flussi fisici, attraverso ad esempio di centri logistici per la distribuzione, per quanto riguarda la fase della logistica in senso stretto, il ricorso a sistemi di trasporto adeguati alle caratteristiche della merce trattata e compatibili con i vincoli economici imposti dal mercato, per quanto riguarda la fase della distribuzione. <p>Di grande rilevanza saranno gli aspetti relativi alla promozione dell'iniziativa e all'estensione del coinvolgimento sui progetti, in particolare nei confronti di alcune realtà manifatturiere e della logistica/trasporto al fine dell'elaborazione di progetti specifici. La diffusione delle finalità, delle caratteristiche e dei risultati dei progetti interdistrettuali potrà avvenire attraverso azioni quali l'opera di disseminazione dell'Osservatorio o la partecipazione delle imprese dei distretti coinvolti a workshop, conferenze, manifestazioni fieristiche di interesse per la filiera, con effetti benefici in termini di promozione della cooperazione fra le imprese ad essa appartenenti.</p>
modalità accesso risultati e/o beni	<ul style="list-style-type: none"> – pieno accesso agli aderenti al Metadistretto al team di progetto e canali di accesso (ex post) alle eventuali strutture realizzate – pubblicazione e diffusione dei risultati di progetto all'interno del Metadistretto – esternalità positive date da ricadute d'immagine sul Metadistretto e marketing comune
Costi	Euro 100.000,00 ciascuno (Euro 600.000 nell'ipotesi siano 6) ; contributo regionale ipotizzato: 40%
Azione 5.1	Partecipazione del Metadistretto a fiere tematiche e di settore nazionali e internazionali
Descrizione	Organizzazione di strutture e iniziative comuni del Metadistretto presso le maggiori manifestazioni fieristiche del settore e/o di filiere di rilevanza strategica per le imprese del Metadistretto, in Italia e all'estero
Obiettivi	Offrire un'opportunità alle imprese che, per dimensioni e cultura, hanno maggiori difficoltà nella ricerca di nuovi spazi di mercato. Per tale sforzo di sviluppo e promozione, le imprese beneficeranno dell'azione coordinata di un intero sistema distrettuale.

Metodologia	<p>Partecipazione in forma collettiva alle maggiori manifestazioni logistiche e/o relative a comparti e filiere per le quali le problematiche logistiche rivestono un'elevata criticità, attraverso stand aperti (<i>meeting point</i>) da offrirsi come spazio per la promozione delle imprese del Metadistretto o di comparti specializzati dello stesso.</p> <p>Un obiettivo ambizioso, conseguibile attraverso un mix di attività, strutture ed azioni di comunicazione che metta al centro opportunità commerciali e localizzative, servizi e saperi del sistema logistico veneto, coinvolgendo le imprese dei distretti veneti della logistica e l'Osservatorio Logistico Veneto.</p> <p>Il presidio delle manifestazioni fieristiche di logistica, trasporti e relative alle filiere produttive di interesse logistico (in Italia e in Europa) avverrà attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Struttura espositiva aperta di Metadistretto logistico – Calendario di eventi seminari (gestiti a livello unitario, dal Metadistretto) – Agenda di presentazioni commerciali a cura delle imprese aderenti al Metadistretto – Azioni di marketing
modalità accesso risultati e/o beni	<ul style="list-style-type: none"> – pieno accesso agli aderenti al Metadistretto alle attività sulla base di adesione volontaria – esternalità positive date da ricadute d'immagine sul Metadistretto e marketing comune
Costi	Euro 1.200.000 (dati da Euro 900.000 prevedendo la partecipazione ad almeno tre manifestazioni fieristiche internazionali ed Euro 300.000,00 per attività promozionali presso le manifestazioni fieristiche nazionali); contributo regionale ipotizzato: 40%
Azione 5.2 Iniziative di marketing territoriale	
Descrizione	Elaborazione di studi e ricerche e organizzazione di iniziative seminariali all'interno di eventi realizzati in ambito nazionale ed internazionale relativamente all'attrattività del territorio distrettuale
Obiettivi	Offrire un'informazione aggiornata e completa dell'intero sistema distrettuale e delle sue principali caratteristiche (in termini di posizionamento e immagine). In particolare, le iniziative seminariali mirano a comunicare alle imprese al di fuori del territorio locale le opportunità che il Metadistretto offre per il loro insediamento nel comprensorio, evidenziando le aree maggiormente specializzate e l'attuale l'offerta localizzativa
Metodologia	<ul style="list-style-type: none"> – Elaborazione di analisi del posizionamento e dell'attrattività del territorio – Organizzazione di conferenze specifiche ed incontri (missioni aziendali ed istituzionali) con gli operatori, soprattutto di altri Paesi europei, al fine di incrementare l'attrattività del territorio distrettuale per gli investimenti nazionali ed estere, stimolando la creazione di filiali nel Metadistretto o in singoli comparti specializzati dello stesso
modalità accesso risultati e/o beni	<ul style="list-style-type: none"> – pieno accesso agli aderenti al Metadistretto alle iniziative e alla loro ideazione – pubblicazione e diffusione dei risultati di progetto all'interno del Metadistretto – esternalità positive date da ricadute d'immagine sul Metadistretto e marketing comune
Costi	Euro 300.000,00 nell'ipotesi di 3 interventi in ambiti distinti nel triennio; contributo regionale ipotizzato: 40%
Azione 5.3 Conferenze tematiche	
Descrizione	Organizzazione di conferenze tematiche con l'apporto di esperti di problematiche e dinamiche del settore trasporti e logistica per favorire lo sviluppo della cultura di settore nel territorio distrettuale

Obiettivi	Favorire l'organizzazione di incontri tecnici, istituzionali e politici capaci di indirizzare le linee di intervento della politica e delle istituzioni, nazionali e locali, verso la valorizzazione e il sostegno delle strategie di sviluppo del Metadistretto
Metodologia	Organizzazione di conferenze tematiche con il coinvolgimento di esperti di settore di livello internazionale su aspetti e problematiche legati alla pianificazione e allo sviluppo del territorio, per contribuire alla definitiva affermazione anche a livello sopranazionale del sistema distrettuale. Data l'importanza del Metadistretto ed il bacino di imprese locate nel territorio la proposta è quella di organizzare con le principali istituzioni fieristiche regionali e nazionali una conferenza annuale che affronti le maggiori problematiche del trasporto e della logistica coniugandole con i bisogni e le esigenze degli operatori del Metadistretto
modalità accesso risultati e/o beni	<ul style="list-style-type: none"> – pieno accesso agli aderenti al Metadistretto alle iniziative e alla loro ideazione – pubblicazione e diffusione dei risultati di progetto all'interno del Metadistretto – esternalità positive date da ricadute d'immagine sul Metadistretto, marketing comune e da affinamento livello formativo comune
Costi	Euro 360.000,00 (di cui Euro 250.000 conferenza internazionale e Euro 90.000 conferenza nazionale) ; contributo regionale ipotizzato: 40%
Azione 6.1	Ampliamento del terminal intermodale di Verona Quadrante Europa
Descrizione	Ampliamento del terminal di Verona Quadrante Europa per la movimentazione di unità combinate localizzato all'interno dell'Interporto, in conformità e coerenza con il Masterplan dell'area realizzato per conto del Consorzio ZAI (ente pianificatore). La natura infrastrutturale dell'opera comporta il coinvolgimento del Consorzio ZAI quale soggetto principale, ma la natura sistemica dell'Interporto determina l'estensione dei benefici derivanti all'intero sistema logistico specializzato veronese e al Metadistretto Logistico Veneto.
Obiettivi	Miglioramento dell'accesso ferroviario all'interporto e delle strutture di servizio; potenziamento dell'attività di gestione intermodale dei traffici in entrata e in uscita dal Metadistretto in un'ottica di maggior utilizzo di trasporto a minor impatto ambientale
Metodologia	In funzione alla potenzialità di traffico che dovrà garantire e degli spazi disponibili, il progetto prevede la realizzazione di un terminal di medie dimensioni (area operativa di almeno 35.000 mq servita da due binari della lunghezza di mt. 600 circa su calcestruzzo). Il piazzale sarà attrezzato per la circolazione stradale e per la movimentazione e lo stoccaggio di unità combinate. L'organizzazione della circolazione stradale porrà attenzione ad evitare l'attraversamento dei binari e l'incrocio di veicoli precedenti in senso opposto attraverso un sistema di circolazione a sensi unici.
modalità accesso risultati e/o beni	<ul style="list-style-type: none"> – pubblicazione e diffusione dei risultati di progetto all'interno del Metadistretto – benefici dati da aumento massa critica dei traffici, razionalizzazione sistemica , ricadute d'immagine sul Metadistretto, marketing comune – esternalità positive da maggiore trasferimento modale di traffico (dalla gomma alla ferrovia) nell'area veneta: minori emissioni atmosferiche, minore congestione
Costi	Euro 5.525.000 (dati da Euro 5.000.000,00 per opere di infrastrutturazione e Euro 525.000,00 per progettazione, direzione dei lavori e collaudi) ; contributo regionale ipotizzato: 40%

Azione 6.2	Opere viarie e adeguamento della circolazione nell'interporto Quadrante Europa
Descrizione	I rilevanti flussi di traffico nella zona Quadrante Europa impongono interventi di riorganizzazione della viabilità con rimozione di incroci e realizzazione di due nuove rotonde. La natura infrastrutturale dell'opera comporta il coinvolgimento del Consorzio ZAI quale soggetto principale. Le opere viarie sono strutture a beneficio di tutte le imprese del Metadistretto, ma pianificate su terreno del Consorzio ZAI.
Obiettivi	Miglioramento dell'accesso stradale all'interporto e alle strutture di servizio, con rafforzamento tanto dell'ambito specializzato veronese che dell'offerta di servizi complessiva del Metadistretto
Metodologia	La soluzione scelta per risolvere i problemi di viabilità all'ingresso ovest consiste in una rotatoria compatta con diritto di precedenza all'anello. Il progetto prevede l'ampliamento del sedime stradale e la modifica di alcuni raggi di curvatura per favorire l'ingresso in rotatoria, la realizzazione di un nuovo breve tratto stradale, nonché un muro di sostegno sul lato sud. La soluzione adottata per risolvere il problema dell'ingresso ad est consiste in una rotatoria compatta con diritto di precedenza all'anello caratterizzata da un'isola centrale invalicabile e da un anello sormontabile pavimentato con porfido. L'intervento prevede un leggero ampliamento della superficie originaria dell'intersezione e anche la modifica di alcuni raggi di curvatura con l'obiettivo di favorire l'ingresso in rotatoria.
modalità accesso risultati e/o beni	<ul style="list-style-type: none"> – accesso e possibile interazione degli aderenti al Metadistretto nelle attività di programmazione e ideazione – diffusione dei dati di progetto all'interno del Metadistretto – benefici dati da razionalizzazione sistemica , ricadute d'immagine sul Metadistretto, marketing comune
Costi	Euro 450.000,00; contributo regionale ipotizzato: 40%
Azione 6.3	Realizzazione di piattaforme logistiche distrettuali
Descrizione	Interventi di realizzazione di nuove piattaforme logistiche raccordate e/o di integrazione di esistenti piattaforme con ribalte ferro/gomma per favorire le imprese utilizzatrici del trasporto intermodale e contribuire all'incremento della quota di traffico su ferrovia del Metadistretto
Obiettivi	Miglioramento delle infrastrutture distrettuali ad uso servizi logistici
Metodologia	In prossimità dei principali terminal intermodali del Metadistretto verranno realizzate piattaforme logistiche dotate di un'area coperta ad uso magazzini ed uffici (pari a ca. 8000 mq) e di banchine (per ca. 7500 mq). Le ribalte esterne saranno coperte e dotate di tutte le attrezzature necessarie per la movimentazione delle UTI e delle merci in esse contenute, sia pallettizzate che alla rinfusa (ad es. carroponti per movimentare merci di notevole peso).
modalità accesso risultati e/o beni	<ul style="list-style-type: none"> – possibile interazione degli aderenti al Metadistretto nelle attività di programmazione e ideazione – diffusione dei dati di progetto all'interno del Metadistretto – esternalità positive date da razionalizzazione sistemica , ricadute d'immagine sul Metadistretto, aumento della massa critica legata al livello di traffico e attività logistiche
Costi	Euro 18.000.000,00 prevedendo la realizzazione di 3 interventi; contributo regionale ipotizzato: 40%

Azione 6.4	Progettazione e realizzazione di attrezzature per l'ottimizzazione della movimentazione nell'Interporto di Rovigo
Descrizione	Interventi di ottimizzazione organizzativa e innovazione tecnica a servizio della movimentazione dei carichi, della logistica e dell'intermodalità nell'Interporto di Rovigo
Obiettivi	Ottimizzazione e messa in sicurezza delle attività di piattaforma, innovazione logistica.
Metodologia	Progettazione e realizzazione di attrezzature di movimentazione automatizzata e semiautomatizzata per attività logistiche di magazzino in piattaforme nell'area dell'Interporto di Rovigo: scaffalature automatizzate, sistemi ICT di gestione della movimentazione interna ed esterna (tecnologie RFID, Barcode etc.), dispositivi di gestione delle attività logistiche e in genere interventi volti all'ottimizzazione della logistica in considerazione delle merceologie trattate.
modalità accesso risultati e/o beni	<ul style="list-style-type: none"> - possibile interazione degli aderenti al Metadistretto nelle attività di programmazione e ideazione - diffusione dei dati di progetto all'interno del Metadistretto - esternalità positive date da razionalizzazione sistemica , ricadute d'immagine sul Metadistretto, aumento della varietà e qualità delle attività logistiche
Costi	Euro 2.000.000,00; contributo regionale ipotizzato: 40%
Azione 6.5	Progettazione e realizzazione di opere, attrezzature, sistemi gestionali relativi alla navigazione interna
Descrizione	Interventi di realizzazione infrastrutturale, adattamento nelle attrezzature e ottimizzazione organizzativa a servizio del trasporto e della movimentazione dei carichi con modalità idroviaria
Obiettivi	Diversificazione modale, sviluppo nuove forme di intermodalità.
Metodologia	Progettazione e realizzazione di infrastrutture e attrezzature per la movimentazione ai terminali idroviaria per attività logistiche e di trasporto in considerazione delle merceologie trattabili
modalità accesso risultati e/o beni	<ul style="list-style-type: none"> - possibile interazione degli aderenti al Metadistretto nelle attività di programmazione e ideazione - diffusione dei dati di progetto all'interno del Metadistretto - esternalità positive date da razionalizzazione sistemica , ricadute d'immagine sul Metadistretto, aumento della varietà e qualità delle attività logistiche
Costi	Euro 5.000.000,00; contributo regionale ipotizzato: 40%

Piano finanziario di massima

		Euro	% finanziata da sottoscrittori	% di co-finanziamento pubblico ipotizzato
Innovazione tecnologica, organizzativa e gestionale applicata al settore				
Azione 1.1	Centro prove e sperimentazioni di Metadistretto	€ 2.000.000,0	60 %	40 %
Azione 1.2	Adozione di software dedicati ai trasporti e alla logistica	€ 300.000,0	60 %	40 %
Azione 1.3	Certificazione ambientale e sociale del Metadistretto	€ 400.000,0	60 %	40 %
Azione 1.4	Analisi di fattibilità di interventi di City Logistics nelle aree urbane	€ 900.000,0	60 %	40 %
Azione 1.5	Portale del Metadistretto	€ 450.000,0	60 %	40 %
Azione 1.6	Interventi di riorganizzazione operativa, cooperazione tra imprese e innovazione nei servizi di trasporto a livello di Sistema Logistico Veneto	€ 1.200.000,0	60 %	40 %
Azione 1.7	Mobility management per il Metadistretto	€ 200.000,0	60 %	40 %
Azione 1.8	Sistema per gli approvvigionamenti e gli acquisti comuni al Metadistretto Logistico	€ 800.000,0	60 %	40 %
Azione 1.9	Logistics Improve, innovazione e miglioramento dell'efficienza organizzativa	€ 780.000,0	60 %	40 %
Azione 1.10	Studio di fattibilità economico-gestionale di un terminal container all'Interporto Quadrante Europa	€ 150.000,0	60 %	40 %
Azione 1.1.1	Incubatore aziende tecnologiche per autotrasporto gomma	€ 2.500.000,0	60 %	40 %
Azione 1.1.2	Centro servizi applicativi per la pianificazione dei viaggi ,l'infomobilità , la gestione del knowledge gestionale relativo all'autotrasporto gomma	€ 2.000.000,0	60 %	40 %
Formazione				
Azione 2.1	Formazione di base e aggiornamento	€ 200.000,0	60 %	40 %
Azione 2.2	Master per il management delle aziende della logistica e dell'autotrasporto	€ 200.000,0	60 %	40 %
Azione 2.3	Formazione specialistica nel Supply chain management	€ 100.000,0	60 %	40 %
Cultura logistica, ricerca e supporto all'innovazione				
Azione 3.1	Centro di competenza sulla logistica: osservatorio economico, centro di innovazione e ricerca	€ 900.000,0	60 %	40 %
Progetti interdistrettuali				
Azione 4.1	Progetti interdistrettuali per filiere specifiche	€ 600.000,0	60 %	40 %
Promozione				
Azione 5.1	Partecipazione del Metadistretto a fiere tematiche e di settore nazionali e internazionali	€ 1.200.000,0	60 %	40 %
Azione 5.2	Iniziative di marketing territoriale	€ 300.000,0	60 %	40 %
Azione 5.3	Conferenze tematiche	€ 360.000,0	60 %	40 %
Sistema Infrastrutturale				
Azione 6.1	Ampliamento del terminal intermodale di Verona Quadrante Europa	€ 5.525.000,0	60 %	40 %

Azione 6.2	Opere viarie e adeguamento della circolazione nell'interporto Quadrante Europa	€ 450.000,0	60 %	40 %
Azione 6.3	Realizzazione di piattaforme logistiche distrettuali	€ 18.000.000,0	60 %	40 %
Azione 6.4	Progettazione e realizzazione di attrezzature per l'ottimizzazione della movimentazione nell'Interporto di Rovigo	€ 2.000.000,0	60 %	40 %
Azione 6.5	Progettazione e realizzazione di opere, attrezzature, sistemi gestionali relativi alla navigazione interna	€ 5.000.000,0	60 %	40 %
TOTALE Metadistretto		€ 46.515.000,0	27.909.000,0	18.606.000,0

PARTE B: PATTO PER LO SVILUPPO DEL METADISTRETTO LOGISTICO VENETO

5 L'Intesa

I sottoscrittori del programma per lo sviluppo del Metadistretto Logistico Veneto

- *“ È intenzione delle parti portare avanti in maniera coordinata le varie iniziative riguardanti i distretti, quali la partecipazione ai bandi regionali, così come nello specifico è accaduto per i bandi di cui alla DGR n° 2502 del 8.8.2003”. “La finalità che ci si pone è quella di lavorare con una concertazione unitaria che porti, alla conclusione dei tre anni di vigenza dei patti, alla costituzione di una realtà logistica regionale che assommi in sé tutte le peculiarità locali”*

La Legge regionale 16 marzo 2006, n. 5 (BUR n. 27/2006) “Modifiche alla Legge Regionale 4 aprile 2003, n. 8 Disciplina dei distretti produttivi ed interventi di politica industriale locale” definisce (Art.3., comma 2):

“Il metadistretto è un distretto produttivo che presenta, oltre alle caratteristiche di cui al comma 1, una estesa diffusione della filiera sul territorio regionale, risultando strategico per l'economia della regione.”

Tutto ciò premesso si conviene quanto segue:

1. il programma ha l'obiettivo di realizzare nei prossimi tre anni, in maniera coordinata concreta e precisa una strategia che porti al potenziamento, sviluppo ed evoluzione delle capacità propositive del “sistema” rappresentato dal Metadistretto, con particolare attenzione allo sviluppo della piccola e media impresa, alla generazione di conoscenza, cultura d'impresa e professionalità da e per il Metadistretto, alla diffusione dell'innovazione, e alla promozione internazionale in conformità con i vigenti indirizzi di programmazione comunitaria, nazionale, regionale e provinciale;
2. di porre in atto tutte le iniziative utili a sviluppare ogni attività volta a favorire la realizzazione delle iniziative e degli interventi per lo sviluppo delle imprese e del territorio veneto, ampiamente esplicitati nel Programma di sviluppo, compresa la dettagliata definizione degli impegni e dei compiti attribuiti a ciascun soggetto pubblico e privato, nonché l'esplicita individuazione delle modalità per l'accesso comune a risultati conseguiti e/o beni acquisiti;
3. di nominare Gian Michele Gambato, presidente di Sistemi Territoriali spa, come rappresentante del Metadistretto Logistico Veneto;
4. di costituire un *Comitato di Coordinamento* rappresentato dai soci promotori del Metadistretto Logistico Veneto (Autorità Portuale di Venezia, Consorzio ZAI, Magazzini Generali di Padova, Interporto di Padova, Interporto di Venezia, Interporto di Rovigo, Sistemi Territoriali, Magazzini Merci e Derrate di Vicenza, Aspo Chioggia e il Consorzio ZIP);
5. di incaricare Gian Michele Gambato a presentare il Patto di sviluppo del Metadistretto Logistico Veneto e il relativo programma per il riconoscimento da parte della Regione del Veneto, nei modi e nelle forme previste della L.R. n. 5 del 16.03.2006, e di rappresentare il Metadistretto stesso presso gli organi competenti per l'attuazione della Legge.

6 Gli aderenti

Elenco dei sottoscrittori istituzionali al 31.01.2009

Totale aziende:

Addetti totali:

PARTE C: ALLEGATI AL PATTO PER LO SVILUPPO DEL METADISTRETTO LOGISTICO VENETO

7 Dichiarazione di conformità e accettazione del Rappresentante del Metadistretto Logistico Veneto Gian Michele Gambato

Tabella dettagliata adesioni

Adesioni