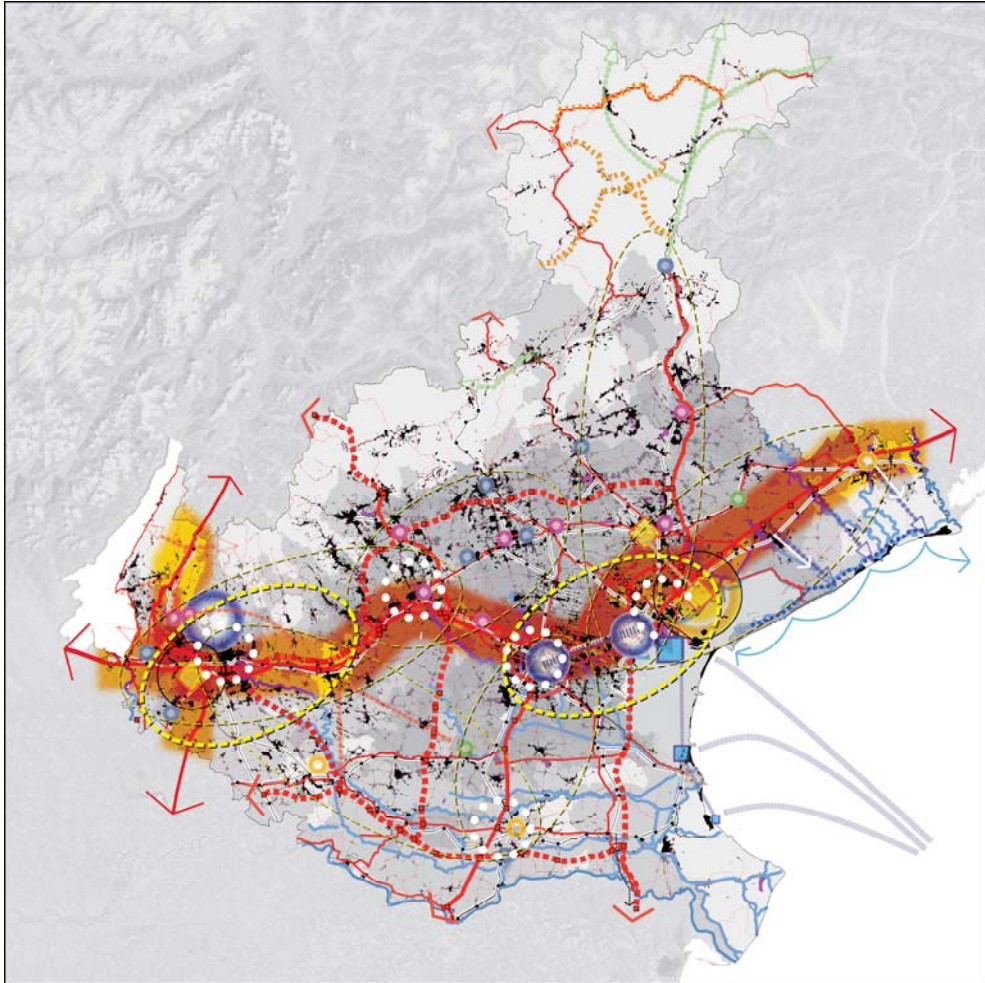




METADISTRETTO LOGISTICO VENETO



PIANO STRATEGICO PER LO SVILUPPO DELLA LOGISTICA DEL VENETO

PROGRAMMA GENERALE ED OPERATIVO
DICEMBRE 2007

METADISTRETTO LOGISTICO VENETO

**PIANO STRATEGICO PER LO SVILUPPO DELLA
LOGISTICA DEL VENETO**

PROGRAMMA GENERALE ED OPERATIVO

Coordinatore del Work-Team:

Dott. GIAN MICHELE GAMBATO
Presidente Metadistretto

Responsabile scientifico:

Prof. Arch. Umberto Trame
*Progettazione Architettonica e Urbana
Università IUAV di Venezia*

Responsabili di settore:

Prof. Marco Mazzarino
*Economia Applicata
Università IUAV di Venezia
Director TLSU (Transport, Logistics and
Supply chain management Unit)
Tedis Center – Venice International University*

Ing. Thomas Miorin
Esperto di logistica dei sistemi produttivi locali

Prof. Ing. Enzo Siviero
*Tecnica delle Costruzioni
Università IUAV di Venezia
(Direttore del Dipartimento di
Costruzione dell'Architettura)*

Prof. Endri Orlandin
*Tecnica e Valutazione Urbanistica
Università IUAV di Venezia*

Dott. Alessandra Gattei
Urbanista e Consulente della Regione Veneto

Prof. Giovanni Campeol
*Valutazione Ambientale di Piani e Progetti
Università IUAV di Venezia*

INDICE:

1. PREMESSA
2. LA NATURA DEL PIANO
3. LA COSTRUZIONE DEL PIANO – PROGRAMMA GENERALE
4. LA COSTRUZIONE DEL PIANO – PROGRAMMA SPECIFICO
 - 4.1 SCENARI DI RIFERIMENTO
 - 4.2 ASSETTO TERRITORIALE E DINAMICHE IN ATTO
 - 4.3 ASSETTO MACROECONOMICO E SISTEMA LOGISTICO PRODUTTIVO
 - 4.4 SCENARI ED IPOTESI DI INTERVENTO
5. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
6. I TEMPI DELLO STUDIO E LE FORME DI PUBBLICITA' E DIFFUSIONE

1. PREMESSA

Il presente documento traccia le linee di ricerca ed il programma di lavoro che si intende sviluppare per individuare le condizioni di sviluppo – attuali e potenziali – di attività di logistica nell’ambito del territorio regionale e per definire conseguentemente gli elementi di un PIANO STRATEGICO PER LO SVILUPPO DELLA LOGISTICA VENETA.

Le premesse per così dire *istituzionali* e *sovraordinate* al presente lavoro sono da un lato il “Patto per lo sviluppo del Metadistretto logistico veneto” presentato il 31 maggio 2006 dai tre Distretti della Logistica e sottoscritto da 256 aziende operanti nel Veneto; d’altro lato il “Documento Preliminare al PTRC”, deliberato dalla Giunta regionale il 7 agosto 2007, che dedica una attenzione specifica ai temi della mobilità e della logistica quali condizioni essenziali per lo sviluppo economico del territorio.

“Il Metadistretto Logistico – si legge nel patto - 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 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 nei Patti di sviluppo dei tre Distretti della logistica (Verona, Padova, Venezia-Treviso) presentati nel 2003.

- *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), Unicomm (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.*
- *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 è stato il soggetto che in questi anni di vigenza del patto per il Distretto Padovano della Logistica ha creduto nella capacità di fare sistema con i grandi e piccoli operatori logistici divenendo un punto di riferimento per l'intero distretto padovano.*
- *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.”*

Questa condizione strutturale della attuale situazione della logistica veneta, che nel “Patto” prefigura già alcune linee generali di indirizzo e di strategie operative, va indagata ed approfondita sulla base non solo di un'attività di ricerca e di analisi che nel presente documento viene chiaramente definita, ma anche sulla base delle interrelazioni previste dal PTRC con la formazione dei “Progetti Strategici” quali elementi di implementazione e specificazione del Piano Territoriale medesimo. Il Piano strategico a cui intendiamo lavorare presenta infatti questa duplice dimensione operativa: dovrà costruire la *visione generale e condivisa dello sviluppo della logistica veneta e della progettualità del metadistretto*, e nel contempo dovrà definire parte degli elementi di articolazione del *Sistema 4 - Mobilità* e del *Sistema 5 – Sviluppo economico* degli obiettivi del PTRC.

In questo modo il Piano Strategico per lo Sviluppo della Logistica veneta si presenta in sintonia con la natura stessa del Piano Territoriale Regionale: *“uno strumento di supporto all'attività di governance del territorio in quanto consente di rendere coerente la “visione strategica” della programmazione generale e quella di settore con il contesto fisico, ambientale, culturale, civile ed economico, attraverso un'interpretazione del territorio che ne ponga in risalto i punti di forza e di debolezza e ne evidenzi potenzialità ed opportunità.”*

Più che di un insieme di progetti il Piano Strategico sarà dunque il risultato di un processo di condivisione di alcune linee di indirizzo fondative e strutturali, ciascuna delle quali potrà dar seguito a progetti specifici, ad opere materiali e/o ad azioni immateriali, condotte da soggetti che agiscono singolarmente o in maniera coordinata sul territorio, ma i cui benefici dovranno dunque ricadere positivamente sull'intero Metadistretto. A questi obiettivi si rifà l'intesa dei sottoscrittori del “Patto di sviluppo del Metadistretto logistico Veneto” e da questa iniziativa dovrà emergere un'insieme di conoscenze e di progettualità condivise quale contributo del Metadistretto alla costruzione del PTRC.

2. LA NATURA DEL PIANO

Il Piano Strategico per lo sviluppo della logistica del Veneto

- non è un “*piano urbanistico*”, anche se riguarda fatti che stanno all’interno di un territorio pianificato con il quale deve confrontarsi e rispetto al quale non può esimersi dall’esprimere un’idea più generale di questo territorio in quanto “luogo costruito” nel quale attuare quelle politiche di sviluppo insediativo che un piano della logistica necessariamente richiede;
- non è un “*piano economico*”, anche se si fonda su progetti di natura economica che riguardano sia i programmi di sviluppo dei singoli soggetti che costituiscono la struttura logistica regionale (porti, interporti, piattaforme intermodali, ecc...), sia le iniziative economiche proprie delle aziende collocate sul territorio le cui azioni ed il cui sviluppo sono in qualche modo correlati alle azioni e alla produttività del sistema della logistica regionale;
- non è un “*piano delle infrastrutture*”, anche se l’articolazione e l’efficienza delle reti e dei nodi infrastrutturali sono la condizione dell’esistenza stessa del sistema della logistica regionale.

Il Piano Strategico, parafrasando la definizione che ne dà il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è lo strumento all’interno del quale le strutture logistiche, produttive e dei trasporti possano costruire, in un impegno comune e consapevole, la visione condivisa e dinamica del proprio futuro e del proprio posizionamento competitivo, finalizzando le proprie politiche, le proprie scelte di priorità ed i propri investimenti per ottimizzarne l’efficacia.

Il Piano Strategico è il disegno politico dello sviluppo, di medio lungo periodo, che persegue la competitività in chiave sopralocale, tramite la costruzione di patti tra gli attori istituzionali, sociali ed economici del territorio e tramite la promozione di reti di alleanze, nazionali e transnazionali, tra le città, i luoghi della produzione e della logistica, e il sistema generale dei trasporti pubblici e privati delle merci.

Il Piano Strategico individua e promuove le strategie di sviluppo locale in un’ottica di sistema con le opportunità offerte dalle politiche infrastrutturali nazionali ed europee, per coglierne le esternalità in termini di:

- riduzione delle distanze spazio temporali tra i siti logistici e i luoghi di produzione e distribuzione sul territorio;
- costruzione di reti di alleanze tra i siti logistici e territorio sostenute da strategie di sviluppo complementare;
- superamento delle perifericità tanto locali che nazionali.

Il Piano Strategico è pertanto lo strumento attraverso il quale le strutture della logistica si danno strategie per assolvere al loro ruolo di nodi dell’armatura infrastrutturale europea, nazionale e regionale e di motori del processo produttivo dell’Unione.

Il Piano Strategico infine si caratterizza come un atto volontario che affida il suo successo alla capacità dei siti logistici di promuovere sistemi di partenariato e reti di alleanze attorno ad obiettivi strategici valutati e condivisi, per sostenerli in termini decisionali ed economici.

3. LA COSTRUZIONE DEL PIANO - PROGRAMMA GENERALE

I fenomeni che hanno condotto all'attuale sviluppo del modello insediativo veneto impongono una riflessione sulla sua futura articolazione sia economica che territoriale. Questo sistema se osservato ad una scala sovranazionale si distingue come parte di un più vasto spazio in cui si articola una delle macroregioni più dinamiche, dal punto di vista produttivo e insediativo, dell'intera Europa.

Il ruolo che questo territorio dovrà svolgere anche dal punto di vista logistico sarà orientato alla realizzazione di politiche di coesione coerenti ed integrate con quella rete di città e di luoghi produttivi che sempre di più sarà individuato come il "Sistema Veneto".

Le occasioni che andranno colte saranno quelle offerte dalla possibilità, da un lato, di recuperare la centralità del fattore città come motore di innovazione e cardine dell'articolazione spaziale, dall'altro di inserirsi efficacemente nel processo innescato dalle politiche infrastrutturali dettate dalla logica dei corridoi transnazionali. Tali opportunità se adeguatamente supportate da un'efficiente e sostenibile mobilità locale potranno garantire un'offerta flessibile e più aderente alle esigenze della domanda di mobilità. In quest'ottica i Corridoi I e V costituiscono un'opportunità per sviluppare un nuovo approccio alla pianificazione strategica ed alla logistica, con l'obiettivo di un riposizionamento competitivo del Veneto nel quadro europeo.

In questa prospettiva la costruzione del Piano Strategico passa attraverso la definizione delle seguenti fasi di studio:

Fase A – DELL'ANALISI E DELL'ASCOLTO

Si tratta di ricondurre all'interno di un unico quadro di sintesi i principali elementi di struttura dell'area, le principali propensioni ecologiche degli operatori economici e le politiche in atto diversamente riferibili ai sistemi della logistica. Gli studi e le analisi previste in questa fase sono riconducibili ai seguenti capitoli:

- ricostruzione degli scenari di riferimento transnazionali, nazionali e transregionali nel settore della logistica, delle infrastrutture e dei trasporti e loro ricaduta nell'area veneta, principali dinamiche in atto;
- stima dei fabbisogni logistici, individuazione delle filiere logistico-produttive, stima e mappatura dei flussi al fine di valutare l'interazione tra domanda e offerta ed articolare così la valutazione dello stato di fatto del sistema logistico veneto;
- ricognizione delle principali politiche "urbanistiche" in atto a livello regionale sia con riferimento alla attuale struttura magalopolitana del territorio, sia con riferimento ai sistemi delle infrastrutture di trasporto interagenti con i nodi della logistica veneta (dei quali occorre conoscere la dimensione, il posizionamento, le strategie di sviluppo, ecc...).

Fase B – DEL DOCUMENTO PROGRAMMA

A conclusione della "Fase A" sarà predisposto un documento –programma all'interno del quale articolare gli scenari prefigurati, le linee strategiche dello sviluppo, le visioni guida che dovranno servire di orientamento ai progetti specifici e alla strategie di programma. Il documento programma, da sottoporre alla valutazione e alla approvazione del Metadistretto, sarà articolato con riferimento ai seguenti punti:

- analisi di posizionamento competitivo e individuazione dei fattori di competitività e di sviluppo sui quali investire nel medio periodo – 2020 – per il settore della logistica;
- individuazione degli scenari e valutazione degli interventi strategici con riferimento sia alle scelte localizzative e al sistema delle reti di trasporto, sia ai caratteri organizzativo-gestionali e tecnologici della logistica;
- stima e mappatura dei flussi previsti e prevedibili, simulazione dei nuovi interventi di carattere logistico e valutazioni di impatto ambientale derivanti dagli scenari prefigurati.

Fase C – PROGETTI STRATEGICI O PROGETTI BANDIERA

Si tratta di focalizzare una visione generale, discussa e condivisa, all'interno di alcuni progetti ritenuti particolarmente significativi per lo sviluppo del settore logistico regionale.

Per ognuno di questi progetti sarà necessario definire:

- a) nel caso di progetti per così dire “immateriali” (relativi all'osservatorio e alla messa in rete dei dati, alle azioni di marketing territoriale, alle iniziative di carattere formativo per gli operatori di logistica, ecc...)
 - gli obiettivi specifici del progetto;
 - le descrizioni delle caratteristiche e delle azioni che il progetto comporta;
 - la tempistica per la sua realizzazione e i risultati che si attendono;
 - le possibili partnership;
 - i costi e le fonti di finanziamento;
- b) nel caso di progetti di aree/o di opere, la predisposizione di studi di prefattibilità rappresentati attraverso masterplan.

In entrambi i casi risulta comunque necessario prefigurare le intese da sottoscrivere tra soggetti pubblici e/o privati impegnati nella realizzazione dei progetti.

4. LA COSTRUZIONE DEL PIANO - PROGRAMMA OPERATIVO

4.1 SCENARI DI RIFERIMENTO

Con l'apertura dell'Unione Europea ad est il Veneto è divenuto uno dei principali territori di connessione con l'area balcanico-danubiana. La sua posizione strategica ha determinato una concentrazione di progetti ed interventi (completamento AV/AC, completamento Sfmr, piattaforma logistica Alto-adriatica, Passante di Mestre, quarta corsia della A4, Autostrada Pedemontana Veneta, etc.) volti a fornire una risposta efficace ed efficiente agli ormai cronici problemi di viabilità e mobilità esistenti.

L'insieme dei progetti e dei nuovi interventi sta riarticolando la maglia infrastrutturale che andrà, da un lato, riannodata all'eterogenea struttura insediativa, dall'altro, integrata, in maniera compatibile, con la sensibile armatura paesaggistico-ambientale.

Il problema che oggi ci si pone, non è solo il rafforzamento di una o dell'altra direttrice in rapporto all'evolvere della domanda, ma un vero e proprio cambio di scala e di scenario, dentro il quale il Veneto è parte di un sistema più ampio - la pianura padano-veneta racchiusa tra l'arco alpino e la sponda mediterranea - che ospita sistemi economici e insediativi tra loro diversi, ciascuno dotato di una propria tradizione e strategia di relazioni esterne.

Questa prima parte del lavoro sarà quindi incentrata sulla ricostruzione del quadro di riferimento derivante dalle strategie delineate nei principali strumenti di programmazione e pianificazione strategica nazionale, regionale e provinciale.

Si tratterà di definire, in termini territoriali ed urbanistici, quali saranno le ricadute sul territorio regionale delle politiche trans-nazionali, nazionali e trans-regionali e come queste si andranno a raccordare con gli strumenti di pianificazione regionale sia generali che di settore.

Piano di lavoro

- Progetti trans-nazionali, nazionali e trans-regionali in atto (Interreg, Porti&Stazioni, etc)
- Corridoi trans-europei e relazioni con i territori afferenti
- Scenari di competitività territoriale
- Piattaforme strategiche e riconfigurazione funzionale dei punti di accesso
- Territori snodo e corridoi infrastrutturali
- Previsioni del Quadro Strategico Regionale (con particolare riferimento al quadro territoriale infrastrutturale)
- Piano Regionale dei Trasporti e interrelazioni con le previsioni dei documenti sovraordinati
- Ricadute del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

4.2 ASSETTO TERRITORIALE E DINAMICHE IN ATTO

Per ragionare di logistica è quanto mai opportuno comprendere l'evoluzione dell'assetto territoriale.

Tale conoscenza prenderà avvio dalla lettura delle principali dinamiche sociali (quelle economiche sono descritte al punto successivo) ed insediative in atto (sistemi metropolitani di Venezia-Padova e di Verona, sistema reticolare della "città del pedemonte", ambiti della diffusione/dispersione insediativa, conurbazioni litoranee, etc.).

I sistemi della mobilità e del trasporto pubblico costituiscono la base sulla quale appoggiare e rendere efficiente il sistema multipolare veneto.

Il miglioramento dell'accessibilità, la localizzazione dei nodi di interfaccia tra reti lunghe e reti brevi che garantiranno i collegamenti internazionali e quelli intraregionali, l'integrazione tra politiche di settore consentiranno di delineare la struttura sulla quale appoggiare le scelte e le prospettive del sistema insediativo.

Il potenziamento e l'integrazione tra i diversi sistemi di trasporto collettivo potranno non solo migliorare l'accessibilità, ma anche inscrivere la nuova offerta di trasporto pubblico entro scelte strategiche di assetto del territorio in grado di selezionare i luoghi di nuova crescita insediativa. In tale contesto il completamento dell'Sfmr contribuirà alla riorganizzazione spaziale e funzionale del "sistema metropolitano veneto" e ad una riconfigurazione della rete logistica.

Un ruolo cruciale, per quanto concerne gli assetti territoriali, sarà inoltre rivestito dai nuovi progetti infrastrutturali previsti dalla Regione Veneto (quali a titolo d'esempio: il sistema delle tangenziali venete, il GRA di Padova, la camionabile PD-VE, la "Romea ferroviaria", la ferrovia Padova-Chioggia, le linee navigabili, etc.).

Questo articolato mosaico andrà sicuramente a ridisegnare il sistema insediativo ed avrà impatti su quello paesaggistico-ambientale. A fronte di tali ricadute sarà utile comprendere, in termini di opportunità localizzative, per i nodi logistici quali saranno le scelte più opportune.

Piano di lavoro

- Evoluzione dell'assetto sociale
- Sistemi insediativi e rapporto con le reti infrastrutturali
- Progetti infrastrutturali e nuovi assetti territoriali
- Rapporto tra sistema paesaggistico ed infrastrutturale
- Riorganizzazione territoriale a fronte delle trasformazioni indotte dai nuovi scenari di sviluppo

4.3 ASSETTO MACROECONOMICO E SISTEMA LOGISTICO PRODUTTIVO

L'ASSETTO TERRITORIALE E MACROECONOMICO

In questa fase verrà realizzata, con l'ausilio di tecniche GIS, una mappatura territoriale e socio-economica dell'assetto produttivo di riferimento (zonizzazione e clusterizzazione), attraverso un inquadramento macroeconomico (prodotto interno, unità locali, addetti, ecc.) e lo sviluppo di una serie di schede relative alle principali specializzazioni produttive territoriali.

Il territorio di riferimento verrà segmentato per aree economiche omogenee e verranno individuati i principali trend e scenari evolutivi.

LA STIMA DEI FABBISOGNI LOGISTICI

Verranno individuate nel dettaglio, sulla base dei principali studi e documenti programmatici esistenti, le principali componenti di flusso interessanti l'area regionale, distinte in componenti di transito, dirette ed interne.

Tale tripartizione assume un carattere specifico nel settore della logistica in quanto si ricollega, per quanto concerne i flussi diretti/interni, alla capacità del sistema logistico regionale di dare "servizio" al territorio (logistica come settori di servizi), e, per quanto concerne i flussi di transito, alla capacità del sistema di generare "nuova industria" sul territorio (logistica come settore industriale), operando sulla merce in transito con una serie di attività di natura industriale più o meno spinte (assemblaggi, controlli di qualità, kiting, ecc.).

Tali componenti verranno analizzate, come di seguito illustrato, secondo un approccio quali-quantitativo al fine di definirne sia le principali caratteristiche tipologiche da un punto di vista trasportistico e logistico che la loro consistenza (volumi, ecc.).

L'INDIVIDUAZIONE DELLE FILIERE LOGISTICO-PRODUTTIVE

Sulla base di un'indagine prevalentemente qualitativo-strategica verranno individuate, operando sia su fonti secondarie che attraverso rilevazioni sul campo, le principali filiere merceologiche generatrici della domanda di flussi logistici sul territorio veneto, e verranno rilevate le loro caratteristiche economico-trasportistiche essenziali, mettendo in evidenza gli effetti dei percorsi di frammentazione internazionale della produzione sulla domanda di servizi logistici e di trasporto.

Un'attenzione particolare verrà data alle filiere rilevanti per le specializzazioni del tessuto economico dell'area veneta le quali, attraverso un'analisi dei punti di forza e di debolezza (analisi SWOT) ed una opportuna zonizzazione, verranno esaminate in riferimento ad una serie di parametri derivanti da un approccio originale per processi/attività (approccio per filiera integrata), già sviluppato a partire da altri progetti regionali (ad es. Progetto Interreg I-LOG).

Verranno, a tale scopo, organizzati specifici tavoli di incontro tra i rappresentanti delle filiere regionali e gli attori del Metadistretto.

I parametri/attributi faranno riferimento alle componenti di trasporto e di stock nelle fasi di approvvigionamento, produzione e distribuzione. L'individuazione delle caratteristiche qualitative dei principali flussi incidenti sull'area veneta verrà integrata, attraverso la realizzazione di indagini ad hoc, da un'analisi sulle performance richieste dai principali mercati di sbocco (*auditing*).

LA STIMA E MAPPATURA DEI FLUSSI

Successivamente verrà realizzata una mappatura di dettaglio dei flussi oggetto di studio (matrice origine-destinazione), identificando gli elementi nodali (piattaforme di

approvvigionamento, logistiche, produttive, mercati di sbocco, ecc.), le direttrici spaziali e la loro consistenza quantitativa (volumi).

Le diverse analisi concernenti la stima della domanda di servizi di logistica e di trasporto dell'area veneta verranno condotte in riferimento sia alla situazione attuale che all'elaborazione di scenari evolutivi.

L'OFFERTA LOGISTICA E DI TRASPORTO

Unitamente all'analisi quali-quantitativa delle componenti di domanda, verrà attuata un'indagine sul lato offerta, realizzando una mappatura strategica delle diverse componenti - distinte in componenti di rete e di servizi - in un contesto evolutivo (breve, medio, lungo periodo).

In questo senso verranno evidenziati i principali attori interessati ed elaborate, sulla base di interviste e tavole rotonde, le diverse strategie previste (sviluppi infrastrutturali e strategie internazionali di posizionamento), sulla base delle indicazioni derivanti dai principali documenti pianificatori e programmatori di livello regionale, nazionale ed europeo.

Sul versante infrastrutturale verrà realizzata, avvalendosi di strumentazione GIS, una mappatura delle principali componenti, distinguendo tra:

- infrastrutture lineari (rete stradale, ferroviaria, ecc.);
- infrastrutture nodali (porti, interporti, aeroporti, ecc.).

In questo ambito, viene proposta la costituzione di uno spazio permanente di dialogo con le strutture regionali preposte alla pianificazione ed agli interventi infrastrutturali.

L'INTERAZIONE TRA DOMANDA ED OFFERTA E LA VALUTAZIONE DELLO STATO DI FATTO

Il quadro complessivo del sistema logistico e di trasporto attuale nell'area veneta verrà rappresentato – compatibilmente alla disponibilità di informazioni adeguate - attraverso l'utilizzo di opportuni strumenti di simulazione, in grado di valutare il sistema da un punto di vista funzionale restituendo, in maniera sintetica, i parametri chiave di pianificazione logistica (costi/servizio).

In questa fase verrà simulata l'interazione tra domanda ed offerta logistica al fine di pervenire ad una valutazione di carattere prestazionale della rete logistica e di trasporto.

Piano di lavoro

- analisi dell'assetto territoriale ed economico
- ricostruzione delle filiere logistiche
- mappatura dei flussi
- quadro strategico dell'offerta logistica e di trasporto
- rappresentazione e valutazione dello stato di fatto

4.4 SCENARI ED IPOTESI DI INTERVENTO

IL POSIZIONAMENTO STRATEGICO DELLA LOGISTICA VENETA

Sulla base delle risultanze dello stato di fatto (analisi della domanda, dell'offerta ed interazione domanda-offerta) verranno identificati, con tecniche di indagine qualitativa (focus group) rivolte a testimoni privilegiati, i principali elementi e fattori critici del sistema logistico di riferimento, in modo da definire il quadro di posizionamento strategico della logistica veneta, i principali punti di forza e di debolezza, i rischi e le opportunità, nonché il ruolo dei principali competitors rispetto agli stessi parametri (analisi SWOT).

In particolare, verrà approfondito il percorso di definizione del posizionamento dell'offerta logistica veneta in un contesto globale (Global Value Chains).

In questo ambito verranno organizzati i tavoli di lavoro per gli attori della logistica regionale aderenti al Metadistretto (gestori dei nodi logistici regionali e delle infrastrutture, gestori dei servizi logistici e di trasporto, amministrazioni territoriali).

L'analisi si concretizzerà in un certo numero di interviste individuali, colloqui *face-to-face*, telefonici e focus group rivolti ai principali portatori di interesse (utilizzatori ed operatori del sistema e soggetti istituzionali decisori) regionali, nazionali ed internazionali.

Da tale indagine scaturiranno gli elementi conoscitivi necessari su cui formulare ipotesi di scenari strategici di intervento attraverso l'utilizzo di opportuni strumenti. In particolare le risultanze saranno costituite da:

- elaborazione di linee di indirizzo per una piattaforma logistica regionale maggiormente integrata;
- individuazione di indirizzi di specificità e ruoli degli attori regionali della logistica in una prospettiva di specializzazione;
- elaborazione di linee di indirizzo strategiche sui temi dell'efficienza, innovazione, sostenibilità, internazionalizzazione.

IL QUADRO PROGRAMMATORIO COMPLESSIVO

Funzionalmente al disegno di un numero opportuno di scenari rilevanti, verrà posta in essere una ricognizione ragionata delle principali strategie raccolte dai più importanti atti di programmazione e pianificazione europei, nazionali, regionali e locali, in modo da garantire la coerenza e congruità delle risultanze del lavoro di piano con il quadro programmatico complessivo.

In particolare, andranno presi in considerazione gli obiettivi strategici in tema di sostenibilità in modo da valutare l'impatto delle politiche proposte e proporre, anche su base volontaria, delle linee guida strategiche di mitigazione o compensazione degli impatti stessi.

LA RAPPRESENTAZIONE DEGLI SCENARI E LA VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI STRATEGICI

La rappresentazione dello stato di fatto unitamente all'indagine di posizionamento competitivo permetteranno, mediante utilizzo di adeguati strumenti di intervento, la costruzione di un certo numero di scenari strategici di intervento. Questi potranno far riferimento – in accordo con il committente:

- all'individuazione di aree (scelte localizzative) in cui posizionare eventuali infrastrutture (nodali o lineari) e servizi;
- ad interventi di carattere organizzativo-gestionale (ottimizzazione logistica);
- ad interventi di carattere tecnologico, che mettano in evidenza – anche con il ricorso a best practice nazionali ed internazionali - il ruolo degli strumenti ICT per il miglioramento dell'interazione domanda-offerta;
- ad interventi di carattere normativo.

Gli scenari, coerentemente all'analisi dello stato di fatto, verranno espressi, compatibilmente con la disponibilità di informazioni adeguate - sulla base degli stessi parametri chiave di pianificazione logistica (costi/servizio), in modo da rendere possibile la loro valutazione, attraverso il confronto tra il benchmark di riferimento (stato attuale) e le diverse alternative previste di intervento. La valutazione degli scenari evidenzierà quindi i principali benefici ottenibili dalle diverse ipotesi di intervento e di conseguenza definirà una loro scala di priorità.

La simulazione degli interventi di carattere logistico potrà permettere inoltre di dare delle indicazioni strategiche in merito all'impatto dei progetti in termini finanziari, economici ed ambientali, con specifico riferimento al tema della sostenibilità. In particolare, potrà essere prodotto un documento finale che evidenzia i possibili impatti derivanti dagli scenari delineati ed un piano di azione per la mitigazione degli stessi.

Piano di lavoro

- analisi di posizionamento competitivo
- individuazione degli scenari e simulazione degli interventi strategici
- valutazione degli scenari e degli interventi

5 LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

Il Piano Strategico per lo sviluppo della Logistica del Veneto rientra tra gli strumenti di pianificazione che vanno sottoposti a Valutazione Ambientale Strategica (VAS), così come indicato dalla Direttiva europea 2001/42/CE.

Si tratta di costruire un processo, oltre che una procedura, che sia in grado di verificare il potenziale impatto sull'ambiente (come contenitore dei sistemi biotici, abiotici e umani) di detto piano, individuando le criticità del sistema ambientale *ex ante*, di stimare gli impatti del piano sul sistema ambientale, di individuare le mitigazioni e di ipotizzare, ove possibile, alternative localizzative.

In tal senso il Piano Strategico della Logistica bene si presta all'applicazione di un processo di VAS, in quanto gli indicatori in gioco sono meglio definibili e in misura molto ridotta rispetto ad una VAS per strumenti urbanistici come il PAT, il PTCP e il PTRC.

La necessità di realizzare un Piano Strategico della Logistica Regionale trova giustificazione anche nella VAS recentemente elaborata dal PTRC del Veneto, come risposta ad alcune criticità ambientali legate all'attuale rete infrastrutturale e al tipo di mobilità.

Nella Relazione ambientale del PTRC, Infatti, al tema della mobilità si legge: *"...L'obiettivo consiste nel garantire la mobilità preservando le risorse ambientali e va letto come intenzionalità pianificatoria di una mobilità sostenibile, tanto più urgente in quanto il territorio regionale è caratterizzato dall'addensarsi di pressioni alteranti sui sistemi a rete della mobilità, e si esplicita in:*

- *Stabilire sistemi coerenti tra distribuzione delle funzioni e organizzazione della mobilità*
- *Razionalizzare e potenziare la rete delle infrastrutture e migliorare la mobilità nelle diverse tipologie di trasporto*
- *Valorizzare la mobilità slow*
- *Migliorare l'accessibilità alla città e al territorio*
- *Sviluppare il sistema logistico regionale.."*¹

Il Piano Strategico della Logistica Regionale non solo viene assunto come intenzionalità pianificatoria da parte del PTRC del Veneto, ma emerge sempre tra le azioni di sostenibilità da attuare come risposta alle diverse valutazioni ambientali effettuate.

Come esempio si riportano le due matrici di valutazione qualitativa, contenuta nella VAS del PTRC, relative al tema Piano regionale dei trasporti e al Piano triennale di adeguamento della rete viaria 2006/2008

¹ Dgr n. 2587 del 7 agosto 2007 Allegato A1, Relazione al documento preliminare, Assessorato alle Politiche per il Territorio Segreteria Regionale Ambiente e Territorio, Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi

PRT \ PTRC	Usolo del suolo	Biodiversità	Energia, Risorse, Ambiente	Mobilità	Sviluppo economico	Crescita sociale e culturale
attenuare la parziale perifericità del sistema di trasporti dell'area padana, tenendo conto delle esigenze socio-economiche e di sviluppo	☹️	☹️	☹️	😊/☹️ [2,4]	☹️	☹️
colmare il gap infrastrutturale del Veneto	☹️	☹️	☹️	😊/☹️ [2,4]	☹️	☹️
promuovere la mobilità intra-regionale di persone e merci	☹️	☹️	☹️	😊 [1,2,5]	☹️	☹️
	[1] Razionalizzare l'utilizzo della risorsa suolo [2] Adattare l'uso del suolo in funzione dei cambiamenti climatici in corso [3] Gestire il rapporto urbano/rurale valorizzando l'uso dello spazio rurale in un'ottica di multifunzionalità	[1] Assicurare un equilibrio tra ecosistemi ambientali e attività antropiche [2] Salvaguardare la continuità ecosistemica [3] Favorire la multifunzionalità dell'agricoltura [4] Perseguire una maggior sostenibilità degli insediamenti	[1] Promuovere l'efficienza nell'approvvigionamento e negli usi finali dell'energia e incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili [2] Migliorare le prestazioni energetiche degli edifici [3] Preservare la qualità e la quantità della risorsa idrica [4] Prevenire e ridurre i livelli di inquinamento di aria, acqua, suolo e la produzione di rifiuti	[1] Stabilire sistemi coerenti tra distribuzione delle funzioni e organizzazione della mobilità [2] Razionalizzare e potenziare la rete delle infrastrutture e migliorare la mobilità nelle diverse tipologie di trasporto [3] Migliorare l'accessibilità alla città e al territorio [4] Sviluppare il sistema logistico regionale	[1] Migliorare la competitività produttiva favorendo la diffusione di luoghi del sapere della ricerca e della innovazione [2] Promuovere l'offerta integrata di funzioni turistico-ricreative mettendo a sistema le risorse ambientali, culturali, paesaggistiche e agroalimentari	[1] Promuovere l'inclusività sociale valorizzando le identità venete [2] Favorire azioni di supporto alle politiche sociali [3] Promuovere l'applicazione della convenzione europea del paesaggio [4] Rendere efficiente lo sviluppo policentrico preservando l'identità territoriale regionale [5] Migliorare l'abitare nelle città [6] Valorizzare la mobilità slow

PRT – Piano Regionale dei Trasporti

PT 06/08 \ PTRC	Usolo del suolo	Biodiversità	Energia, Risorse, Ambiente	Mobilità	Sviluppo economico	Crescita sociale e culturale
integrare a sistema la rete primaria	☹️	☹️	☹️	😊 [2]	☹️	☹️
potenziare la rete stradale sulle direttrici dei corridoi europei	☹️	☹️	☹️	😊 [2]	☹️	☹️
ottimizzare le condizioni di circolazione sulla viabilità ordinaria o il decongestionamento dei centri urbani	☹️	☹️	☹️	😊 [2,4]	☹️	😊/☹️ [5]
attuare i sistemi di monitoraggio sul traffico	☹️	☹️	☹️	😊/☹️ [1]	☹️	☹️
avviare un processo di miglioramento della sicurezza stradale per la riduzione degli incidenti	☹️	☹️	☹️	😊/☹️ [2]	☹️	😊/☹️ [5]
mettere in sicurezza le strade e moderare il traffico in funzione del Piano nazionale di sicurezza stradale	☹️	☹️	☹️	😊/☹️ [2]	☹️	☹️
	[1] Razionalizzare l'utilizzo della risorsa suolo [2] Adattare l'uso del suolo in funzione dei cambiamenti climatici in corso [3] Gestire il rapporto urbano/rurale valorizzando l'uso dello spazio rurale in un'ottica di multifunzionalità	[1] Assicurare un equilibrio tra ecosistemi ambientali e attività antropiche [2] Salvaguardare la continuità ecosistemica [3] Favorire la multifunzionalità dell'agricoltura [4] Perseguire una maggior sostenibilità degli insediamenti	[1] Promuovere l'efficienza nell'approvvigionamento e negli usi finali dell'energia e incrementare la produzione di energia da fonti rinnovabili [2] Migliorare le prestazioni energetiche degli edifici [3] Preservare la qualità e la quantità della risorsa idrica [4] Prevenire e ridurre i livelli di inquinamento di aria, acqua, suolo e la produzione di rifiuti	[1] Stabilire sistemi coerenti tra distribuzione delle funzioni e organizzazione della mobilità [2] Razionalizzare e potenziare la rete delle infrastrutture e migliorare la mobilità nelle diverse tipologie di trasporto [3] Migliorare l'accessibilità alla città e al territorio [4] Sviluppare il sistema logistico regionale	[1] Migliorare la competitività produttiva favorendo la diffusione di luoghi del sapere della ricerca e della innovazione [2] Promuovere l'offerta integrata di funzioni turistico-ricreative mettendo a sistema le risorse ambientali, culturali, paesaggistiche e agroalimentari	[1] Promuovere l'inclusività sociale valorizzando le identità venete [2] Favorire azioni di supporto alle politiche sociali [3] Promuovere l'applicazione della convenzione europea del paesaggio [4] Rendere efficiente lo sviluppo policentrico preservando l'identità territoriale regionale [5] Migliorare l'abitare nelle città [6] Valorizzare la mobilità slow

PT 06/08 – Piano Triennale di interventi per l'adeguamento della rete viaria 2006/2008

Ne consegue che il Piano Strategico della Logistica del Veneto si struttura come un obiettivo di sostenibilità in relazione alla più generale pianificazione territoriale a scala regionale.

Detto Piano, dovendo rispondere a precisi criteri funzionali, è caratterizzato da alcune invarianti progettuali, ovvero un dimensionamento minimo, una forma organizzativa delle funzioni dipendente dalla natura dei servizi, una posizione geografica appropriata per interconnettere reti di traffico di diversi livelli (ferro, gomma, ala, acqua), etc. Di tutto ciò la valutazione ambientale dovrà tenerne adeguatamente conto.

Dal punto di vista metodologico la VAS del Piano Strategico della Logistica Regionale risponde a due livelli elaborativi, uno di tipo processuale ed uno di tipo procedurale.

Nel livello processuale la VAS deve elaborare:

- il *quadro di riferimento programmatico*, predisponendo modelli (prevalentemente qualitativi) di verifica della coerenza con la strumentazione pianificatoria alle diverse scale;
- il *quadro di riferimento ambientale*, definendo il livello della sensibilità (con tecniche quali-quantitative) delle diverse componenti ambientali *ex ante*, costituenti gli ambiti di intervento, adottando opportuni indicatori sintetici e di natura strategica;
- il *quadro di riferimento progettuale*, valutando (con tecniche quali-quantitative) i potenziali impatti delle varie piattaforme logistiche sui sistemi ambientali di riferimento (costruendo una gerarchia di *performance* degli stessi).

Nel livello procedurale la VAS deve integrare i diversi procedimenti valutativi che un piano di questa natura molto probabilmente potrà innescare, ovvero:

- la VIA puntuale ai diversi siti del piano logistico;
- la VInCA;
- la Relazione paesaggistica;
- la Valutazione di impatto archeologico;
- la Valutazione di impatto idraulico;
- la Gestione delle terre;
- la bonifica dei suoli contaminati;
- etc.

Entrambi i livelli valutativi di integrazione ambientale saranno attivati attraverso la VAS, e costituiranno la verifica di sostenibilità del Piano Strategico elaborato.

6.1 TEMPI DELLO STUDIO E LE FORME DI PUBBLICITA' E DI DIFFUSIONE

Abbiamo previsto in 10 mesi il tempo necessario per organizzare lo studio come descritto nei punti che precedono. Con queste cadenze:

- mesi 4 per svolgere il programma di cui alla Fase A
- mesi 3 per svolgere il programma di cui alla Fase B
- mesi 3 per svolgere il programma di cui alla Fase C

Ognuna di queste fasi sarà conclusa con un *report* di lavoro oggetto di valutazione e discussione da parte del Metadistretto.

In conclusione l'intero studio verrà predisposto ed editato nella sua interezza così da costituire materiale per la predisposizione di un volume a stampa da utilizzare per le iniziative di diffusione e di promozione che il Medadistretto intenderà attivare.

E' prevista l'organizzazione di un convegno internazionale di studi per un utile confronto di quanto si sta attivando nel settore in sede europea.