



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI REGIONALI E LE AUTONOMIE

CITTA' METROPOLITANE  
LEGGE 56  
CHECKLIST  
AREA VASTA  
ARCHIVI  
UNIONE COMUNI  
FUSIONE COMUNI  
SISTEMI  
TOOLKIT  
CITTA' METROPOLITANE  
METODOLOGIE  
MATERIALI  
RIFORMA DEL RIO  
INFORMAZIONI  
ARCHIVI  
APPROFONDIMENTI  
DOMANDE  
CITTA' METROPOLITANE  
UNIONE COMUNI  
CITTA' METROPOLITANE  
FUSIONE COMUNI  
LINEE GUIDA

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

Giovanni Vetrutto ha concepito e curato i Dossier delle Città Metropolitane.

E' l'autore del capitolo 1 ed ha effettuato il *redraft* definitivo del testo.

Fabio Guglielmi ha coordinato il gruppo di lavoro degli autori che hanno realizzato il dossier curando inoltre la supervisione dei testi, il layout e le tabelle ivi contenute.

E' inoltre l'autore dei paragrafi 2.1, 2.2, 2.3.2, 2.4, 2.6 (escluso il par. 2.6.1), 2.7 e della Sintesi finale.

Gabriella Reale è l'autrice del paragrafo 2.3.1.

Sara Gualtieri è autrice dei paragrafi 2.5 e 2.6 (ad eccezione del 2.6.1).

Alessio Canzonetti è l'autore del paragrafo 2.6.1 e del capitolo 3.

Walter Paternes Meloni è l'autore del capitolo 4 con la supervisione di Manfredi De Leo.

Sara Gualtieri ha realizzato le figure contenute nel testo ad eccezione di quelle dei paragrafi 2.3.1, 2.3.2, del capitolo 4 e tutte quelle la cui origine è indicata.

La redazione del Dossier non sarebbe stata possibile senza il contributo alla concezione e alla realizzazione dell'ISTAT, di Invitalia e del Consorzio MIPA.

© 2017 DARA. Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie  
Presidenza del Consiglio dei Ministri

I dossier delle Città Metropolitane. Città metropolitana di Venezia  
I edizione, marzo 2017

ISBN 978-88-99919-08-5

### Nota editoriale

*L'entrata in vigore della Legge 7 aprile 2014, n. 56 (c.d. Riforma Delrio) apre la strada a profondi cambiamenti sul piano del governo territoriale.*

*La legge, infatti, individua e regola le Città metropolitane come nuovo soggetto amministrativo, trasforma le Province in enti di secondo livello, incentiva l'unione e la fusione delle amministrazioni comunali come strumento di semplificazione del governo locale.*

*Si tratta di una legge che, per molti aspetti, è unica nel suo genere, per ispirazione e tecnica di redazione, offrendo una pluralità di soluzioni e interpretazione alle amministrazioni stesse, che diventano i soggetti responsabili delle scelte e, appunto, dei risultati perseguiti in base ad esse. Si creano, così, nuove occasioni di sviluppo del sistema locale, attraverso azioni di innovazione e differenziazione da perseguire in ragione delle diverse ambizioni di ogni territorio.*

*Il Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del consiglio dei Ministri, per facilitare questi processi di cambiamento sul territorio nazionale, inaugura con questi dossier una serie di azioni di accompagnamento, che supporteranno le amministrazioni impegnate nell'attuazione del disegno di riforma.*

*Al riguardo il presente lavoro, frutto della collaborazione del Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie con l'ISTAT e con il Consorzio Interuniversitario MIPA, costituisce il primo anello di una catena realizzativa di un impianto informativo in linea con le esigenze delle autonomie regionali e locali. L'idea è di costruire per ciascun territorio un contenitore analitico che, partendo da alcune informazioni del contesto analizzato, sia in grado di fornire una rappresentazione della coesione territoriale.*

*A tali fini verranno analizzati alcuni fenomeni relativi al territorio:*

- *La dimensione fisica urbana.*
- *Gli aspetti di composizione del tessuto sociale.*
- *Gli ambiti di gestione dei servizi pubblici.*
- *I sistemi locali del lavoro.*
- *Le connessioni tra i luoghi (e la loro eventuale dipendenza).*
- *Il tessuto industriale.*

*L'intento è di costruire un sistema di indicatori che consenta di pervenire a una possibile fotografia, per i diversi territori considerati, delle dinamiche socio-economiche reali da governare, cui sovrapporre le fotografie (non sempre coincidenti) della attuale geografia amministrativa, per trarne un quadro problematico che sia di supporto alle decisioni di riordino territoriale.*

*L'obiettivo è quello di verificare la praticabilità di un lavoro da ripetere poi su larga scala, per offrire a tutti gli ambiti non solo metropolitani ma anche provinciali una lettura analitica del territorio di riferimento, che orienti i processi aggregativi che la legge implica.*

**I dossier delle Città Metropolitane**

**Città metropolitana di Venezia**

### Sommario

Nota editoriale.....	3
1. Introduzione .....	7
1.1. Quali metropoli?.....	7
1.2. Quale Venezia?.....	11
2. L'area metropolitana di Venezia .....	14
2.1. La dimensione fisica e urbana .....	14
2.2. Gli aspetti di composizione del tessuto sociale.....	18
2.3. Un focus sul comune di Venezia.....	22
2.3.1. Lo sviluppo urbanistico della Città metropolitana di Venezia.....	22
2.3.2. L'assetto funzionale e territoriale .....	30
2.4. Le infrastrutture .....	32
2.5. Gli ambiti di gestione dei servizi pubblici .....	36
2.6. I Sistemi locali del lavoro e le connessioni tra i luoghi .....	41
2.6.1 Le connessioni tra i luoghi .....	45
2.7. Le Aree Interne nell'ex territorio provinciale .....	60
3. Omogeneità territoriali funzionali .....	63
4. L'economia dell'area metropolitana di Venezia.....	69
4.1. Il contesto economico nazionale.....	69
4.2. La vitalità dei distretti industriali.....	72
4.3. L'economia della Città metropolitana di Venezia .....	79
4.4. La competitività dell'area metropolitana veneziana.....	85
4.5. Innovazione e sviluppo nella Città metropolitana di Venezia .....	89
4.6. Politiche industriali e rilancio dei sistemi produttivi locali.....	100
4.7. Ricerca, reti d'impresa, localizzazione ed accesso al credito .....	101
Sintesi finale .....	106
Appendice.....	109

**I dossier delle Città Metropolitane**

**Città metropolitana di Venezia**

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

### 1. Introduzione

#### 1.1. Quali metropoli?

La nascita delle nuove autorità metropolitane in Italia si colloca in una fase storica segnata da una inedita centralità dei fenomeni urbani nella postmodernità<sup>1</sup>.

Il processo di creazione e messa in opera del nuovo livello di governo metropolitano assume nei diversi contesti urbani caratteristiche differenti, in ragione di una accentuata variabilità in termini di conurbazione fisica, potenziale economico, problematiche socio-assistenziali, demografia, altimetria, omogeneità dell'area circostante.

Due dati però, all'interno di questa variabilità, accomunano tutte le aree metropolitane italiane.

Il primo è di natura istituzionale. Le trasformazioni novecentesche e la relativamente recente ripresa di forti dinamiche di urbanizzazione hanno reso largamente obsoleto il disegno amministrativo dei diversi Comuni delle conurbazioni, i cui confini e le cui interdipendenze sono largamente mutati, con un ritmo ulteriormente accelerato negli anni più recenti<sup>2</sup>. Detta in parole semplici, la geografia amministrativa dei Comuni di queste aree è del tutto superata, in quanto dà per scontata una ripartizione del potere politico-amministrativo divenuta obsoleta già decenni fa, a causa di evidenti fenomeni di spostamento degli insediamenti, di congiungimento fisico di centri abitati un tempo distinti, di cambiamento delle attività di studio e lavoro e dei ritmi circadiani delle persone, in ragione di caratteri di contiguità che sono ormai del tutto cambiati<sup>3</sup>.

Il secondo dato è dalla letteratura largamente ricondotto a questo primo: le città italiane, in un contesto economico in cui le città sono ridiventate i poli di traino dei sistemi economici nazionali, i loro principali *hub* di sviluppo (nel duplice senso della crescita economica e del mantenimento di sostenibili sistemi di inclusione sociale) stanno in larga misura mancando l'appuntamento con il nuovo ruolo che la modernità assegna loro. I fenomeni di sradicamento/ricollocazione dei diversi segmenti produttivi delle grandi aziende internazionalizzate che operano su base mondo tendono a reinsediare nelle grandi città dei Paesi più sviluppati proprio i segmenti più pregiati delle loro catene produttive: ricerca e sviluppo, finanza, programmazione e controllo, sistemi di conoscenza e sviluppo del *know how*, creatività, *design*. Di modo che le "città globali"<sup>4</sup> producono ormai la gran parte del valore aggiunto e dunque della ricchezza.

---

<sup>1</sup> In una sterminata letteratura occorre riferirsi almeno a S. Sassen, *Le città nell'economia globale*, Bologna, il Mulino 1994; G. De Matteis (cur.), *Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre*, Venezia, Marsilio 2011; P. Le Gales, *Le città europee. Società urbane, globalizzazione, governo locale*, Bologna, il Mulino 2006.

<sup>2</sup> Per tutti A. Calafati, *Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia*, Roma, Donzelli 2009.

<sup>3</sup> Sul punto già M.S. Giannini, *Il riassetto dei poteri locali*, in «Rivista trimestrale di diritto pubblico», 1971, n. 2, pp. 455 ss.

<sup>4</sup> Così ancora S. Sassen, *Città globali*, Milano, UTET 1997.

Le città italiane mancano a questo appello<sup>5</sup>. Danno un contributo molto basso al PIL e alla modernizzazione del Paese: secondo recenti dati, “l’Italia ricopre la penultima posizione tra i Paesi dell’OCSE per contributo delle aree metropolitane alla crescita totale degli occupati in Italia tra il 2000 e il 2012... anche il contributo delle aree metropolitane alla crescita del PIL aggregato nazionale è sotto la media OCSE”<sup>6</sup>.

Diventa dunque inevitabile ricondurre questo deficit sistemico a un ritardo nella definizione di politiche volte a creare condizioni favorevoli allo sviluppo economico nei diversi ambiti territoriali, secondo la lezione dell’economia hirschmaniana; politiche che passano per l’adeguamento dei sistemi istituzionali, per sfruttare quel valore aggiunto che i singoli territori possono dare ai sistemi di impresa; e in particolare i contesti urbani, in quanto ambiti nei quali si ritrova la massima concentrazione del capitale materiale e immateriale di un Paese. Non a caso l’Italia è pressoché l’unico Paese europeo a non avere una vera e propria “agenda di politiche urbane nazionali”<sup>7</sup>, coerente con quella esistente a livello dell’Unione<sup>8</sup>.

È vero che la ragione di questo ritardo va in parte ricondotta alla natura stessa delle traiettorie di sviluppo del Paese. Un Paese policentrico, con molte città medie e quasi un quarto della popolazione ancora residente in aree intermedie o marginali<sup>9</sup>, molta industria novecentesca insediata in contesti non urbani e perfino periferici. Ma questa *path dependence* non spiega abbastanza: dalla fine degli anni ’70 del ’900 è cambiato radicalmente il quadro di cosa si produce, di come lo si produce e soprattutto di dove lo si produce; e proprio in conseguenza di ciò in tutto il mondo le città hanno riacquisito quel ruolo di traino dei sistemi Paese di cui si diceva, proprio a questi fini adeguando, attraverso ampi, lunghi e ambiziosi programmi di ridisegno delle geografie amministrative territoriali, il proprio tessuto istituzionale<sup>10</sup>.

Di tutti questi fenomeni il legislatore pare essere stato ben consapevole; come pare aver voluto esplicitamente tenere conto della marcata variabilità del fenomeno urbano nel nostro Paese, nel prefigurare un sistema flessibile di perimetrazione dell’area territoriale di riferimento per ciascuna delle nuove autorità metropolitane istituite per legge.

Il comma 6 della legge individua come area territoriale di riferimento, come è noto, quella dell’ex Provincia; ma nel secondo periodo dello stesso comma lascia impregiudicate le libere scelte delle Comunità di riferimento, consentendo a Comuni o

---

<sup>5</sup> Consiglio Italiano delle Scienze Sociali, *Tendenze e politiche dello sviluppo locale in Italia*, Venezia, Marsilio 2005.

<sup>6</sup> Dati preoccupanti in P. Veneri, *L’importanza economica delle città: il caso italiano*, in A. Calafati (cur.), *Città tra sviluppo e declino. Un’agenda urbana per l’Italia*, Roma, Donzelli, 2014, p. 138-139.

<sup>7</sup> A. Calafati, *La costruzione dell’agenda urbana europea e italiana*, in Id. (a cura di.), *Città tra sviluppo e declino. Un’agenda urbana per l’Italia*, Roma, Donzelli 2014. Non ha avuto seguito lo sforzo in questo senso che si legge in Ministro per la coesione territoriale, *Metodi e Contenuti sulle Priorità in tema di Agenda Urbana*, Roma, 2013.

<sup>8</sup> Commissione UE, *Cities of tomorrow. Challenges, visions, ways forward*, Bruxelles 2011.

<sup>9</sup> Dipartimento politiche di sviluppo e coesione, *Le aree interne: di quale territori parliamo? Nota esplicativa sul metodo di classificazione delle aree*.

<sup>10</sup> Un quadro dei processi di ridisegno del governo metropolitano nei principali sistemi amministrativi europei già in L.J. Sharpe, *Enti locali in democrazia: quale ruolo e quale modello di modernizzazione*, in «Queste istituzioni», 1995, nn. 101-102, pp. 107 ss



# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

gruppi di Comuni di “uscire” o “entrare” dall’area, seppure secondo la complessa procedura ordinaria di cui all’art. 133 della Costituzione.

Questa flessibilità ha, come detto, diverse potenzialità e diverse ragioni nei diversi contesti territoriali interessati. E il suo utilizzo richiede l’assunzione di prospettive differenti in ragione della già segnalata eterogeneità dei diversi ambiti metropolitani; ma anche in ragione della complessità, più in generale, dello stesso fenomeno metropolitano nel mondo, per come si evidenzia nelle analisi internazionali.

Quello che un tempo era semplicemente il problema delle grandi città, intese come aggregati costruttivi che si sviluppavano radialmente attorno a un “centro”, contrapposte a un agro circostante marcatamente differente in termini di densità degli insediamenti, è oggi un ben più complesso sistema di interdipendenze in un’area spesso molto vasta, rispetto alla quale i grandi problemi della vita collettiva (uso del suolo, trasporti, altri servizi di cittadinanza, insediamenti produttivi, produzione e condivisione della conoscenza) si pongono e richiedono soluzione su scale territoriali differenti: alcuni a livello della stretta conurbazione centrale (che però ha di norma del tutto rimodellato e di fatto cancellato la antica suddivisione tra Comune centroide e diversi ring areali), altri a livello di una più ampia interdipendenza di realtà che spesso gravitano funzionalmente sul centroide pur in assenza di una continuità insediativa, altri in maniera continua lungo precisi “corridoi” territoriali disegnati a misura dell’infrastruttura viaria, ferroviaria e della logistica, altri ancora, infine, nei termini di un ristretto numero di decisioni sul coordinamento di poche attività comunque rilevanti rispetto ad alcune interdipendenze in area molto vasta.

Sussistono dunque, in area genericamente metropolitana (ovunque nel mondo e ancor più nella segnalata specificità del policentrismo italiano), i problemi della “città *in nuce*”<sup>11</sup>, per dirla con Antonio Calafati; una nuova città nata per coalescenza di Comuni tra loro conurbati e nel tempo sempre più fusi (e rispetto alla quale può porsi il tema del governo unitario del massimo numero di funzioni e decisioni collettive); e altri problemi di relazioni costanti e quotidiane, segnalate dai fenomeni di pendolarismo delle persone e di interdipendenza delle attività (produttive e di servizio) in un’area più vasta; o, per dir meglio, in più aree tra loro difformi, ormai sempre più raramente radiali, che si segnalano per disomogeneità dei diversi ring o per concentrazione lungo assi in un contesto abitativo di per sé non denso, nel quale la conurbazione si fa più rada e la città centrale (quella “nuova” nata per coalescenza attorno al centroide, si intende) funge da punto focale di dinamiche sociali ed economiche differenti in aree molto vaste.

Servono, dunque, soluzioni sia istituzionali sia pattizie, per governare in maniera efficace questi diversi livelli di potenziale sinergia nel contesto delle conurbazioni che circondano le aree urbane più importanti del nostro Paese.

È in questi ultimi termini che si pone la sfida che l’Italia ha di fronte. Ed è questa la chiave di lettura principale della volontà legislativa di introdurre anche in Italia (dopo decenni di fortunati fenomeni a livello europeo e internazionale) autorità di governo metropolitano: sfruttare la caratteristica dei principali sistemi urbani, ovvero quella di

---

<sup>11</sup> A. Calafati, *Città in nuce nelle Marche. Coalescenza territoriale e sviluppo economico*, Milano, Franco Angeli 2008.

### Città metropolitana di Venezia

essere, pur nella segnalata estrema complessità, i luoghi in cui è possibile mettere a frutto, come dianzi accennato, il capitale fisico, finanziario, architettonico, culturale, ma anche immateriale, di conoscenza, di relazioni e serendipità, per ridare fiato a una economia ormai da troppi anni debole nelle dinamiche di crescita e inclusione; conferendo, a questo fine, unitarietà ai sistemi di *governance* delle complesse conurbazioni metropolitane.

Ogni città ha dunque una chiara chiave di lettura delle scelte da fare, nel porsi i problemi dei caratteri e dei “confini” della propria conurbazione. Sul presupposto, pure bene evidenziato dalla letteratura sul tema<sup>12</sup>, che la Provincia non appare in nessuna delle città interessate dalla riforma un ambito territoriale adeguato, né dal punto di vista della conurbazione “stretta” (rispetto alla quale si presenta pressoché dappertutto troppo grande) né rispetto a quella “larga” della cosiddetta “regione urbana funzionale” (che, viceversa, ha pressoché ovunque dimensione più ampia e spesso di fatto anche transregionale). E in tutte presenta gruppi di Comuni che da nessun punto di vista (di conurbazione, di relazioni funzionali, di pendolarismo, di coerenza del sistema socioeconomico) si qualificano come correlati al centroide; fino all’estremo di aree ex provinciali nelle quali vi sono zone montane anche impervie (come le cime alpine intorno a Milano o l’Aspromonte per Reggio Calabria), o gruppi di Comuni qualificati come “interni”<sup>13</sup> dalla relativa strategia nazionale (Genova, Milano, Roma): e cioè, i luoghi (tutto al contrario del fenomeno metropolitano) della massima rarefazione dello stesso capitale materiale e immateriale di cui si diceva poc’anzi, che una autorità propriamente metropolitana faticherebbe assai a governare nella loro specificità e marginalità.

Il “ritaglio” della dimensione di partenza coincidente con l’area ex provinciale è dunque una chiara necessità funzionale; una necessità che conduce verso un riassetto di funzioni e legami con le sottostanti realtà comunali e con le sovraordinate realtà regionali che può ben differire da luogo a luogo, ma che pone un’alternativa piuttosto evidente (seppure risolvibile con soluzioni non estremizzate) rispetto al ruolo che si intende attribuire all’autorità metropolitana (e conseguentemente al ridisegno dei confini nel senso appena descritto).

Ciascuna città potrà scegliere, in questa prospettiva di *institution building*, il carattere della nuova Autorità “di area vasta” (come la definisce la legge) puntando su una prospettiva di concentrazione su poche funzioni di “raccordo” in un ambito molto ampio ma meno focalizzato sulle funzioni tipicamente comunali (e dunque meno orientata a sfruttare il potenziale dello specifico urbano). In questo caso, resterebbero da definire modi e strumenti di un necessario governo più coerente della “città *in nuce*” centrale (insomma, della conurbazione stretta), come anche la ripartizione delle funzioni dei Comuni, tra di loro e rispetto alla nuova area d’ambito superiore.

I vantaggi che deriverebbero da questa prima scelta sarebbero quelli di una maggiore continuità della *routine* amministrativa in capo ai singoli Comuni, minori costi transazionali e di soluzione di alcune complessità conoscitive e decisionali, limitatezza

---

<sup>12</sup> A. Calafati, *Città e aree metropolitane in Italia*, GSI Working papers, n. 1, gennaio 2014.

<sup>13</sup> Il riferimento è di nuovo a Dipartimento Politiche di sviluppo e coesione, *Le aree interne*, cit.

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

delle nuove funzioni da riorganizzare in capo all'autorità amministrativa di raccordo (e dunque maggiore semplicità nell'organizzazione degli uffici). Gli svantaggi, simmetricamente, consisterebbero innanzitutto nella rinuncia, di fatto, a sfruttare i vantaggi della dimensione urbana in senso proprio. Si rinunzierebbe inoltre al vantaggio potenziale, in termine di migliore *governance* locale, che potrebbe derivare da una pur complessa "doppia devoluzione" di funzioni tipicamente comunali a beneficio, verso l'alto, di una "città metropolitana" di carattere europeo e, verso il basso, di "municipalità metropolitane" più omogenee ed efficaci. Con ciò mancando anche un'occasione di potenziale ridisegno dell'intero tessuto comunale metropolitano, verso assetti di maggiore concertazione e semplicità.

All'inverso, i decisori locali potranno scegliere di seguire l'esempio di grandi conurbazioni europee che hanno invece puntato a un forte carattere "municipale" dell'autorità metropolitana, estesa a gruppi di Comuni e insediamenti riconducibili a un *unicum* di carattere urbano, individuato per conurbazione fisica, per flussi di pendolarismo quotidiano, per condivisione dei grandi servizi di cittadinanza, per sinergia dei settori produttivi, ma soprattutto per l'incrocio di un numero alto di queste ricorrenze; coeso per coalescenza, o anche diffuso ma tenuto insieme da evidenti vincoli di vita quotidiana, dimostrati da flussi di persone, cose e conoscenze, spesso, come detto, lungo chiare direttrici d'infrastrutturazione extraurbana.

I vantaggi del governo dello specifico urbano sarebbero quelli menzionati in apertura, nella rincorsa che le città italiane possono ancora intraprendere nella serrata "competizione tra i luoghi" di rango globale. I rischi sarebbero legati soprattutto alla complessità delle trasformazioni da introdurre, nella necessità di adeguare quadri cognitivi e strutture istituzionali, nella necessità di ricondurre ad autorità sovraordinate il governo di alcune funzioni di raccordo in area funzionale più ampia.

Una scelta strategica e di schietto carattere politico, insomma; che, in quanto tale, non può che competere ai luoghi e, secondo la disciplina del diritto positivo, alle diverse Comunità territoriali di riferimento, che secondo il dato normativo positivo devono assumere la decisione definitiva attraverso processi referendari. Ma che possono beneficiare della nettezza e dell'assertività dei dati positivi raccolti da un centro meno influenzato da dinamiche e percezioni locali.

Per questo il Dipartimento Affari Regionali Autonomie e Sport della Presidenza del Consiglio ha ritenuto di raccogliere i dati empirici sui diversi ambiti ex provinciali, per come emergono soprattutto dai dati censuari dell'ISTAT, ma anche da batterie di dati maggiormente qualitativi, che si è tentato di analizzare e proporre in forma il più possibile coordinata e obiettiva.

Dati che possono essere presi in considerazione per valutare i *trade off* delle diverse scelte o, al minimo, soltanto focalizzare problematiche aggregative che i decisori locali dovrebbero utilmente porsi, ai fini delle decisioni da assumere.

### 1.2. Quale Venezia?

Tra le grandi e prestigiose città italiane, Venezia è forse quella al centro del più complesso sistema urbano.

### Città metropolitana di Venezia

La natura stessa del Comune centroide è anfibia, con la città storica lagunare a contrapporsi all'aggregato insediativo del Comune della terraferma. La forte infrastrutturazione dell'area ha poi creato sinergie con le Province limitrofe, tanto che in letteratura da più decenni si ipotizza la definizione di un sistema di governance per un'area tripolare, che leghi funzionalmente Venezia a Padova e Treviso, scontando, inoltre, il fatto che a margine nell'area provinciale di Venezia alcuni Comuni hanno creato interdipendenze con sistemi territoriali differenti e quindi la loro natura "metropolitana" viene con qualche ragione revocata in dubbio.

In quest'ultimo senso ancora di recente si orienta ancora la lettura territoriale di un'organizzazione internazionale importante come l'OCSE<sup>14</sup>.

Ha quindi caratteri molto marcati la riflessione metropolitana di un'area che nasce attorno a un centroide con solo 250.000 abitanti e lunghe catene di interdipendenza in ambito regionale.

Soprattutto nell'ottica che si è sottolineata nel paragrafo precedente, ovvero della opportunità che la nuova Autorità metropolitana offre di dare governo unitario a conurbazioni che possano fungere anche da riferimento per il sostegno socio-economico ai sistemi di impresa, l'area veneziana presenta particolarità del tutto peculiari.

Secondo il paradigma utilizzato in queste pagine, le specializzazioni produttive del territorio ex provinciale hanno carattere periferico nella "mappa" del commercio internazionale; il tessuto imprenditoriale si basa principalmente su imprese piccole, che hanno difficoltà a promuovere innovazione e a sfruttare i vantaggi di sistema derivanti dall'essere collocati in un contesto di possibili relazioni (di ogni tipo: di conoscenza, finanziarie, di sinergia imprenditoriale, eccetera) come quello di una ampia conurbazione.

Tutti questi elementi rendono necessario, in un'analisi territoriale del distretto territoriale veneziano, allargare lo sguardo alle Province circostanti e verificare la sussistenza di evidenze empiriche a favore di un possibile percorso verso una governance allargata dell'area, secondo il paradigma della tripolarità dianzi evocato<sup>15</sup>.

Molti decenni di retorica sulla città storica assediata dai turisti e consumata da modi di fruizione sempre più pericolosi e invasivi hanno quasi del tutto ignorato il tema della creazione di condizioni di riproducibilità di modi diversi di vita e di fruizione nell'intorno; ovvero, quello della creazione di un ordinato sistema di opportunità in area più vasta, capace di deflazionare il peso costantemente esercitato dalle persone e dai traffici sul centroide storico (e soprattutto sulla sua parte lagunare).

Le condizioni politiche e le storie delle municipalità non rendono necessariamente agevole il cammino nel senso dianzi descritto.

Ma, come si vedrà, il senso di uno sforzo nella direzione di costruzione (almeno su base convenzionale) di più larghi sistemi di gestione di funzioni e servizi appare chiaramente sostenuto dalle evidenze statistiche offerte dai dati a disposizione.

---

<sup>14</sup> OECD, *Venice, Italy, OECD Territorial Reviews*, Parigi, OECD 2010

<sup>15</sup> In questo senso anche A. Calafati, *Città e aree metropolitane in Italia*, GSI Working papers, n. 1, gennaio 2014.

## I dossier delle Città Metropolitane

### **Città metropolitana di Venezia**

La costruzione della nuova autorità metropolitana costituisce per i decisori locali (regionali, cittadini, della conurbazione più vasta) un'irripetibile occasione per ripensare le scale funzionali dei servizi e delle funzioni pubbliche, in un contesto caratterizzato da forti interdipendenze in un'area più vasta attorno a un centroide certamente gravato da forti condizionamenti e da forti diseconomie.

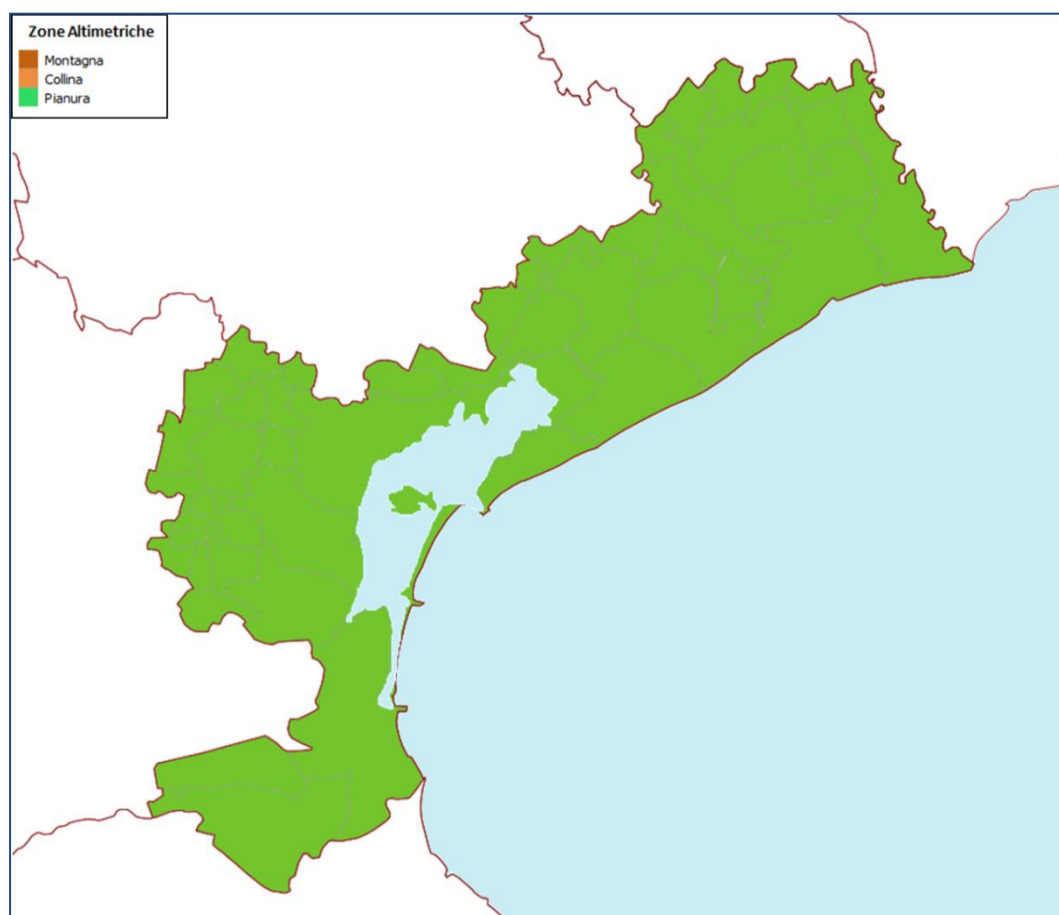
In ogni caso, il tema della relativa non coincidenza dell'area ex provinciale con le dinamiche metropolitane oggettive si porrà a questi decisori in modo netto, con pochi paragoni in chiave nazionale. Starà a loro cercare di definire assetti caratterizzati da una discontinuità relativa funzionale ad assumere decisioni efficaci, pur nella consapevolezza dei costi che una simile discontinuità porterà con sé.

### 2. L'area metropolitana di Venezia

#### 2.1. La dimensione fisica e urbana

L'ex provincia di Venezia è composta di 44 Comuni, ha un'estensione di 2.473 chilometri quadrati su di un territorio interamente pianeggiante (Figura 1) ed è popolata da 857.841 abitanti, di cui 264.534 risiedono nel capoluogo, circa un quarto dei quali nella cosiddetta " Venezia insulare" costituita dai Municipi di Venezia, Murano e Burano mentre il resto della popolazione "cittadina" risiede nei Municipi della terraferma.

Figura 1. Le zone altimetriche



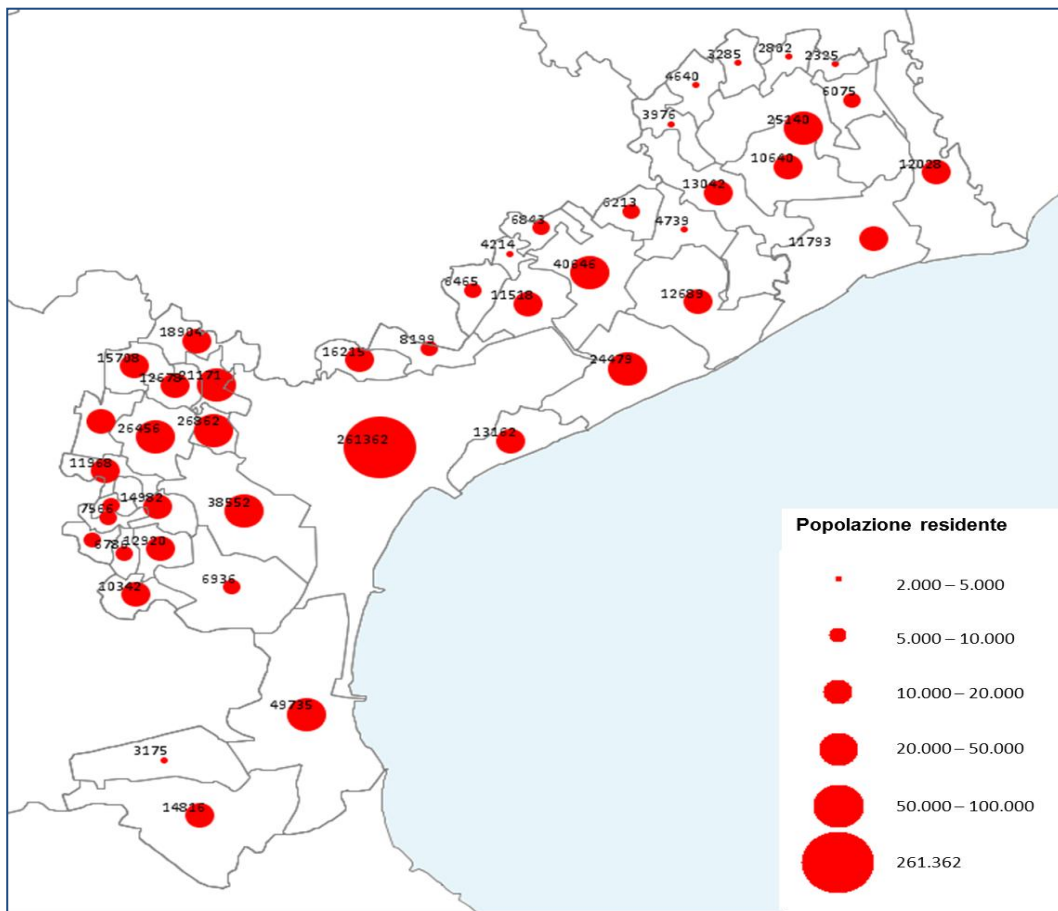
Fonte: dati ISTAT 2014

La popolazione dell'ex Provincia è distribuita maggiormente nelle zone occidentali del territorio e in particolare nei Comuni confinanti con Venezia che si affacciano sul lato ovest della laguna (Mira, Spinea, Marcon, Martellago). Il secondo Comune dell'ex Provincia per numero di abitanti è Chioggia (quasi 50.000) che si trova nella parte meridionale, seguito da San Donà di Piave (circa 40.000) nella zona Nord orientale, questi due Comuni, come vedremo in seguito, costituiscono due poli di attrazione diversi rispetto al capoluogo.

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

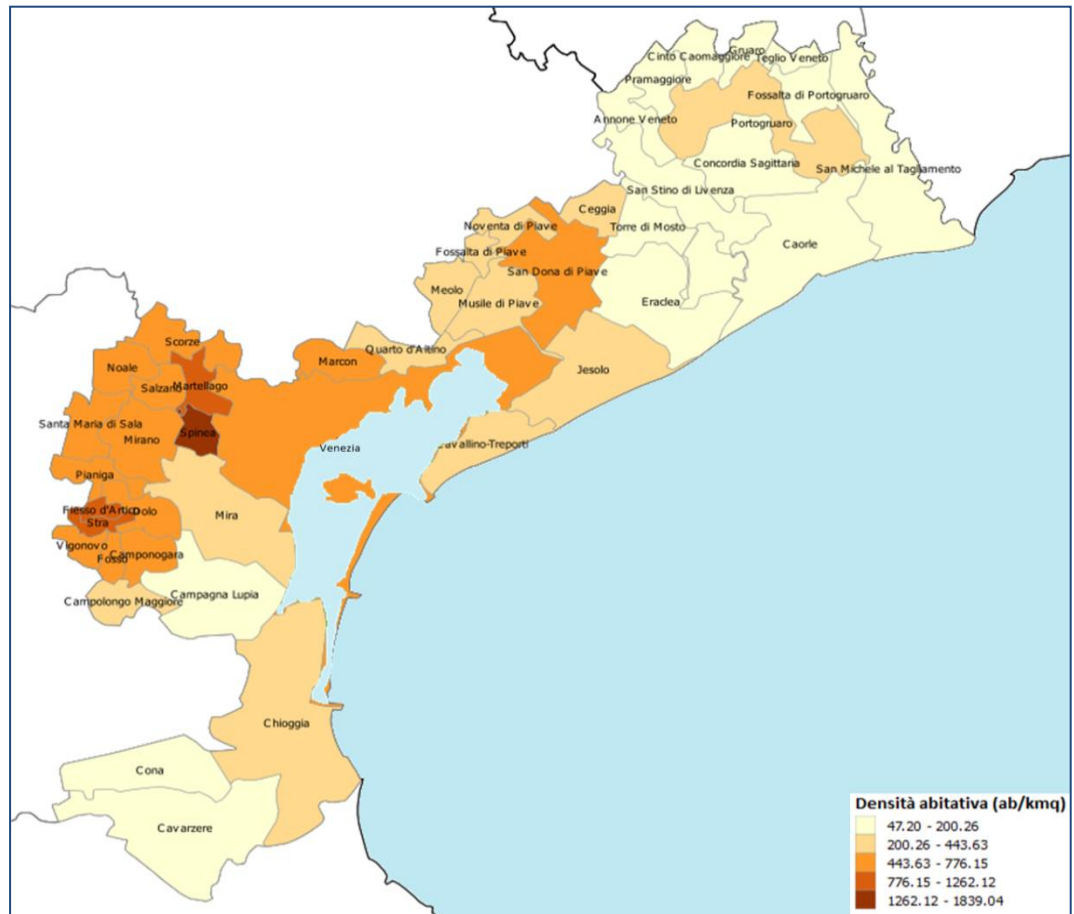
Figura 2. La distribuzione della popolazione



Fonte: dati ISTAT 2013

La densità abitativa, ovvero il rapporto tra la popolazione residente e la superficie territoriale del Comune illustrato nella Figura 3, mette in luce una concentrazione insediativa nella fascia occidentale e centrale della ex Provincia, costituita dai Comuni limitrofi a Venezia prima citati e da altri Comuni confinanti con le Province di Padova e Treviso con punte nei Comuni di Spinea, Fiesso d'Artico e Martellago che mostrano valori superiori ai mille abitanti per kmq mentre la densità abitativa di Venezia è attorno a 636; nella parte nord orientale e meridionale del territorio l'indicatore assume valori notevolmente inferiori.

Figura 3. La densità abitativa



Fonte: dati ISTAT 2013

*Il continuum  
insediativo*

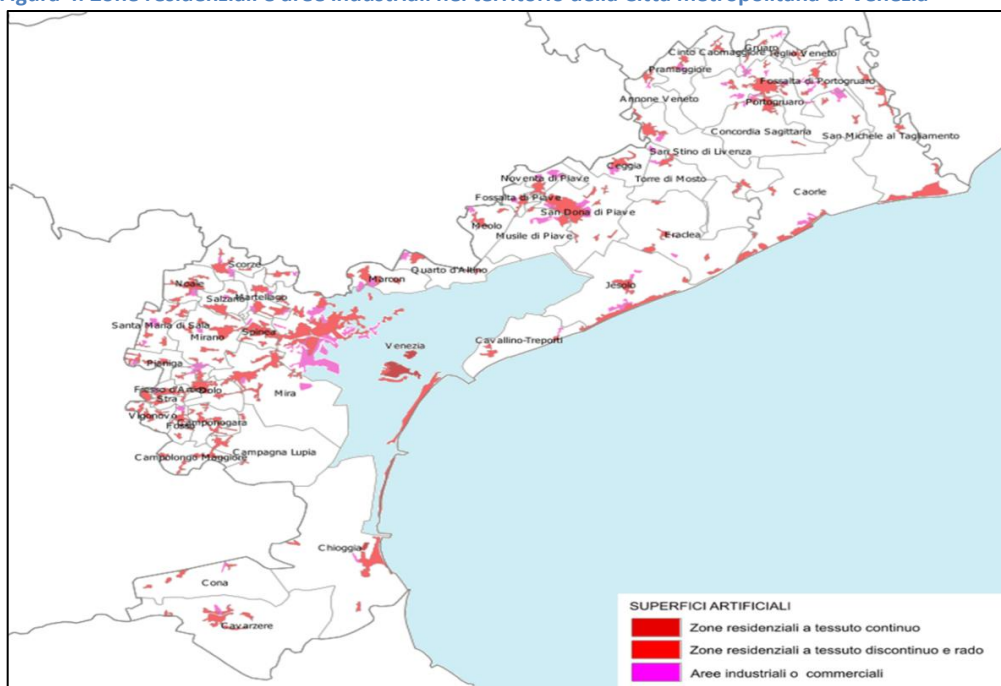
La Figura seguente mostra anche il dettaglio delle aree industriali e commerciali esistenti, appare evidente la relazione esistente riguardo alla localizzazione delle zone residenziali e delle aree produttive. La visione proposta mostra una maggiore presenza di aree industriali o commerciali proprio laddove è maggiore la concentrazione di insediamenti abitativi, si possono così delineare tre grandi aree: una posta ad ovest nell'entroterra di Venezia (Spinea, Mirano, Fiesso d'Artico) e due poste in successione nella parte orientale della ex Provincia rispettivamente poste attorno a San Donà di Piave e a Portogruaro.



# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

Figura 4. Zone residenziali e aree industriali nel territorio della Città metropolitana di Venezia

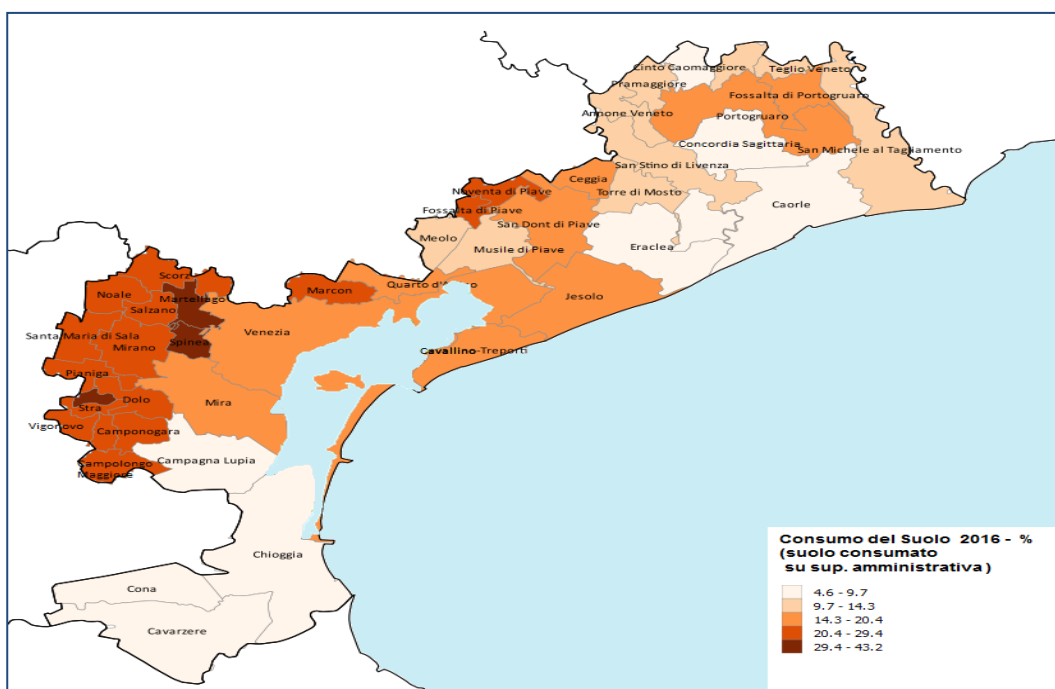


Fonte: dati ISTAT 2011

Un'altra descrizione di sintesi della dimensione urbana del territorio è quella fornita dal consumo di suolo calcolato come percentuale di territorio comunale occupato stabilmente da insediamenti (edifici, opifici, infrastrutture) (Figura 5). Il cartogramma evidenzia ancor di più la concentrazione di consumo di suolo maggiore nell'entroterra a ovest di Venezia e in direzione Padova.

*Il consumo di suolo*

Figura 5. Il consumo di suolo nella Città metropolitana di Venezia



Fonte: dati ISPRA 2016 (legenda dei Comuni in appendice)

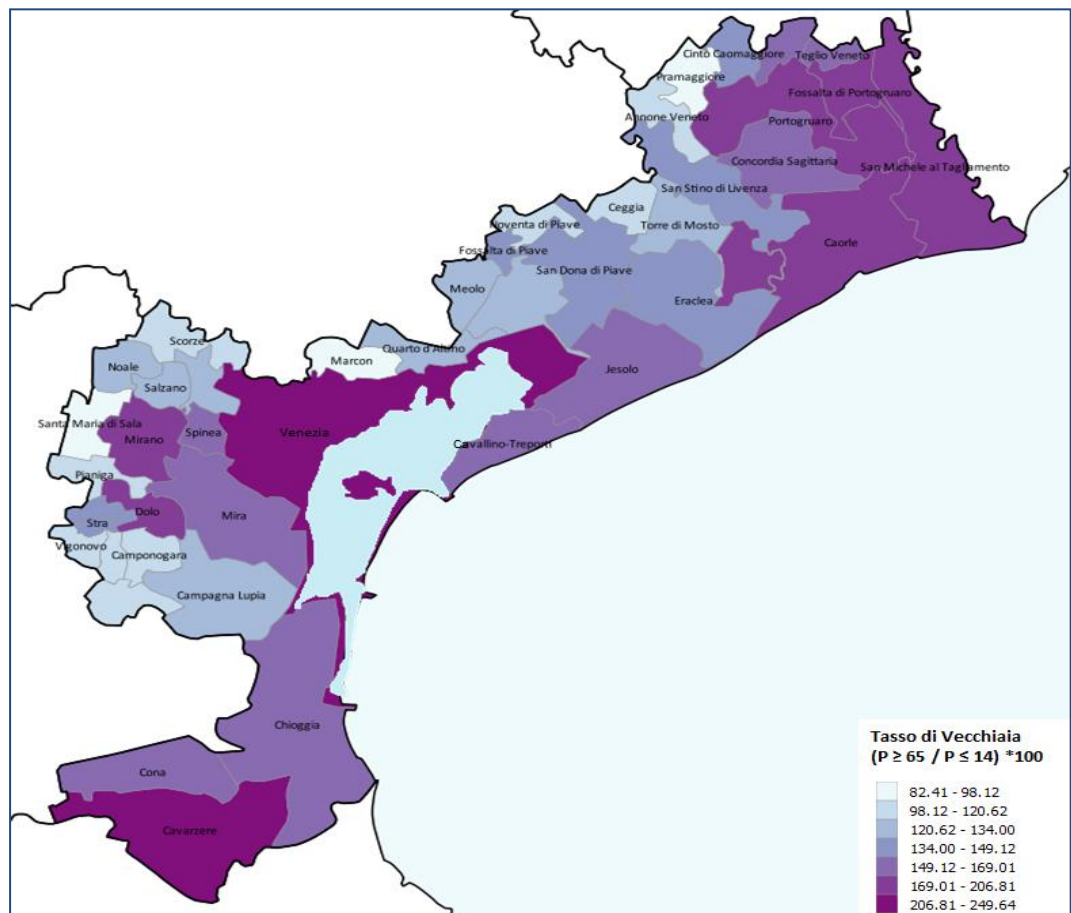
### 2.2. Gli aspetti di composizione del tessuto sociale

#### *I caratteri della popolazione*

Il tasso di vecchiaia<sup>16</sup>, che rileva il grado d'invecchiamento della popolazione, nel territorio dell'ex Provincia presenta un valore medio attorno a 145, in linea con la media nazionale; a Venezia è pari a 228,11 il più alto del territorio dopo i quasi 250 di Cavarzere.

Valori ben superiori alla media si ritrovano soprattutto nelle zone nord occidentali rispetto a Venezia (Caorle, San Michele al Tagliamento, Fossalta di Portogruaro e Portogruaro) mentre tendono a scendere nelle zone periferiche rispetto al capoluogo.

Figura 6. L'invecchiamento della popolazione



Fonte: dati ISTAT 2013

Di contro il tasso di natalità<sup>17</sup> che ha un valore medio di 8,37 nel territorio dell'ex Provincia mostra valori inferiori alla media nel comune di Venezia (6,93) e nei Comuni prima citati per quanto riguarda il tasso di invecchiamento della popolazione, mentre valori superiori a quelli medi si evidenziano nei territori a "basso" tasso di vecchiaia (Fiesso d'Artico, Pramaggiore, Pianiga, Marcon); eccezioni a questa "regola" sono rappresentate dai comuni di Jesolo e di Cavallino - Treporti dove ad un alto tasso di

<sup>16</sup> Il tasso di vecchiaia è il rapporto tra popolazione con più di 65 anni e la popolazione con meno di 15 anni

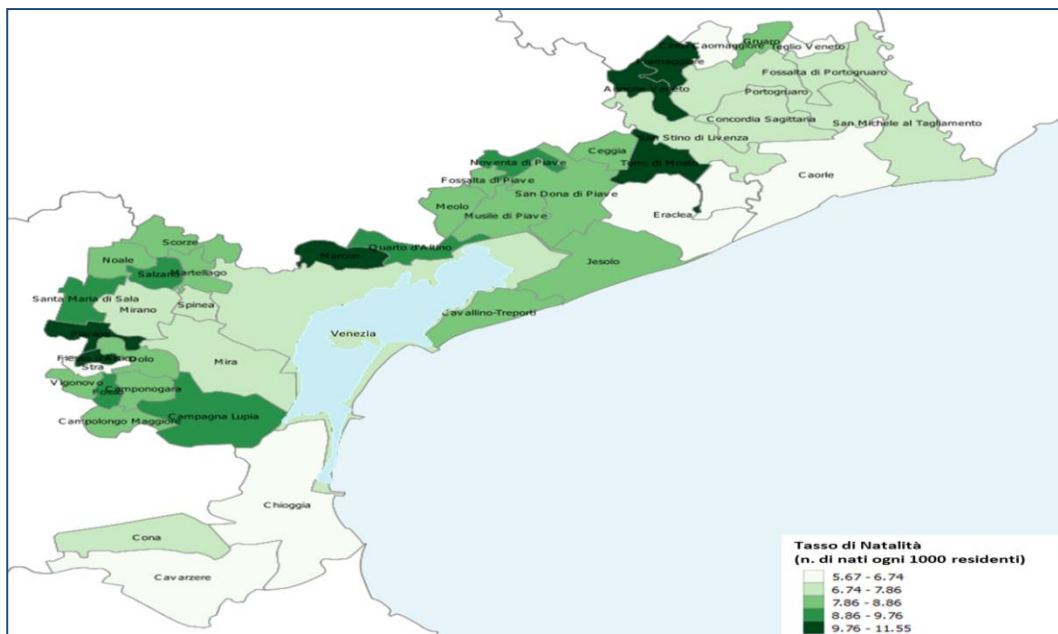
<sup>17</sup> Il tasso di natalità è il rapporto tra il numero di nati ogni mille residenti.

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

vecchiaia (superiore a 165) fanno da contraltare valori superiori alla media del tasso di natalità.

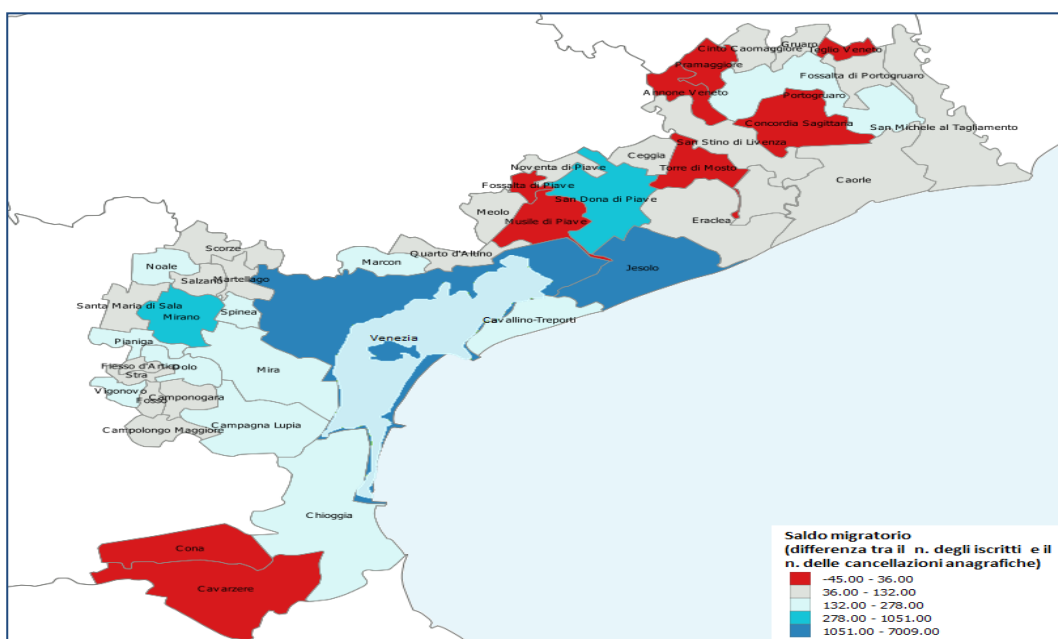
Figura 7. La natalità



Fonte: dati ISTAT 2013

L'andamento dei flussi migratori nei Comuni (iscritti e cancellazioni anagrafiche di residenti), illustrato dalla Figura 8, evidenzia una sorta di spaccatura tra i Comuni di Venezia, dove il saldo migratorio supera le 7.000 unità e Jesolo il cui valore è superiore a 1.000 ed il resto del territorio dove solo in una decina di Comuni l'indicatore è superiore a 100 ed in altrettanti pari o inferiore a zero.

Figura 8. Il saldo migratorio

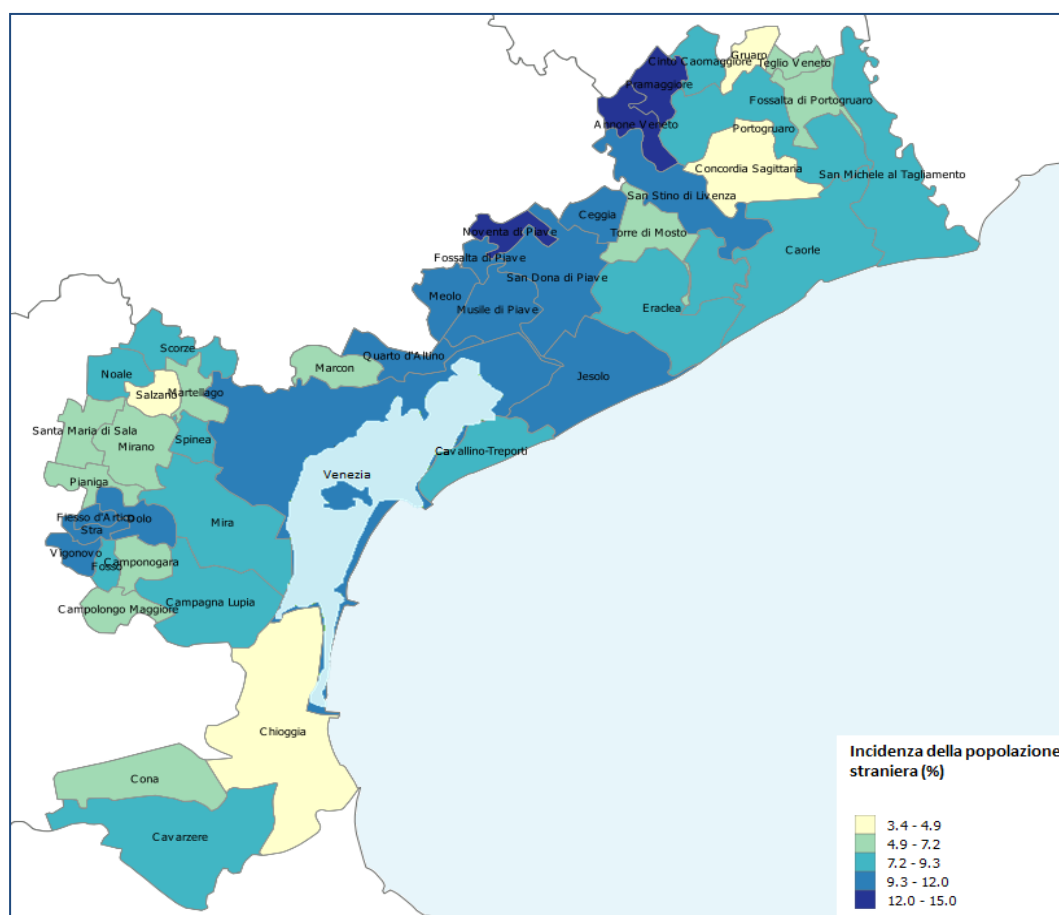


Fonte: dati ISTAT 2013

## Città metropolitana di Venezia

Gli stranieri residenti nell'ex provincia di Venezia sono 79.977<sup>18</sup> (circa il 9 per cento della popolazione totale), più di un terzo di essi risiede nel comune di Venezia (31.632) dove l'incidenza degli immigrati è circa il 12 per cento della popolazione comunale. La presenza di cittadini provenienti da stati esteri, ai quali non sarebbe errato attribuire un ruolo decisivo nell'ottenimento dei saldi migratori estremamente positivi di Venezia e Jesolo, è maggiormente evidente nei Comuni posti a nord est rispetto al capoluogo metropolitano ed in particolare nei Comuni confinanti con le Province di Treviso e Pordenone, come evidenzia la Figura 9.

Figura 9. La popolazione straniera



Fonte: dati ISTAT 2013

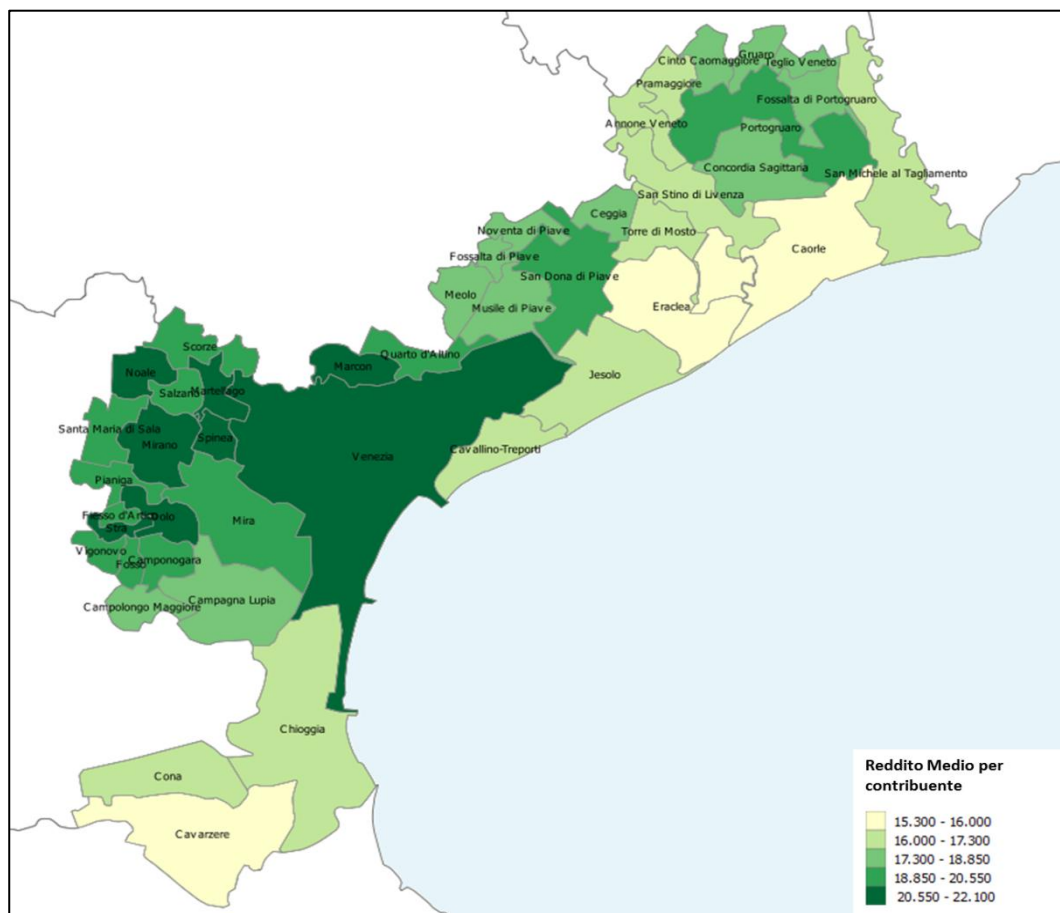
La distribuzione del reddito (reddito imponibile delle persone fisiche ai fini Irpef), rappresentata nella Figura 10, mette in evidenza che i Comuni dove il reddito medio si colloca nella fascia più alta (20.550 – 22.100 euro) sono Venezia, Stra, Mirano, Marcon, Martellago, Spinea e Dolo, sostanzialmente l'entroterra occidentale rispetto a Venezia, mentre nella parte nord orientale del territorio ed in quella sud occidentale vengono percepiti redditi mediamente più bassi con i comuni di Eraclea, Caorle e Cavarzere dove è presente la fascia media più bassa (inferiore ai 16.000 euro).

<sup>18</sup> Dati anno 2013

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

Figura 10. Reddito medio per contribuente nella Città metropolitana di Venezia



Fonte: elaborazione su dati Ministero dell'economia e delle finanze – anno fiscale 2012

#### 2.3. Un focus sul comune di Venezia

##### 2.3.1. Lo sviluppo urbanistico della Città metropolitana di Venezia

###### *Gli strumenti urbanistici generali*

La lettura degli strumenti urbanistici generali<sup>19</sup> e dei piani strutturali evidenzia che il paesaggio costruito di Venezia è sostanzialmente rimasto immutato nei secoli.

Le strade romane tracciano esattamente ciò che oggi è il sistema connettivo della provincia di Venezia: Romea (con un tracciato che si stacca a Campagna Lupia per connettersi con l'asse idroviario lungo la Riviera del Brenta), Idrovia, Padova – Venezia - Trieste. I maggiori addensamenti dell'area metropolitana coincidono con i paleovalvei e le "motte", i terreni sopra il livello medio del mare, mentre l'arco dei boschi separa nettamente la parte costruita e abitata dalle lagune, paludi e terre inabitabili. I fenomeni insediativi contemporanei (la Venezia di terra e la città turistica) rappresentano un grande processo/progetto di trasformazione territoriale basato sulla regimazione dei corsi d'acqua e sul governo delle acque (bonifica). Al sistema insediativo fortemente artificializzato, il corso dei fiumi oppongono un principio ordinatore del costruito, che la più recente pianificazione comunale recepisce e tutela quale espressione della integrazione tra città e campagna.

All'interno di questo quadro l'arco del Passante autostradale di Mestre alla barriera di Venezia si inserisce come un segno territoriale inedito e ristrutturante nelle (secolari) trame di infrastrutturazione. Il passante segna il territorio mettendo per la prima volta in discussione processi insediativi e relazioni di lunga durata.

Alcuni "precedenti" a questo segno possono essere individuati in alcuni elementi strutturali di durata relativamente lunga: l'autostrada A27 e il suo "prolungamento" con la bretella aeroportuale, la SR 14 bis, la viabilità provinciale costituita dalla SP 81 e dalla SP 36, la ferrovia Fornase-Carpenedo (nota come linea dei bivi), la linea delle fortificazioni (ancora più stretta, tra Oriago e Carpenedo). Sono precedenti che, da un lato, sembrano aver avuto poca forza nel segnare l'evoluzione insediativa che ha seguito altre direttrici di addensamento e dall'altro mantengono significative potenzialità per innovare la rete dell'area centrale.

---

<sup>19</sup> D.G.P. n. 128 del 10/10/2014 Presa d'atto e ratifica dell'approvazione in sede di conferenza di servizi decisoria del piano di assetto del territorio del comune di Venezia.

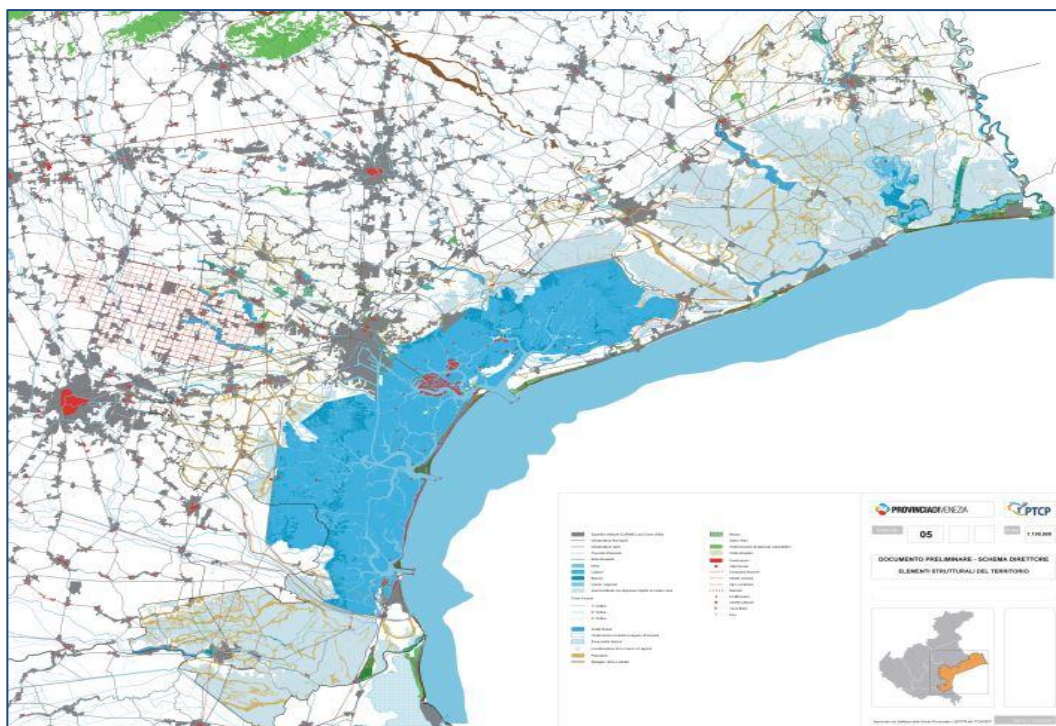


Figura 11. Schema direttorio – elementi strutturali del territorio

#### *La pianificazione territoriale di coordinamento provinciale*<sup>20</sup>

In applicazione alle disposizioni della Legge regionale urbanistica L.R. 11/04 l'elaborazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è avvenuta attraverso un lungo percorso partecipativo (prima Conferenza di concertazione 23 febbraio 2005) che ha visto il coinvolgimento dei principali attori territoriali quali: le Amministrazioni preposte alla cura degli interessi pubblici, le associazioni economiche e sociali, i gestori di servizi pubblici e di uso pubblico, le associazioni dei cittadini e le rappresentanze economiche del sistema territoriale.

La prima fase della redazione del Piano si è conclusa con l'approvazione del Documento Preliminare (DP) da parte della Giunta provinciale (delibera n. 229 del 9 agosto 2005). Il Piano ha assunto, dall'inizio, un carattere sperimentale, che ha visto la Regione impegnata a condividere con le Province l'applicazione della Legge.

Il PTCP sviluppa i suoi contenuti recependo fin dall'approvazione del DP l'esperienza del Piano Strategico della Città di Venezia<sup>21</sup> ed assumendo segnatamente un profilo metropolitano. Già la Legge regionale 11/04, infatti, fa esplicito riferimento alle prospettive socio - economiche del territorio provinciale e dei distretti produttivi.

Con l'approvazione del PTCP (Delibera di Giunta regionale n. 3359 del 30 dicembre 2010) la provincia di Venezia diventa soggetto amministrativo competente in materia urbanistica; a essa compete l'approvazione dei Piani di assetto del territorio, delle

<sup>20</sup> Il Piano territoriale di coordinamento provinciale è stato approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 3359 del 30 dicembre 2010.

<sup>21</sup> La redazione del *Piano Strategico di Venezia: Linee, strategie e politiche* è stata ultimata nell'ottobre 2004.

varianti ai Piani Regolatori Generali comunali ancora in itinere e, più in generale, la gestione di governo del territorio.

Le strategie del PTCP non hanno validità normativa/prescrittiva esse rappresentano indirizzi e orizzonti possibili di riferimento per le scelte amministrative. Come in altre esperienze recenti di pianificazione il PTCP esprime gli scenari di sviluppo all'interno del Quadro Strategico (QS). Il documento sviluppa le proprie analisi allargando il campo d'attenzione al di là dei confini provinciali all'interno di una visione metropolitana condivisa con Padova e Treviso. Gli assi strategici su cui si fonda il QS sono:

- a) il riconoscimento della priorità della "questione ambientale al cui centro si situa una nuova più consapevole concezione del sistema lagunare;
- b) il riferimento forte ed esplicito alla realtà metropolitana, come realtà evolutiva, reticolare e policentrica, aperta al contesto interregionale, nella quale trovano spiegazione e possono ricevere soluzione i principali problemi di sviluppo sostenibile del territorio provinciale, a partire da quelli connessi al riassetto infrastrutturale innescati dal "Passante".

L'analisi interpretativa dello Schema Direttoriale evidenzia i seguenti elementi:

- il sistema infrastrutturale, non di competenza provinciale, è stato articolato prevedendo due ipotesi di larga scala per la Roma Commerciale;
- viene introdotto il sistema tramviario che, tenendo conto della progettazione in itinere Mestre-Venezia viene esteso fino a Mirano e prevede un interconnessione diretta con l'aeroporto di Tessera;
- vengono indicate nuove direttrici di connessione ferroviaria San Donà - Jesolo, San Stino - Eraclea, Fossalta di Portogruaro – Bibione;
- la polarità produttiva metropolitana viene specificata anche per il Polo di Porto Marghera e quella di Marcon include il sistema aeroportuale – logistico di Tessera;
- i poli produttivi di livello provinciale vengono articolati comprendendo Chioggia nel sistema Cavarzerano, Oriago in quello Porta ovest, Fossato in quello di Portogruaro. Viene inoltre meglio specificato quello sandonatese attraverso una scomposizione più dettagliata.

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento nel 1992 e nel 2009 riconosce centrale il sistema metropolitano per rispondere ai problemi ed alle sfide competitive attraverso "geografie variabili" in ragione dei problemi da governare: ambientali, territoriali, economici, infrastrutturali e della mobilità".



# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

Figura 12. Schema Direttore del PTCP



#### *Il sistema territoriale e produttivo*

Il percorso metropolitano della città di Venezia ha avuto inizio nel 1973 con la definizione del *comprensorio di Comuni della laguna di Venezia* per il Progetto di risanamento e tutela ambientale. Nel 1974 nel novero dei sedici Comuni appartenenti all'area comprensoriale veneziana furono compresi, anche, i Comuni appartenenti alle Province di Treviso e Padova. Nel 2000 i Sindaci di Venezia, Padova e Treviso sottoscrivono un Protocollo per la promozione della "Città metropolitana centro veneta".

Il tema del governo metropolitano è stato al centro di molti studi e dibattiti che si è intrecciato da un lato con la volontà e le scelte regionali di riconoscere e affermare il carattere policentrico del sistema insediativo Veneto, da contrapporre alle ipotesi di concentrazione metropolitana.

L'Area metropolitana di Venezia comprende una porzione molto ampia della Regione Veneto estendendosi ben oltre i confini della Città metropolitana di Venezia.

In un recente studio l'OCSE<sup>22</sup> individua parametri ed indicatori (densità di popolazione, la crescita demografica, il pendolarismo e l'interdipendenza) che spostano il limiti di questa conurbazione ben oltre quelli delineati dall'attuale quadro socio-amministrativo. Idealmente si possono considerare confini fisici di quest'area i fiumi Piave e Bacchiglione, che racchiudono una zona di intensa attività economica che lega tra loro le aree provinciali di Padova, Treviso e Venezia. L'insieme di queste tre realtà al centro del Veneto rappresenta ad oggi uno dei più importanti sistemi industriali ed economici d'Europa, con distretti produttivi variegati e dall'alto valore aggiunto (*knowledge-intensive* per l'area padovana e attività manifatturiere per l'area trevigiana). Si pensi ad esempio al distretto del vetro artistico di Murano o a quello della cantieristica nautica dell'area veneziana, l'area del Prosecco del trevigiano o alle varie specificità industriali del padovano.

La città-regione Venezia (*City Region di Venezia*) comprende la totalità delle Province di Venezia, Padova e Treviso, la laguna e il suo arcipelago di 117 isole, è una delle maggiori economie italiane e tra le aree più dinamiche e produttive d'Europa. La sua popolazione è più ricca della media della popolazione italiana, con un PIL pro capite (pari a 32.941 USD) che si avvicina molto alla media delle più importanti capitali europee e mondiali.

*"La città-regione Venezia, che comprende la totalità delle Province di Venezia, Padova e Treviso, la laguna e il suo arcipelago di 117 isole, è una delle maggiori economie italiane e tra le aree più dinamiche e produttive d'Europa. La sua popolazione è più ricca della media della popolazione italiana, con un PIL pro capite (pari a 32.941 USD) paragonabile a quello di Toronto o Barcellona, che si colloca però sotto la media OCSE. Tuttavia la città-regione Venezia sta recuperando velocemente. Rispetto ad altre regioni metropolitane OCSE, il tasso di crescita economica della città-regione Venezia può essere comparato a quello di Londra, Stoccolma e Houston, collocandola tra i primi dieci posti in Europa. Il suo tasso annuale di crescita economica (attorno al 3%) è superiore del 50% rispetto alla media delle regioni metropolitane OCSE; tra il 1995 e il 2005 il tasso di*

---

<sup>22</sup> OECD, edizione Italiana a cura di Lucia Bartoli Valeri e Francesco Sbeti, Territorial Reviews Rapporto su Venezia, Marsilio Venezia 2010

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

*crescita è stato tre volte superiore a quello di Randstad in Olanda e di città high-tech come Seattle. Tale crescita economica è stata alimentata da un aumento della produttività. Nonostante i livelli di produttività del lavoro della città regione siano ancora inferiori del 4% rispetto alla media delle regioni metropolitane OCSE, sono comunque paragonabili a quelli di Francoforte, Londra, Monaco e Tokyo.*

*La produttività media annuale (nel periodo 1995-2005) cresce a una velocità doppia rispetto a quella di Stoccolma, e a una velocità tripla rispetto a quella di New York. La città-regione Venezia è stata dunque in grado di ridurre la distanza tra i propri livelli di produttività e i livelli medi di una regione metropolitana a solo un terzo rispetto al 1995” (da “La City Region di Venezia” Rapporto OECD)*

La *City Region* di Venezia presenta una superficie di 6.740 kmq se comprendiamo i 243 Comuni che fanno parte delle tre Province, di cui quasi 300 chilometri costituiti dalla sola laguna veneta. Quest’area ospita 2.657.076 abitanti (dati ISTAT al 1° gennaio 2013) costituendo il 54,4 per cento della popolazione residente nella regione Veneto.

Il rapporto OCSE evidenzia che questo sistema territoriale non rientra nella definizione tipica di “regione metropolitana”, le caratteristiche insediative dell’area non permettono l’individuazione di un polo urbano attrattivo che superi il milione di abitanti, ma di un sistema reticolare con più centri di media grandezza.

La maglia reticolare ha sempre caratterizzato gli insediamenti sul territorio veneto. I primi villaggi della Regione avevano questa conformazione diffusa, allineati sui rilievi pedemontani, nei secoli successivi questa distribuzione a rete si è mantenuta, seguendo principi di integrazione e complementarità tra centri urbani.

Padova, Treviso e Venezia si caratterizzano per l’esistenza di un *continuum* insediativo residenziale e imprenditoriale, la prossimità fisica dei rispettivi centri abitati e l’omogeneità abitativa dei paesi che si trovano lungo tutta la campagna (tipologia edilizia, bassa densità insediativa, etc.) hanno permesso al territorio di non soffrire di discontinuità.

Questo processo è stato definito e interpretato in termini economici come “modello Veneto” e in termini territoriali come “città diffusa”.

L’area metropolitana, al momento definita come l’insieme delle tre Province, dimostra caratteristiche economiche e di performance rilevanti rispetto al dato nazionale. D’altra parte l’analisi dei sistemi provinciali dimostra asimmetrie non poco rilevanti:

- a) La provincia di Treviso rivela una concentrazione nei settori manifatturieri, una spiccata apertura in termini di esportazioni e importazioni, un tessuto demografico e sociale in trasformazione, con una quota rilevante di giovani e di stranieri.
- b) La provincia di Padova conferma una vocazione, oltre che alla manifattura, verso i servizi commerciabili, una significativa presenza della dimensione “media” di impresa e dimostra *performance* sul mercato del lavoro migliori di quelli regionali.
- c) La provincia di Venezia appare distanziata dalle altre due Province, in termini di struttura demografica, di sistema produttivo e di mercato del lavoro; ma a queste debolezze risponde con un reddito pro capite più alto, frutto di una

### Città metropolitana di Venezia

concentrazione su alcuni servizi, in particolare dell'attività turistica, e sul ruolo di alcune grandi infrastrutture logistiche<sup>23</sup>.

L'analisi dei punti di forza e dei punti di debolezza letti attraverso le profonde trasformazioni che la *City Region* Venezia si trova a dover affrontare porta l'OECD/OCSE a proporre quattro grandi sfide in termini di competitività:

1. Sviluppare la capacità d'innovazione e potenziare l'inclusione nel mercato del lavoro;
2. Migliorare la mobilità e i collegamenti tra Padova, Venezia e Treviso;
3. Calibrare politiche economiche e territoriali per salvaguardare l'ambiente;
4. Dare all'agenda economica e ambientale un "carattere" metropolitano.

La Città metropolitana di Venezia si configura come un caso originale all'interno dello scenario delle consimili istituzioni nel nostro Paese. Quest'originalità discende da diverse ragioni: la prima è che Venezia non è città-regione non è neppure città-Provincia, infatti la sua attrattività sul territorio è molto forte sulla conurbazione di prossimità, i Comuni confinanti, fino a Chioggia in cui abita una quota consistente di popolazione che si sposta a Venezia per lavorare nell'indotto turistico e dei servizi. Più ci si allontana dal raggio limitrofo, più i sottosistemi territoriali sono autonomi e gravitano anche su altre città, il Miranese su Padova, San Donà sulla Marca e il Veneto Orientale verso il vicino Friuli, come emergerà dalle successive analisi del dossier.

D'altro canto, l'ipotesi di costruire un'area metropolitana attrattiva, quella che è la città-regione, induce a considerare ancora attuale l'integrazione di Venezia con Padova e Treviso. Le tre Province rappresentano troppo e nello stesso tempo troppo poco. Infatti, alcuni Comuni sono esterni al nucleo metropolitano gravitando più verso altre aree che non verso la Città metropolitana. Si tratta della pedemontana (Bassano - Castelfranco-Conegliano) e della bassa pianura padovana (Este - Montagnana). Alternativamente in alcune aree confinanti con le tre Province si è definita una forte relazione con il nucleo metropolitano, a sud nell'area intorno al comune di Adria (appartenente alla Provincia di Rovigo) e a est intorno al comune di Pordenone (appartenente addirittura ad una altra Regione, quella del Friuli-Venezia Giulia).

Un'ipotesi di lavoro può andare dunque nella direzione dell'individuazione di un ambito che comprenda oltre all'intera provincia di Venezia una parte delle Province di Padova e Treviso ed alcuni Comuni delle Province di Rovigo e Pordenone.

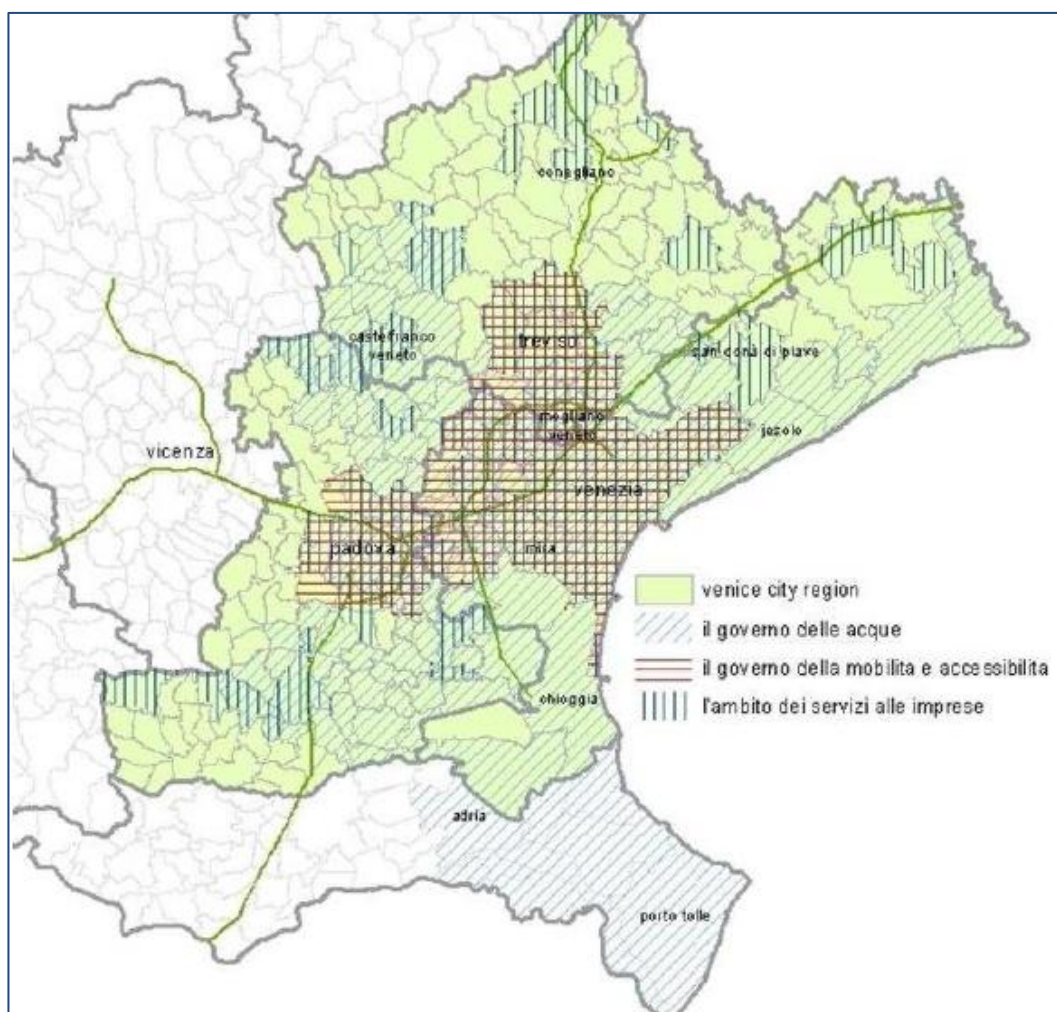
---

<sup>23</sup> AAVV Venezia metropoli Osservatorio metropolitano (OSME) Primo rapporto, Fondazione Venezia 2000, Venezia 2012

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

Figura 13. Ipotesi d'individuazione area metropolitana



a

### 2.3.2. L'assetto funzionale e territoriale

*Le Aree omogenee nella  
Città metropolitana di  
Venezia*

La Legge 7 aprile 2014 n. 56<sup>24</sup> ha previsto *“la costituzione di zone omogenee per specifiche funzioni e tenendo conto delle specificità territoriali, con organismi di coordinamento collegati agli organi della città”*. La Città metropolitana di Venezia ha approvato il suo statuto con delibera della Conferenza metropolitana del 20 gennaio 2016. All'interno dello statuto è prevista la suddivisione del territorio metropolitano in zone omogenee che sono la base territoriale di applicazione dei documenti di programmazione che il nuovo Ente dovrà adottare tuttavia la definizione di queste *“zone”* non è ancora nota.

Lo statuto comunale a sua volta prevede, dal suo canto, le municipalità che *“sono costituite per rappresentare le rispettive comunità, curarne gli interessi e promuoverne lo sviluppo nell'ambito dell'unità del Comune di Venezia e nella prospettiva della Città Metropolitana. Competono alla municipalità le funzioni amministrative del Comune da individuare nella piena esplicazione, sul piano locale, dei principi di differenziazione ed adeguatezza, propri della sussidiarietà.”*

Il comune di Venezia è, pertanto, suddiviso in sei municipalità che dal 2005 sono subentrate amministrativamente ai tredici quartieri allora esistenti; la parte insulare del territorio comunale nella quale sono comprese Venezia, Murano e Burano è la più grande per estensione ma non per numero di abitanti che risiedono sulla *“terraferma”*, in particolare a Mestre che vanta ben oltre 100.000 abitanti tenendo anche conto che sia Favaro Veneto sia Marghera fanno parte della sua conurbazione.

**Tabella 1. Suddivisione in municipalità del comune di Venezia**

	Municipalità	Collocazione geografica	Superficie (kmq)	Popolazione (ab)
1	Venezia – Murano - Burano	Venezia insulare	211	69.679
2	Lido - Pellestrina	Venezia litorale	72	21.691
3	Favaro Veneto	Ex quartiere Favaro	45	23.376
4	Mestre - Carpenedo	Mestre centro	24	88.181
5	Chirignago - Zelarino	Mestre ovest	26	37.629
6	Marghera	Marghera Catene -Malcontenta	35	28.285
	<b>Totale Comune di Venezia</b>		<b>413</b>	<b>268.841</b>

<sup>24</sup> Legge 7 aprile 2014 n. 56 recante *“Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di Comuni”*, così come modificata dalla Legge 11 agosto 2014 n. 114, di conversione del D.L. 24 giugno 2014 n. 90;

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

Figura 14. Mappa delle municipalità di Venezia

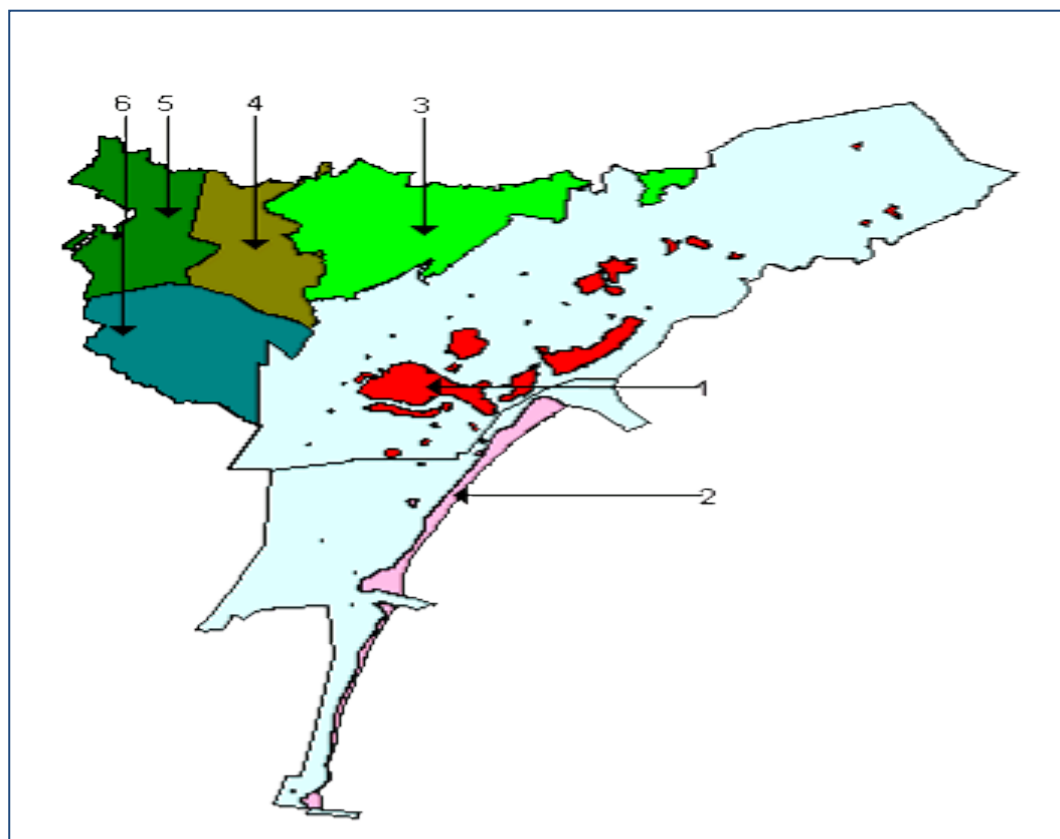
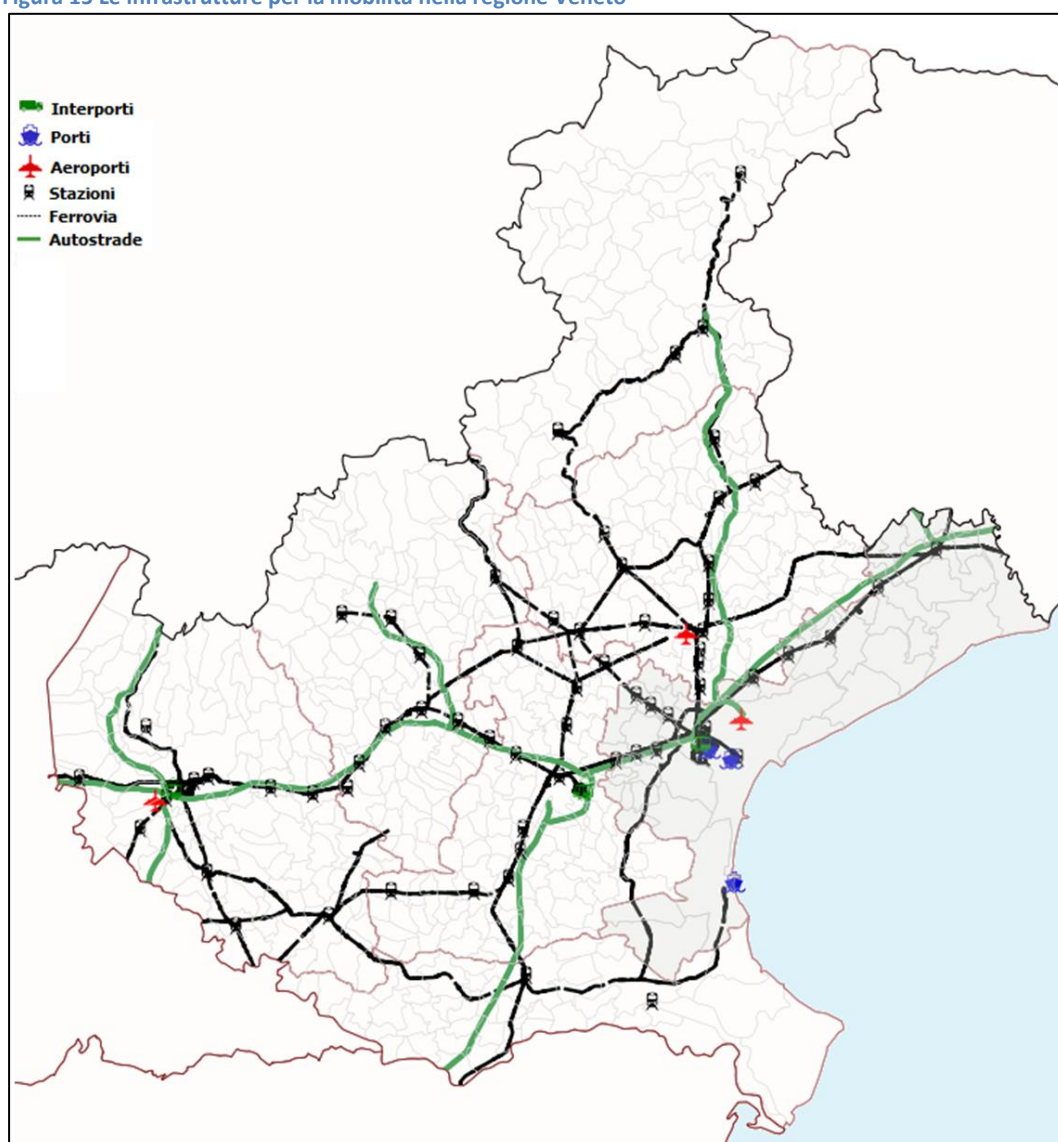


Immagine tratta dal sito internet della Città di Venezia [www.comune.venezia.it](http://www.comune.venezia.it)

#### 2.4. Le infrastrutture

La mappa delle infrastrutture per la mobilità e la logistica presenti nel territorio regionale (Figura 15) evidenzia come tutta la rete regionale sia stradale che ferroviaria ha nella città di Venezia un punto di arrivo e di partenza molto importante e l'inserimento della città lagunare nel Corridoio 5 (Lisbona - Kiev) della *Trans Europe Network Transport* (TEN – T), nel cui ambito è inserita la rete di trasporto ad alta velocità (TAV), ne è la conferma.

Figura 15 Le infrastrutture per la mobilità nella regione Veneto



Fonte: ISTAT 2014

Accanto alla rete ferroviaria una fitta rete stradale costituita in particolare dalle autostrade che intersecano la Città in particolare nel territorio di Mestre; nell'area di Marghera, all'interno del processo di riconversione del polo industriale, è stato costituito l'Interporto di Venezia (ora a carattere nazionale) che è collegato alle



## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

principali arterie stradali ed autostradali, nonché alla stazione ferroviaria di Venezia Mestre e all'aeroporto Marco Polo di Venezia Tessera.

L'Aeroporto Marco Polo è il quarto in Italia per volume di traffico passeggeri e per traffico commerciale dopo Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Bergamo e rappresenta circa il 6 per cento dei volumi nazionali.

**Tabella 2. Traffico aeroporti italiani nel periodo gennaio – novembre 2016 (confronto su base anno 2015)**

Aeroporto	Movimenti	per cento	Passeggeri	per cento	Cargo (tons)	per cento
Alghero	10.001	-15,7	1.278.382	-19,5	9,21	-10,9
Ancona	10.925	-6,9	452.297	-9,2	5.523,89	-12,4
Bari	36.335	6,3	3.994.954	8,4	1.946,00	5,0
Bergamo	73.592	4,9	10.276.728	6,8	106.772,00	-3,3
Bologna	64.640	8,7	7.131.561	12,0	43.485,73	16,4
Bolzano	10.647	-2,8	14.511	-57,9	0,00	n/a
Brescia	8.064	3,8	18.746	150,9	21.973,00	-20,1
Brindisi	17.807	5,5	2.178.940	3,4	14,00	-50,0
Cagliari	29.730	1,4	3.460.199	-0,9	2.745,00	-8,5
Catania	56.657	10,7	7.329.849	10,2	5.811,76	2,9
Comiso	3.423	12,2	428.932	29,4	1,00	n/a
Cuneo	4.375	-5,6	128.876	7,4	0,00	n/a
Firenze	33.466	3,2	2.360.573	2,8	255,25	12,1
Foggia	426	-57,1	342	-81,9	0,00	n/a
Genova	17.140	-4,5	1.182.599	-7,2	2.254,41	-6,1
Grosseto	1.588	-1,3	3.051	-3,0	0,00	n/a
Lamezia Terme	20.521	2,2	2.358.023	8,0	1.093,00	-15,6
Milano Linate	109.581	-0,1	8.925.077	-0,7	14.001,00	-2,5
Milano Malpensa	153.541	3,5	17.885.745	3,4	499.487,00	6,4
Napoli	60.094	6,3	6.348.497	9,5	9.803,89	-0,6
Olbia	31.357	13,2	2.488.690	13,7	166,73	-30,3
Palermo	41.209	4,8	4.967.850	9,1	371,00	-66,8
Parma	5.072	-12,5	184.436	2,6	34,32	n/a
Perugia	4.331	-23,8	206.005	-22,5	0,00	n/a
Pescara	8.326	-13,0	529.157	-6,8	68,50	71,3
Pisa	38.123	2,7	4.687.192	3,3	9.259,29	19,4
Reggio Calabria	5.957	-6,6	445.765	-2,1	32,25	-34,5
Roma Ciampino	44.346	-10,1	4.935.690	-8,7	14.311,21	0,4
Roma Fiumicino	291.699	0,0	38.849.779	3,0	147.923,21	11,2
Torino	42.884	5,3	3.637.412	7,4	5.619,82	4,5
Trapani	10.164	-7,2	1.401.685	-6,8	22,10	-13,2
Trieste	14.550	7,1	672.000	-2,5	421,03	-3,5
Treviso	18.009	5,5	2.431.622	9,8	0,35	144,8
Venezia	84.219	10,2	9.035.502	9,7	53.528,73	14,2
Verona	27.027	4,8	2.652.227	7,9	4.092,02	-5,0
<b>TOTALI</b>	<b>1.389.826</b>	<b>2,5</b>	<b>152.882.894</b>	<b>4,2</b>	<b>951.026,69</b>	<b>5,3</b>

*Dati Assoaeroporti*

Il porto di Venezia è tra i primi dieci porti commerciali italiani e nei primi quattro posti per movimento passeggeri; circa il 5 per cento dei volumi di commercio nazionali transita di lì e, per quanto riguarda il traffico passeggeri, notevolissima è la quota attribuita al settore crocieristico (circa il 70 per cento), quasi un terzo del parco mondiale di navi da crociera tocca lo scalo veneziano.

Tabella 3. Principali porti italiani per movimento merci e passeggeri.

PORTO	TEU'S*		PASSEGGERI	
	2014	2013	2014	2013
Genova	2.172.944	1.988.013	2.744.968	2.899.193
La Spezia	1.303.017	1.300.432	483.564	213.858
Livorno	577.470	559.180	2.504.413	2.557.826
Napoli	431.682	477.020	7.191.385	6.931.856
Gioia Tauro	2.969.802	3.094.254	0	0
Venezia	456.068	446.428	1.945.322	2.072.642
Trieste	506.011	458.597	129.691	147.414
Cagliari	717.016	702.143	328.823	343.418
<b>Italia</b>	<b>10.221.127</b>	<b>10.082.030</b>	<b>43.937.653</b>	<b>44.240.266</b>

Dati Assoporti

\*Twenty - foot Equivalent Unit

Il sistema di trasporti veneziano è gestito dall'Azienda del Consorzio Trasporti Veneziano (ACTV) società a prevalente capitale pubblico locale detenuto dal 2012 da una holding formata da Avm (capofila) Actv, Vela e Pmv.

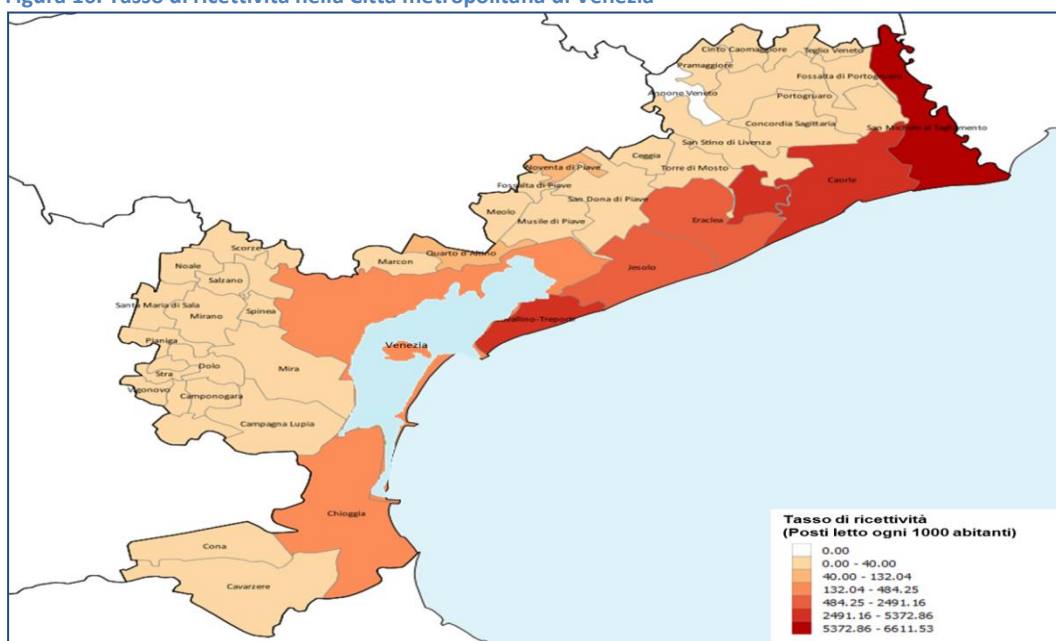
La flotta è costituita da circa 620 autobus che esercitano il servizio sulla terraferma e 160 imbarcazioni adibite ai collegamenti insulari. Nel territorio di Mestre sono, inoltre, in esercizio, due linee tramviarie che collegano Mestre centro con Favaro Veneto e Marghera.

Dal 2010 è infine in funzione Il *People Mover* di Venezia, un sistema di trasporto pubblico di tipo ettometrico, che collega l'isola del Tronchetto a piazzale Roma, passando per la cosiddetta Zona Marittima.

La distribuzione delle strutture ricettive calcolata sia mediante il tasso di ricettività che l'indicatore di densità ricettiva evidenzia come i valori mediamente maggiori siano presenti nel comune di Venezia e nei Comuni della fascia costiera.

Le strutture ricettive

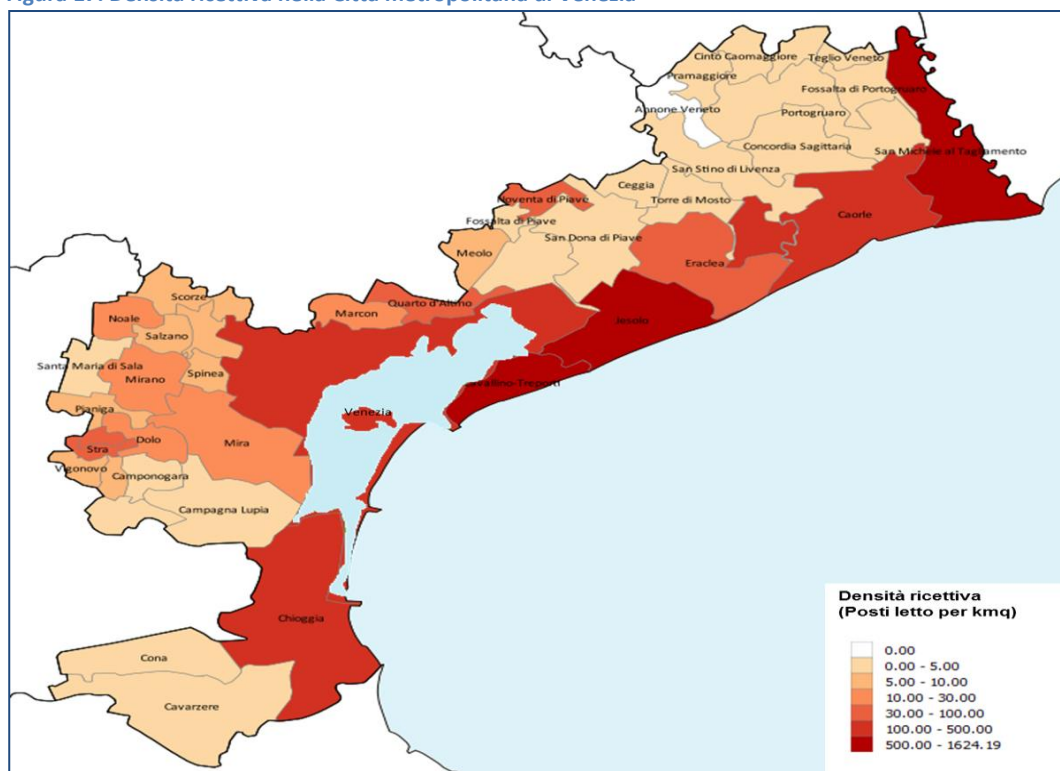
Figura 16. Tasso di ricettività nella Città metropolitana di Venezia



# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

Figura 17. Densità ricettiva nella Città metropolitana di Venezia



Fonte: dati ISTAT

I dati sugli arrivi e sulle presenze rilevati da ISTAT (Tabella 4) evidenziano che il movimento di clienti registrati nel 2015 nella sola circoscrizione turistica di Venezia rappresenta il 60 per cento degli arrivi e il 48 per cento delle presenze registrate in quel periodo nell'intera Provincia; rispetto ai dati nazionali questi movimenti rappresentano oltre il 4 per cento del totale italiano.

Tabella 4. Movimento dei clienti (arrivi e presenze) negli esercizi ricettivi, residenza dei clienti e circoscrizione turistica di destinazione - Anno 2015.

Circoscrizione	Residenti		Non Residenti		Totale	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
<b>Venezia</b>	788.534	2.605.538	4.455.101	13.705.587	5.243.635	16.311.125
APT di Venezia - Città d'arte	97.223	166.998	148.784	240.485	246.007	407.483
APT di Venezia- altri comuni	51.992	118.501	149.926	252.156	201.918	370.657
APT di Caorle	475.176	3.086.746	869.529	6.567.008	1.344.705	9.653.754
APT di lesolo ed Eraclea	563.603	2.641.283	826.376	3.492.057	1.389.979	6.133.340
APT di Chioggia	144.829	786.024	81.122	524.161	225.951	1.310.185
<b>TOTALE</b>	<b>2.121.357</b>	<b>9.405.090</b>	<b>6.530.838</b>	<b>24.781.454</b>	<b>8.652.195</b>	<b>34.186.544</b>
<b>TOTALE ITALIA</b>	<b>58.320.992</b>	<b>200.155.956</b>	<b>55.033.682</b>	<b>192.607.930</b>	<b>113.354.674</b>	<b>392.763.886</b>

### 2.5. Gli ambiti di gestione dei servizi pubblici

Descrivere la gestione dei servizi pubblici nelle aree vaste significa rappresentare una geografia amministrativa composta di areali non sempre coincidenti con la delimitazione delle Province che ne fanno parte.

Nel caso in esame per il servizio RSU (ATO rifiuti), la competenza della Capitaneria di Porto di Venezia e del Tribunale l'unità amministrativa cui si può fare riferimento è a livello provinciale, mentre altri servizi presentano articolazioni diverse.

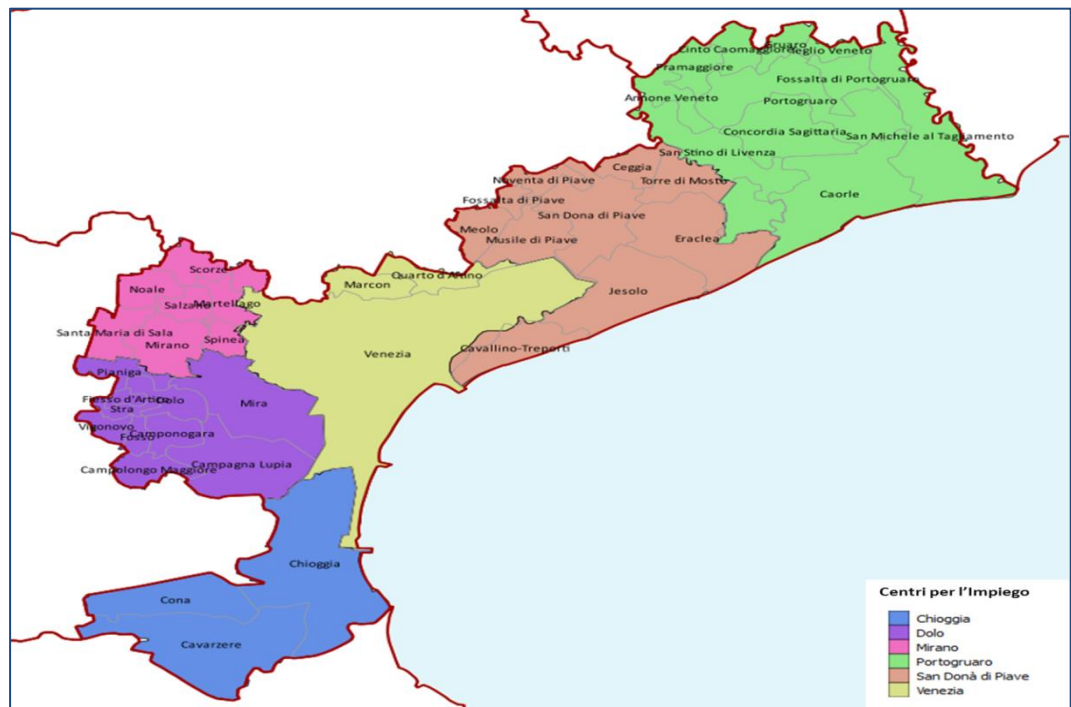
In particolare il territorio della città metropolitana di Venezia è suddiviso in:

- 6 Centri per l'Impiego;
- 4 Aziende Sanitarie Locali;
- 3 Unioni di Comuni;
- 2 ATO principali per la gestione del Servizio Idrico Integrato e 3 ATO extra provinciali che però coinvolgono Comuni metropolitani.

Dall'osservazione dei cartogrammi che seguono si ricava pertanto una geografia amministrativa frastagliata ed eterogenea che però, in quasi tutti i tipi di servizi ad eccezione di quelli provinciali, ha dimensione pressoché sub-provinciali.

Nel territorio della città metropolitana i Centri per l'Impiego (CPI) sono sei. Di questi uno serve interamente il comune di Venezia con i comuni di Marcon e Quarto d'Altino mentre gli altri si trovano a Chioggia, Dolo, Mirano, Portogruaro e San Donà di Piave.

Figura 18. La geografia amministrativa: i Centri per l'Impiego



Fonte: Elaborazione su dati Istat 2013

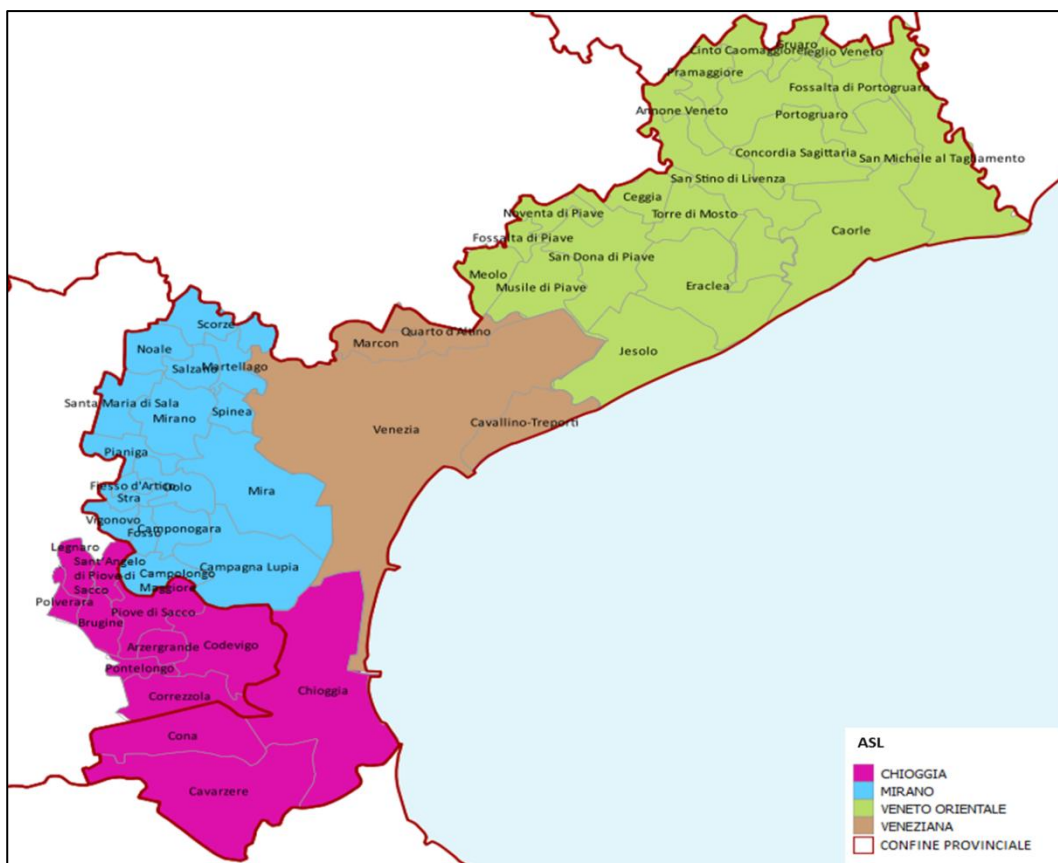
Le ASL che interessano il territorio metropolitano sono quelle di Chioggia, di Mirano, del Veneto Orientale e Veneziana. I loro bacini sono tutti sub-provinciali ad eccezione di

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

quello dell'ASL di Chioggia che include anche nove Comuni di della provincia di Padova (Arzergrande, Brugine, Codevigo, Correzzola, Legnaro, Piove di Sacco, Polverara, Pontelongo, Sant'Angelo di Piove di Sacco).

Figura 19. La geografia amministrativa: le ASL



Fonte: sito istituzionale Servizio Sanitario Regionale Veneto

La gestione del sistema idrico integrato nella Regione Veneto è piuttosto eterogenea dal punto di vista dei confini territoriali.

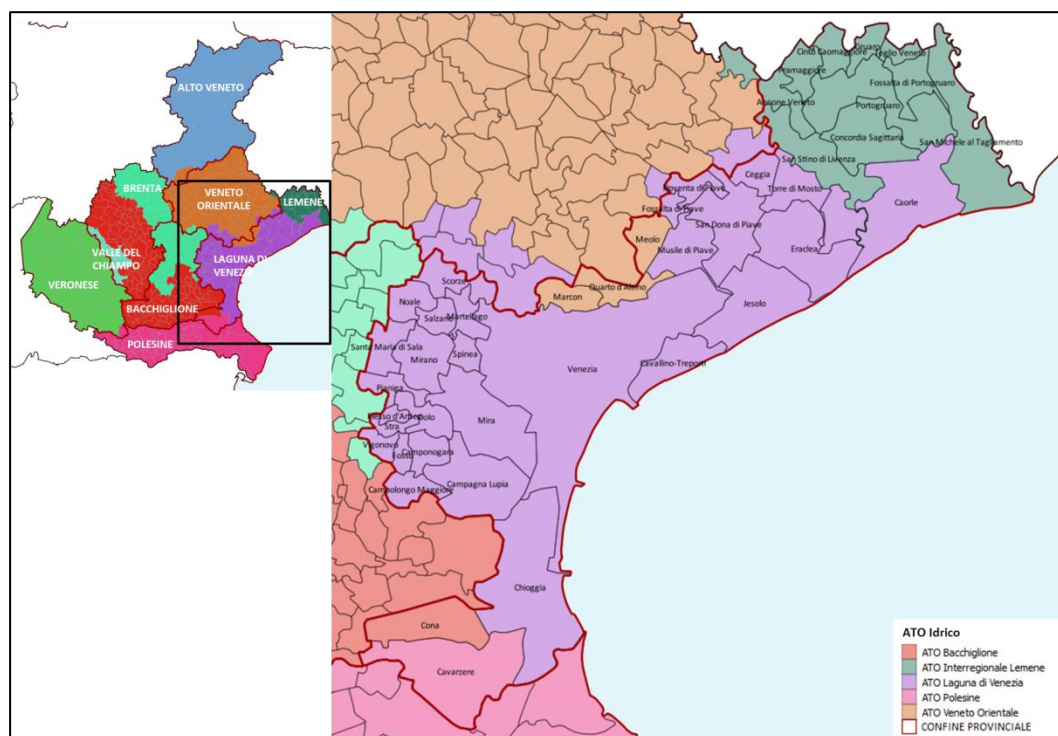
Il territorio regionale è suddiviso in:

- 2 ATO sub-provinciali (“Alto Veneto” e “Valle del Chiampo”);
- 4 ATO interprovinciali:
  - “Veneto Orientale” che include anche i Comuni Metropolitan di Marcon, Meolo e Quarto d’Altino;
  - “Laguna di Venezia” che include anche 7 Comuni della provincia di Treviso (Cessalto, Mogliano Veneto, Morgano, Preganziol, Quinto di Treviso, Zenson di Piave e Zero Branco);
  - “Bacchiglione” che include anche il Comune metropolitano Cona
  - “Brenta”.
- Un ATO provinciale (“Veronese”)
- Un ATO sovra-provinciale, “Polesine”, che interessa tutta la provincia di Rovigo e anche il Comune metropolitano Cavarzere.

## Città metropolitana di Venezia

- Infine l'ATO interregionale tra le Regioni Veneto e Friuli Venezia - Giulia "Lemene" che comprende parte dei Comuni della provincia di Pordenone e, per la parte veneta, 11 Comuni situati nel bacino dei fiumi Livenza e Tagliamento (10 Comuni metropolitani e un Comune della provincia di Treviso).

Figura 20. La geografia amministrativa: ATO idrico



Fonte LR 27 aprile 2012, n. 17

Inoltre nel territorio della città Metropolitana di Venezia ci sono tre Unioni di Comuni tutte ricadenti entro i confini della provincia.

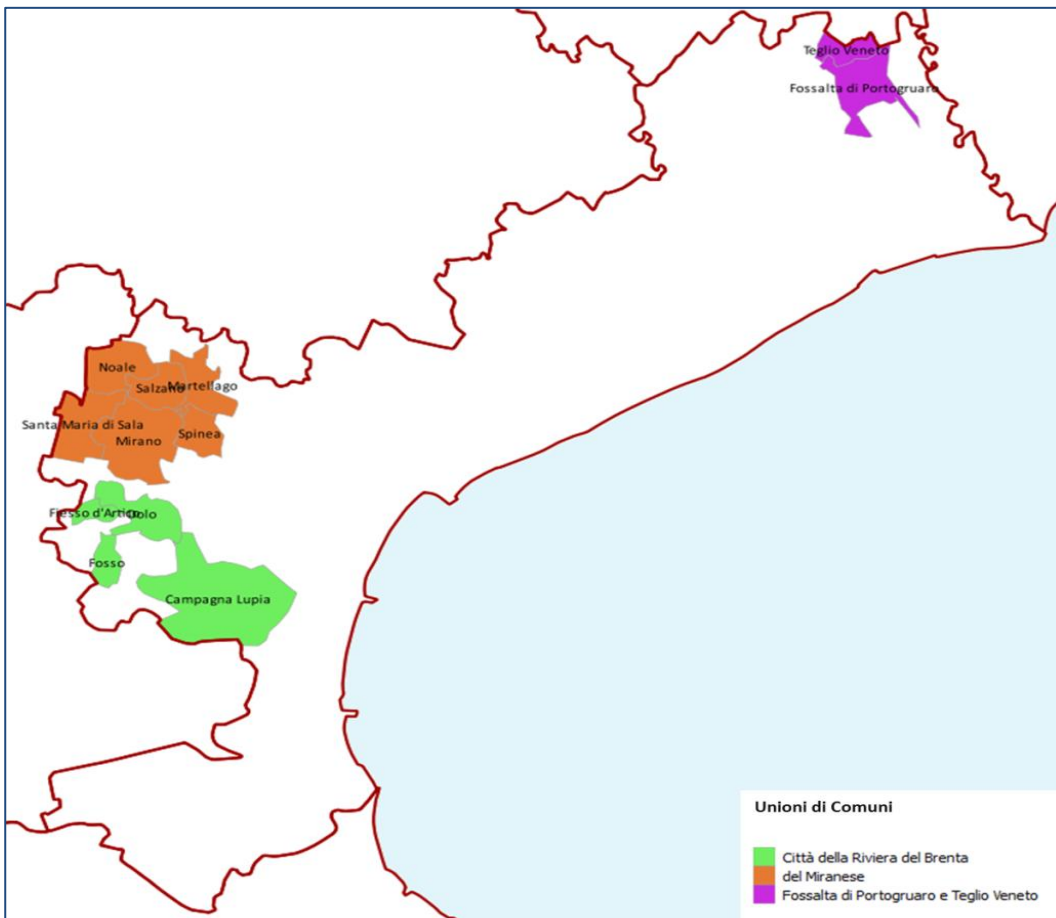
Tabella 5 Unioni di Comuni nel territorio della Città metropolitana di Venezia

Unione di Comuni	Comuni	Pop.residente
Città della Riviera del Brenta	1. Campagna Lupia	7.142
	2. Dolo	14.888
	3. Fiesso d'Artico	8.124
	4. Fossò	7.008
	<b>TOTALE</b>	<b>37.162</b>
del Miranese	1. Martellago	21.528
	2. Mirano	27.045
	3. Noale	15.969
	4. Salzano	12.777
	5. Santa Maria di Sala	17.602
	6. Spinea	27.927
	<b>TOTALE</b>	<b>122.848</b>
Fossalta di Portogruaro e Teglio Veneto	1. Fossalta di Portogruaro	6.054
	2. Teglio Veneto	2.285
	<b>TOTALE</b>	<b>8.339</b>

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

Figura 21. La geografia amministrativa: le Unioni di Comuni



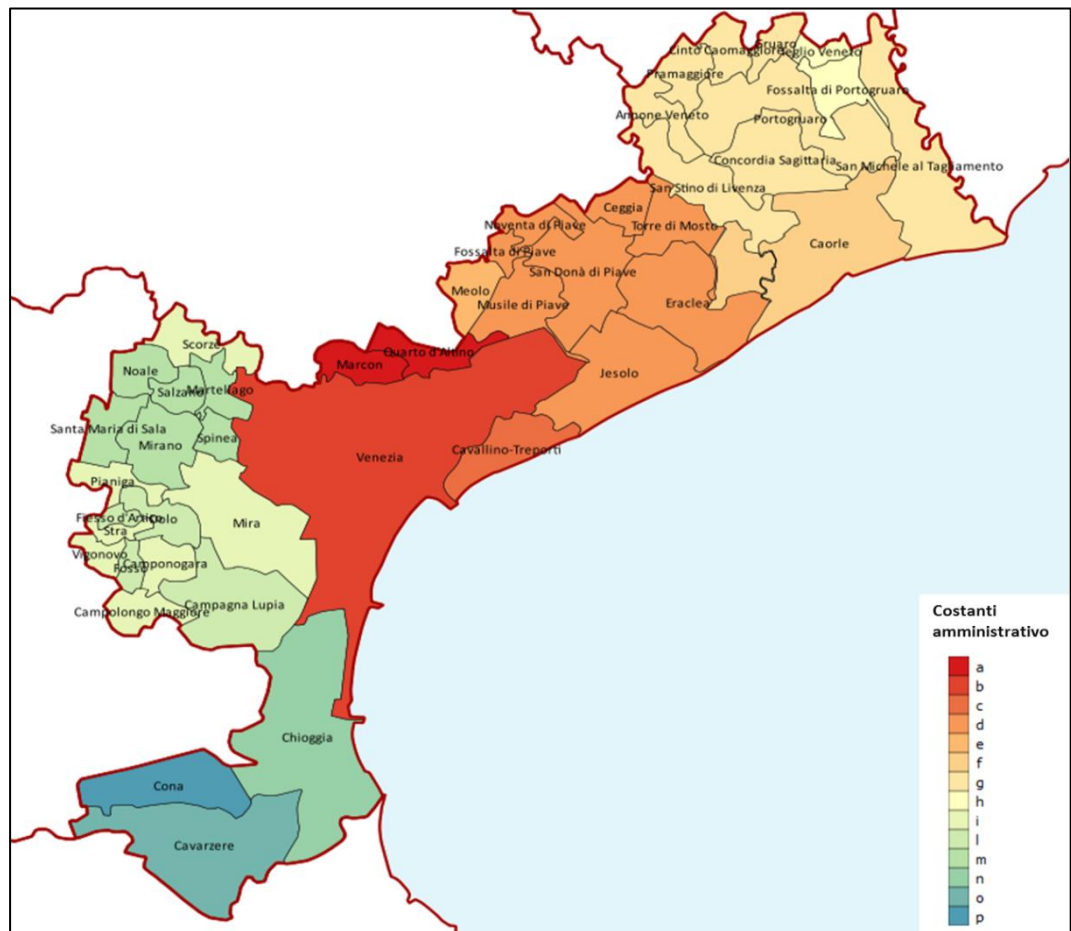
Elaborazioni su dati ANCITEL 2016

La vista sovrapposta di questi areali sub metropolitani definisce delle aree omogenee (costanti della geografia amministrativa) che allo stato attuale possono rappresentare primi nuclei di una geografia associativa in divenire. Il risultato dell'intersezione dei servizi riportati sopra è rappresentato in Figura 23. Per l'elaborazione dalla mappa delle costanti amministrative, i bacini di competenza dell'ATO rifiuti, il territorio di competenza della capitaneria di porto e del Tribunale di Venezia non sono stati presi in considerazione perché coincidenti con l'intero territorio di competenza della città metropolitana.

Con i colori si è cercato di dare una rappresentazione della progressiva differenziazione dell'organizzazione amministrativa del territorio.

Città metropolitana di Venezia

Figura 22. La geografia amministrativa: le costanti amministrative (ATO idico, ASL, CPI e Unioni di Comuni)



La tabella da cui “nasce” il precedente cartogramma<sup>25</sup> può essere utilizzata per un utile “esercizio” di composizione di aree ancor più omogenee che potrebbe avvenire ad esempio spostando un Comune “orfano” nel bacino di un centro per l’impiego diverso; si potrebbe anche pensare ad un’operazione di razionalizzazione ancor più avanzata, eliminando addirittura un Centro per l’Impiego o altra struttura servente pochissimi Comuni; si otterrebbe così l’eliminazione di quei Comuni che sulla cartina si trovano praticamente in “enclave”.

<sup>25</sup> La tabella è riportata in Appendice



# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

### 2.6. I Sistemi locali del lavoro e le connessioni tra i luoghi

I sistemi locali del lavoro (SLL) rappresentano aggregazioni di Comuni contigui tra di loro, interessati da relazioni socio-economiche e da flussi di pendolarismo giornaliero, individuati dall'ISTAT sulla base degli spostamenti casa lavoro. I SLL sono stati recentemente aggiornati<sup>26</sup> sulla base delle risultanze emerse dal censimento della popolazione 2011.

Nel territorio dell'ex provincia di Venezia sono localizzati 4 SLL, tuttavia sono 7 i sistemi locali che gravitano sul suolo veneziano. La particolarità degli SLL è di essere tutti interprovinciali ad eccezione di quello di Jesolo; il più grande tra quelli "veneziani" è proprio quello di Venezia, tuttavia i sistemi locali di Adria e, soprattutto, di Padova sono altrettanto importanti sia per numero di Comuni coinvolti che di popolazione residente. La caratteristica di questi SLL che emerge in modo chiaro è la trasversalità territoriale con l'elemento comune rappresentato dalla presenza di Comuni della Città metropolitana in ciascuno dei raggruppamenti.

Tabella 6. Sistemi locali del lavoro cui appartengono i Comuni della provincia di Venezia.

Province interessate	SLL	N. Comuni	Popolazione 2015	Superficie
Venezia	JESOLO	3	50.330	237,00
Venezia e Pordenone	PORTOGRUARO	11	87.189	539,00
Venezia e Treviso	SAN DONA' DI PIAVE	9	86.255	276,00
Venezia, Treviso e Padova	VENEZIA	19	606.002	1.184,00
Padova e Venezia	PADOVA	52	664.591	1.068,00
Rovigo e Venezia	ADRIA	12	91.853	1.045,00
Udine e Venezia	LATISANA	10	50.307	344,00
<b>Totale</b>		<b>116</b>	<b>1.636.527</b>	<b>4.693,00</b>

Fonte: dati Istat

Tabella 7. Sistema locale del lavoro di Venezia (suddivisione per Comune e provincia di appartenenza)

Provincia	Comune	Popolazione 2011	Superficie (kmq)	Densità (ab/kmq)
Venezia	CAMPAGNA LUPIA	6.936	87,59	79,19
Venezia	CAMPONOGARA	12.920	21,30	606,59
Venezia	CHIOGGIA	49.735	187,91	264,67
Venezia	DOLO	14.982	24,28	616,94
Venezia	MARCON	16.215	25,55	634,70
Venezia	MARTELLAGO	21.171	20,17	1049,58
Venezia	MIRA	38.552	99,14	388,88
Venezia	MIRANO	26.456	45,63	579,78
Venezia	NOALE	15.708	24,69	636,21
Venezia	PIANIGA	11.968	20,07	596,30
Venezia	QUARTO D'ALTINO	8.199	28,33	289,42
Venezia	SALZANO	12.678	17,18	737,79
Venezia	SANTA MARIA DI SALA	17.295	28,05	616,55
Venezia	SCORZÈ	18.904	33,29	567,90
Venezia	SPINEA	26.862	14,96	1795,70
Venezia	VENEZIA	261.362	415,90	628,43

<sup>26</sup> 17 dicembre 2014

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

Provincia	Comune	Popolazione 2011	Superficie (kmq)	Densità (ab/kmq)
Padova	MASSANZAGO	5.872	13,22	444,18
Padova	TREBASELEGHE	12.579	30,66	410,27
Treviso	MOGLIANO VENETO	27.608	46,26	596,80

Fonte: dati Istat

Tabella 8. Sistema locale del lavoro di Portogruaro (suddivisione per Comune e provincia di appartenenza)

Provincia	Comune	Popolazione 2011	Superficie (kmq)	Densità (ab/kmq)
Venezia	ANNONE VENETO	3.976	25,94	153,31
Venezia	CAORLE	11.793	153,84	76,66
Venezia	CINTO CAOMAGGIORE	3.285	21,32	154,06
Venezia	CONCORDIA SAGITTARIA	10.640	66,84	159,20
Venezia	FOSSALTA DI PORTOGRUARO	6.075	31,10	195,31
Venezia	GRUARO	2.802	17,49	160,22
Venezia	PORTOGRUARO	25.140	102,31	245,72
Venezia	PRAMAGGIORE	4.640	24,22	191,58
Venezia	SAN STINO DI LIVENZA	13.042	67,97	191,89
Venezia	TEGLIO VENETO	2.325	11,44	203,18
Pordenone	PRAVISDOMINI	3.471	16,21	214,13

Fonte: dati Istat

Tabella 9. Sistema locale del lavoro di San Donà di Piave (suddivisione per Comune e Provincia di appartenenza)

Provincia	Comune	Popolazione 2011	Superficie (kmq)	Densità (ab/kmq)
Treviso	CESSALTO	3.834	28,18	136,05
Treviso	ZENSON DI PIAVE	1.783	9,50	187,68
Venezia	CEGGIA	6.213	22,10	281,08
Venezia	FOSSALTA DI PIAVE	4.214	9,64	437,12
Venezia	MEOLO	6.465	26,61	242,93
Venezia	MUSILE DI PIAVE	11.518	44,87	256,70
Venezia	NOVENTA DI PIAVE	6.843	18,00	380,24
Venezia	SAN DONÀ DI PIAVE	40.646	78,88	515,30
Venezia	TORRE DI MOSTO	4.739	38,00	124,72

Fonte: dati Istat

Tabella 10. Altri Sistemi locale del lavoro che interessano i Comuni metropolitani (suddivisione per SLL e Comune di appartenenza)

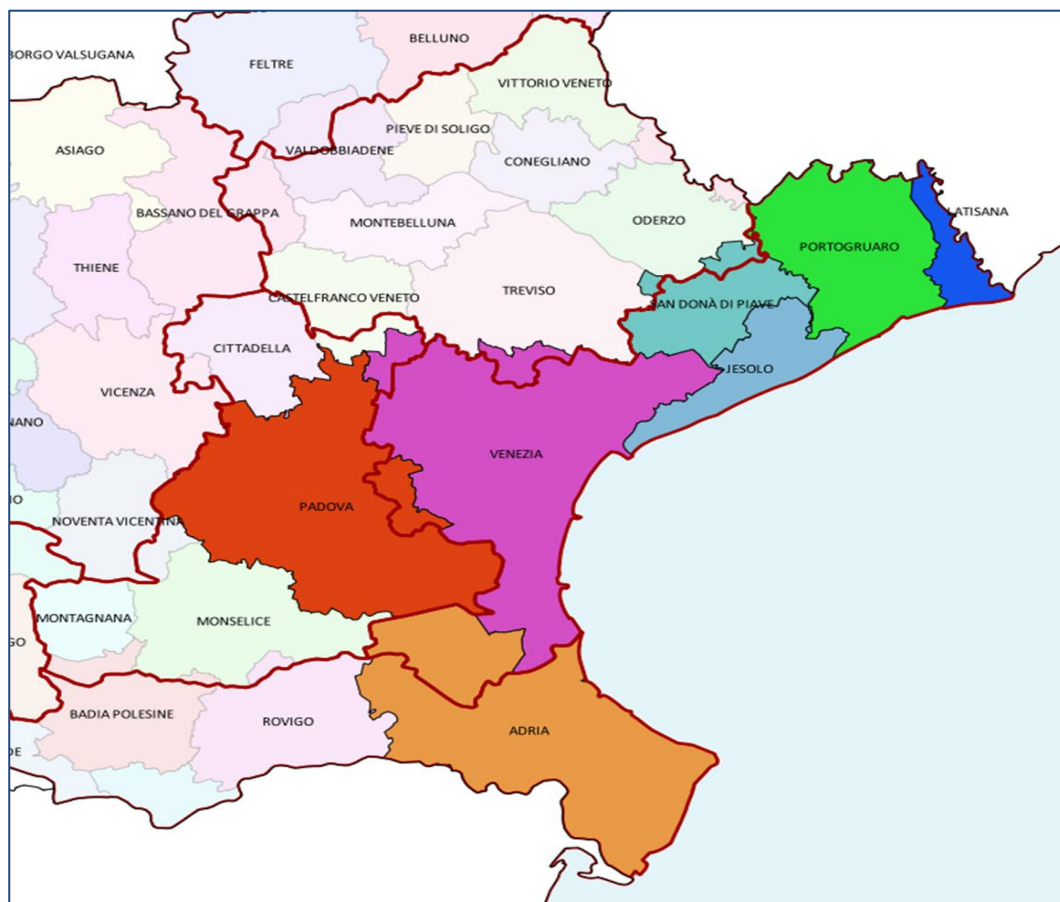
SLL2011	Comune	Popolazione 2011	Superficie (kmq)	Densità (ab/kmq)
Padova	CAMPOLONGO MAGGIORE	10.342	23,61	437,94
Padova	FIESSO D'ARTICO	7.728	6,31	1224,63
Padova	FOSSÒ	6.786	10,18	666,44
Padova	STRA	7.566	8,82	858,25
Padova	VIGONOVO	9.892	12,87	768,85
Adria	CAVARZERE	14.816	140,44	105,50
Adria	CONA	3.175	65,11	48,76
Latisana	SAN MICHELE AL TAGLIAMENTO	12.028	114,39	105,15

Fonte: dati Istat

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

Figura 23. Sistemi locali del lavoro nella Città metropolitana di Venezia



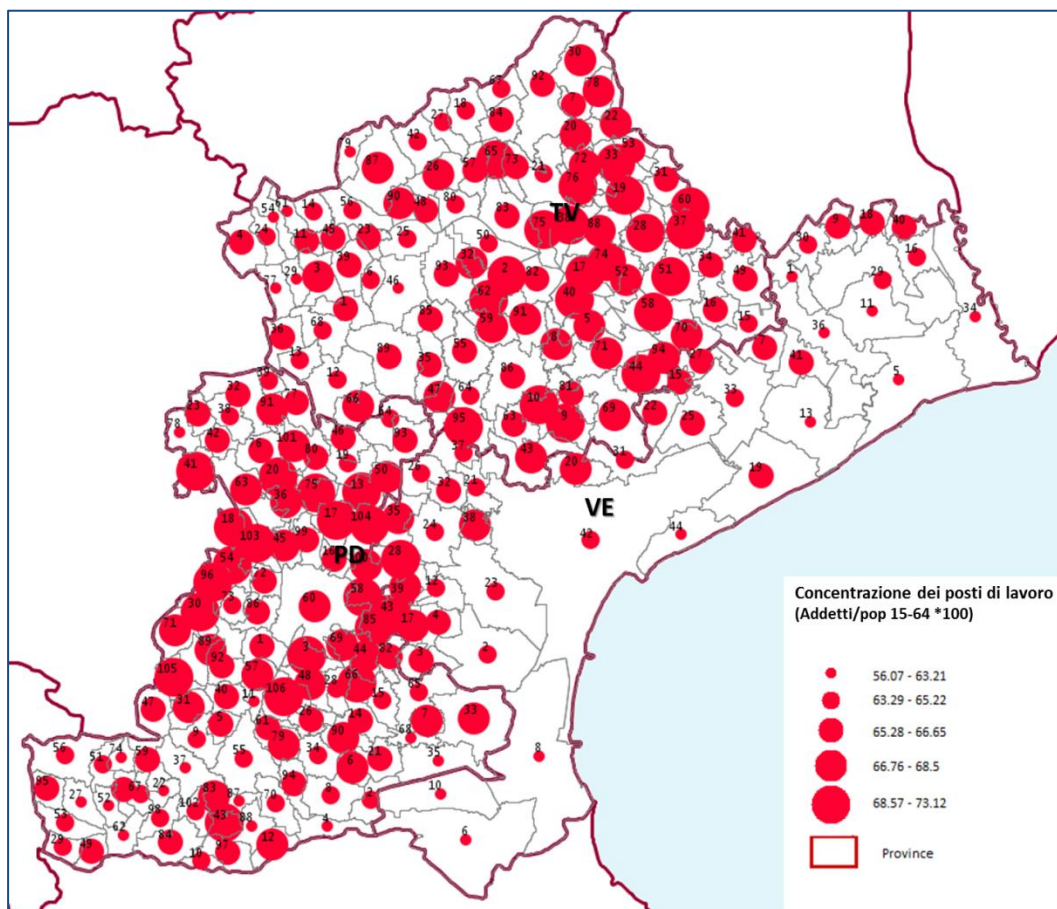
Fonte dati: ISTAT 2011

Rispetto al 2001 l'assetto dei Sistemi Locali del Lavoro si è lievemente modificato: Il SLL di Adria ha inglobato l'ex SLL di Porto Viro; l'EX SLL di Motta di Livenza è stato assorbito in parte da Portogruaro, in parte dal San Donà di Piave.

L'Istat ha censito nella città metropolitana di Venezia 279.804 posti di lavoro nell'anno 2012 (addetti alle unità locali) che diventano 922.561 considerando anche le province di Padova e Treviso.

Interessante è inoltre il rapporto tra numero di occupati e popolazione in età lavorativa (15-65 anni) che descrive la distribuzione di posti di lavoro nei Comuni (polarizzazione economica) (Figura 25). I centri nei quali il valore del rapporto è particolarmente elevato sono poli occupazionali, ovvero Comuni attrattori di unità di lavoro. La figura, sviluppata sul territorio delle province di Venezia, Padova e Treviso evidenzia una distribuzione dei posti di lavoro piuttosto omogenea per le tre province ad eccezione dei Comuni litoranei.

Figura 24. La concentrazione di posti di lavoro



Fonte dati: ISTAT 2012

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

### 2.6.1 Le connessioni tra i luoghi

L'analisi di dettaglio dei flussi di spostamenti residenza – lavoro del 2011, consente di acquisire ulteriori informazioni sulle relazioni funzionali che si stabiliscono sul territorio. Nell'analisi seguente vengono considerati anche i territori relativi alle province di Padova e Treviso, con l'intento di verificare l'esistenza di un apprezzabile livello di integrazione con la città metropolitana di Venezia, almeno sotto il piano dei flussi pendolari.

Di seguito i dati sugli spostamenti per lavoro all'interno delle province di Venezia – Padova - Treviso, la cui popolazione legale secondo l'ultima rilevazione censuaria è pari a 2.645.113 persone.

Tabella 11. Popolazione legale delle province di Venezia – Padova - Treviso

Comuni	Popolazione legale 2011
Comune di Venezia	261.362
Comuni del primo ring	263.341
Comuni del secondo ring	285.163
Altri Comuni delle province	1.835.247
<b>Totale</b>	<b>2.645.113</b>

Fonte: Dati ISTAT

I Comuni delle province sono stati suddivisi in tre categorie a secondo della vicinanza e contiguità con il capoluogo; appartengono al primo “ring” i Comuni di<sup>27</sup>:

- Campagna Lupia, Scorzè, Spinea, Jesolo, Musile di Piave, Martellago, Marcon, Quarto d'Altino, Cavallino-Treporti, Chioggia, Mira, Mogliano Veneto;

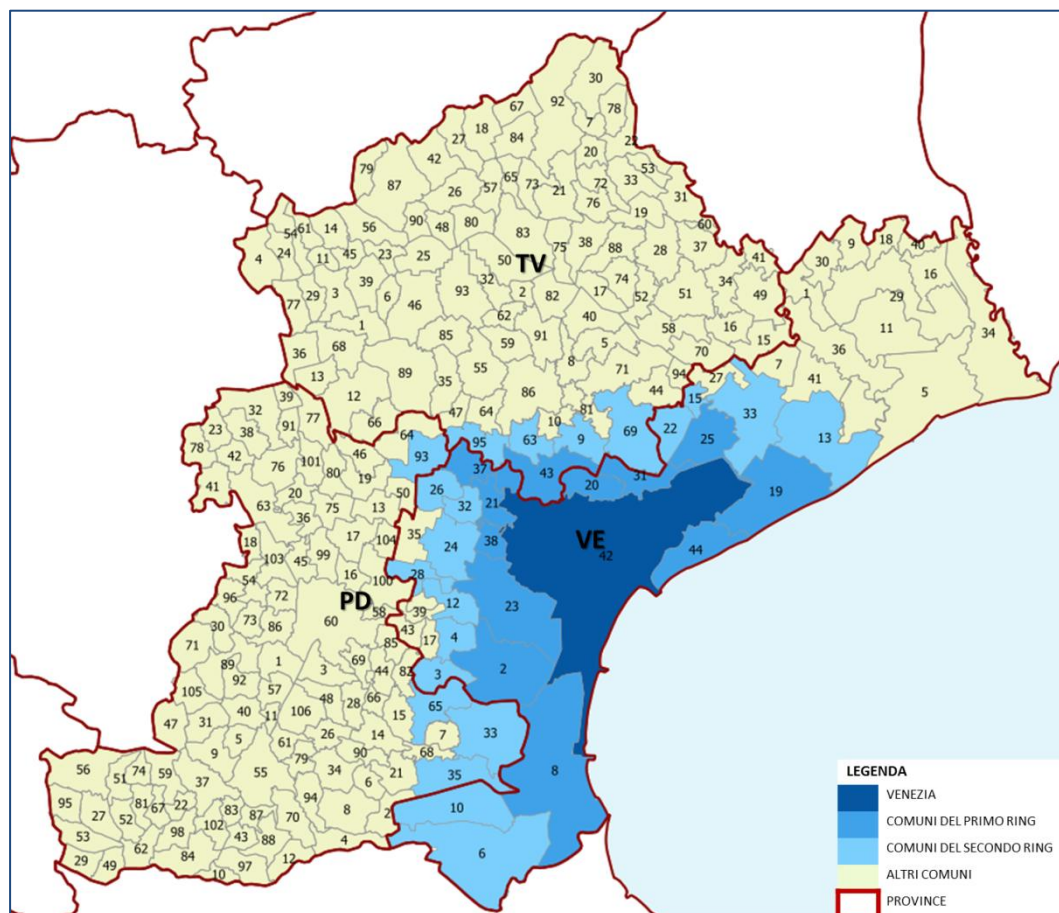
mentre quelli appartenenti al secondo sono<sup>28</sup>:

- Casale sul Sile, Preganziol, Roncade, Zero Branco, Campolongo Maggiore, Camponogara, Cavarzere, Cona, Dolo, Eraclea, Fossalta di Piave, Meolo, Mirano, Noale, Pianiga, Salzano, San Donà di Piave, Codevigo, Correzzola, Piove di Sacco, Trebaseleghe.

I restanti 210 Comuni delle tre province sono stati classificati come “altri Comuni”.

<sup>27</sup> Sono quelli immediatamente contigui a Venezia.

<sup>28</sup> Il secondo ring è rappresentato dai comuni immediatamente esterni a quelli del primo ring. Rispetto a questo criterio, è stato comunque escluso il comune di Rosolina poiché appartenente alla provincia di Rovigo.

Figura 25. I "ring" metropolitani<sup>29</sup>

L'analisi rivela che gli spostamenti complessivi per motivi di lavoro (ovvero la somma dei flussi interni, di quelli in uscita e di quelli in entrata) delle tre province ammontano a 1.015.502 unità. Di questi, il 91 per cento è rappresentato da residenti nel territorio che si recano a lavoro nel medesimo, mentre quelli che hanno per destinazione il comune di Venezia, residenti compresi, sono il 13 per cento.

Considerando il solo territorio della città metropolitana di Venezia, gli spostamenti totali sono 348.000, di cui il 71 per cento costituito da persone che risiedono e lavorano nella stessa, mentre sono il 38 per cento coloro che lavorano a Venezia capoluogo.

Gli spostamenti in entrata nelle tre Province ammontano a oltre 37.000, di cui quasi 23.000 provengono dalle altre province venete (il 55 per cento dalla provincia di Vicenza e il 28 per cento dalla provincia di Rovigo), mentre i rimanenti 14.000 hanno un'origine extraregionale.

Se si restringe l'osservazione alla sola Città metropolitana, gli spostamenti in entrata sono in numero maggiore, oltre 41.000, di cui 5.000 unità provenienti dalle altre regioni. Del flusso regionale, quasi tutto proviene dalle province di Padova e Treviso (rispettivamente il 41 e il 50 per cento).

Gli spostamenti in uscita dal territorio verso le altre Province venete sono oltre 30.000 (di questi il 66 per cento sono diretti verso la provincia di Vicenza, il 17 per cento verso

<sup>29</sup> La tabella di decodifica dei comuni è presentata in Appendice.

## I dossier delle Città Metropolitane

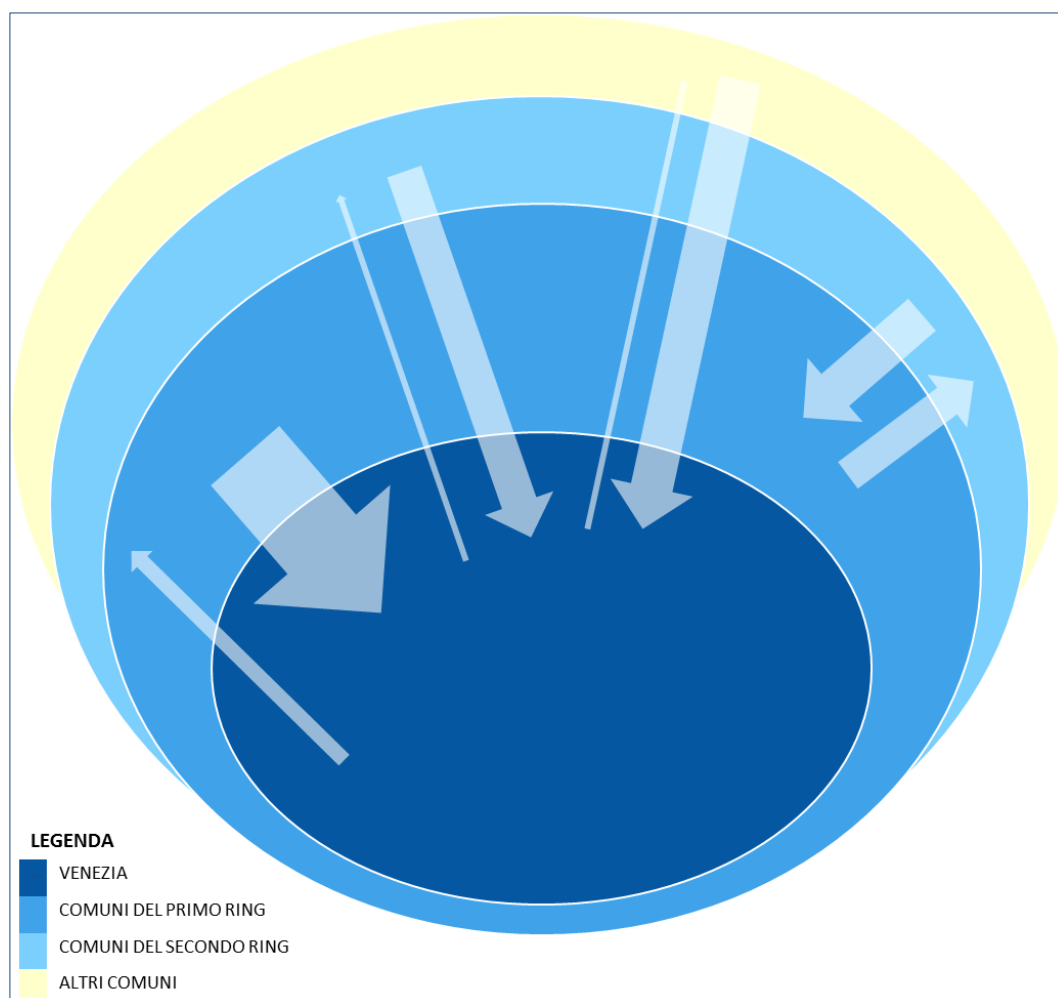
### Città metropolitana di Venezia

la provincia di Rovigo ed il 10 per cento verso quella di Verona), cui si sommano i 14.000 che hanno una meta extraregionale. Pertanto, sul totale di circa 44.000 spostamenti in uscita, circa il 68 per cento ha come destinazione un'altra provincia veneta.

Considerando la sola Città metropolitana, anche gli spostamenti in uscita sono maggiori, oltre 41.000, e si rivolgono prevalentemente verso Padova (52 per cento) e Treviso (40 per cento). A questi si devono aggiungere 6.900 unità di spostamenti verso altre Regioni. E' quindi evidente la forte integrazione esistente tra i territori di Venezia, Padova e Treviso, ed è per questo motivo che si è ritenuto opportuno allargare lo sguardo anche alle due province limitrofe alla città metropolitana.

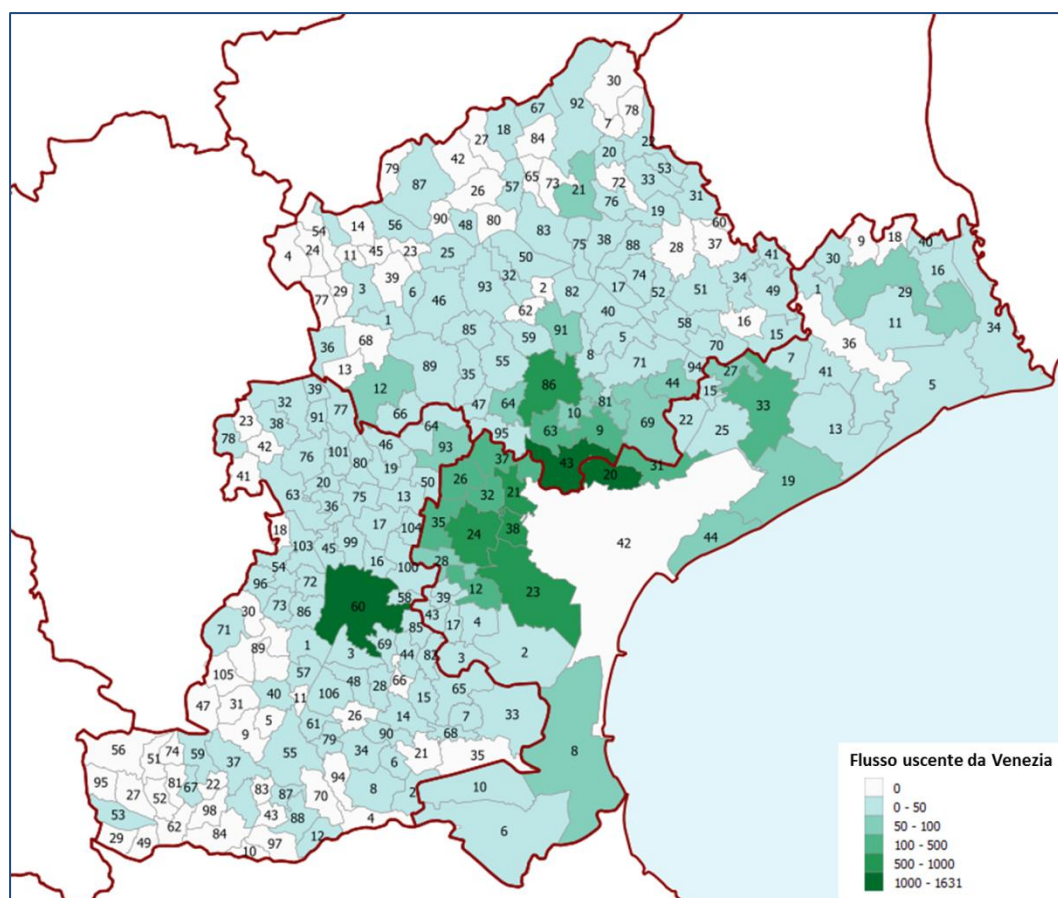
Gli spostamenti che avvengono all'interno del comune di Venezia rappresentano l'86 per cento del flusso originato dai residenti del Comune. Il resto del flusso, che riguarda il restante 14 per cento dei lavoratori veneziani, è rappresentato soprattutto da coloro che si muovono verso Comuni del primo ring (poco più del 6 per cento) e del terzo ring (5 per cento - si tenga presente che questo è costituito da oltre 200 Comuni); il flusso extraregione è quasi assente.

Figura 26. Schematizzazione dei "ring" metropolitani e dei flussi uscenti ed entranti su Venezia



Elaborazioni su dati ISTAT 2011

Figura 27. Flussi residenza-lavoro uscenti dal comune di Venezia (n. lavoratori)



Fonte: dati ISTAT

Gli spostamenti in entrata nel comune di Venezia ammontano a 54.540 e sono oltre il quattro volte quelli in uscita (12.583). Rappresentano quasi il 38 per cento dei flussi totali del Comune (entranti, uscenti e interni). Con riferimento alla provenienza, la quota maggiore d'ingressi è dovuto ai Comuni del primo ring, con oltre 29.000 unità. Oltre 12.000 e circa 10.000 provengono dai Comuni del secondo e terzo o ring rispettivamente. Solo 1.500 è il flusso con origine extraregionale. Pertanto, in termini assoluti, Venezia esercita la sua forza attrattiva prevalentemente sulle immediate vicinanze.

Rispetto ai flussi totali (uscenti, entranti e interni) originati dai Comuni del primo ring, gli spostamenti verso Venezia equivalgono al 30 per cento, ben inferiori ai movimenti che rimangono interni al ring (46 per cento). Il divario tra le due quote si amplia molto nel caso del secondo ring di Comuni, dove la quota di spostamenti verso il capoluogo è inferiore al 12 per cento mentre quella degli spostamenti interni è di oltre il 44 per cento. Per il terzo ring, le percentuali omologhe sono, rispettivamente, del 20 per cento e del 44 per cento. Il secondo ring quindi risente dell'attrazione di altri centri oltre Venezia in maniera maggiore rispetto al resto del territorio.

In relazione alla dimensione demografica dei vari raggruppamenti di Comuni (primo, secondo ring e "altri Comuni"), si osserva che i lavoratori (indipendentemente dalla città in cui lavorano) residenti nel comune di Venezia sono una frazione pari a circa il 35 per



## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

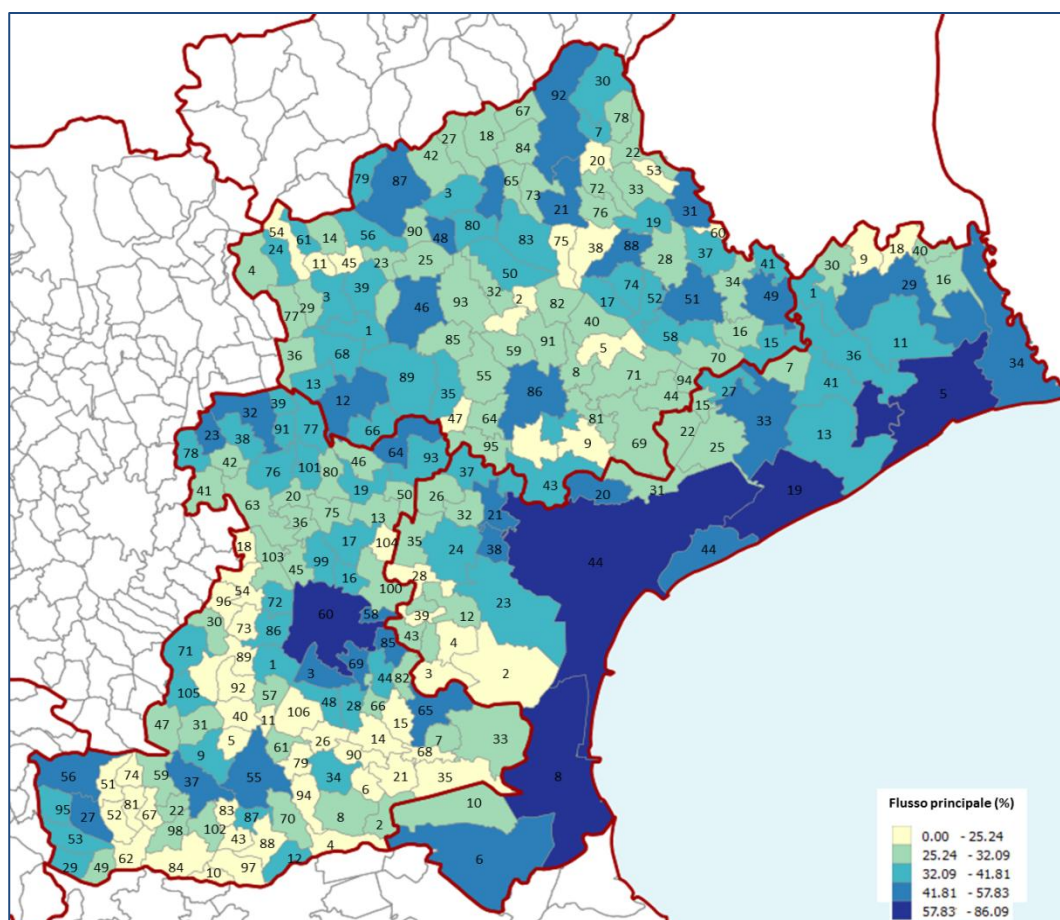
cento della popolazione legale, quota che scende al 30 per cento se si considerano i soli residenti che lavorano nella città. Le percentuali omologhe per i tre ring sono: 37 per cento e 17 per cento per il primo, 38 per cento e 17 per cento per il secondo e 41 per cento e 8 per cento per gli "altri Comuni". Pertanto, mentre la quota di occupati sulla popolazione legale rimane sul medesimo ordine di grandezza, quella degli occupati si dimezza per i Comuni del terzo ring, vale a dire che i lavoratori di questi Comuni sono portati a dover lavorare in maggior misura presso Comuni esterni al loro raggruppamento.

Un'analisi più di dettaglio dei flussi di spostamenti residenza – lavoro del 2011, consente di acquisire ulteriori informazioni sulle relazioni funzionali che si stabiliscono sul territorio. Nell'analisi seguente sono analizzati i cosiddetti "primi flussi di spostamento", ovvero i flussi che rappresentano la direzione prevalente dei movimenti pendolari per motivi di lavoro in uscita da ogni singolo Comune.

Come risulta evidente dalla figura seguente, quasi tutti i flussi pendolari in uscita nel territorio della Città metropolitana hanno come destinazione il comune di Venezia.

La successiva analisi sull'autocontenimento<sup>30</sup> del mercato del lavoro nei Comuni delle tre Province darà meglio evidenza di quanto appena esposto.

Figura 28. Flussi pendolari prevalenti nell'area di Venezia-Padova-Treviso



Fonte ISTAT 2011

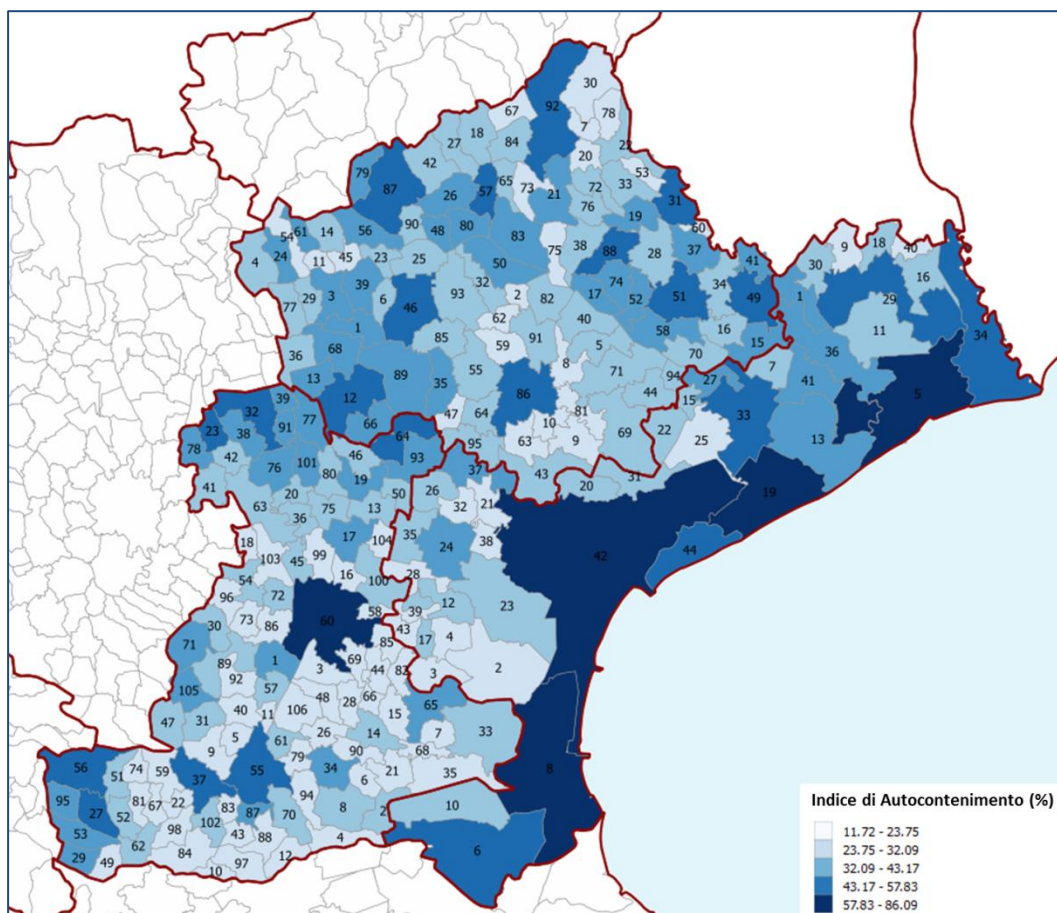
<sup>30</sup> Occupati che lavorano nel medesimo comune di residenza / totale occupati del comune x 100

### Città metropolitana di Venezia

Proprio la rappresentazione dell'indice di autocontenimento risulta complementare alla mappa dei flussi pendolari. Dalla lettura del grafico emerge che gli indici maggiori vengono fatti registrare dalla città di Venezia e dai Comuni limitrofi di Jesolo e Chioggia, ma soprattutto dai Comuni di Caorle a nord e di Padova ad ovest, che potrebbero configurarsi come centri di attrazione in sé.

In particolare Padova, oltre alla sua relazione con Venezia, possiede anche un suo sistema "satellite", che va a diminuire molto il peso della relazione Padova - Venezia, e per questo rimane esclusa dall'area di massima integrazione del mercato del lavoro. Infatti il grosso dei pendolari di Padova si dirige entro la rispettiva Provincia (oltre 13.000 unità) Tuttavia Padova città mostra un'attrattività minore verso quei Comuni della propria Provincia che invece hanno una gravitazione significativa verso Venezia (Codevigo, Correzzola ecc.). Invece è decisamente minore l'autocontenimento di Treviso e dei suoi dintorni.

Figura 29. Rappresentazione dell'indice di autocontenimento dei Comuni dell'area di Venezia – Padova - Treviso



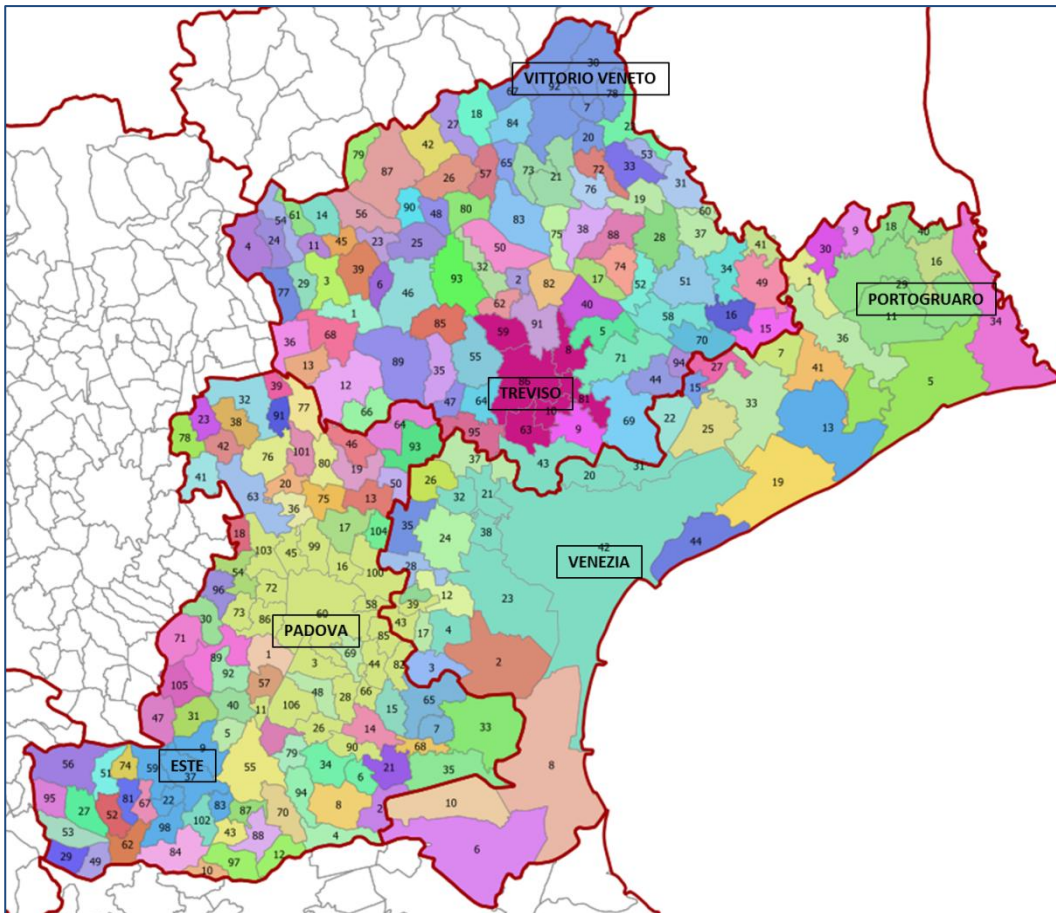
Fonte ISTAT 2011

Una successiva analisi qualitativa dei movimenti residenza – lavoro è quella che rappresenta la direzione del flusso principale di ogni Comune. La figura che segue mostra altre piccole sub-aree distinte che non gravitano sul capoluogo ma che costituiscono sistemi urbani a sé, seppur di minore entità.

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

Figura 30. Flussi pendolari prevalenti – gruppi di Comuni accomunati dalla direzione prevalente del flusso.

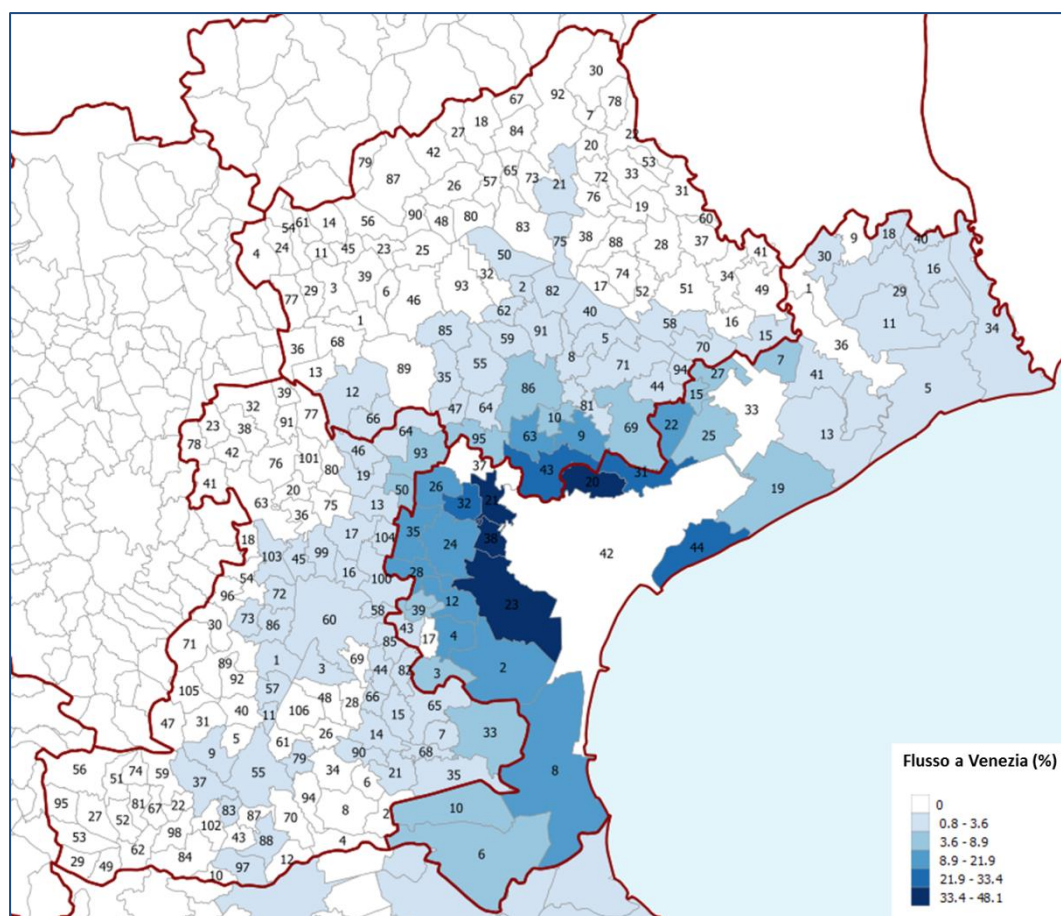


Fonte: ISTAT 2011

Nb: in legenda sono riportate solo le località verso cui si dirigono i flussi prevalenti nell'area della Città metropolitana di Venezia – Padova - Treviso

I movimenti pendolari diretti su Venezia evidenziano una capacità attrattiva del Comune capoluogo che si esercita prevalentemente sull'intorno più immediato in direzione delle province di Padova e Treviso, andando a comprendere anche alcuni Comuni delle due province, in particolare della seconda. Decisamente minore l'attrazione esercitata sulla zona a Nord-Est.

Figura 31. Flussi pendolari su Venezia



Fonte ISTAT 2011

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

### La delimitazione dei ring metropolitani

Il tema della delimitazione di ring metropolitani è stato affrontato nella letteratura geografica dagli anni '50 del secolo scorso, cioè da quando i fenomeni urbani in alcune realtà metropolitane (Stati Uniti prima, Europa occidentale successivamente) hanno cominciato ad investire ambiti territoriali allargati, non più circoscrivibili entro i limiti amministrativi delle città stesse.

Nasce a quel punto la necessità di definire nuovi e più estesi perimetri amministrativi in cui esercitare il governo delle città. Proprio nell'ambito di questo dibattito si dà forma concreta al concetto di area metropolitana. Le aree metropolitane abbracciano dunque un territorio più ampio, composto dalla città e da un territorio circostante – il ring – di estensione variabile, legato al primo dall'esistenza di una forte integrazione. Città e ring rappresentano insieme un sistema urbano interconnesso nel quale l'una (la città) trova ragione di esistere in ragione dell'altro (il ring).

Evidenze empiriche lasciano supporre che i caratteri di tale integrazione - di natura insediativa, funzionale, economica - varino nei territori secondo gradienti decrescenti in funzione della distanza dal centro della città principale. Nelle singole città è possibile immaginare dunque che l'integrazione si articoli secondo curve o funzioni direttamente dipendenti dalla storia del territorio (talvolta per salti, talvolta in modo più uniforme), così come questa si è sedimentata nel tempo attraverso le trasformazioni indotte dall'uomo.

È tuttavia possibile valutare il legame tra città e territorio descrivendo il grado d'integrazione. Una valutazione che è basata su tre fattori distinti:

- Processi insediativi;
- Relazioni funzionali;
- Performance economica.

Per la Città metropolitana di Venezia la verifica del grado di integrazione con il suo territorio può essere interessante perché aiuta a confermare che la dimensione di tale costruzione amministrativa rappresenta un aggregato solido in grado di reggere anche ad una verifica confermativa con le misure di integrazione territoriale.

Lo scopo è quindi confermare l'esistenza e l'estensione di un'area metropolitana compatta ed uniforme, entro cui i processi insediativi, l'omogeneità economica, le relazioni legate alla mobilità delle persone, definiscono un'integrazione funzionale forte. Analiticamente si procede descrivendo il gradiente dei tre fattori (relazioni funzionali, processi insediativi, indicatori di performance) entro aree definite come potenziali geografici, con centro nella città di Venezia e classi di raggio crescente (entro 10 km, 20 km, 30 km, ecc..) fino ad abbracciare non il perimetro amministrativo della città metropolitana di Venezia e delle province di Padova e Treviso. La curva di decadimento dell'integrazione con la città di Venezia entro i potenziali geografici consente di valutare il punto di "frattura", ovvero il raggio entro il quale l'integrazione con la città è più significativo. In sintesi, l'ambito ottimale entro cui definire l'area metropolitana di Venezia.

Le variabili utilizzate per definire le corone urbane sono:

## Città metropolitana di Venezia

- i flussi pendolari casa-lavoro [fattore relazioni funzionali];
- i flussi pendolari casa-studio [fattore relazioni funzionali];
- Il consumo di suolo, espresso dalla superficie urbanizzata (centri e nuclei abitati, località produttive) [fattore processi insediativi];
- i saldi migratori, ovvero il rapporto tra iscrizioni - cancellazioni anagrafiche e popolazione residente [fattore processi insediativi];
- il reddito imponibile medio, dato dal rapporto tra il reddito imponibile e popolazione residente [fattore performance economica];
- il valore immobiliare, secondo le stime del Borsino Immobiliare per le unità residenziali [fattore performance economica].

I valori delle sei variabili sono quindi normalizzati e sommati dando origine ad un nuovo indicatore di sintesi - l'indicatore dell'intensità d'integrazione territoriale - rappresentato attraverso la curva d'integrazione territoriale.

### L'analisi delle relazioni funzionali nell'area della Città metropolitana di Venezia

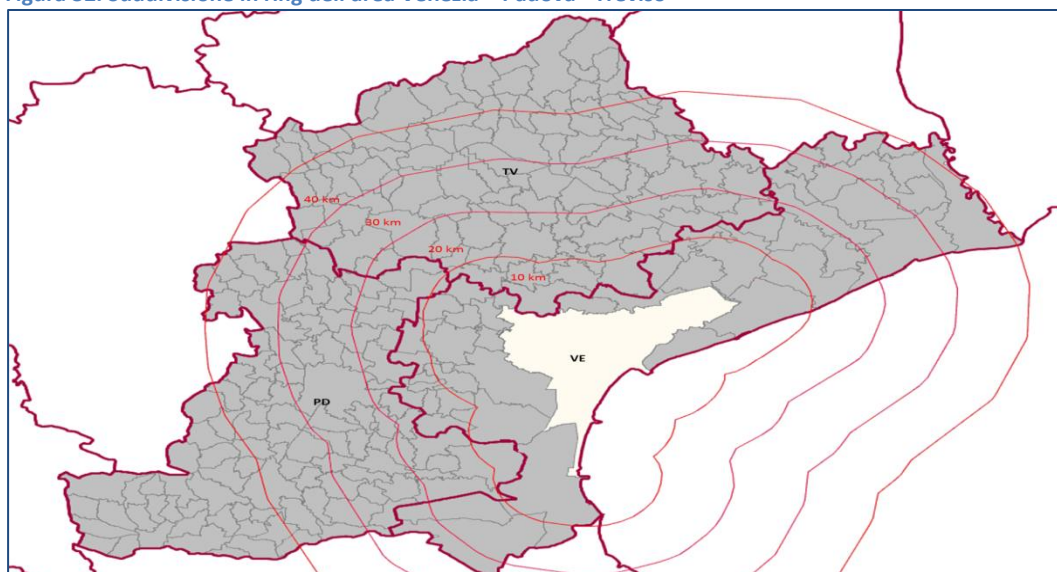
Sono stati costruiti cinque anelli con centro nel comune di Venezia e di raggio progressivo. Ogni anello raccoglie un numero progressivo di Comuni. L'ultimo anello, di 40 km, raccoglie tutti i 243 Comuni delle tre Province.

Tabella 12. I ring metropolitani

Raggio (km)	N. Comuni	N. Comuni cumulato
Venezia	1	1
10 km	24	25
20 km	53	78
30 km	55	133
40 km	62	195
Oltre 40 km	48	243
Totale	243	243

Intorno a questi anelli si sono definiti i livelli d'integrazione del territorio.

Figura 32. Suddivisione in ring dell'area Venezia - Padova - Treviso



# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

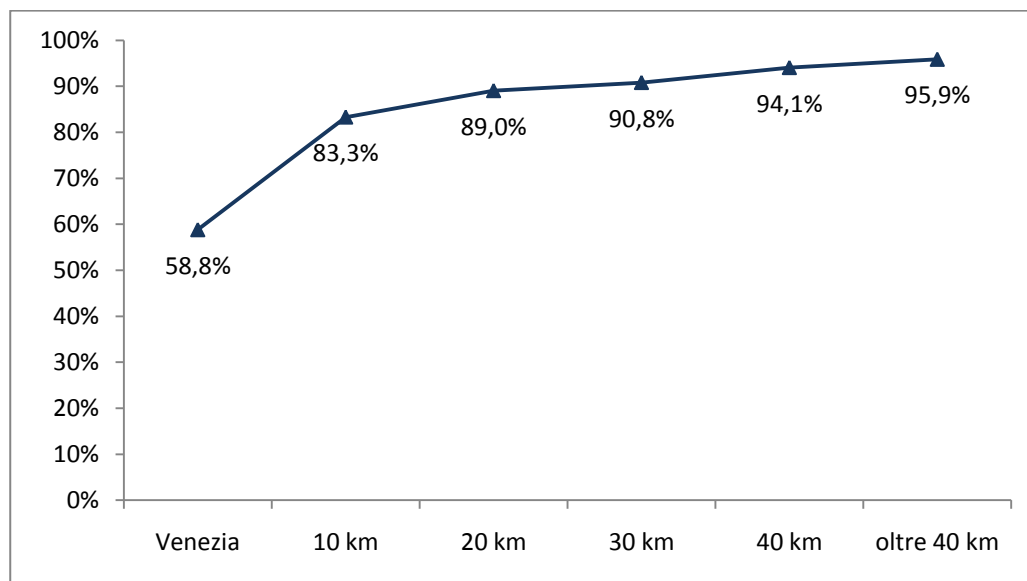
In particolare, l'integrazione funzionale degli spostamenti residenza-lavoro, descrive nei diversi anelli un livello di autocontenimento del mercato del lavoro continuamente crescente, che parte dal 58,8 per cento di Venezia e arrivando infine al 96 per cento. È piuttosto evidente un forte incremento dell'indice fino alla prima fascia, quella dei 10 km, ad indicare una prima cintura fortemente chiusa sul capoluogo. Altro tratto distintivo è il forte appiattimento, visibile anche graficamente nella Figura 33, in corrispondenza dei 30 chilometri, che sembra indicare una perdita della forza di attrazione di Venezia.

Tabella 13. Indici di autocontenimento del mercato del lavoro nell'area Venezia – Padova - Treviso

Raggio	N. Comuni	Flussi	Occupati	Autocontenimento
Venezia	1	77.854	132.394	58,8%
10 km	24	217.357	260.948	83,3%
20 km	53	414.166	465.146	89,0%
30 km	55	677.480	746.068	90,8%
40 km	62	853.375	907.314	94,1%
Oltre 40 km	48	925.246	965.295	95,9%

Fonte: elaborazione su dati ISTAT 2011

Figura 33. Indici di autocontenimento del mercato del lavoro nell'area Venezia-Padova-Treviso



Fonte: elaborazione su dati ISTAT 2011

Ripetendo l'analisi fatta sulla base degli spostamenti residenza - lavoro per gli spostamenti residenza - studio si ottengono risultati fondamentalmente simili. La differenza principale risiede in un maggior autocontenimento iniziale, ovvero quello relativo alla sola città di Venezia, aspetto comunque già rilevato in altre città metropolitane e che per questo può definirsi "normale". Piuttosto appare accentuato quanto già osservato in corrispondenza dei 30 km: nel caso degli spostamenti casa-studio si ha addirittura una diminuzione dell'indice rispetto alla fascia precedente.

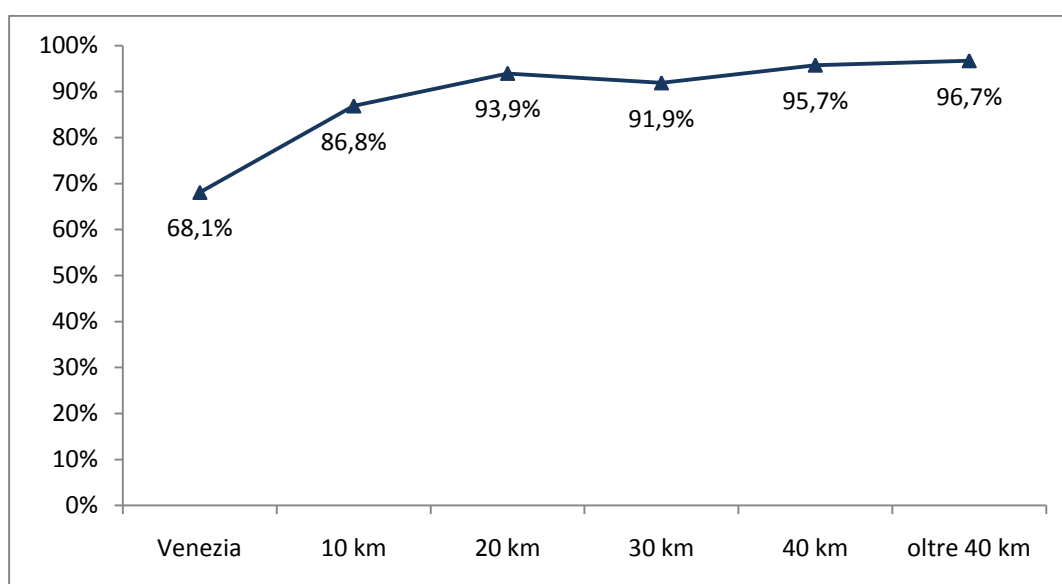
Tabella 14. Indici di autocontenimento rispetto ai flussi residenza - studio nell'area Venezia-Padova-Treviso

Raggio	N. Comuni	Flussi	Studenti	Autocontenimento
Venezia	1	34.853	51.212	68,1%
10 km	24	99.822	114.938	86,8%
20 km	53	188.476	200.638	93,9%
30 km	55	314.327	342.141	91,9%
40 km	62	389.061	406.443	95,7%
Oltre 40 km	48	420.403	434.842	96,7%

Fonte: elaborazione su dati ISTAT 2011

Sono, questi, sintomi dell'esistenza di una possibile area di massima integrazione del mercato del lavoro all'interno della fascia immediatamente interna a quella in cui si verifica il fenomeno di inversione di tendenza, o anche solo di una sua frenata.

Figura 34. Indici di autocontenimento rispetto ai flussi residenza – studio nell'area Venezia-Padova-Treviso



Fonte: elaborazione su dati ISTAT 2011

Limitatamente alla questione casa-lavoro, visto l'indizio circa la possibile esistenza di una vasta area di conurbazione suggerito dallo studio degli indici di autocontenimento sugli anelli concentrici, si è deciso di ricorrere ad un ulteriore metodo che possa evidenziare l'esistenza eventuale di un particolare insieme di Comuni che appaiono avere una più forte integrazione con Venezia.

Il metodo può essere così descritto: partendo dalla città di Venezia, si verifica quale sia il Comune che, insieme alla stessa, individua la coppia di Comuni con il maggior indice di autocontenimento. A seguire, a questa area così individuata si aggrega un terzo Comune, e poi un quarto e così via, di volta in volta scelto sempre con il criterio del maggior contributo all'indice di autocontenimento. I Comuni considerati per questa serie di aggregazioni successive non si limitano a quelli della provincia di Venezia, Padova



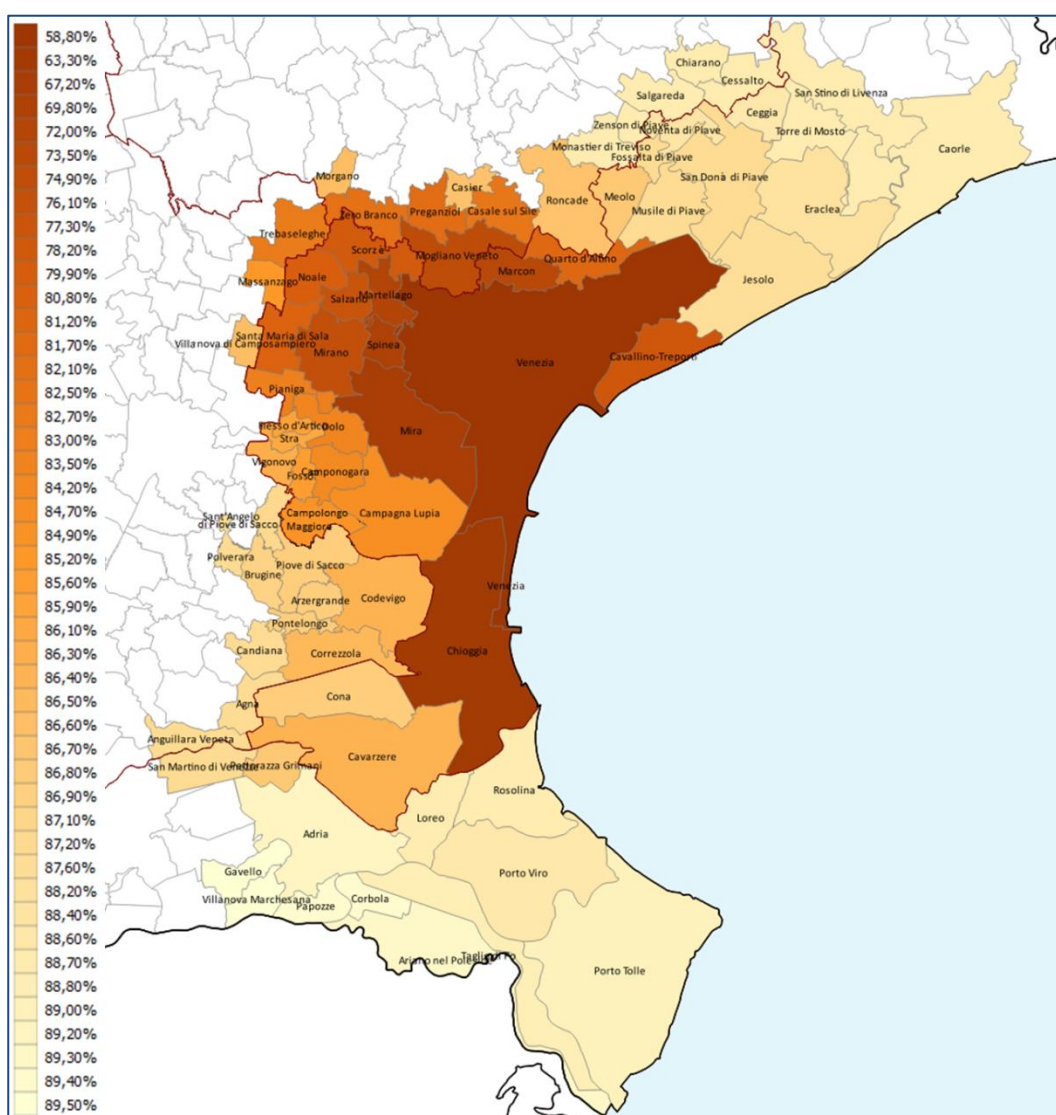
# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

e Treviso, ma spaziano sul resto del territorio, ottenendo così un ordinamento dei vari Comuni sulla base dell'interconnessione sugli spostamenti casa-lavoro svincolato dalle appartenenze amministrative.

Nella figura seguente sono stati evidenziati i primi 76 Comuni della graduatoria ottenuta con questo metodo, attraverso un colore più chiaro man mano che il loro contributo all'indice di autocontenimento diminuisce. Osservando quindi l'area di Comuni con i colori più scuri, è evidente una decisa influenza di Venezia verso l'immediato entroterra, arrivando a "sconfinare" la provincia fino ai più prossimi Comuni delle province di Padova e Treviso. Molto più contenuta appare l'integrazione con la parte che segue la costa a Nord-Est, da Jesolo in poi.

Figura 35. Area di massima integrazione funzionale per gli spostamenti residenza - lavoro



Fonte: elaborazione su dati ISTAT 2011

Le due tabelle seguenti mostrano questi 76 Comuni che individuano una possibile area di massima integrazione funzionale del mercato del lavoro. L'area è suddivisa in due zone, ognuna individuata da una tabella. La prima tabella contiene i primi 36 Comuni

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

della graduatoria, interrotta in questo punto dalla presenza del primo Comune esterno alle tre Province di riferimento (Venezia, Padova, Treviso) che si colloca, appunto, al 37-esimo posto. L'indice di autocontenimento raggiunto da quest'area supera l'86 per cento e vale la pena notare come ne rimangano esclusi 10 Comuni della provincia di Venezia (Cona, Musile di Piave, Fossalta di Piave, San Donà di Piave, Jesolo, Eraclea, Noventa di Piave, Ceggia, Torre di Mosto, Caorle), laddove, invece, ne fanno parte altri delle province di Padova e Treviso. Sul piano geografico, quest'area più interna va dal Comune di Cavarzere a sud fino alla zona di Roncade/Meolo/Cavallino-Treporti a nord, ricomprendendo tutto l'entroterra immediatamente dietro Venezia fino ai Comuni del trevigiano e del padovano a ridosso del confine provinciale.

Tabella 15. Area di massima integrazione del mercato del lavoro

Comune	Provincia
Venezia	Venezia
Chioggia	Venezia
Mira	Venezia
Spinea	Venezia
Martellago	Venezia
Marcon	Venezia
Mogliano Veneto	Treviso
Mirano	Venezia
Salzano	Venezia
Cavallino-Treporti	Venezia
Scorzè	Venezia
Noale	Venezia
Santa Maria di Sala	Venezia
Quarto d'Altino	Venezia
Preganziol	Treviso
Zero Branco	Treviso
Casale sul Sile	Treviso
Trebaseleghe	Padova
Pianiga	Venezia
Dolo	Venezia
Camponogara	Venezia
Campagna Lupia	Venezia
Campolongo Maggiore	Venezia
Massanzago	Padova
Fossò	Venezia
Fiesso d'Artico	Venezia
Stra	Venezia
Vigonovo	Venezia
Cavarzere	Venezia
Codevigo	Padova
Correzzola	Padova
Villanova di Camposampiero	Padova
Morgano	Treviso
Casier	Treviso
Roncade	Treviso
Meolo	Venezia

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

La successiva tabella mostra i restanti 40 Comuni, che apportano circa 3 punti percentuali all'autocontenimento totale dell'area, che raggiunge così l'89,5 per cento. Sono presenti anche Comuni delle province di Rovigo e addirittura il comune di Ferrara. La particolarità manifestata dalla graduatoria è che dopo l'ultimo Comune indicato nella tabella l'indice di autocontenimento non aumenta più se si vanno ad aggiungere ulteriori Comuni, bensì diminuisce, evidenziando quindi un confine oltre il quale il pendolarismo si rivolge prevalentemente altrove.

Tabella 16. Area estesa di massima integrazione del mercato del lavoro

Comune	Provincia
Pettorazza Grimani	Rovigo
Cona	Venezia
Arzergrande	Padova
Pontelongo	Padova
Piove di Sacco	Padova
Brugine	Padova
Sant'Angelo di Piove di Sacco	Padova
Polverara	Padova
Candiana	Padova
Agna	Padova
Anguillara Veneta	Padova
San Martino di Venezze	Rovigo
Musile di Piave	Venezia
Fossalta di Piave	Venezia
San Donà di Piave	Venezia
Jesolo	Venezia
Eraclia	Venezia
Noventa di Piave	Venezia
Ceggia	Venezia
Torre di Mosto	Venezia
Caorle	Venezia
Zenson di Piave	Treviso
Monastier di Treviso	Treviso
Cessalto	Treviso
Salgareda	Treviso
Chiarano	Treviso
Rosolina	Rovigo
Loreo	Rovigo
Porto Viro	Rovigo
Taglio di Po	Rovigo
Porto Tolle	Rovigo
Adria	Rovigo
Ariano nel Polesine	Rovigo
Corbola	Rovigo
Papozze	Rovigo
Mesola	Ferrara
Goro	Ferrara
Villanova Marchesana	Rovigo
Gavello	Rovigo

#### 2.7. Le Aree Interne nell'ex territorio provinciale

Un'altra chiave di lettura del territorio può essere rappresentata dalla classificazione dello stesso nelle Aree Interne. Esse rappresentano un'ampia porzione del Paese (circa il 60 per cento della sua superficie) ove abita quasi il 25 per cento dei cittadini, che presenta caratteristiche assai diversificate al proprio interno sia in relazione alla disponibilità di servizi, sia per la composizione della popolazione per età, sia per le opportunità di sviluppo, che per caratteristiche ambientali e paesaggistiche.

Con l'intento di facilitare un rilancio di questi territori, al fine di dare maggiori prospettive future a chi ci vive, l'Italia ha adottato una Strategia nazionale per contrastare la caduta demografica e rilanciare lo sviluppo e i servizi di queste aree. Una strategia inserita anche nel Piano Nazionale di Riforma che "avrà carattere nazionale e vedrà due linee di azione convergenti: una diretta a promuovere lo sviluppo attraverso progetti finanziati dai diversi fondi europei disponibili, l'altra diretta ad assicurare a queste stesse aree livelli adeguati di cittadinanza in alcuni servizi essenziali (salute istruzione e mobilità)"<sup>31</sup> finanziata mediante fondi ordinari della Legge di Stabilità e fondi europei.

La classificazione adottata parte dall'individuazione di Poli o Centri di offerta di servizi costituiti da un Comune o da un'aggregazione di Comuni e dalla successiva suddivisione degli altri Comuni in fasce mediante la definizione e l'utilizzo di un indicatore di accessibilità<sup>32</sup> rispetto a servizi scolastici, sanitari e di trasporto forniti dal Polo/Centro di offerta di servizi più prossimo. La classificazione così ottenuta presenta un'articolazione che prevede:

- Poli;
- Aree peri-urbane (Cinta);
- Aree intermedie;
- Aree periferiche;
- Aree ultra periferiche.

Nella provincia di Venezia sono considerati 2 Poli di classe A (Venezia e Mirano) e 3 centri intercomunali (Dolo, Mira e Spinea) mentre 14 Comuni sono classificati come area interna ma solo due di essi sono considerati Comuni periferici (Jesolo e Cavallino – Treporti) pur essendo confinanti con il territorio del comune di Venezia; è questa una singolarità rispetto a quanto riscontrato per i territori delle altre Città metropolitane dove i Comuni periferici sono di solito distanti dal capoluogo.

---

<sup>31</sup>

[http://www.agenziacoesione.gov.it/opencms/export/sites/dps/it/documentazione/Aree\\_interne/Strategia\\_nazionale\\_per\\_le\\_Aree\\_interne\\_definizione\\_obiettivi\\_strumenti\\_e\\_governance\\_2014.pdf](http://www.agenziacoesione.gov.it/opencms/export/sites/dps/it/documentazione/Aree_interne/Strategia_nazionale_per_le_Aree_interne_definizione_obiettivi_strumenti_e_governance_2014.pdf)

<sup>32</sup>L'indicatore di accessibilità viene calcolato in termini di minuti di percorrenza rispetto al polo più prossimo. In particolare le prime due fasce sono calcolate usando il secondo e terzo quartile della distribuzione dell'indice di distanza in minuti dal Polo prossimo, inferiori o pari a 20 e 40 minuti. Una ulteriore fascia oltre i 75 minuti individua i territori ultra periferici.

# I dossier delle Città Metropolitane

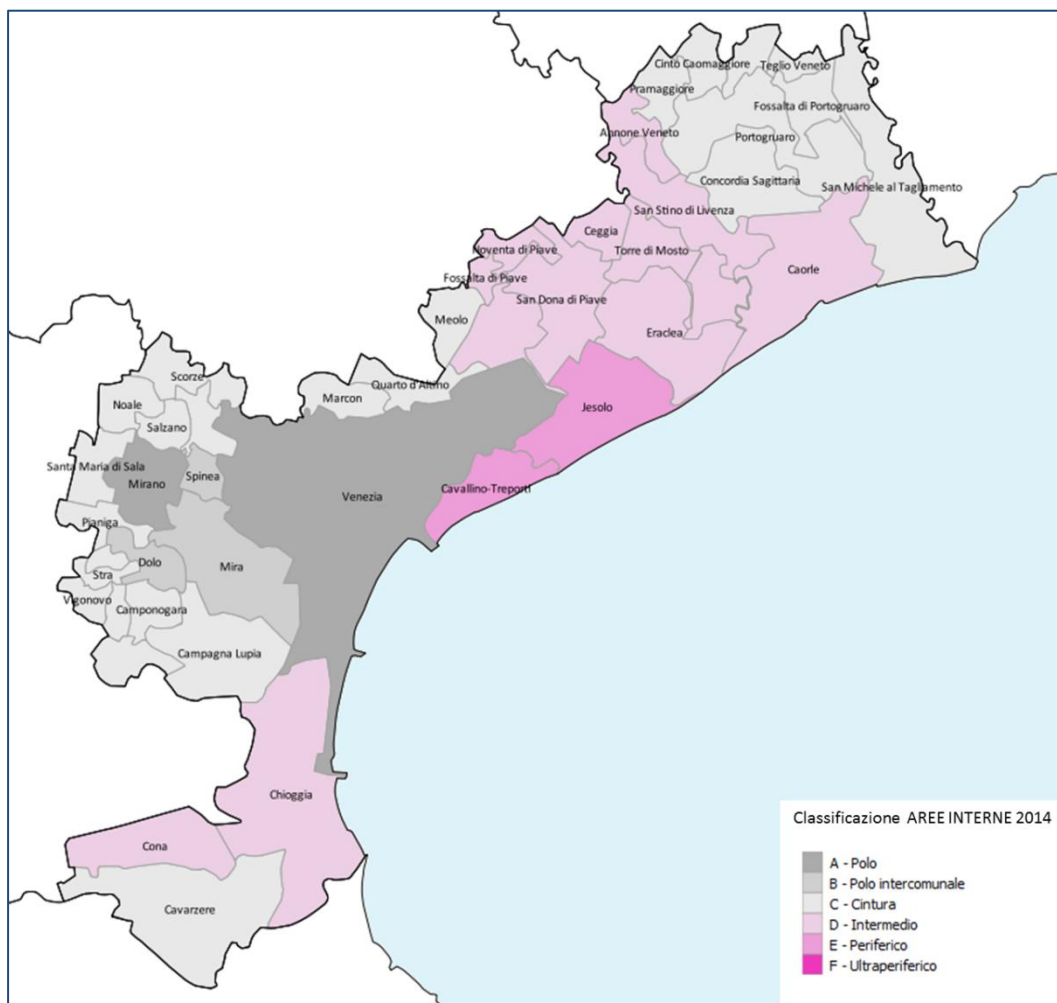
## Città metropolitana di Venezia

Tabella 17. Comuni della Città metropolitana di Venezia secondo la classificazione di "Aree Interne"

Classe_Comuni	Macro_classe	Comune	Ind_scu	Ind_D	Ind_FS	Pop_res	Sup_tot_
A - Polo	CENTRI	Venezia	1	1	1	261362	415,8988
A - Polo	CENTRI	Mirano	1	1	1	26456	45,6309
B - Polo	CENTRI	Dolo	1	1	0	14982	24,2843
B - Polo	CENTRI	Mira	0	0	1	38552	99,1359
B - Polo	CENTRI	Spinea	0	0	1	26862	14,9591
C - Cintura	CENTRI	Campagna Lupia	0	0	0	6936	87,5923
C - Cintura	CENTRI	Campolongo	0	0	0	10342	23,6149
C - Cintura	CENTRI	Camponogara	0	0	0	12920	21,2994
C - Cintura	CENTRI	Cavarzere	0	0	0	14816	140,4396
C - Cintura	CENTRI	Cinto Caomaggiore	0	0	0	3285	21,3227
C - Cintura	CENTRI	Concordia	0	0	0	10640	66,8359
C - Cintura	CENTRI	Fiesso d'Artico	0	0	0	7728	6,3105
C - Cintura	CENTRI	Fossalta di	0	0	0	6075	31,1048
C - Cintura	CENTRI	Fossò	0	0	0	6786	10,1824
C - Cintura	CENTRI	Gruaro	0	0	0	2802	17,4883
C - Cintura	CENTRI	Marcon	0	0	0	16215	25,5476
C - Cintura	CENTRI	Martellago	0	0	1	21171	20,1709
C - Cintura	CENTRI	Meolo	0	0	1	6465	26,6124
C - Cintura	CENTRI	Noale	0	0	1	15708	24,6901
C - Cintura	CENTRI	Pianiga	0	0	0	11968	20,0704
C - Cintura	CENTRI	Portogruaro	1	0	1	25140	102,3124
C - Cintura	CENTRI	Pramaggiore	0	0	0	4640	24,2199
C - Cintura	CENTRI	Quarto d'Altino	0	0	1	8199	28,329
C - Cintura	CENTRI	Salzano	0	0	1	12678	17,1838
C - Cintura	CENTRI	San Michele al	0	0	0	12028	114,3885
C - Cintura	CENTRI	Santa Maria di Sala	0	0	0	17295	28,0514
C - Cintura	CENTRI	Scorzè	0	0	0	18904	33,2877
C - Cintura	CENTRI	Stra	0	0	0	7566	8,8156
C - Cintura	CENTRI	Teglio Veneto	0	0	0	2325	11,4431
C - Cintura	CENTRI	Vigonovo	0	0	0	9892	12,8659
D - Intermedio	AREE INTERNE	Annone Veneto	0	0	0	3976	25,9352
D - Intermedio	AREE INTERNE	Caorle	0	0	0	11793	153,8363
D - Intermedio	AREE INTERNE	Ceggia	0	0	0	6213	22,1042
D - Intermedio	AREE INTERNE	Chioggia	1	0	0	49735	187,9141
D - Intermedio	AREE INTERNE	Cona	0	0	0	3175	65,1121
D - Intermedio	AREE INTERNE	Eraclea	0	0	0	12689	95,4549
D - Intermedio	AREE INTERNE	Fossalta di Piave	0	0	0	4214	9,6403
D - Intermedio	AREE INTERNE	Musile di Piave	0	0	0	11518	44,8691
D - Intermedio	AREE INTERNE	Noventa di Piave	0	0	0	6843	17,9963
D - Intermedio	AREE INTERNE	San Donà di Piave	1	0	1	40646	78,878
D - Intermedio	AREE INTERNE	San Stino di	0	0	1	13042	67,9676
D - Intermedio	AREE INTERNE	Torre di Mosto	0	0	0	4739	37,9986
E - Periferico	AREE INTERNE	Jesolo	0	0	0	24479	96,3981
E - Periferico	AREE INTERNE	Cavallino-Treporti	0	0	0	13162	44,7145

## Città metropolitana di Venezia

Figura 36. Classificazione dei Comuni della Città metropolitana econdo la Strategia nazionale aree Interne



#### 3. Omogeneità territoriali funzionali

Le descrizioni e le viste proposte nei cartogrammi descritti nel documento illustrano un territorio diversamente articolato che non è possibile sintetizzare in un banale confronto centro (Venezia comune) - periferia (gli altri Comuni dell'area considerata). Tantomeno è sempre riscontrabile, un unico gradiente decrescente di valori che da Venezia decade verso le periferie secondo un modello diffusivo dello sviluppo per aree concentriche.

È quindi il caso di leggere la complessità del territorio metropolitano secondo una "lente" che mira a riconoscere le omogeneità dei singoli territori, individuando gruppi (cluster) di Comuni omogenei rispetto ai valori delle variabili analizzate. L'analisi che segue è tesa a individuare attraverso tecniche statistiche di analisi multivariata, i caratteri ricorrenti nei Comuni (omogeneità dei Comuni), inserendo nel medesimo gruppo Comuni (non necessariamente contigui) che hanno caratteristiche simili.

Gli indicatori utilizzati per la classificazione funzionale<sup>33</sup> sono stati:

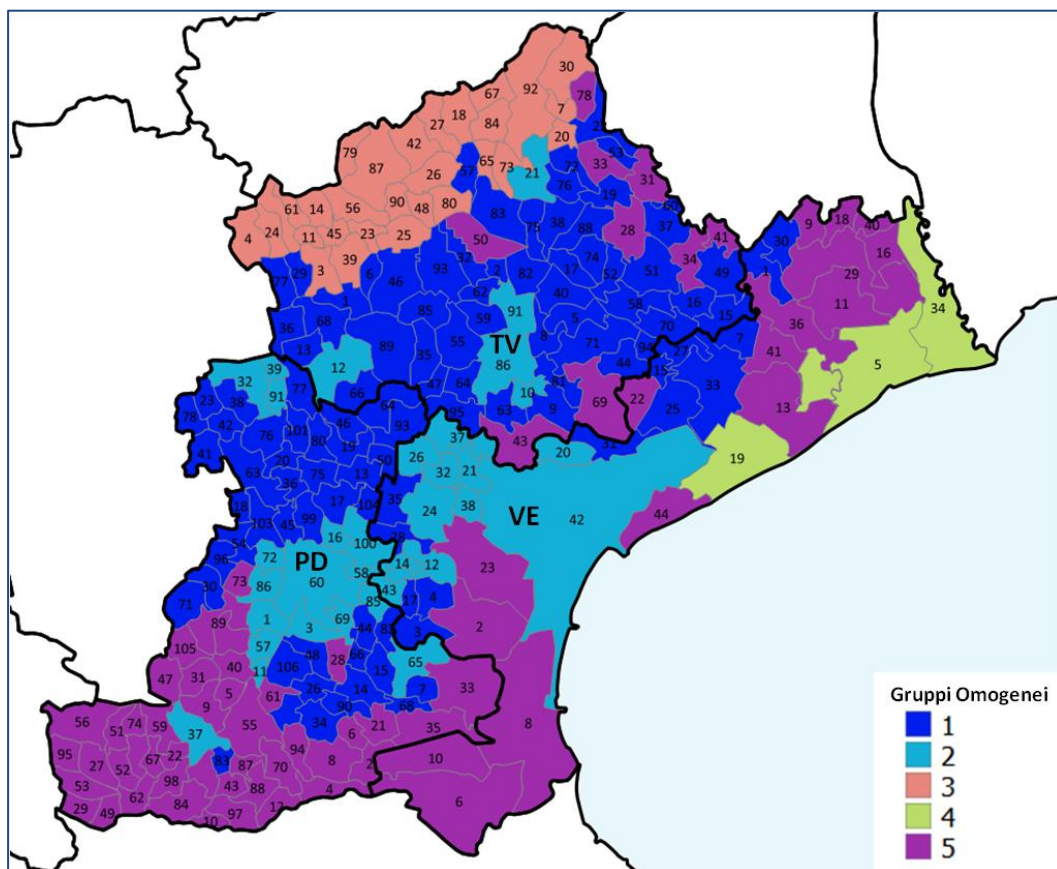
- Altitudine del centro (metri);
- Consumo del suolo (superficie delle località abitate / totale superficie);
- Densità abitativa (pop residente / kmq di superficie);
- Indice Turismo (posto letto x 1.000 residenti);
- Tasso di natalità (nati ogni 1.000 residenti);
- Incidenza stranieri (stranieri residenti / popolazione residenti x 100);
- Indice di Vecchiaia (popolazione >64 / popolazione <15);
- Indice saldo demografico ((iscritti - cancellati) / popolazione x 100);
- Polarizzazione del lavoro (addetti / popolazione in età attiva x 100);
- Reddito imponibile medio per contribuente 2012.

È questo che segue tuttavia un primo tentativo di classificazione che risente ad oggi dell'assenza di alcune variabili che vanno ancora inserite nel modello. Ci si riferisce in particolare alle relazioni funzionali tra Comuni espresse dal pendolarismo per motivo di lavoro e studio, e a un'analisi più approfondita relativa ad una classificazione economica dei Comuni. La rappresentazione delle costanti funzionali rappresentate nel successivo cartogramma (Figura 37) ha quindi il valore di una prima tappa del riconoscimento delle omogeneità territoriali. Anche in questo caso, come in occasione dello studio sulle connessioni tra luoghi, si sono voluti considerare anche i territori delle province di Padova e Treviso con lo scopo di osservare eventuali omogeneità esistenti anche al di là dei confini amministrativi. In un secondo momento sarà presentata anche l'analisi limitata alla sola città metropolitana di Venezia.

---

<sup>33</sup> È stato seguito un metodo di classificazione gerarchico.

Figura 37. Costanti funzionali e aree omogenee nell'area Venezia-Padova-Treviso



Fonte: elaborazione DAT

Sono inseriti nel medesimo gruppo i Comuni che hanno maggiore similarità sulle variabili: altitudine del centro, consumo del suolo, densità abitativa, turismo, natalità, incidenza popolazione straniera, invecchiamento della popolazione, saldo demografico, concentrazione posti di lavoro, reddito imponibile medio per contribuente. L'esame dei vari gruppi così costituiti porta a diverse considerazioni. Nella tabella 18 si elencano i vari gruppi ottenuti con il criterio sopraesposto. L'ordine con cui i Comuni sono disposti nei rispettivi elenchi rispecchia la vicinanza alle peculiarità dei propri gruppi come descritte nel seguito.

Il primo gruppo, il più numeroso, è composto di 108 Comuni. Si caratterizza per un tasso di natalità, cui si contrappone inoltre un indice di vecchiaia basso, ed un'incidenza di stranieri più elevati rispetto al resto del territorio. Altre caratteristiche si rilevano in una maggiore polarizzazione del lavoro e nella quantità di suolo consumata. Geograficamente, sono localizzati essenzialmente nella parte pianeggiante della provincia di Treviso, nelle zone nord e sud di Padova e in alcune zone limitrofe alle due Province della città metropolitana di Venezia. Sono quindi Comuni con forte presenza di immigrati, che probabilmente influiscono positivamente sulla natalità, e di individui in età lavorativa. Non figura nessuno dei tre capoluoghi, per cui sembrano configurarsi come buona parte del serbatoio di occupazione della zona.

Il secondo gruppo è composto di 34 Comuni tra i quali Venezia, Padova e Treviso. Le caratteristiche principali riguardano la densità territoriale e il consumo di suolo, cui si



# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

associa un reddito imponibile superiore alla media generale. Inoltre, si rileva una un saldo demografico e un indice di vecchiaia positivi. Geograficamente, coinvolgono essenzialmente le aree immediatamente attorno ai tre capoluoghi, in particolare Venezia e Padova, tra le quali esiste una certa continuità che comunque lambisce la Provincia di Treviso. Questo gruppo rappresenta quindi la parte ricca e più densamente popolata di tutta l'area, elementi che, evidentemente, generano una dinamica demografica positiva.

Tabella 18. I Comuni dell'area di Venezia – Padova - Treviso appartenenti alle 5 aree omogenee

Gruppo 1		Gruppo 2	Gruppo 3	Gruppo 4	Gruppo 5
Trebaseleghe	Altivole	Rubano	Follina	Caorle	Pernumia
Santa Giustina in Colle	San Donà di Piave	Castelfranco Veneto	Cavaso del Tomba	San Michele al Tagliamento	Pozzonovo
San Fior	Rovolon	Stra	Pederobba	Jesolo	Concordia Sagittaria
Villanova di Camposampiero	Grantorto	Noale	Segusino		Cinto Caomaggiore
Castello di Godego	Gazzo	Dolo	Valdobbiadene		Lozzo Atestino
Maserada sul Piave	Quinto di Treviso	Villorba	Maser		Montagnana
San Biagio di Callalta	Treviso	Vigonza	Vidor		Tribano
Villa del Conte	Campo San Martino	Selvazzano	Cornuda		Santa Margherita d'Adige
Quarto d'Altino	Fossò	Dentro	Cison di Valmarino		Ponso
Fontaniva	San Pietro Viminario	Saonara	Farra di Soligo		San Stino di Livenza
Trevignano	Cartura	Cadoneghe	Sernaglia della Battaglia		Stanghella
Piombino Dese	Casale sul Sile	Cittadella	Miane		Eraclea
Giavera del Montello	Montebelluna	Vigonovo	Colle Umberto		Urbana
San Martino di Lupari	Preganziol	Scorzè	Refrontolo		Ospedaletto
Breda di Piave	Volpago del Montello	Ponte San Nicolò	Revine Lago		Euganeo
San Pietro in Gu	Montello	Piove di Sacco	Crocetta del Montello		Meolo
San Giorgio in Bosco	Campodarsego	Martellago	Cappella Maggiore		Vescovana
Codognè	Vazzola	Tombolo	Tarzo		Guaro
Ceggia	San Vendemiano	Mirano	Monfumo		Villa Estense
Noventa di Piave	Chiarano	Galliera Veneta	Possagno		Torreglia
Borgoricco	Camponogara	Casier	Castelcucco		Casalserugo
Resana	Istrana	Salzano	Vittorio Veneto		Roncade
Oderzo	Caerano di San Marco	Marcon	Asolo		Arre
Maserà di Padova	Pianiga	Fiesso d'Artico	Fregona		Candiana
Mareno di Piave	Arzergrande	Este	Borso del Grappa		Vo'
Carbonera	Ponte di Piave	Albignasego	Moriago della Battaglia		Bagnoli di Sopra
San Giorgio delle Pertiche	Pramaggiore	Conegliano	Paderno del Grappa		Saccolongo
Vedelago	Camposampiero	Venezia	San Pietro di Feletto		Chioggia
Piazzola sul Brenta	Silea	Treviso	Crespano del Grappa		Godega di Sant'Urbano
Legnaro	Morgano	Battaglia Terme			Mira
Cervarese Santa Croce	Zero Branco	Terme			Codevigo
Conselve	Bovolenta	Padovana			Teglio Veneto
Paese	Motta di Livenza	Spinea			Fontanelle
Curtarolo	Susegana	Montegrotto Terme			Cavallino-Treporti
Ponzano Veneto	Ormelle	Abano Terme			Agna
Massanzago	Spresiano	Padova			Nervesa della Battaglia
	Annone Veneto				Casale di Scodosia
	Cordignano				Fossalta di Portogruaro
	San Zenone degli Ezzelini				Cinto Euganeo
	Portobuffolè				Correzzola
					Carceri
					Monselice
					Gaiarine

## Città metropolitana di Venezia

Gruppo 1		Gruppo 2	Gruppo 3	Gruppo 4	Gruppo 5
Salgareda	Pieve di Soligo				Saletto
Due Carrare	Povegliano				Anguillara Veneta
Brugine	San Polo di				Portogruaro
Fossalta di Piave	Piave				Galzignano Terme
Arcade	Terrassa				Merlara
Santa Lucia di	Padovana				Torre di Mosto
Piave	Cimadolmo				Sarmede
Musile di Piave	Cessalto				Cona
Orsago	Fonte				Mogliano Veneto
Zenson di Piave	Monastier di				Meduna di Livenza
Riese Pio X	Treviso				Gorgo al Monticano
Sant'Angelo di	Mansuè				Arquà Petrarca
Piove di Sacco	Mestrino				Teolo
Campolongo	Pontelongo				Piacenza d'Adige
Maggiore	Limena				Campagna Lupia
Loria	Polverara				Baone
Villafranca	Campodoro				Sant'Urbano
Padovana					Boara Pisani
Sant'Elena					Castelbaldo
Santa Maria di					Vighizzolo d'Este
Sala					Cavarzere
Carmignano di					Granze
Brenta					Megliadino San
Veggiano					Fidenzio
Loreggia					Solesino
Vigodarzere					Masi
					Megliadino San
					Vitale
					Barbona

Il terzo gruppo conta 29 Comuni situati perlopiù ad altitudini più elevate e localizzati a nord nella provincia di Treviso, quindi sulle prime montagne. In questo caso fanno registrare alcune caratteristiche tipiche dei Comuni di montagna, come bassa densità territoriale e percentuale di suolo consumata, cui si associa anche un saldo demografico più basso che altrove.

Il quarto gruppo comprende solo tre Comuni (Caorle, San Michele al Tagliamento e Jesolo) con una vocazione turistica molto spiccata, cui fa seguito una dinamica demografica positiva, così come superiore alla media generale è l'indice di vecchiaia. Questo gruppo corrisponde, in parte, all'area con cui Venezia non ha mostrato particolari connessioni secondo lo studio sui flussi pendolari del paragrafo 2.6.1.

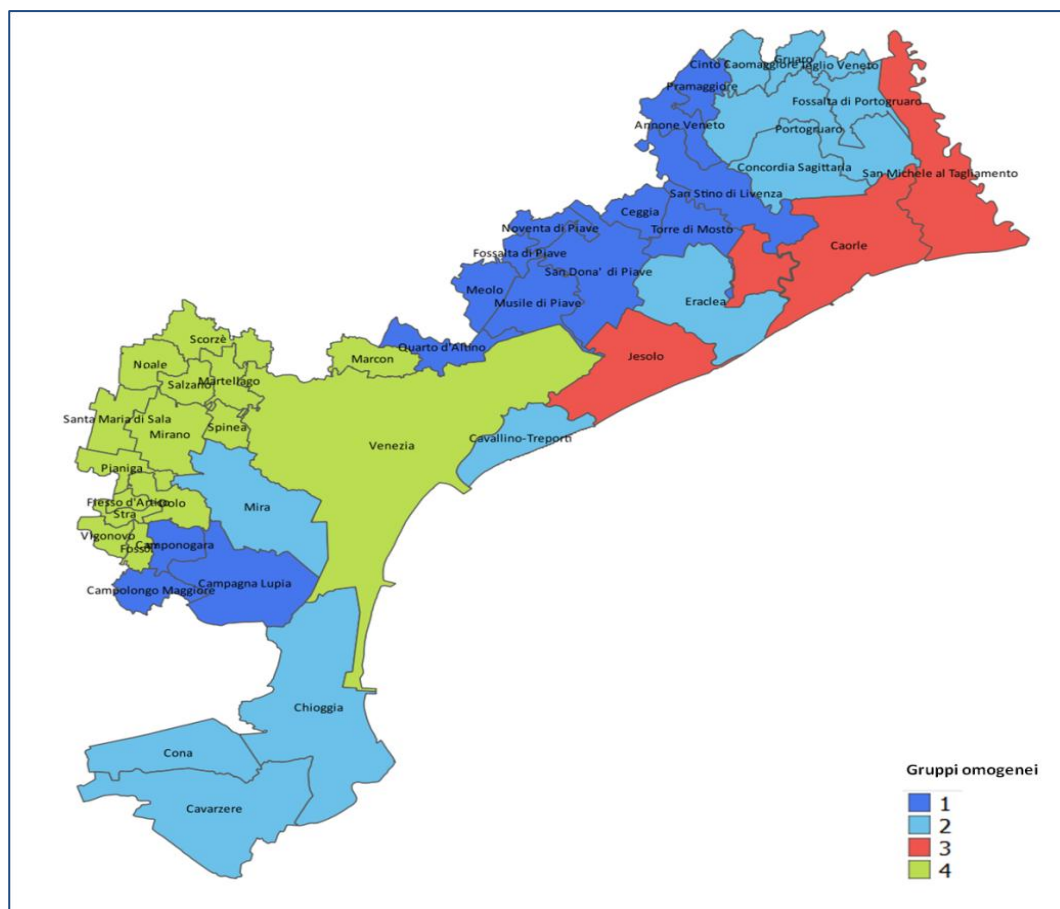
L'ultimo gruppo è formato da 69 Comuni, caratterizzati principalmente dal presentare una serie di valori al di sotto della media generale, in particolare il reddito, la densità territoriale, la percentuale di suolo consumata e la dinamica demografica, anche relativamente agli stranieri. Solo l'indice di vecchiaia risulta superiore. Sono localizzati perlopiù nelle zone sud delle province di Padova e Venezia, più alcuni Comuni contigui al gruppo precedente, il terzo. Appare essere un insieme di Comuni più povero rispetto agli altri quattro, considerato che presenta anche altre caratteristiche delle zone meno sviluppate, come una minore occupazione e l'invecchiamento della popolazione.

Questi raggruppamenti sono risultati abbastanza stabili anche considerando la sola città metropolitana di Venezia. Il grafico seguente mostra la suddivisione dei Comuni ottenuta in questo caso.

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

Figura 38. Costanti funzionali e aree omogenee nella città metropolitana di Venezia



Il primo gruppo è composto di quattordici Comuni ed è costituito per buona parte dai Comuni della Città metropolitana di Venezia che ricadevano nel gruppo 1 individuato nel caso precedente. Le variabili caratterizzanti sono l'incidenza della popolazione straniera ed il tasso di natalità, entrambi più elevati rispetto al resto del territorio. Al contrario, si rileva un indice di vecchiaia inferiore che altrove. Probabilmente, in questi Comuni si è assistito a una dinamica demografica che ha visto un forte afflusso di stranieri ringiovanire la popolazione residente. Sono collocati tutti prevalentemente nell'entroterra della città metropolitana, in particolare a nord.

Il secondo gruppo, di dodici Comuni, presenta caratteristiche inverse rispetto a quello appena visto. Si ha, infatti, un indice di vecchiaia elevato, mentre basse risultano l'incidenza degli stranieri ed il tasso di natalità. Inferiori alla media anche il consumo di suolo e la densità territoriale. Geograficamente si collocano in parte ai confini nord e sud della città metropolitana, più altri tre Comuni nelle immediate vicinanze del capoluogo.

Il terzo gruppo è costituito dai medesimi tre Comuni individuati nell'analisi a tre Province, ovvero Caorle, San Michele al Tagliamento e Jesolo, e per i quali la caratteristica principale risulta ancora essere l'alto indice del turismo. Rispetto però al più ristretto numero di Comuni, questa volta i tre Comuni mostrano anche un reddito imponibile medio inferiore (evidentemente, l'area della sola città metropolitana di

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

Venezia è mediamente più ricca di quanto non lo sia quella individuata dalle tre Province).

Il quarto gruppo ricalca in gran parte il secondo individuato nell'elaborazione che considerava le tre province di Venezia, Padova e Treviso, e comprende la città di Venezia. Si caratterizza per un'alta densità territoriale, unita ad un reddito medio più elevato e ad una maggiore percentuale di suolo consumata. Individua quindi l'area maggiormente urbanizzata e più ricca della Città metropolitana.

Tabella 19. I Comuni della città metropolitana di Venezia appartenenti alle quattro aree omogenee

Gruppo 1	Gruppo 2	Gruppo 3	Gruppo 4
Annone Veneto Campagna Lupia Campolongo Maggiore Camponogara Ceggia Fossalta di Piave Meolo Musile di Piave Noventa di Piave Pramaggiore Quarto d'Altino San Donà di Piave San Stino di Livenza Torre di Mosto	Cavarzere Chioggia Cinto Caomaggiore Cona Concordia Sagittaria Eraclea Fossalta di Portogruaro Gruaro Mira Portogruaro Teglio Veneto Cavallino-Treporti	Caorle San Michele al Tagliamento Jesolo	Dolo Fiesso d'Artico Fossò Marcon Martellago Mirano Noale Pianiga Salzano Santa Maria di Sala Scorzè Spinea Stra Venezia Vigonovo

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

### 4. L'economia dell'area metropolitana di Venezia

#### 4.1. Il contesto economico nazionale

Il sistema economico nazionale sembra uscito dalla dinamica recessiva che lo aveva avvolto per quasi quattro anni durante i quali l'unica componente in crescita della domanda sono state le esportazioni. Le esportazioni, che in linea tendenziale sono cresciute per tutto il 2015, hanno subito, tuttavia, una sensibile frenata nel terzo trimestre dello scorso anno, principalmente a causa dell'indebolimento della domanda proveniente dai paesi extraeuropei. A causa di una forte ripresa delle importazioni, il contributo dell'estero sul Pil risulta negativo, ma viene controbilanciato da una modesta crescita della domanda interna.

Tabella 20. PIL e principali componenti (variazioni percentuali sul periodo precedente)

VOCI	2015				2015
	1° trimestre	2° trimestre	3° trimestre	4° trimestre	
PIL	0.4	0.3	0.2	0.1	0.8
Importazioni totali	2.9	1.6	-0.2	1.0	6.0
Domanda nazionale	0.9	0.3	0.5	.....	1.1
Consumi nazionali	-0.1	0.2	0.4	0.3	0.5
Investimenti fissi lordi	0.6	.....	0.2	0.8	0.8
Variazione delle scorte	0.8	0.1	0.2	-0.4	0.5
Esportazioni totali	1.2	1.4	-1.3	1.3	4.3
Esportazioni nette	-0.4	----	-0.3	0.1	-0.3

Fonte: Elaborazione Banca d'Italia su dati ISTAT

In particolare, i dati sulla contabilità nazionale riportati nella Tabella 20<sup>34</sup> confermano per il 2015 il trend positivo delle esportazioni (+4,3 per cento su base annua), mentre le importazioni - anche per effetto della discesa dei prezzi dei prodotti energetici - sono in sensibile ascesa sia in volume che in termini relativi (+6.0 per cento su base annua). Con riferimento ai saldi commerciali per partner (Tabella 21<sup>35</sup>), se si considera che gli scambi con i paesi UE sono tradizionalmente maggiori rispetto a quelli con i partner extra UE (nel 2015 le esportazioni nell'area UE sono state pari al 54,9 per cento a fronte del 45,1 per cento di quelle extra UE), qualora questo *trend* permanga nei periodi successivi la componente estera della domanda (ossia, la differenza tra *export* ed *import*) potrebbe continuare ad apportare un contributo alla crescita di segno negativo. Tuttavia, nel 2015 l'incremento su base annua dell'export italiano è stato del 3,8 per cento verso i paesi UE (sebbene, facendo riferimento ai soli paesi che adottano l'Euro, la crescita sia più modesta) e del 3,6 per cento verso i paesi extra UE, la cui crescita - nonostante si sia registrata una notevole diminuzione degli scambi verso la Russia, e delle flessioni verso

<sup>34</sup> Banca d'Italia, Bollettino economico n. 2-2016 (elaborazioni su dati ISTAT).

<sup>35</sup> ISTAT, Commercio con l'estero (pubblicato il 16 febbraio 2016, periodo di riferimento: Dicembre 2015)

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

l'area OPEC e la Cina - dipende in larga misura dal dinamismo dell'export italiano verso gli Stati Uniti e l'India.

**Tabella 21. Esportazioni, importazioni e saldi della bilancia commerciale per Paesi e aree geografiche e geoeconomiche**

Paesi	ESPORTAZIONI		IMPORTAZIONI		SALDI (ml. euro)
	Quote % (a)	Gen.-Dic.15/Gen.- Dic.14	Quote % (a)	Gen.-Dic.15/Gen.- Dic.14	Gen.-Dic.15
<b>Paesi Ue:</b>	<b>54,9</b>	<b>3,8</b>	<b>57,1</b>	<b>5,8</b>	<b>11.524</b>
Uem19	40,4	3,2	45,4	5,1	-4.155
Regno Unito	5,2	7,3	2,9	2,8	11.897
<b>Paesi extra Ue:</b>	<b>45,1</b>	<b>3,6</b>	<b>42,9</b>	<b>-0,1</b>	<b>33.663</b>
<i>Russia</i>	2,4	-25,2	4,8	-17,5	-7.151
<i>Svizzera</i>	4,8	1,0	2,9	4,3	8.393
<i>Turchia</i>	2,4	2,8	1,6	15,8	3.385
<i>Africa</i>	5,1	-14,3	6,0	-15,4	-341
<i>Stati Uniti</i>	7,5	20,9	3,5	13,8	21.794
<i>America centro-</i>	3,5	-1,0	2,7	-0,3	4.288
<i>Medio Oriente</i>	5,0	8,4	4,7	-8,3	6.312
<i>Cina</i>	2,6	-0,7	7,0	12,3	-17.736
<i>Giappone</i>	1,3	3,0	0,8	15,5	2.395
<i>India</i>	0,8	10,3	1,2	-4,1	-650
OPEC	5,7	-1,3	5,8	-12,3	4.407
<b>Mondo</b>	<b>100,0</b>	<b>3,7</b>	<b>100,0</b>	<b>3,3</b>	<b>45.187</b>

(a) Il valore delle quote è calcolato sul totale dei flussi di scambio con il resto del mondo per l'anno 2015.

A partire dal 1° gennaio 2015 l'area Uem include anche la Lituania (Uem19). La serie storica Uem19 è stata ricostruita per facilitare l'analisi dei dati.

Disaggregando l'analisi per settori di attività economica (classificazione ATECO), si nota che nel 2015 la maggiore propensione dell'export italiano è stata registrata nei settori manifatturieri; le migliori performance a livello nazionale riguardano la vendita di autoveicoli (+31,8 per cento), di computer e di apparecchi elettronici e ottici (+11 per cento), mentre una crescente "quota di mercato" è rappresentata dalla vendita di articoli farmaceutici, chimico-medicali e botanici (+5,6 per cento).

Un ruolo fondamentale nell'espansione dell'export italiano è stato giocato dall'industria manifatturiera, che da sola presenta un avanzo commerciale di 98,2 miliardi, il 6,3 per cento del PIL: si tratta, secondo l'ISTAT, di "un livello storicamente tra i più elevati", e si manifesta proprio negli anni più difficili per l'economia italiana ed europea. Questo fa pensare a un riposizionamento in atto della manifattura italiana nel contesto internazionale, fenomeno che sembra confermato dai dati: come si può osservare dalla Figura 39, la propensione ad esportare del settore (prodotti trasformati e manufatti) è cresciuta dal 33,7 per cento del 2008 a più del 40 per cento del 2013, con punte in settori chiave dell'economia, dal farmaceutico ai mezzi di trasporto - con propensione ad esportare superiore al 70 per cento - passando per la branca industriale dell'ICT, che esporta oltre il 60 per cento della produzione, e per la filiera del tessile (che in cinque

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

anni ha fatto registrare un incremento di dieci punti percentuali nella propensione ad esportare).

Figura 39. Propensione all'esportazione di manufatti industriali per settore di attività economica – Anni 2008 e 2013 (valori concatenati, anno di riferimento 2005; percentuali)



Fonte: dati ISTAT, Conti economici nazionali

Comprendere i processi di trasformazione e riorganizzazione che stanno accompagnando l'evoluzione della crisi può fornire utili indicazioni per orientare il sistema produttivo locale verso le opportunità di ripresa che caratterizzano lo scenario attuale. In particolare, il successo della manifattura può essere spiegato attraverso le nuove tendenze organizzative delle economie più avanzate, a partire dalla Germania: come evidenziato da numerosi studi<sup>36</sup>, i Paesi del cosiddetto "centro" tendono a caratterizzarsi per un disavanzo nei beni intermedi ed un avanzo nei beni finali. Questo significa che le economie "trainanti" tendono ad acquistare dall'estero la componentistica, i beni capitali e le strumentazioni per poi assemblare i prodotti finali in patria. Lungo queste linee interpretative è possibile comprendere il ruolo di primo piano della nostra manifattura, che può presentarsi sui mercati internazionali con una forza lavoro altamente qualificata, un elevato grado di conoscenze tecniche e teoriche (maturate negli anni di maggiore sviluppo della grande impresa pubblica) ma anche salari inferiori ai paesi centrali.

<sup>36</sup> Per una panoramica sulle tematiche inerenti alla divisione internazionale del lavoro e alla frammentazione dei processi produttivi, con particolare riferimento al commercio di beni intermedi e beni finali, si rimanda al World Trade Report 2008, *Trade in a Globalizing World*, redatto dal WTO.

Se la domanda estera è uno dei volani della ripresa, il problema diventa quello di individuare il modo migliore per intercettarlo. Questo aspetto interessa anche gli Enti locali, che si trovano oggi - nell'ambito del processo di attuazione della "riforma Delrio" - a ridisegnare i perimetri amministrativi ed organizzativi, le funzioni e le competenze, e che hanno dunque la possibilità di procedere coerentemente con una precisa idea di sviluppo dei territori che sappia cogliere le prospettive di crescita implicite nelle dinamiche dell'economia italiana ed europea. La concorrenza dei paesi caratterizzati da un costo del lavoro straordinariamente inferiore al nostro - eppure ben presenti sui mercati internazionali - rende di fatto impossibile declinare il tema della competitività solamente in termini di prezzo: infatti, in un simile contesto globalizzato non si può pensare di conquistare quote di domanda estera contenendo i costi della produzione.

La soluzione socialmente più auspicabile e al tempo stesso maggiormente efficace, dunque, appare quella di puntare sulla qualità e sul contenuto dei prodotti: una strategia che se da un lato consente di non scaricare i costi della ripresa sulla coesione sociale dei territori, dall'altro induce gli acquirenti ad accettare di buon grado il prezzo più alto che caratterizza le produzioni italiane rispetto a quelle provenienti dai paesi emergenti. Infine, la via del miglioramento qualitativo - intesa come alternativa al mero contenimento dei costi - apre alle imprese mercati "di nicchia" caratterizzati da elevati redditi, garantendo così un sentiero di crescita dotato di basi solide e non esposto alle oscillazioni dei mercati.

#### 4.2. La vitalità dei distretti industriali

La strategia di sviluppo incentrata sulla qualità e l'innovazione dei prodotti negli anni più recenti è stata perseguita con maggiore successo dai sistemi locali d'impresa, come mostrano autorevoli studi<sup>37</sup>.

Questa particolare struttura organizzativa, infatti, garantisce alle imprese la flessibilità richiesta dall'elevata specializzazione produttiva che caratterizza il mercato dei beni intermedi, ovvero le produzioni che dominano l'odierno commercio internazionale: piccole e medie imprese, non gravate dai costi di commercializzazione che si impongono a chi si affaccia sui mercati dei beni finali, possono sfruttare appieno le vocazioni dei singoli territori, stabilire connessioni formali ed informali con le conoscenze disponibili nei luoghi e sviluppare reti di cooperazione e percorsi di sviluppo Comuni tra unità imprenditoriali autonome. La particolare struttura produttiva italiana, caratterizzata da una prevalenza di piccole e medie imprese, si presta bene a intraprendere un cammino di sviluppo fondato sull'evoluzione continua dei prodotti e sulle interconnessioni tra le competenze ereditate dal passato e le nuove tecnologie: riposizionandosi intelligentemente lungo la filiera "lunga" delle produzioni internazionali, e contribuendo all'innovazione dei prodotti attraverso processi di sviluppo delle antiche specializzazioni produttive, le piccole e medie imprese dei nostri territori possono inserirsi proficuamente all'interno della nuova divisione internazionale del lavoro che si sta progressivamente affermando negli ultimi anni.

---

<sup>37</sup> Si veda ad esempio 'Economia e finanza dei distretti industriali' della Direzione Studi e Ricerche Intesa Sanpaolo, 2014.



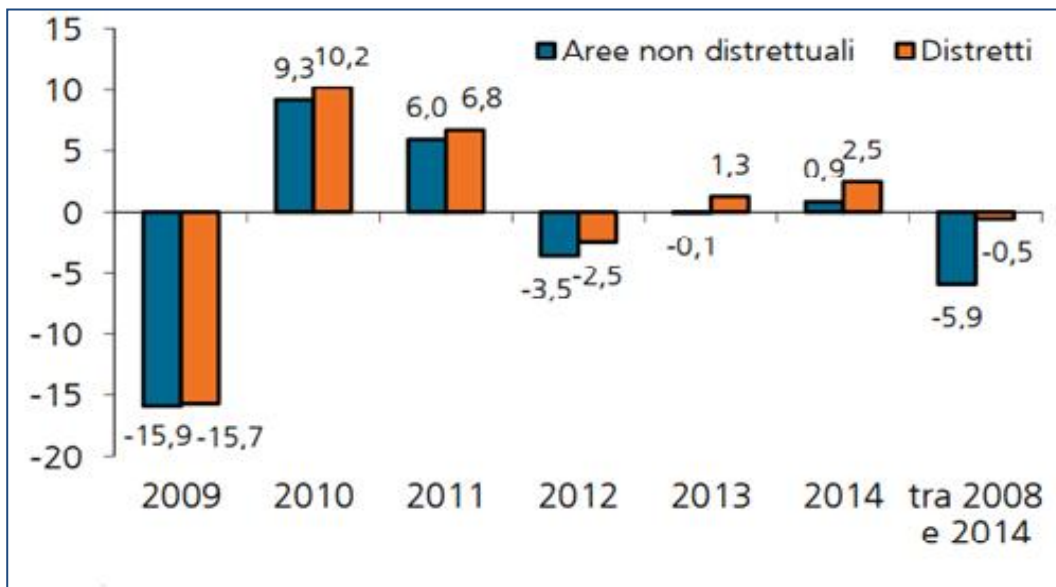
## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

I dati a nostra disposizione confermano questa lettura<sup>38</sup>. Il fatturato dei distretti industriali italiani cresce più della media del manifatturiero. Dal 2008 a oggi le imprese organizzate in distretti crescono di circa 5 punti percentuali in più rispetto alle aree non distrettuali, soprattutto grazie alla loro maggiore presenza sui mercati esteri, a fronte di una domanda interna in continuo declino. Nel 2013 la redditività complessiva della gestione industriale (ROI) è stata maggiore di quella delle imprese non distrettuali mentre il patrimonio netto è aumentato del 10,8 per cento contro l'8,2 per cento delle imprese non distrettuali.

Nella Figura 40 vengono evidenziate le migliori performance delle aree distrettuali che a livello di fatturato tengono meglio nelle fasi recessive e crescono a ritmi maggiori nella ripresa.

Figura 40. Evoluzione del fatturato (variazione % a prezzi correnti; valori medi) (ISID)

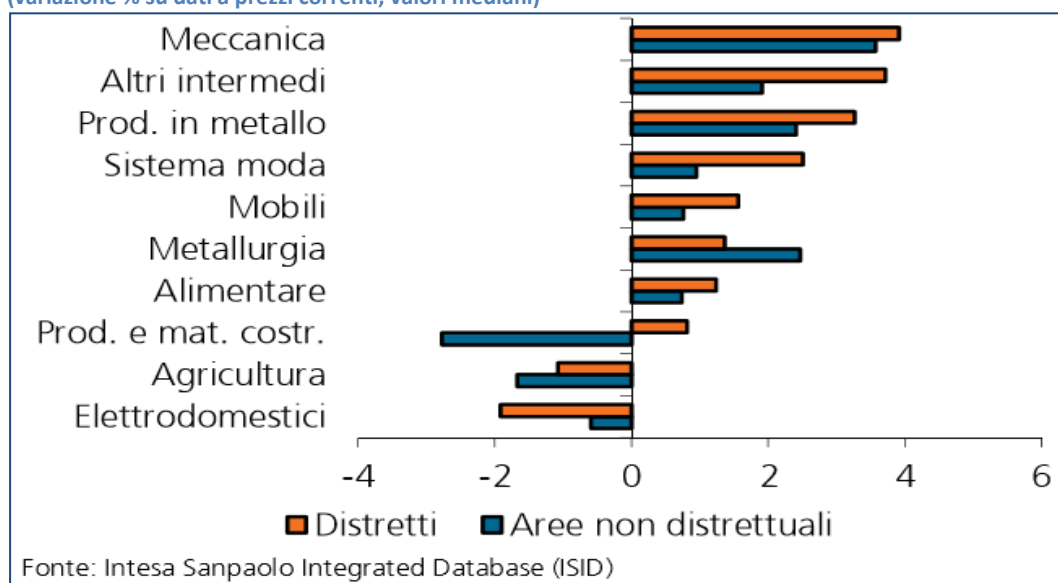


Fonte: Intesa Sanpaolo Integrated Database (ISID)

Nella Figura 41 è interessante notare la misura in cui le aree distrettuali superano quelle non distrettuali in quasi tutti i settori compresi in quelli in cui risulta specializzata, come meglio si vedrà nelle prossime sezioni, l'area di Venezia ed il relativo *hinterland*, tra cui spiccano, oltre alle storiche industrie di raffinazione del *coke*, le produzioni del sistema moda e dei mezzi di trasporto.

<sup>38</sup> Id. Intesa Sanpaolo Economia e finanza dei distretti industriali – Rapporti annuali n. 7 dicembre 2014 e n. 8 dicembre 2015.

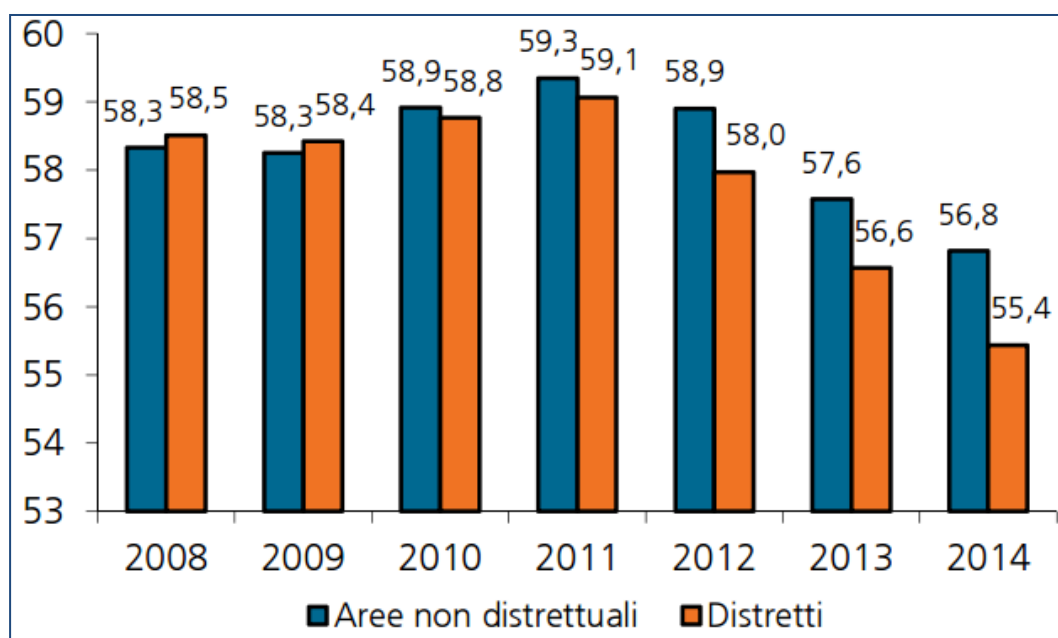
Figura 41. Evoluzione del fatturato nel 2014 nei principali settori di specializzazione dei distretti (variazione % su dati a prezzi correnti; valori medi) (variazione % su dati a prezzi correnti; valori medi)



Fonte: Intesa Sanpaolo Integrated Database (ISID)

Per quanto concerne la gestione finanziaria, è interessante notare il minor ricorso all'indebitamento delle realtà appartenenti ai sistemi produttivi locali, garantito dal posizionamento delle imprese distrettuali all'interno di una filiera lunga del valore, dai rapporti tra le imprese e da una integrazione maggiore tra le unità produttive.

Figura 42. Leva finanziaria (debiti finanziari in % di patrimonio netto e debiti finanziari; valori medi)



Fonte: Intesa Sanpaolo Integrated Database (ISID)

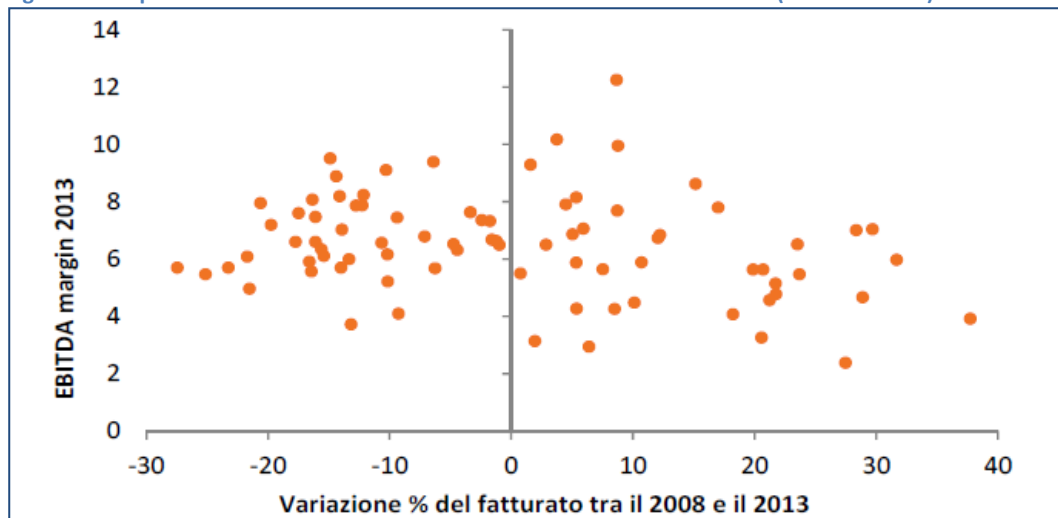
Vi sono, tuttavia, anche alcune criticità legate ai sistemi d'impresa locali, ad esempio il 4 per cento delle imprese distrettuali mostra per il terzo anno consecutivo margini unitari negativi, con rischio di uscita dal mercato e dunque d'indebolimento della rete. A riprova del fatto che le dinamiche dello sviluppo locale possano essere governate con

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

risultati diversi, la Figura 43 mostra come non tutti i distretti siano in crescita. Questa prospettiva è utile per cogliere le potenzialità di una rinnovata politica industriale a sostegno delle aree di vitalità industriale presenti nel nostro Paese.

Figura 43. Dispersione dei risultati di crescita e redditività tra distretti italiani (valori mediani)

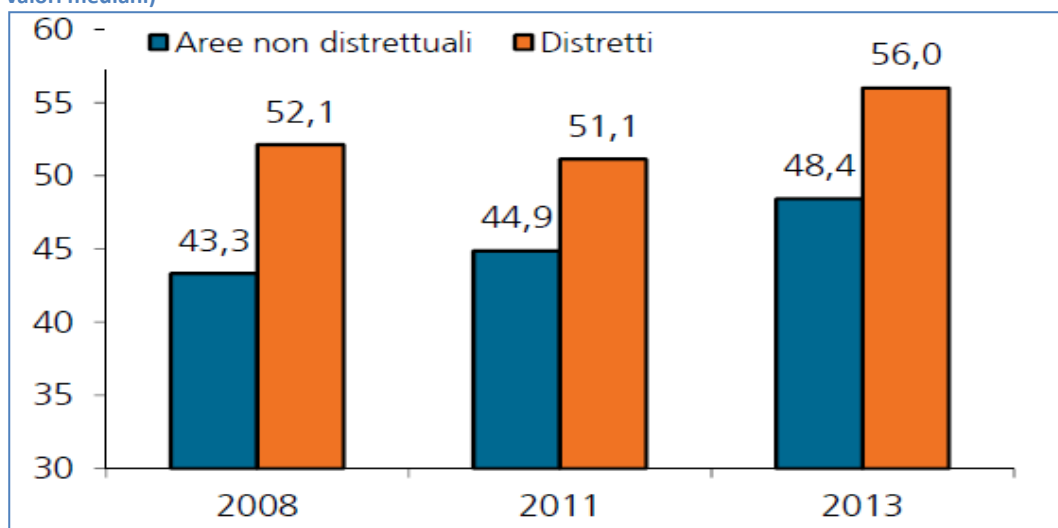


Nota: sono riportati solo i distretti di cui si dispone di almeno 40 bilanci di esercizio.

Fonte: Intesa Sanpaolo Integrated Database (ISID)

Nonostante questi aspetti critici, è immediato notare nell'ambito dell'analisi sui sistemi produttivi locali una correlazione positiva tra le *performance* dei diversi distretti e il loro "posizionamento strategico", ovvero quella funzione aziendale che ha l'obiettivo di contribuire ad individuare il vantaggio competitivo dell'impresa, al fine di indirizzarne le energie per l'ulteriore crescita. Si tratta pertanto di una variabile su cui può intervenire la politica industriale: la diffusione di strategie d'innovazione, il potenziamento del *marketing* e l'attenzione all'ambiente rappresentano tutti elementi di vitalità delle grandi imprese che possono essere rafforzati nelle PMI solo grazie all'organizzazione distrettuale e all'intervento pubblico.

Figura 44. Propensione all'export delle imprese che dichiarano di esportare 2013 (export in % fatturato; valori mediani)

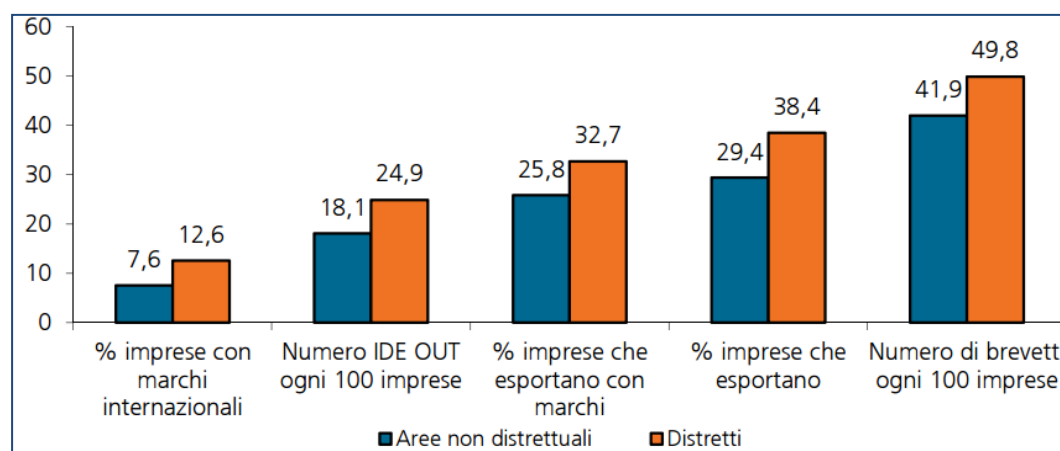


Fonte: Intesa Sanpaolo Integrated Database (ISID)

### Città metropolitana di Venezia

Nonostante la dimensione delle imprese che ne prendono parte, le realtà distrettuali si presentano come quella componente del tessuto industriale maggiormente capace di proiettare il suo campo d'azione sui mercati esteri: infatti, oltre ad una maggiore propensione ad esportare (Figura 44), la competitività sui mercati internazionali sembra risentire sensibilmente dell'organizzazione distrettuale, con il 38,4 per cento delle imprese distrettuali che risultano imprese esportatrici contro il 29,4 per cento di quelle non distrettuali. Inoltre, le imprese distrettuali registrano nel 24,9 per cento dei casi partecipazioni estere, contro il 18,1 per cento delle imprese non distrettuali, mostrando così una maggiore integrazione nelle catene del valore internazionali connessa a maggiori flussi d'investimenti diretti esteri. Inoltre, le imprese distrettuali riescono a presidiare meglio i segmenti di mercato in cui entrano, registrando più brevetti e più marchi della media, in una dinamica virtuosa che ha subito una rapida accelerazione negli ultimi cinque anni, in cui l'attività di *branding* ha portato le imprese distrettuali a registrare sui mercati internazionali 49,8 brevetti e 12,6 marchi ogni 100 imprese, contro 41,9 brevetti e 7,6 marchi ogni 100 imprese non distrettuali. Il posizionamento strategico (Figura 45) ha ovviamente avuto un'influenza positiva sulla situazione finanziaria, garantendo alle imprese maggiormente proiettate nelle attività internazionali una maggiore più contenuta posizione debitoria.

Figura 45. I punti di forza dei distretti industriali: il potenziamento strategico



Fonte: Intesa Sanpaolo Integrated Database (ISID)

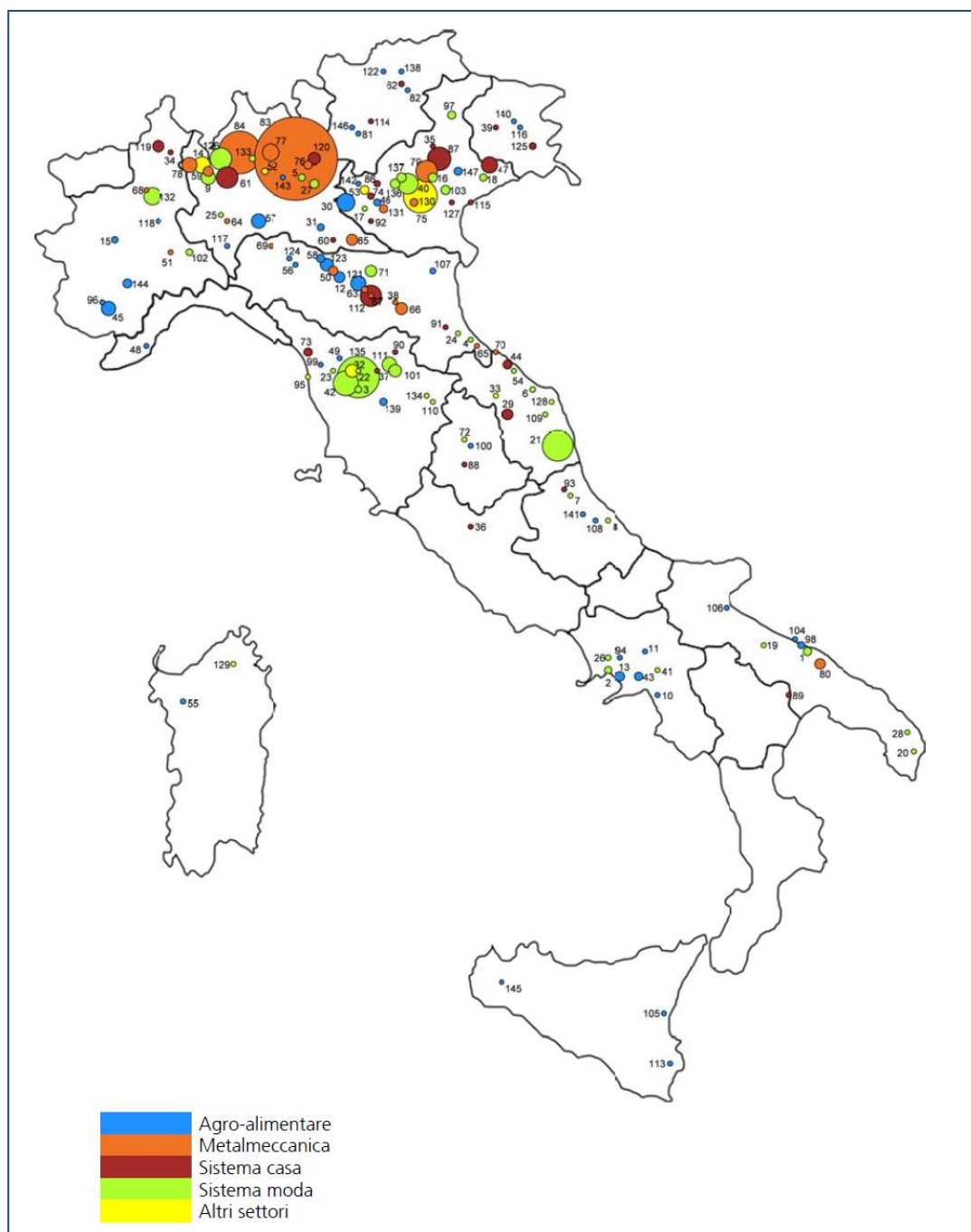
In questo quadro, è interessante notare dalla Figura 46 come le realtà distrettuali siano localizzate sul territorio italiano. La "mappatura" dei distretti industriali italiani cui si rimanda nel presente lavoro è quella fornita dalla Direzione Studi e Ricerche Intesa San Paolo, la quale tiene conto - oltre a criteri oggettivi quali il numero di attività in un determinato perimetro geografico, l'ammontare degli addetti e le performance commerciali - della complessità dell'attività d'identificazione dei distretti e delle trasformazioni continuamente in essere nel sistema produttivo nazionale. In particolare, nel rapporto annuale del 2015 - cui si fa riferimento in questa sede - viene proposto uno studio su 147 distretti in Italia, di cui 138 distretti nel comparto manifatturiero e 9 nell'agricoltura. I distretti identificati e monitorati da Intesa Sanpaolo raggiungono un livello di *export* pari a 90,5 miliardi di euro, di cui 87,9 miliardi nel manifatturiero (il 23

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

per cento del totale esportato dall'industria manifatturiera italiana) e 2,7 miliardi nell'agricoltura - il 49 per cento del totale dell'export agricolo. Più dettagliatamente, oltre il 40 per cento delle esportazioni distrettuali proviene dai distretti del nord-est, il 32,2 per cento da quelli del nord-ovest, il 7,2 per cento da quelli del Mezzogiorno - in cui prevalgono le aree distrettuali agro-alimentari; in linea con il dato sull'export, anche in termini di numerosità la maggior parte dei distretti identificati è localizzata nel settentrione (37 per cento nel nord-est e 24 per cento nel nord-ovest), a cui seguono il centro (20,5 per cento) e il Mezzogiorno (18,5 per cento).

Figura 46. Mappa dei distretti industriali in Italia



Elaborazione Intesa Sanpaolo Servizio studi e ricerche

## Città metropolitana di Venezia

Oltre alle statistiche fornite, è immediato notare che, a livello topografico, i distretti (dettagliatamente elencati nella Figura 47) si concentrano nelle regioni centro-settentrionali della nostra penisola. Il report 2015 della Direzione Studi e Ricerche Intesa San Paolo, seguendo dettagliati criteri di classificazione - tra i quali è possibile annoverare il numero di addetti, la quantità di imprese coinvolte ed i volumi dell'export settoriale - rileva numerose realtà distrettuali in Veneto; in particolare, nel territorio dell'attuale Città Metropolitana di Venezia vengono identificati tre distretti: il distretto calzaturiero del Brenta (che si estende lungo la riviera dell'omonimo fiume fino alla provincia di Padova), il distretto dei sistemi dell'illuminazione (comprendente anche molte imprese in territorio trevigiano) ed il distretto delle produzioni in vetro (anche in questo caso, a cavallo tra Venezia e la provincia di Padova). Nelle prossime sezioni del dossier proporrò un'analisi dei vantaggi comparati - misurati attraverso gli indici di Balassa - grazie alla quale sarà possibile far emergere che diverse specializzazioni del sistema produttivo veneziano si manifestano proprio nei settori in cui il tessuto industriale ha assunto la forma dei suddetti distretti.

Figura 47. Elenco dei distretti industriali in Italia

Distretto	Distretto	Distretto
1 Abbigliamento del barese	51 Frigoriferi industriali di Casale Monferrato	101 Oreficeria di Arezzo
2 Abbigliamento del napoletano	52 Gomma del Sebino Bergamasco	102 Oreficeria di Valenza
3 Abbigliamento di Empoli	53 Grafico veronese	103 Oreficeria di Vicenza
4 Abbigliamento di Rimini	54 Jeans valley di Montefeltro	104 Ortofrutta del barese
5 Abbigliamento e calzature della Bassa Bresciana	55 Lattiero-caseario del sassarese	105 Ortofrutta di Catania
6 Abbigliamento marchigiano	56 Lattiero-caseario di Reggio Emilia	106 Ortofrutta e conserve del foggiano
7 Abbigliamento nord abruzzese	57 Lattiero-caseario lombardo	107 Ortofrutta romagnola
8 Abbigliamento sud abruzzese	58 Lattiero-caseario Parmense	108 Pasta di Fara
9 Abbigliamento-tessile gallaratese	59 Lavorazione metalli Valle dell'Arno	109 Pelletteria del Tolentino
10 Agricoltura della Piana del Sele	60 Legno di Casalasco-Viadanese	110 Pelletteria e calzature di Arezzo
11 Alimentare di Avellino	61 Legno e arredamento della Brianza	111 Pelletteria e calzature di Firenze
12 Alimentare di Parma	62 Legno e arredamento dell'Alto Adige	112 Piastrelle di Sassuolo
13 Alimentare napoletano	63 Macchine agricole di Reggio Emilia e Modena	113 Pomodoro di Pachino
14 Articoli in gomma e materie plastiche di Varese	64 Macchine concia della pelle di Vigevano	114 Porfido di Val di Cembra
15 Caffè, confetterie e cioccolato torinese	65 Macchine legno di Rimini	115 Prodotti in vetro di Venezia e Padova
16 Calzatura sportiva di Montebelluna	66 Macchine per l'imballaggio di Bologna	116 Prosciutto San Daniele
17 Calzatura veronese	67 Macchine per l'industria ceramica di Modena e Reggio Emilia	117 Riso di Pavia
18 Calzature del Brenta	68 Macchine tessili di Biella	118 Riso di Vercelli
19 Calzature del nord barese	69 Macchine utensili di Piacenza	119 Rubinetteria e valvole Cusio-Valsesia
20 Calzature di Casarano	70 Macchine utensili e per il legno di Pesaro	120 Rubinetti, valvole e pentolame di Lumezzane
21 Calzature di Fermo	71 Maglieria e abbigliamento di Carpi	121 Salumi del modenese
22 Calzature di Lamporecchio	72 Maglieria e abbigliamento di Perugia	122 Salumi dell'Alto Adige
23 Calzature di Lucca	73 Marmo di Carrara	123 Salumi di Parma
24 Calzature di San Mauro Pascoli	74 Marmo e granito di Valpolicella	124 Salumi di Reggio Emilia
25 Calzature di Vigevano	75 Materie plastiche di Treviso, Vicenza, Padova	125 Sedie e tavoli di Manzano
26 Calzature napoletane	76 Meccanica strumentale del Bresciano	126 Seta-tessile di Como
27 Calzetteria di Castel Goffredo	77 Meccanica strumentale di Bergamo	127 Sistemi per l'illuminazione di Treviso e Venezia
28 Calzetteria-abbigliamento del Salento	78 Meccanica strumentale di Varese	128 Strumenti musicali di Castelfidardo
29 Cappe aspiranti ed elettrodomestici di Fabriano	79 Meccanica strumentale di Vicenza	129 Sughero di Calangianus
30 Carni di Verona	80 Meccatronica del barese	130 Termomeccanica di Padova
31 Carni e salumi di Cremona e Mantova	81 Mele del Trentino	131 Termomeccanica scaligera
32 Cartario di Capannori	82 Mele dell'Alto Adige	132 Tessile di Biella
33 Cartario di Fabriano	83 Metalli di Brescia	133 Tessile e abbigliamento della Val Seriana
34 Casalinghi di Omegna	84 Metalmeccanica di Lecco	134 Tessile e abbigliamento di Arezzo
35 Ceramica artistica di Bassano del Grappa	85 Metalmeccanico del basso mantovano	135 Tessile e abbigliamento di Prato
36 Ceramica di Civita Castellana	86 Mobile d'arte del bassanese	136 Tessile e abbigliamento di Schio-Thiene-Valdagno
37 Ceramica di Sesto Fiorentino	87 Mobile del Livenza e Quartiere del Piave	137 Tessile e abbigliamento di Treviso
38 Ciclomotori di Bologna	88 Mobile dell'Alta Valle del Tevere	138 Vini bianchi di Bolzano
39 Coltelli, forbici di Maniago	89 Mobile imbottito della Murgia	139 Vini del Chianti
40 Concia di Arzignano	90 Mobile imbottito di Quarrata	140 Vini del Friuli
41 Concia di Solofra	91 Mobili imbottiti di Forlì	141 Vini del Montepulciano d'Abruzzo
42 Concia e calzature di Santa Croce sull'Arno	92 Mobili in stile di Bovolone	142 Vini del veronese
43 Conserve di Nocera	93 Mobilio abruzzese	143 Vini di Franciacorta
44 Cucine di Pesaro	94 Mozzarella di bufala campana	144 Vini di Langhe, Roero e Monferrato
45 Dolci di Alba e Cuneo	95 Nautica di Viareggio	145 Vini e liquori della Sicilia occidentale
46 Dolci e pasta veronesi	96 Nocciola e frutta piemontese	146 Vini rossi e bollicine di Trento
47 Elettrodomestici di Inox valley	97 Occhialeria di Belluno	147 Vino prosecco di Conegliano-Valdobbiadene
48 Florovivaistico del ponente ligure	98 Olio e pasta del barese	
49 Florovivaistico di Pistoia	99 Olio toscano	
50 Food machinery di Parma	100 Olio umbro	

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

#### 4.3. L'economia della Città metropolitana di Venezia

La Città Metropolitana di Venezia rappresenta il ventottesimo territorio italiano in termini di ricchezza pro capite, che stando ai dati ISTAT (valore aggiunto provinciale, conti economici territoriali, 2014) si attesta sui 25.890 euro, contro una media nazionale di 23.840. In riferimento al reddito in termini assoluti, con un valore aggiunto di oltre 22 miliardi di euro Venezia si colloca invece al sedicesimo posto tra le Province italiane, piuttosto distanziata dal "podio" composto da Milano con 141, Roma con 134 e Torino con 60 miliardi di euro. Restrungendo l'analisi alle sole Città Metropolitane, Venezia è la nona realtà in termini di ricchezza prodotta, ed il suo valore aggiunto complessivo pesa nell'economia nazionale per l'1.5 per cento del PIL. Inoltre, l'economia veneziana coinvolge circa l'1.4 per cento della forza lavoro nazionale<sup>39</sup>, pari a 374.000 individui.

Secondo un'analisi della composizione percentuale del valore aggiunto della provincia di Venezia per macrosettore di attività economica – (Figura 49), riportante tuttavia i valori assoluti - per l'anno 2014, comparata ai dati medi nazionali - il settore primario incide per l'1.7 per cento (media italiana 2.3 per cento), l'industria al 15.7 per cento (contro un 18.5 per cento a livello nazionale), le costruzioni si attestano al 6 per cento (al di sopra del 5.1 per cento in aggregato), i servizi commerciali al 29.4 per cento (ben al di sopra del 23.9 per cento medio italiano), i servizi finanziari, immobiliari e professionali al 26.6 per cento (media nazionale del 29 per cento), ed infine gli altri servizi al 20.6 per cento (in linea con il dato macroeconomico).

Dall'analisi del valore aggiunto per segmenti produttivi emerge inoltre che il contributo maggiore è dato dal comparto dei servizi commerciali - nella tassonomia proposta dall'Istat, CR-AR-TC, comprendono quelli di ristorazione, dei trasporti e delle telecomunicazioni - che per l'ex provincia di Venezia rappresentano circa 7.600 euro del valore aggiunto procapite. Meritevole di nota è il fatto che la Città Metropolitana di Venezia sia più "orientata" verso l'erogazione di questo tipo di servizi rispetto alla media nazionale, mentre registra una minore incidenza dei servizi finanziari (classificazione Istat, IMF-AI-NAPI): se a livello aggregato questo comparto ha un peso sempre più preponderante sull'economia - coprendo quasi il 30 per cento del valore aggiunto nazionale, attestandosi, ad esempio, sui 17.000 euro per abitante a Milano (38 per cento) e sugli 11.000 euro a Roma (incidenza del 35 per cento) - i 6.890 euro procapite realizzati a Venezia nel segmento dei servizi finanziari partecipano solo nella misura di un quarto alla formazione del reddito, mentre il dato in valore assoluto è perfettamente in linea con la media italiana.

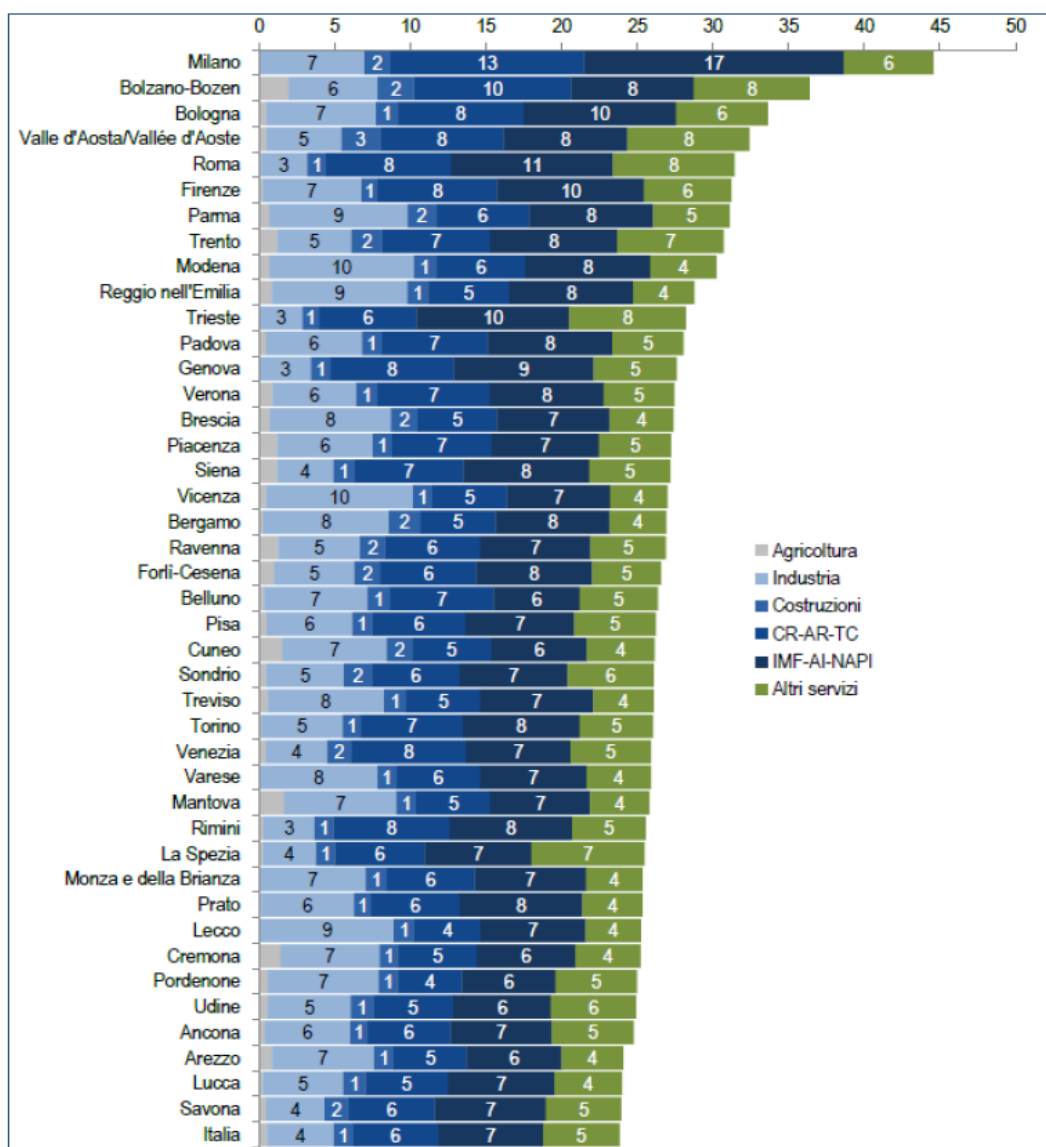
Inoltre, il valore aggiunto procapite creato a Venezia dal macro-settore dei servizi pubblici e degli altri servizi privati alle famiglie è pari a 5.320 euro: ponendo questo dato in relazione alle economie delle altre Province prese in esame nella Figura 48, emerge che il peso percentuale di questo settore è tuttavia non elevato per l'economia dell'area metropolitana veneziana (20.6 per cento) sia se posto a confronto con il dato medio nazionale (21.7 per cento), sia se confrontato con il peso dello stesso comparto in altre Città Metropolitane (ad esempio, il 25.8 per cento di Roma). Tuttavia, questo segmento

<sup>39</sup> Dati Istat 2014, "Forze di lavoro a livello provinciale".

## Città metropolitana di Venezia

dell'economia risulta per Venezia avere una maggiore incidenza relativa sul valore aggiunto procapite se confrontato con i dati relativi a Milano (12.6 per cento) e a Torino (19.3 per cento).

Figura 48. Valore aggiunto procapite a prezzi base per macrobranca; Province con un livello superiore alla media nazionale



Istat - Conti pubblici territoriali

Legenda Macrosettori: CR-AR-TC: Commercio e riparazioni; Alberghi, bar, ristoranti; Trasporti e Comunicazioni. IMF-AI-NAPI: Intermediazione monetarie e finanziaria; Attività immobiliari; Noleggio, attività professionali e imprenditoriali. Altri Servizi: Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale obbligatoria; Istruzione; Sanità e assistenza sociale; Attività artistiche, di intrattenimento e divertimento; Altre attività di servizi; Attività di famiglie e convivenze.

In conclusione, è possibile asserire che circa il 76 per cento del valore aggiunto prodotto dall'economia veneziana, deriva dai servizi: i dati sul terziario riguardanti Venezia sono di poco sopra la media nazionale (74 per cento), mentre risultano più elevati della media regionale (68 per cento). Tuttavia, Venezia risulta meno "terziarizzata" rispetto alle grandi Città Metropolitane: ad esempio, i servizi incidono complessivamente sul reddito



## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

di Milano per l'80.5 per cento, mentre su quello di Roma per quasi l'86 per cento. Questo dato è ancor più significativo se si tiene in considerazione l'aspetto geografico del territorio dell'ex provincia di Venezia. Infatti, nonostante una struttura "a mezzaluna" di quasi cento chilometri lungo il Mar Adriatico che fa di Venezia lo sbocco sul mare di una delle aree più ricche e più produttive del Paese (grazie alle infrastrutture portuali di Marina di Vento per il turismo, di Marghera per i traffici industriali e di Chioggia per i pescherecci), Venezia non si distingue solamente per le attività del terziario connesse al commercio<sup>40</sup>, bensì anche per un fiorente settore secondario.

In relazione a questo ultimo aspetto è opportuno analizzare proprio la restante quota di reddito prodotta dell'area veneziana. I rimanenti 6.100 euro di reddito procapite non imputabili ai servizi risultano ascrivibili, oltre che ai modesti contributi delle costruzioni (1.500 euro) e del settore primario<sup>41</sup> (450 euro), ad un dinamico comparto industriale: in linea con l'incidenza media nazionale, l'industria partecipa alla formazione del prodotto procapite di Venezia per quasi il 16 per cento (4.100 euro).

Oltre alla fiorente attività logistico-portuale, sul territorio della Città Metropolitana sono rintracciabili diverse imprese industriali e artigiane (anche di piccole e medie dimensioni), che in alcuni casi hanno assunto la connotazione distrettuale. Infatti, tra la grande varietà di comparti industriali del territorio della Città Metropolitana si contraddistinguono: il polo industriale di Porto Marghera, che raccoglie le imprese operanti nei settori della chimica, delle materie plastiche, della ceramica e del vetro industriale, nonché nei comparti del metalmeccanico e del siderurgico; il distretto della calzatura, che, riunendo a cavallo tra Padova e Venezia le aziende site lungo la riviera del Brenta (6652 addetti e 650 unità locali), è globalmente riconosciuto come l'evoluzione della filiera della scarpa nata a fine Ottocento; il distretto del vetro artistico di Murano, sito in un'isola della laguna a nord-est di Venezia, di antica tradizione produttiva e a forte vocazione internazionale; il comparto dei mezzi di trasporto, che raggruppa l'industria cantieristico - navale (conosciuta per aver costruito alcune delle navi passeggeri più grandi del mondo), l'industria degli aeromobili (principalmente sita a

---

<sup>40</sup> Oltre alle realtà portuali, l'area dell'ex provincia di Venezia è servita da un ottimo sistema integrato di trasporti, tra le cui infrastrutture è possibile annoverare l'aeroporto internazionale Marco Polo di Tessera (terzo scalo italiano per passeggeri di linea) e quello turistico Nicelli (sito nel Lido di Venezia); una moderna rete di autostrade (che consente un efficiente allacciamento sia con tutto il centro-nord che con l'estero (Baviera, Tirolo e Balcani)); una fitta rete di strade statali a lunga percorrenza; il sistema idroviario Padano-Veneto; collegamenti ferroviari nazionali ed internazionali. Le suddette strutture, che pongono l'intera area in una posizione strategica nei rapporti sia con il Mediterraneo che con il centro Europa, hanno permesso il riconoscimento da parte della Regione Veneto del "Metadistretto Logistico Veneto": il distretto riunisce le imprese operanti nel settore dei trasporti (ed e i relativi servizi intermodali e logistici) nelle province di Verona, Padova, Venezia e Treviso.

<sup>41</sup> Il settore agro-alimentare coinvolge le produzioni di cereali (mais, grano, orzo), le coltivazioni industriali di soia e barbabietola, l'orticoltura (tra cui spicca il rinomato radicchio rosa di Chioggia), e soprattutto le produzioni vitivinicole dell'area orientale della provincia (nei pressi di Portogruaro, con la celebre zona a denominazione d'origine controllata di Lison - Pramaggiore, e gli altrettanto noti vini del Piave, nei dintorni di San Donà di Piave, nonché le più recenti DOC "Riviera del Brenta" e "Corti Benedettine del Padovano", situate nella parte occidentale della Città Metropolitana).

### Città metropolitana di Venezia

Mestre e specializzata nella trasformazione, manutenzione e costruzione di parti di velivoli) e la produzione di motocicli (principalmente dedicato alla realizzazione di parti di ricambio per l'industria motoristica). Infine, vi è un'articolata presenza sul territorio di sistemi di dimensioni più ridotte: tra queste, meritano attenzione il comparto del tessile a cavallo tra Venezia e Rovigo (dove si sviluppa il distretto dell'abbigliamento del "Veneto orientale", con vocazione nel confezionamento sartoriale), ed il sistema del mobile, la cui produzione è situata prevalentemente nella zona orientale della Città Metropolitana.

In una prospettiva storica, l'attuale vocazione produttiva veneziana affonda le proprie radici nella più datata tradizione industriale veneta di metà Ottocento, che ha avuto una svolta negli anni venti del Novecento con l'ausilio delle nuove normative sui porti: grazie a queste riforme, oltre alla sostanziale annessione del territorio di Mestre, a Venezia veniva integrata anche l'area di Marghera, con lo scopo di avviare le grandi opere statali volte alla creazione del primo nucleo di Porto Marghera. L'investimento pubblico nell'area fu tale da portare Marghera nel 1935 a disporre della più potente centrale termica d'Italia, al cui fianco si insediarono svariate produzioni manifatturiere e varie imprese di servizi (tra le quali aziende di trasporti). Sebbene molti stabilimenti industriali vennero danneggiati dal secondo conflitto mondiale, grazie alla presenza dello Stato questi vennero prontamente ricostruiti, pianificando un ampliamento "a sud" della zona industriale: come risultato, l'occupazione nell'area aumentò rapidamente, e parallelamente crebbe la popolazione (più di 100.000 unità in quaranta anni) nelle località della terraferma veneziana afferenti il polo industriale. Questo fenomeno di rapida industrializzazione può essere ben fotografato da qualche dato: dagli anni venti agli anni sessanta Mestre passò da 20.000 a 90.000 abitanti, Marghera da 5.000 a 25.000, arrivando a contare nell'area 200 aziende impieganti 35.000 addetti.

Tuttavia, un'inversione di tendenza si è verificata dai primi anni '80 parallelamente al declino della grande impresa pubblica, entrata a Venezia - così come in molte altre regioni italiane - in una profonda crisi strutturale. Dai resti delle grandi realtà industriali presenti nell'area dell'attuale Città Metropolitana - oltre alla permanenza di qualche grande impresa nei settori della lavorazione del petrolio, dei fertilizzanti, del metallurgico e dei prodotti chimici - sono nate molte piccole-medie realtà manifatturiere estremamente specializzate in particolari comparti merceologici, le cosiddette "nicchie" di mercato. Infatti, è opportuno considerare che per l'intera provincia di Venezia - così come per tutta l'economia veneta (di cui la Città metropolitana rappresenta il 16 per cento del prodotto<sup>42</sup>) all'interno del settore secondario emerge la rilevanza di un comparto manifatturiero che, seppur estremamente parcellizzato e caratterizzato dall'esigua dimensione delle imprese, presenta un insieme di risorse imprenditoriali che continuano a generare gran parte della ricchezza e dell'occupazione - oltre la metà del

---

<sup>42</sup> A differenza di quanto accade per le altre Città Metropolitane, l'incidenza dell'economia provinciale veneziana sul PIL regionale è piuttosto contenuta: Padova e Verona producono ognuna circa il 20% della ricchezza complessiva del Veneto, Treviso e Vicenza circa il 17%, Rovigo e Belluno si attestano entrambe al 5% (dati Istat, elaborazioni su valore aggiunto provinciale anno 2014).

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

valore aggiunto manifatturiero di Venezia è creato dalle piccole-medie imprese. Ciò significa che, se da un lato si deve certamente puntare alla crescita delle PMI ad alto potenziale di sviluppo e innovazione (come suggerito dalle direttive comunitarie), dall'altro è necessario offrire opportunità anche alle piccole e piccolissime imprese, incentivandone le attività attraverso meccanismi di rete e di consorzio.

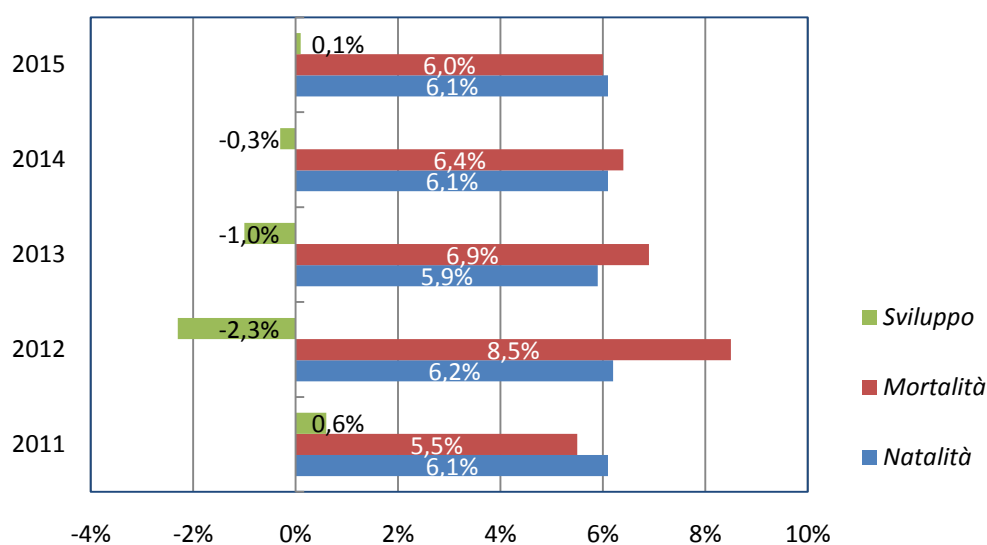
In relazione all'aspetto dimensionale, le statistiche fornite dalla Camera di Commercio del capoluogo veneto mostrano proprio la marcata incidenza delle PMI, in particolare di quelle a carattere artigiano, nel tessuto manifatturiero della Città Metropolitana di Venezia. Delle 8.439 imprese manifatturiere operanti nel 2015 sul territorio dell'ex Provincia, che rappresentano quasi il 10 per cento delle localizzazioni attive, oltre la metà sono artigiane; per giunta, queste 4.441 piccole e medie imprese manifatturiere rappresentano il 23.1 per cento del totale delle imprese artigiane (Figura 49).

Figura 49. Imprese manifatturiere nella Città Metropolitana di Venezia, 2015 (fonte: CCIAA Venezia Rovigo Delta Lagunare)

	LOCALIZZAZIONI ATTIVE					di cui: Sedi d'impresa ARTIGIANE		
	Sedi d'impresa	Unità locali	Totale			val. ass.	% su tot.	var. % '15/'14
			val. ass.	% su tot.	var. % '15/'14			
<b>Attività manifatturiere</b>	<b>6.251</b>	<b>2.188</b>	<b>8.439</b>	<b>9,5</b>	<b>-0,3</b>	<b>4.441</b>	<b>23,1</b>	<b>-1,9</b>
Industrie alimentari	550	188	738	0,8	+3,5	446	2,3	+2,1
Industria delle bevande	22	28	50	0,1	+6,4	6	0,0	+20,0
Industria del tabacco	--	1	1	0,0	--	--	--	--
Industrie tessili	148	60	208	0,2	-3,7	108	0,6	-2,7
Confezione di art. di abbigliamento, in pelle e pelliccia	516	131	647	0,7	-1,4	339	1,8	+0,6
Fabbricazione di articoli in pelle e simili	468	96	564	0,6	-4,1	332	1,7	-7,5
Industria legno e sughero, art. in paglia e mat. intreccio	435	99	534	0,6	-3,4	366	1,9	-4,7
Fabbricazione di carta e di prodotti di carta	43	20	63	0,1	-3,1	23	0,1	-4,2
Stampa e riproduzione di supporti registrati	191	58	249	0,3	-2,7	144	0,7	-5,3
Fabbric. coke e prodotti della raffinazione del petrolio	3	10	13	0,0	--	--	--	--
Fabbricazione di prodotti chimici	41	54	95	0,1	--	15	0,1	-11,8
Fabbric. di prodotti farmaceutici	3	3	6	0,0	--	--	--	--
Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	115	79	194	0,2	--	62	0,3	+5,1
Fabbr. di altri prod. della lavoraz. minerali non metalliferi	562	215	777	0,9	-0,6	438	2,3	-1,1
Metallurgia	34	26	60	0,1	+1,7	13	0,1	--
Fabbricazione di prodotti in metallo	1.079	361	1.440	1,6	+0,1	733	3,8	-3,7
Fabbric. computer; elettronica e ottica; ... e orologi	91	47	138	0,2	--	49	0,3	-7,5
Fabbr. app. elettriche e per uso domestico non elettr.	214	87	301	0,3	+3,1	121	0,6	-2,4
Fabbricazione di macchinari ed apparecchiature nca	251	147	398	0,4	+1,3	119	0,6	--
Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	27	27	54	0,1	-5,3	14	0,1	-12,5
Fabbricazione di altri mezzi di trasporto	171	85	256	0,3	-2,7	109	0,6	-2,7
Fabbricazione di mobili	260	91	351	0,4	-0,6	172	0,9	-1,1
Altre industrie manifatturiere	638	140	778	0,9	-0,3	556	2,9	-0,4
Riparaz., manutenz. e instal. macchine e apparecch.	389	135	524	0,6	+3,1	276	1,4	+3,0
<b>TOTALE</b>	<b>67.748</b>	<b>21.317</b>	<b>89.065</b>	<b>100,0</b>	<b>+0,1</b>	<b>19.243</b>	<b>100,0</b>	<b>-1,3</b>

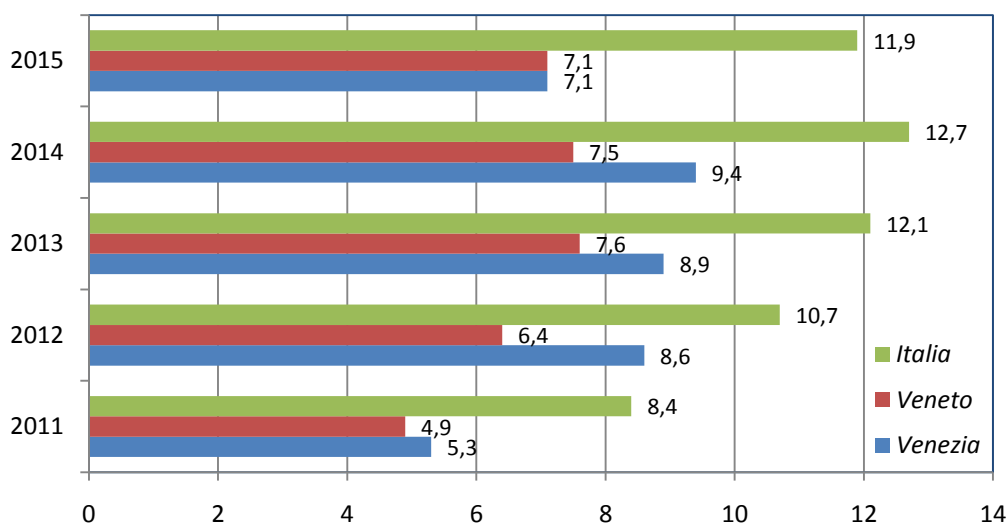
Tuttavia, se i dati relativi alla nati-mortalità delle imprese nella Città Metropolitana di Venezia (Figura 50) mostrano una certa stabilità nel numero di localizzazioni complessivamente attive nel 2015 rispetto al 2014 (+0.1 per cento, dopo tre anni di tassi di sviluppo negativi), disaggregando per settore merceologico e per "dimensione" d'impresa il quadro diventa più preoccupante. In particolare, le PMI sono diminuite dell'1.3 per cento nel 2015, con un calo ancora più marcato nella sola manifattura artigiana (-1.9 per cento), in cui si registrano segnali moderatamente positivi solo nel comparto alimentare, nei segmenti della plastica e della gomma, oltre che nell'abbigliamento; di contro, indicazioni più allarmanti giungono dai settori degli autoveicoli, della chimica e del legno. In un contesto distrettuale, questo elemento solleva la possibilità di un effettivo indebolimento della rete, causato dall'uscita di molte piccole e medie imprese dal mercato.

Figura 50. Tassi di natalità, mortalità e sviluppo delle imprese della Provincia di Venezia, anni dal 2011 al 2015 (fonte: CCIAA Venezia Rovigo Delta Lagunare)



Infine, il quadro occupazionale della Città Metropolitana di Venezia - crucialmente legato sia all'andamento della domanda a livello nazionale e internazionale, che ad alcune dinamiche specifiche del tessuto produttivo locale - risente ampiamente della congiuntura. Nel 2014 Venezia era la provincia veneta con il tasso di disoccupazione più elevato (9.4 per cento): questo dato è da porre in relazione al fatto che nell'anno precedente si era registrato un importante calo del numero delle imprese attive (-0.6 per cento nel totale delle localizzazioni, e -2.3 per cento nelle imprese artigiane con un picco del -2.6 per cento nella "piccola manifattura" - dati CCIAA Venezia). Tuttavia, nel 2015 la disoccupazione veneziana è diminuita, riallineandosi alla media regionale del 7.1 per cento (Figura 51): nel territorio della Città Metropolitana sono occupati quasi 347.000 individui (contro i 339.000 dell'anno precedente), pari al 17 per cento dell'occupazione regionale (dati Istat).

Figura 51. Tassi di disoccupazione nazionali, regionali e provinciali, 2011-2015 (fonte: Istat)



# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

Le principali crescite occupazionali registrate nel 2015 (con il numero di addetti in aumento del 2.3 per cento) sono tuttavia ascrivibili al terziario (+5.3 per cento), in cui si registra un aumento del 3.6 per cento degli occupati nei segmenti del commercio e della ristorazione, e una crescita del 6.1 per cento negli altri servizi. Di contro, gli altri comparti produttivi dell'economia veneziana mostrano segnali negativi: oltre al drammatico crollo impietoso nel settore delle costruzioni (quasi 4.000 posti di lavoro perduti), si registra un calo di quasi due punti percentuali nel comparto industriale. Quest'ultimo dato, affiancato alla rilevanza della piccola e media impresa manifatturiera della Città Metropolitana, è preoccupante perché Venezia - al pari di altre realtà distrettuali all'interno del tessuto produttivo italiano - corre il rischio di perdere specifiche competenze professionali che sono estremamente funzionali ad una strategia di sviluppo basata, più che sul contenimento dei costi, sulla qualità e sulla differenziazione merceologica delle produzioni.

**Tabella 22. Occupati nella Città Metropolitana di Venezia per macrosettore, anni 2014 e 2015 Tassi di disoccupazione nazionali, regionali e provinciali, 2011-2015 (fonte: Istat)**

Occupati	2014	2015	Var. %
Settore primario	5.563	4.905	-11,8%
Industria	58.274	57.188	-1,9%
Costruzioni	26.029	22.508	-13,5%
Commercio e ristorazione	78.869	81.693	3,6%
Altri servizi	170.103	180.454	6,1%
TOTALE	338.839	346.748	2,3%

### 4.4. La competitività dell'area metropolitana veneziana

Al contrario della debolezza del mercato domestico, per ciò che concerne invece le relazioni della Città Metropolitana di Venezia con i mercati internazionali, i recenti dati ISTAT forniscono delle indicazioni piuttosto positive: nel corso del 2015 le imprese dislocate su tutto il territorio provinciale hanno esportato beni per un ammontare complessivo di circa 4.4 miliardi di euro, contribuendo per il 7.6 per cento alla formazione dell'export regionale. Rispetto al 2014 le esportazioni provinciali sono aumentate del 5.4 per cento: il dato è in linea con la crescita a livello regionale, attestata al +5.3 per cento, e superiore a quella nazionale, ferma al +3.8 per cento. Parallelamente, i 4.9 miliardi di Euro d'importazioni della Città Metropolitana di Venezia rappresentano l'11.7 per cento dell'import regionale; il dato relativo agli acquisti dall'estero (+6.3 per cento, al cospetto del +5.9 per cento del veneto e del +3.3 per cento su base Italia) mostra una netta inversione di tendenza rispetto alla diminuzione a livello regionale (-12 per cento) registrata tra il 2013 e il 2014, a testimonianza di una ripresa dell'attività industriale che si posiziona negli ultimi anelli della lunga catena del valore. Sovrapponendo queste cifre, la Città Metropolitana di Venezia ha fatto registrare nel 2015 un saldo commerciale moderatamente negativo (512 milioni di euro): tuttavia, la ripresa sia nelle importazioni che delle esportazioni nei settori manifatturieri fornisce segnali positivi rispetto all'anemico andamento delle produzioni destinate al mercato interno.

Tabella 23 Export per macro-comparto Ateco 2007 e per area geoeconomica dell'area metropolitana di Genova, anno 2015, valori in Euro (fonte: Coeweb, ISTAT)

Settore merceologico	EU-28	Extra-EU	Totale settore
Agricoltura, silvicoltura e pesca	61.861.726	11.288.648	73.150.374
Estrazione di minerali da cave e miniere	1.892.384	1.709.383	3.601.767
Prodotti delle attività manifatturiere	2.329.856.851	1.847.738.099	4.177.594.950
Prodotti delle attività di trattamento dei rifiuti	14.214.135	4.984.839	19.198.974
Prodotti delle attività dei servizi ICT	22.373.501	3.695.937	26.069.438
Prodotti delle arti, dello sport e dell'intrattenimento	2.492.314	26.006.395	28.498.709
Altre e varie merci	24.385.097	33.633.854	58.018.951
<b>Totale Area Partner</b>	<b>2.457.076.008</b>	<b>1.929.057.155</b>	<b>4.386.133.163</b>

Riguardo alle vendite all'estero, il sistema manifatturiero veneziano ha fatto registrare delle ottime performance negli ultimi due anni, attestandosi sia nel 2014 che nel 2015 sui 4 miliardi di Euro di export di "prodotti delle attività manifatturiere". Tra queste, non emerge tuttavia - come mostra la Tabella 24 - una netta prevalenza di specifici settori. Nel dettaglio, come indicato dalle elaborazioni su dati ISTAT dalla CCIAA Delta Lagunare (Venezia e Rovigo), tra i comparti che più caratterizzano l'export della provincia di Venezia troviamo al primo posto, in termini di volumi, il "sistema-moda" (prodotti tessili, abbigliamento, pelli ed accessori) che con 731 milioni di Euro (circa il 17 per cento dell'export complessivo) si conferma sui livelli del 2014. All'interno del settore, si registra tuttavia la contrazione della calzatura (prima voce merceologica di esportazione) i cui flussi in uscita ammontano a 415 milioni di euro (-2.1 per cento), condizionata dalle flessioni degli ordini provenienti da Germania (-13.7 per cento) e Russia (-36.9 per cento), non compensati dagli incrementi di quelli da Francia (+1.9 per cento) e Svizzera (+22.9 per cento); frenano anche cuoio e pelletteria, con una flessione del 3.9 per cento rispetto al 2014, e i tessuti (-4.2 per cento); l'export di articoli di abbigliamento rimane invece stabile (-0.1 per cento), registrando un aumento verso il Giappone (+22.7 per cento), gli Stati Uniti (+18 per cento) e Hong Kong (+9.1 per cento) che compensa le contrazioni verso le aree europee; distinti incrementi, invece, per le categorie merceologiche afferenti agli altri prodotti tessili (+59.7 per cento).

A seguire, troviamo il comparto dei macchinari che, con circa 577 milioni di euro esportati, incide per il 13.2 per cento sul totale esportazioni, segnando un +3 per cento su base annua. In particolare, si registrano gli incrementi verso la Germania, l'Austria e la Francia, oltre alla contrazione delle vendite negli Stati Uniti (-5.2 per cento) e in Cina (-59.3 per cento). Positivo, inoltre, l'andamento delle esportazioni di metalli di base e prodotti in metallo (+6,8 per cento), con i "preziosi" in aumento del +2.8 per cento, grazie al vistoso incremento verso la Cina (+64.8 per cento).

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

Tabella 24. Export del comparto manifatturiero dell'area metropolitana di Venezia, anni 2014 e 2015, valori in Euro (fonte: nostre elaborazioni su dati Coeweb, ISTAT)

	2014	2015	Var %
<b>Prodotti alimentari, bevande e tabacco</b>	443.952.833	486.520.484	9,59%
<b>Prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori</b>	730.827.571	731.132.184	0,04%
<b>Legno e prodotti in legno; carta e stampa</b>	66.985.529	65.542.016	-2,15%
<b>Coke e prodotti petroliferi raffinati</b>	123.579.761	138.485.384	12,06%
<b>Sostanze e prodotti chimici</b>	204.161.827	298.474.547	46,20%
<b>Articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici</b>	18.381.933	18.408.790	0,15%
<b>Articoli in gomma e materie plastiche, minerali non</b>	249.078.439	267.961.817	7,58%
<b>Metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macchine e</b>	525.383.101	560.944.680	6,77%
<b>Computer, apparecchi elettronici e ottici</b>	44.675.918	50.541.602	13,13%
<b>Apparecchi elettrici</b>	352.279.334	365.381.483	3,72%
<b>Macchinari ed apparecchi n.c.a.</b>	560.013.559	577.082.013	3,05%
<b>Mezzi di trasporto</b>	450.187.827	437.047.230	-2,92%
<b>Prodotti delle altre attività manifatturiere</b>	155.550.509	180.072.720	15,76%
<b>Totale Manifattura</b>	<b>3.925.058.141</b>	<b>4.177.594.950</b>	<b>6,43%</b>

L'export del comparto alimentare realizza un +9.6 per cento: all'interno del settore si contraddistinguono le bevande (che rappresentano oltre la metà del comparto, oltre ad essere la seconda voce merceologica nell'export complessivo) che crescono del 9.4 per cento, attestandosi a 290 milioni di euro, con un incremento dei flussi verso tutti i principali mercati di sbocco (USA +4.2 per cento; Regno Unito +5.5 per cento; Canada +14.6 per cento; Germania +6.9 per cento). Seguono i mezzi di trasporto che, con quasi 440 milioni di euro esportati (-2.9 per cento rispetto al 2014), hanno inciso per circa un decimo sull'export provinciale. All'interno del comparto le esportazioni di aeromobili e veicoli spaziali (al quinto posto tra le merci esportate), nonostante l'incremento delle esportazioni verso Messico e Stati Uniti, segnano una flessione del 4.1 per cento (227 milioni di euro). Le componenti accessorie per autoveicoli segnano invece una +7.3 per cento (116 milioni di euro). Diminuiscono invece le vendite all'estero di navi ed imbarcazioni (-56.1 per cento su base annua). Infine, tra i comparti che nel 2015 si sono distinti maggiormente per l'incremento percentuale dei volumi di export segnaliamo il chimico (+46.2 per cento), il mobile (+16.5 per cento), le apparecchiature per l'illuminazione (+11.1 per cento) ed i prodotti in vetro (+9.9 per cento).

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

Figura 52. Esportazioni e importazioni della Città Metropolitana di Venezia per area geografica, anno 2015 e variazioni rispetto al 2014, valori in Euro (fonte: elaborazioni CCIAA Venezia Rovigo Delta Lagunare su dati Istat)

Area geografica	ESPORTAZIONI			IMPORTAZIONI		
	euro	In %	Var. %	euro	In %	Var. %
Europa	2.827.531.748	64,5	+2,1	3.296.192.438	67,3	+1,9
- Unione Europea a 28 paesi	2.457.076.008	56,0	+5,6	2.708.721.153	55,3	-2,5
<i>di cui: UEM a 19 paesi</i>	<i>1.846.043.774</i>	<i>42,1</i>	<i>+6,3</i>	<i>2.095.474.281</i>	<i>42,8</i>	<i>-4,8</i>
- Altri paesi europei	370.455.740	8,4	-16,5	587.471.285	12,0	+28,7
America	691.193.162	15,8	+11,4	167.844.760	3,4	+32,6
Asia	670.744.044	15,3	+23,6	1.147.056.355	23,4	+14,1
Africa	114.392.219	2,6	-14,0	284.868.015	5,8	+19,0
Oceania	48.932.481	1,1	+14,9	2.559.575	0,1	+18,3
Altro	33.342.639	0,8	-35,7	--	--	--
<b>Totale</b>	<b>4.386.136.293</b>	<b>100,0</b>	<b>+5,4</b>	<b>4.898.521.143</b>	<b>100,0</b>	<b>+6,3</b>

La notevole capacità dell'area veneziana di intercettare la domanda estera, che ha permesso a molte attività di restare sul mercato nonostante una stagnante domanda domestica, è confermata dalla varietà dei "partner" commerciali (Figura 52). Abbiamo già notato che l'export nella manifattura, che ha superato nel 2015 la soglia dei 4 miliardi di Euro, è stato principalmente trainato dalle vendite al di fuori dell'Europa: tuttavia, le vendite continentali assorbono ben il 64.5 per cento dell'export (la quota è comunque in diminuzione rispetto al 2014, quando si attestava al 66.6 per cento). In particolare, il 42.1 per cento dei flussi commerciali si dirige verso i Paesi Euro, cui si aggiunge il 13.4 per cento verso i Paesi UE che non adottano la moneta unica - il restante 8.4 per cento è destinato agli altri Paesi non - UE. Inoltre, rispetto al 2014 le vendite continentali sono in aumento del 2.1 per cento, con variazioni positive sia verso i Paesi Euro (+6.3 per cento) che nei Paesi dell'Unione Europea non aderenti all'Euro (+7.3 per cento), mentre nei flussi verso i paesi non - UE si registra una contrazione del 16.5 per cento, dove il commercio estero è stato depotenziato dalle frenate del mercato russo e turco.

Tra i principali mercati "di sbocco" dei prodotti veneziani appartenenti degli altri continenti, nel 2015 l'America ha costituito il 15.8 per cento dell'export totale della Provincia, l'Asia il 15.3 per cento, l'Africa il 2.6 per cento e l'Oceania l'1.1 per cento. Da un confronto con il 2014 emerge che il continente americano ha riportato un complessivo +11.4 per cento (USA +17.2 per cento, Messico +10.7 per cento, Canada +31.5 per cento, Brasile -30.5 per cento); crescono anche le esportazioni verso l'Asia (+23.6 per cento), in particolare verso il Medio Oriente (+22.1 per cento), la Cina (+11.1 per cento), il Giappone (+39.5 per cento) e l'India (+18.9 per cento). Si registrano inoltre gli esponenziali incrementi delle esportazioni verso l'Oman (+505 per cento), costituite in larga parte da macchinari e verso l'Indonesia (+319 per cento), con più 20 milioni di euro di prodotti chimici di base. In flessione i flussi verso l'Africa (-14 per cento), con una contrazione del 51 per cento delle esportazioni in Tunisia, non compensata dalle variazioni con il segno più verso Algeria, Egitto e Sud Africa.



## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

Passando alle macro-aree geoeconomiche, si nota come il flusso in uscita verso i Paesi Nafta sia aumentato nel 2015 del 16.7 per cento: l'export verso gli USA (terzo paese di destinazione) aumenta del 17.2 per cento, con ottime performance conseguite da alcune produzioni tipiche dell'economia veneziana - bevande +4.2 per cento e prodotti in vetro +18.8 per cento - mentre rallentano le calzature (-2.3 per cento); i flussi verso il Messico crescono del 10.7 per cento e sono costituiti principalmente da aeromobili; il Canada (+31.5 per cento) registra infine un aumento sia nelle bevande che nei macchinari. Il valore dell'export verso i BRICS è diminuito del 12.8 per cento, nonostante l'incremento dei flussi verso la Cina (tra cui spiccano le vendite di metalli preziosi e macchinari); la flessione dell'export verso i Paesi "emergenti" è dipesa dalla forte contrazione delle vendite in Russia (per un complessivo -48.7 per cento), che ha drammaticamente impattato sull'export di calzature (-37 per cento), di apparecchi per l'illuminazione (-38 per cento) e di abbigliamento (-59 per cento), mentre crescono le esportazioni di bevande (+75 per cento). Tuttavia, sul fronte dei beni durevoli si registrano le contrazioni più rilevanti, con un -60 per cento delle esportazioni di macchinari.

Per quanto concerne i singoli mercati, la Germania si conferma il principale mercato di sbocco dei prodotti della provincia di Venezia, registrando una stabilità dei flussi in uscita (+0.7 per cento), con una diminuzione di esportazioni nel metallurgico e nelle calzature, compensata dalla crescita della componentistica per automobili. Si registra, invece, un ripresa delle esportazioni verso la Francia (+2.9 per cento) e soprattutto verso l'Austria (+10.8%), influenzate principalmente dalle esportazioni di prodotti del *coke*.

In questa ottica internazionale, le imprese della Città Metropolitana di Venezia si sono mostrate, nonostante la loro modesta dimensione, estremamente pronte a mutare le loro peculiarità (in termini di prodotto e servizio) in risposta agli incessanti cambiamenti dell'economia mondiale. Infatti, per Venezia - così come per molte altre realtà manifatturiere italiane - i termini del produrre e la divisione internazionale del lavoro - che rispondono al paradigma della "nuova globalizzazione" - hanno contribuito a frammentare ulteriormente i processi produttivi, allungando così la catena globale del valore. Tale mutamento è largamente riflesso dalla dinamica della composizione settoriale del sistema produttivo veneziano, caratterizzato - oltre che dalle storiche grandi imprese chimiche, petrolifere e cantieristiche - da un reticolo piuttosto integrato di piccole imprese i cui principali attori hanno promosso delle sinergie economico-produttive che, anche grazie ad un efficiente sistema interportuale, hanno reso possibile il processo di internazionalizzazione della città e dei territori limitrofi.

#### 4.5. Innovazione e sviluppo nella Città metropolitana di Venezia

Abbiamo illustrato come, nonostante la rilevanza dei servizi, l'area della Città metropolitana di Venezia si caratterizzi per una rilevante produzione manifatturiera, capace di proiettare il proprio campo d'azione sui mercati internazionali con successo, in particolare nei settori dei mezzi di trasporto, nel tessile, nel sistema delle apparecchiature elettriche e nell'industria alimentare. Fatta questa considerazione, è ora possibile analizzare la dimensione territoriale di un simile nucleo di sviluppo e di

innovazione: più precisamente, confrontando il perimetro delle aree di vitalità industriale dell'attuale Città Metropolitana di Venezia con quello delle Province limitrofe saremo in grado di individuare, sulla base di elementi di continuità e complementarietà, eventuali spazi per una possibile ripermimetrazione del confine amministrativo in esame.

Nell'addentrarci in una simile analisi riteniamo tuttavia opportuno discostarci da una visione dello sviluppo appiattita sulle dinamiche della produttività, ed assumere un punto di vista più ampio, quale quello offerto dalla cosiddetta "*network view of development*". Recenti studi sull'innovazione tecnologica mettono infatti in evidenza il ruolo delle "connessioni" nello sviluppo di nuovi prodotti, nuove funzioni e nuovi processi. Prendendo le mosse dai lavori di Hirschman, in un contributo di Hausmann, Hidalgo et al. (2012) è stato mostrato come lo spazio per l'innovazione - e dunque per la crescita economica - scaturisca da relazioni di prossimità tra prodotti, contiguità tra specializzazioni industriali, diffusione di reti di imprese e interazione tra le conoscenze dei territori. La prossimità moltiplica le probabilità che una "scoperta" produca effetti positivi in settori diversi da quello in cui origina, evolvendo nel passaggio da un settore ad un altro e, dunque, perfezionandosi. I percorsi evolutivi così disegnati possono anche dare vita a nuove innovazioni, che scaturiscono dall'applicazione di una tecnica in un campo diverso da quello in cui tale tecnica è inizialmente sorta. Queste intuizioni configurano una visione dell'innovazione tecnologica complessa, diversa dall'immagine stilizzata che presuppone la produzione di un unico bene omogeneo in tutte le economie e associa all'idea di innovazione solamente l'incremento nella produttività. La "*network view of development*" ammette la complessità implicita nel processo di innovazione tecnologica, e ascrive all'esistenza di reti di competenze territoriali la capacità di un certo tessuto produttivo di eccellere sui mercati internazionali non tramite il contenimento dei costi di produzione ma, piuttosto, tramite la ricerca della qualità dei prodotti: intorno ai prodotti si costruiscono relazioni sociali che veicolano le conoscenze radicate nei territori verso le migliori opportunità di sviluppo, in un processo iterativo che può essere rafforzato dall'azione pubblica e orientato da nuove forme di politica industriale: come afferma Ginzburg (2007), entro questa ottica "lo sviluppo quindi non consiste nell'accumulare capitale (fisico, sociale, umano, ecc.) ma nell'organizzare e coordinare, attorno a prodotti eterogenei, una pluralità di competenze eterogenee". Si noti che un simile quadro teorico riporta al centro dell'analisi la rilevanza dell'intervento pubblico di programmazione e coordinamento dello sviluppo locale: la funzione di indirizzo e programmazione affidata dal legislatore alla Città Metropolitana trova in questa cornice interpretativa una valida interfaccia operativa capace di cogliere le dinamiche in essere dello sviluppo locale e dell'innovazione.

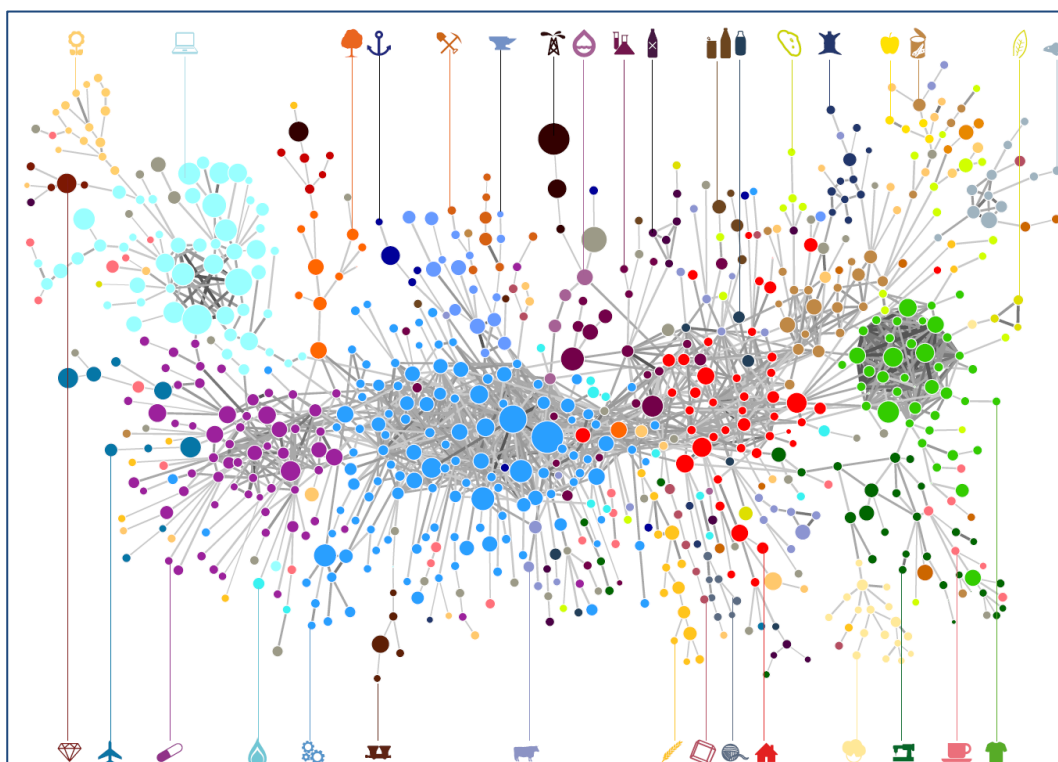
Un esempio del potenziale operativo della *network view of development* può essere fornito dalla complessa mappatura delle connessioni, il cosiddetto "spazio dei prodotti", elaborata da Hausmann, Hidalgo et al. (2012) al fine di illustrare la molteplicità delle relazioni di prossimità tra i diversi segmenti del mercato e, al tempo stesso, la diversa collocazione, centrale o periferica, dei singoli segmenti produttivi. I diversi prodotti, suddivisi per categoria merceologica, sono rappresentati da "nodi" la cui dimensione

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

riflette la rilevanza del bene nel commercio internazionale. Le connessioni sono state dedotte a partire da un'analisi delle specializzazioni produttive: un paese è specializzato nella produzione di un bene se presenta un indice di specializzazione dell'export<sup>43</sup> maggiore dell'unità, e due beni risultano connessi se un paese appare specializzato nell'export di entrambi. Si definisce così uno spazio dei prodotti che mostra le relazioni di prossimità tra le diverse produzioni, con l'idea che da tali relazioni scaturisca l'innovazione: le probabilità di ideare nuovi prodotti o nuovi processi crescono col crescere delle connessioni, veri e propri canali dell'innovazione. Entro questo schema, minore è il numero di collegamenti che un settore manifesta, più periferico sarà il suo posizionamento sulla mappa, mentre i settori caratterizzati dal più elevato numero di connessioni appariranno al centro (*core*) della rappresentazione grafica.

Figura 53. Lo spazio dei prodotti di Hirschman, Hausmann, Hidalgo ed altri (2012)



Elaborazione DAR

Per queste ragioni, nelle analisi circa le specializzazioni di un'area territoriale è importante mantenere visibile, pure se sullo sfondo, il reticolo di connessioni individuate dagli autori, al fine di comprendere la rilevanza che assume la capacità di un tessuto produttivo di occupare determinati spazi sulla mappa dei prodotti. Ad esempio, la realizzazione di prodotti tessili occupa una posizione piuttosto periferica nella mappa (rispettivamente ad est, ed ancora più sulla sinistra si trovano le produzioni dell'abbigliamento), mentre i settori della meccanica e del chimico-farmaceutico si

<sup>43</sup> L'indice di specializzazione dell'export, detto anche "dei vantaggi comparati rivelati" o "di Balassa", è uguale al rapporto tra la quota di ciascun bene esportato dal singolo paese sul totale delle sue esportazioni e la quota di quel bene sul commercio mondiale.

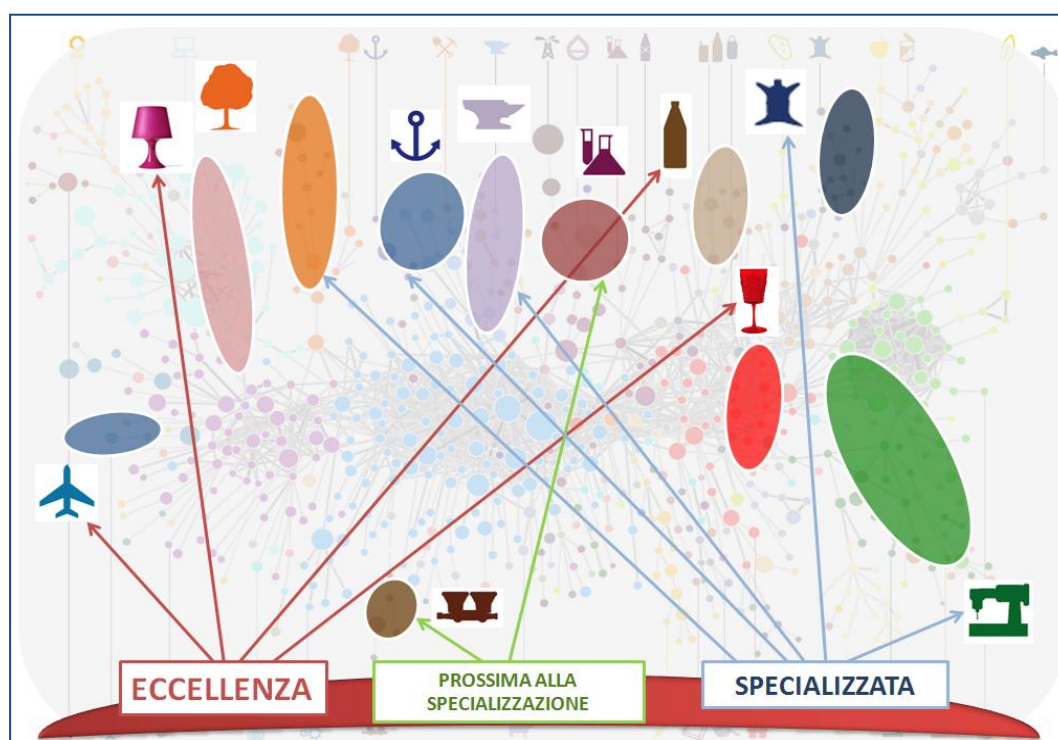
### Città metropolitana di Venezia

posizionano più al centro della mappa, dove originano connessioni tra essi e con l'intero universo dei prodotti e dunque si moltiplicano le possibilità di sviluppo.

L'intuizione di fondo è rappresentata dall'idea che lo sviluppo economico si configuri come un processo di estensione delle specializzazioni produttive dalla periferia verso il centro della mappa: a conferma di ciò, Hausmann, Hidalgo et al. (2012) mostrano che i paesi in via di sviluppo registrano un'elevata specializzazione nei settori periferici, dove restano confinati, mentre i paesi economicamente più avanzati giungono ad occupare le aree centrali della mappa, e dunque a moltiplicare le possibilità di innovazione e di crescita.

L'applicazione di questa griglia interpretativa all'area vasta incentrata sulla Città Metropolitana di Venezia, operata tramite il calcolo degli indici di specializzazione dell'export a livello provinciale<sup>44</sup>, offre interessanti spunti di riflessione. In particolare, nelle analisi successivamente proposte si terrà conto dei perimetri amministrativi della Città Metropolitana di Venezia, che confina: a sud, con la provincia di Rovigo; ad ovest, con le province di Treviso e Padova; a nord, con le province di Pordenone ed Udine (Friuli Venezia Giulia). Inoltre, laddove opportuno si analizzeranno eventuali connessioni con le altre Province venete non confinanti (Belluno, Verona e Vicenza).

Figura 54. Le specializzazioni della Città metropolitana di Venezia



Elaborazione DAR

<sup>44</sup> L'indice di Balassa è costruito in questo caso rapportando i dati dell'export provinciale a quelli dell'export nazionale, fonte ISTAT, anno 2014. Abbiamo classificato il grado di specializzazione di una provincia in un settore (classificazione Ateco 2007, 2 digit) in funzione del valore dell'indice di Balassa: non specializzata se minore di 0,5, prossima alla specializzazione se compreso tra 0,5 ed 1, specializzata se compreso tra 1 e 3 ed infine abbiamo associato ad un indice di Balassa maggiore di 3 un'eccellenza.

## I dossier delle Città Metropolitane

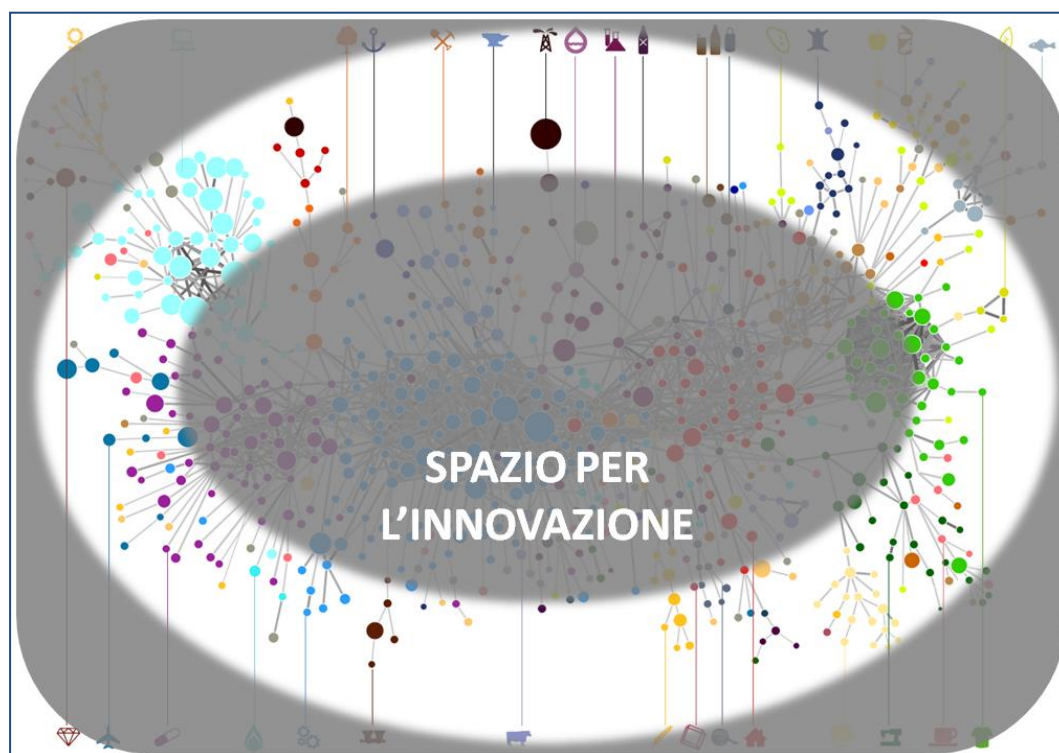
### Città metropolitana di Venezia

L'indagine che proponiamo in questa sezione del dossier parte da un'analisi degli indici di Balassa relativa alle specializzazioni della Città Metropolitana: dalla mappa dei prodotti è immediato notare che nel territorio attualmente coincidente con l'ex provincia di Venezia si riscontra una consistente quantità di produzioni caratterizzate da vantaggi comparati. Scendendo nel dettaglio, è riscontrabile la presenza di quattro "eccellenze": procedendo in senso orario nella mappa, si tratta della realizzazione di velivoli e la relativa componentistica (indice di Balassa 4.1), della produzione di apparecchiature di illuminazione (4.9), dell'industria delle bevande (3.7) e della creazione di prodotti in vetro (4.3). Inoltre, l'area di Venezia si contraddistingue per altre cinque produzioni manifatturiere che, stando alla nostra tassonomia, sono da considerarsi "specializzazioni": si tratta, procedendo stavolta in senso antiorario, del comparto tessile (1.5), dei prodotti in cuoio e pelle (2.5), del settore metallurgico (1.2), della cantieristica navale (1.3) e delle produzioni in legno (1.9). Infine, riscontriamo una "prossimità alla specializzazione" nel comparto chimico (0.8) e nell'industria coke-petrolifera (0.7).

La capacità di eccellere in questi comparti, talvolta caratterizzati da un contenuto tecnologico piuttosto elevato, costituisce la cifra dell'economia veneziana, che grazie in particolar modo a queste produzioni è in grado di competere con successo sui mercati internazionali.

Considerando una simile costellazione di specializzazioni produttive, è tuttavia possibile asserire che, sulla base delle teorie sviluppate da Hausmann e Hidalgo, il sistema industriale veneziano non si caratterizzi per una vistosa capacità di innovazione: infatti, i vantaggi comparati più elevati sono rintracciabili nelle produzioni periferiche, senza riuscire ad occupare le zone centrali della mappa. In particolare, nei settori cosiddetti *core*, ovvero quelli che grazie ai molteplici legami con gli altri comparti costituiscono il nucleo dello sviluppo industriale, si registrano solamente delle modeste penetrazioni del "sistema casa" (attraverso l'eccellenza del vetro e la specializzazione nel legno) e la "quasi specializzazione" della chimica. Parallelamente, è opportuno osservare che i cospicui vantaggi comparati del sistema produttivo veneziano sono rintracciabili nella realizzazione di prodotti piuttosto "periferici", per le cui produzioni non viene attivato un elevato numero di connessioni con altri settori. Tra le produzioni di contorno, è possibile notare l'eccellenza delle bevande che si inserisce all'interno della "quasi specializzazione" dell'alimentare (0.8), la specializzazione del mobile (1.2) che si posiziona nella più estesa filiera del legno, e l'eccellenza nel comparto dell'illuminazione che garantisce un vantaggio comparato alla più ampia industria delle apparecchiature elettriche (1.6). Infine, nella periferia "a sud" della mappa troviamo l'industria del coke che ancora deve completare il percorso di specializzazione. Questi settori merceologici, per via della loro distanza dal centro della mappa, sono caratterizzati - stando ad Hausmann e Hidalgo - da un basso numero di connessioni e relazioni di contiguità con tutti gli altri prodotti in commercio: pertanto, lo spazio per l'innovazione nella Città Metropolitana di Venezia è da considerarsi limitato ai settori merceologici più "esterni" dello spazio dei prodotti.

Figura 55, Spazio per l'innovazione produttiva nella Città metropolitana di Venezia



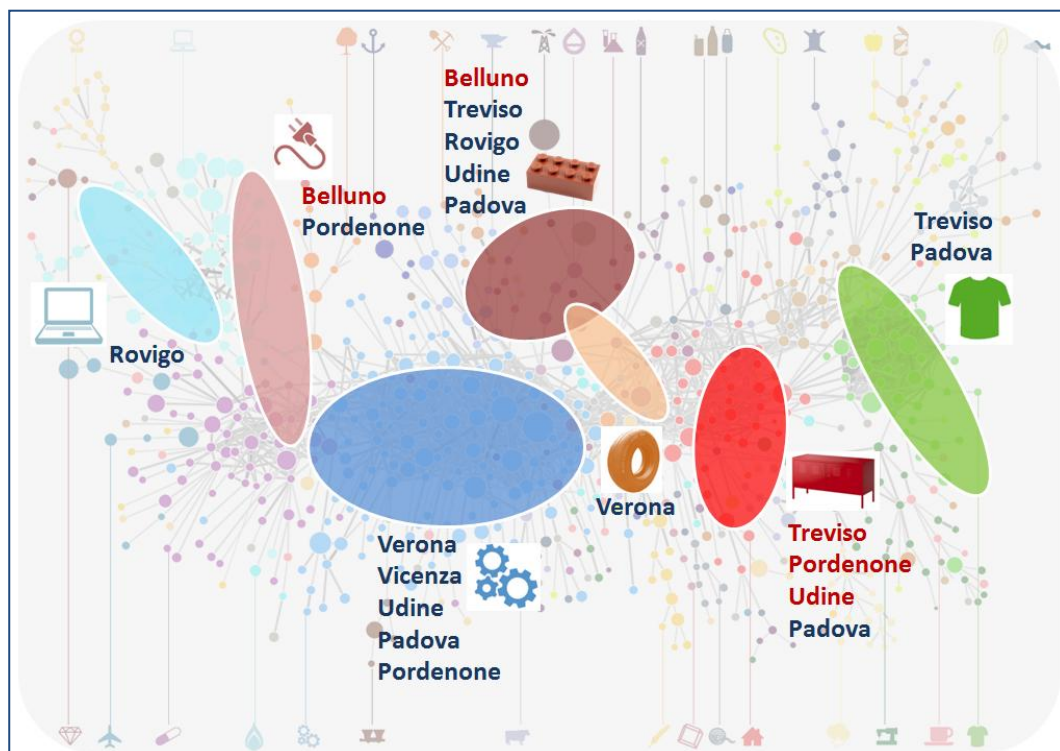
Elaborazione DAR

Tuttavia, sulla base della metodologia che abbiamo scelto di seguire riteniamo opportuno “allargare” lo sguardo oltre il perimetro amministrativo dell'ex provincia di Venezia. Questo sforzo analitico ci permetterà di valutare possibili elementi di continuità nelle specializzazioni, o, parallelamente, di verificare se la “mappa dei prodotti” sia in grado di arricchirsi nei settori “core” di specializzazioni - o di eccellenze (appositamente espresse in rosso nella mappa delle specializzazioni “complementari” a quelle veneziane) - qualora si decida di prendere in esame gli indici di Balassa delle Province prossime al territorio della Città Metropolitana. Come anticipato, cercheremo di rintracciare quali siano i comparti produttivi più competitivi sui mercati esteri nelle aree amministrative limitrofe a Venezia (Treviso, Padova e Rovigo), nelle prossime Province venete che non sono tuttavia confinanti (Verona, Belluno e Vicenza) ed in Friuli-Venezia-Giulia (Province confinanti di Pordenone ed Udine): questo esercizio ci permetterà di valutare i “vantaggi comparati” delle Province territorialmente vicine a Venezia, oltre a metterli in relazione con quelli della Città Metropolitana. Dall'analisi di questi indici di Balassa emergono due elementi, che riassumeremo - anche servendoci delle mappe dei prodotti - nei concetti di “complementarietà” e “continuità” di specializzazione.

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

Figura 56. Complementarietà di specializzazione nelle Province prossime a Venezia



Elaborazione DAR

Il primo elemento meritevole di attenzione, introdotto come “complementarietà di specializzazione”, concerne la vistosa espansione del cosiddetto “spazio per l’innovazione” verso il centro della mappa, realizzabile inserendo nello spazio dei prodotti i comparti della meccanica - grazie alle specializzazioni di Verona (1.1), Vicenza (1.1), Padova (1.7), Udine (1.4) e Pordenone (1.7) - e del “sistema casa” - grazie alle eccellenze nella produzione di mobili di Treviso (6.2), Pordenone (8.4), Udine (4.1) e alla specializzazione di Padova (1.2). Inoltre, le aree “core” della mappa sono occupate dalla specializzazione di Verona nelle produzioni in gomma (1.6), oltre che dai vantaggi comparati nelle produzioni in plastica di Treviso (1.1), Rovigo (2.3), Udine (1.2), Padova (1.5) e Belluno (in cui si registra un’eccellenza, con un indice di Balassa di 4.6).

Questo importante ampliamento nella “gamma” delle produzioni locali e distrettuali permette all’atlante dei prodotti di completarsi: come si può vedere graficamente, la pressoché totalità della mappa è coperta inserendo queste specializzazioni centrali, colmando quel “vuoto” nello spazio dei prodotti che si era registrato nell’analisi degli indici di Balassa confinata alla sola area dell’ex provincia di Venezia. È opportuno ricordare che, all’interno della logica della “*network view of development*”, l’estensione dello spazio per l’innovazione appare tanto più preziosa per lo sviluppo dei territori quanto più procede ad occupare le aree centrali della mappa dei prodotti perché lì ha origine il maggior numero di connessioni con altre merci, ciascuna delle quali può essere considerata un’opportunità di sviluppo di nuovi prodotti o di evoluzione di processi e tecnologie maturati in comparti adiacenti. Questo fenomeno sembra distintamente verificarsi estendendo l’analisi da Venezia alle aree provinciali confinanti, in quanto il

### Città metropolitana di Venezia

quadro si arricchisce in via principale delle produzioni più centrali. Tuttavia, l'estensione dello spazio per l'innovazione avviene anche in comparti più periferici, per mezzo delle specializzazioni di Treviso (2.0) e Padova (1.1) nell'abbigliamento, ai vantaggi comparati nelle apparecchiature elettriche che si manifestano nelle province di Belluno (indice di Balassa di 3.9, con un picco di 5.7 negli elettrodomestici) e Pordenone (2.9), e alla specializzazione di Rovigo nelle produzioni informatiche (1.4).

Figura 57. Spazio per l'innovazione esteso alle Province limitrofe alla Città metropolitana



Elaborazione DAR

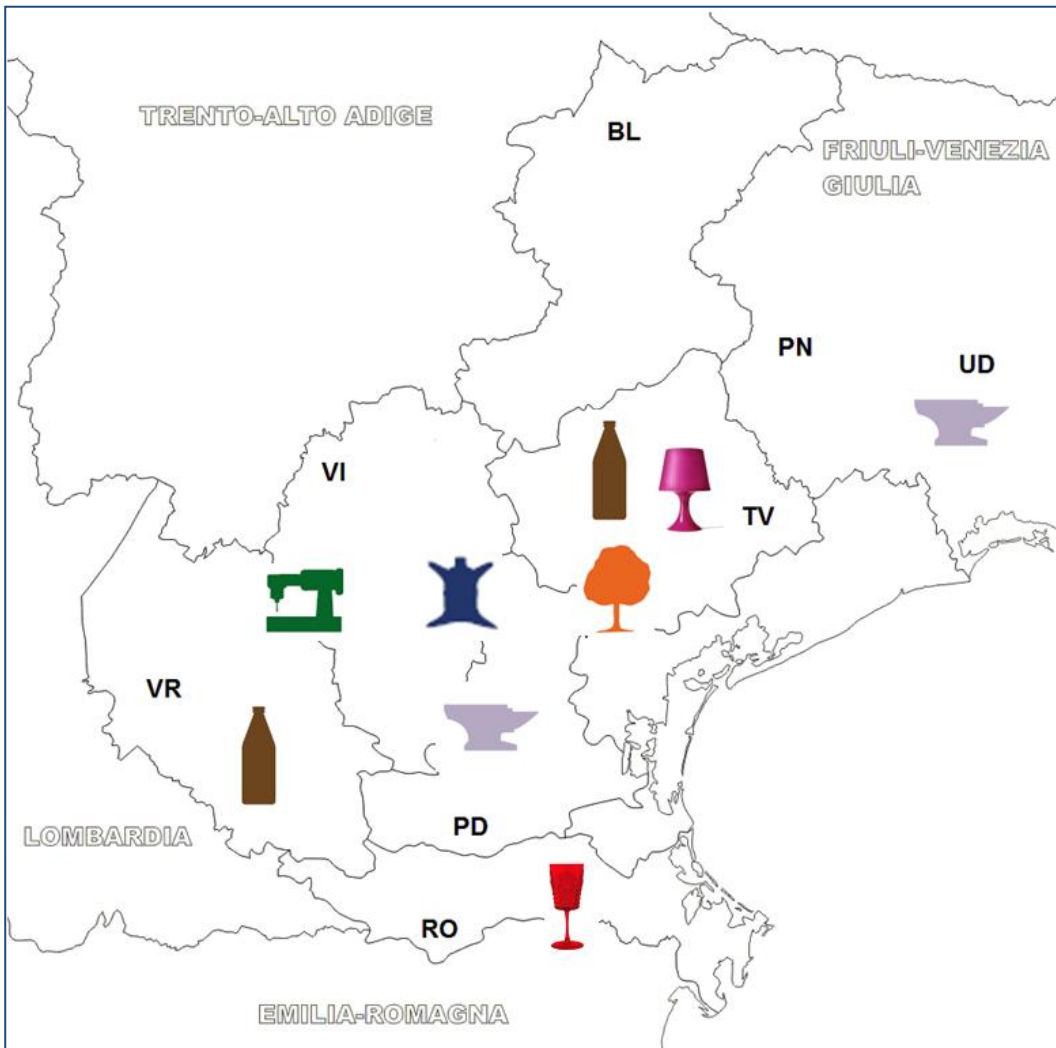
Tuttavia, per Venezia potrebbe comunque emergere la possibilità di potenziare le attuali specializzazioni di carattere periferico (o di ultimare quelle in fase di realizzazione) sfruttando le connessioni tra le proprie specializzazioni e quelle delle aree confinanti. Proprio da questa eventualità affiora un secondo elemento, introdotto come "continuità di specializzazione", che riguarda un nuovo aspetto della nostra analisi, ovvero le numerose relazioni tra prodotti, competenze e territori. In particolare, sempre facendo riferimento alla mappa dei prodotti più esportati nelle aree prossime a Venezia è interessante notare come alcuni comparti in cui il capoluogo veneto mostra un vantaggio comparato rappresentino delle specializzazioni - o addirittura delle eccellenze - anche per le Province confinanti.



## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

Figura 58. Continuità di specializzazione - Province prossime a Venezia



Elaborazione DAR

Intraprenderemo l'analisi delle continuità dalle quattro eccellenze veneziane (aerospaziale, vetro, bevande ed apparecchi di illuminazione): è immediato osservare che tutte queste specializzazioni - fatta eccezione per le produzioni di velivoli, che risultano geograficamente collocate nella sola area di Mestre - mostrano connessioni con altre Province venete, senza tuttavia valicare il perimetro amministrativo regionale. In particolare, nell'industria del vetro si registra "a sud" l'eccellenza di Rovigo (4.9), oltre al vantaggio comparato della più lontana Verona (2.6) - che tuttavia è confinante con la stessa provincia di Rovigo<sup>45</sup>. È inoltre interessante notare come Verona, seppur non immediatamente confinante, mostri delle connessioni in termini di eccellenza di

<sup>45</sup> A riguardo, nelle precedenti sezioni si è fatto riferimento al "distretto del vetro artistico di Murano", che stando alla classificazione proposta dal Centro Studi Intesa San Paolo, si svilupperebbe a cavallo delle provincie di Venezia e Padova, coinvolgendo 4301 addetti su 510 unità locali. Stando all'analisi sui vantaggi comparati proposta in questo dossier, emergono ragionevoli elementi in favore della creazione di un distretto più ampio, che, inserendo Rovigo e Verona, coinvolgerebbe addirittura quattro provincie.

prodotto nel settore delle bevande (produzioni vitivinicole), in cui manifesta un indice di Balassa di 5.3: stando al nostro approccio, queste due relazioni (bevande e produzioni in vetro) lasciano aperto lo spazio per una possibile connessione produttiva nonostante la non immediata continuità territoriale. Passando all'eccellenza veneziana nelle apparecchiature di illuminazione, è invece immediato rilevare la strettissima connessione "a ovest" con Treviso, che nel medesimo settore mostra un vantaggio comparato di 5.4: non a caso, a cavallo delle due Province si sviluppa il già citato distretto del sistema dell'illuminazione (che coinvolge 2.448 addetti su 257 unità locali). Passando alle specializzazioni della Città Metropolitana, si è in precedenza asserito che a Venezia sono rintracciabili cinque segmenti che mostrano un vantaggio comparato superiore all'unità (ma inferiore a tre): si tratta del tessile, dei prodotti in cuoio e pelle, del metallurgico, della cantieristica navale e delle produzioni in legno. Anche in questo caso, è possibile riscontrare delle forti connessioni di prodotto - fatta eccezione per la cantieristica navale - qualora si intraprenda lo studio degli indici di Balassa nelle Province confinanti. Partendo dal comparto tessile, le principali continuità territoriali si verificano a ovest, dove si riscontrano le specializzazioni di Vicenza (2.1) e Verona (1.3) nell'entroterra veneto<sup>46</sup>: incrociando questi dati con le specializzazioni di Treviso e Padova nell'abbigliamento, sembrerebbe crearsi una catena del valore di tipo "centro-periferia", in cui le prime fasi della produzione vengono realizzate dove esiste un vantaggio comparato nel tessile (Venezia, ad est, e Vicenza - Verona, ad ovest di Padova e Treviso), mentre le lavorazioni successive avrebbero luogo nelle Province più centrali dell'area coinvolta. In parziale sovrapposizione con questo segmento produttivo, sempre nelle aree più interne della regione si manifestano i vantaggi comparati di Vicenza (3.2), Treviso (1.9), Verona (1.3) e Padova (1.2) nell'industria dei prodotti in pelle e cuoio (calzaturiera). Infine, i settori del legno e del metallurgico esibiscono delle rilevanti connessioni "a nord": Treviso mostra un'eccellenza nelle produzioni in legno (3.5) ed una specializzazione nel metallurgico (1.4), mentre l'unico collegamento di prodotto della Città Metropolitana che valica il perimetro regionale è rintracciabile nell'eccellenza del metallurgico di Udine (3.5).

Al contrario delle complementarità, secondo l'approccio Hausmann-Hidalgo queste continuità non rappresentano tuttavia un elevato numero di "nodi" tra merci, in quanto i settori coinvolti non riescono ad occupare le zone centrali dello spazio dei prodotti. Tuttavia, queste prossimità di specializzazione - pur non rappresentando una forte opportunità di sviluppo in termini "di gamma" - possono comunque potenziare i vantaggi comparati già esistenti. Inoltre, la Città Metropolitana di Venezia potrebbe trovare - stando alla metodologia usata - un volano per lo sviluppo sfruttando le importanti connessioni con tutto il resto del territorio veneto (e parte di quello friulano) in cui invece si manifestano dei vantaggi comparati proprio in quelle produzioni in cui Venezia non riesce ad eccellere - ovvero, i comparti centrali. È opportuno precisare che questi processi di sviluppo non sarebbero unidirezionali, in quanto le connessioni tra

---

<sup>46</sup> Anche in questo caso, sulla base dell'analisi degli indici di Balassa sarebbe possibile considerare l'esistenza di un distretto dell'abbigliamento più esteso rispetto al già operante "distretto del Veneto Orientale".

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

attività produttive, che verrebbero fortemente incentivate dal sistema distrettuale e dalle reti d'impresa, attiverebbero dei processi di scambio di *know-how* tra la costa e le aree interne del Veneto, in cui potrebbero potenziarsi anche le già rilevanti specializzazioni periferiche che caratterizzano la Città Metropolitana di Venezia, rendendole vere e proprie eccellenze.

Una possibile "strada" per lo sviluppo di Venezia verso le aree centrali dello spazio dei prodotti è indicata dalla specializzazione lagunare nel metallurgico: infatti, questo settore rappresenta una delle categorie merceologiche che mostra più punti di contatto con la meccanica (comparto in cui Venezia non è ancora specializzata, manifestando un indice di Balassa di 0.7), e proprio da questo settore - florido anche nelle Province confinanti - potrebbero nascere delle interessanti opportunità di crescita per i distretti produttivi veneziani, anche a cavallo con Province in cui parallelamente al metallurgico si è già giunti ad una specializzazione nella meccanica. In questa circostanza, il corso della specializzazione non seguirebbe il consueto percorso centro-periferia (sulla base degli schemi della geografia economica tradizionale), bensì potrebbe presentarsi come un processo di sviluppo più ampio, che andrebbe più coerentemente interpretato nel *framework* della cosiddetta "nuova" geografia economica<sup>47</sup>.

Pertanto, l'ampliamento dell'analisi oltre i confini della Città Metropolitana di Venezia ci porta a raggiungere due conclusioni. Da un lato, quest'allargamento permette di completare lo "spazio dei prodotti", che come abbiamo visto si arricchisce delle produzioni localizzate nel centro della mappa. Dall'altro, è importante far notare come, estendendo l'indagine sugli indici di Balassa alle Province confinanti, siano rintracciabili degli elementi compatibili con una significativa contiguità nelle specializzazioni, nonché con delle notevoli opportunità di sviluppo basate sui processi.

In conclusione, incrociando i dati relativi ai volumi dell'export al nostro studio sui vantaggi comparati emerge che il sistema produttivo veneziano esprime un'eccellente vocazione nella realizzazione di velivoli e relativa componentistica, nella produzione di apparecchiature di illuminazione, nell'industria delle bevande e nella creazione di prodotti in vetro; inoltre, l'area Città Metropolitana è specializzata nel comparto tessile, nei prodotti in cuoio e pelle, nel metallurgico, nella cantieristica navale e nei prodotti in legno. Tali specializzazioni, fatta eccezione per le modeste penetrazioni del mobile e del vetro, generano, per l'area metropolitana di Venezia, uno "spazio per l'innovazione" di carattere piuttosto periferico; questo spazio riesce tuttavia a completarsi, registrando una rilevante espansione verso il centro della mappa, qualora si estenda l'analisi sui vantaggi comparati alle Province immediatamente confinanti. Da quest'ultimo esercizio metodologico si osserva inoltre che il tessuto industriale in questione riesce nitidamente

---

<sup>47</sup> Si tratta di una serie di considerazioni, di carattere teorico e spesso supportate dall'evidenza empirica, che cercano di spiegare, tra gli altri, i fenomeni di specializzazione regionale (distretti) e quelli di rapida industrializzazione. L'obiettivo di fondo di questa impostazione è quello di fornire un'interpretazione dei fenomeni di agglomerazione industriale (chiamati "concentrazioni geografiche") capaci di generare processi di crescita locale, andando al di là della tradizionale spiegazione legata all'ineguale distribuzione spaziale delle risorse e dei fattori - che favorirebbe le aree centrali al cospetto di quelle periferiche. A riguardo, si rimanda al contributo pionieristico di Paul Krugman, *Geography and Trade*, del 1991.

a proiettarsi ben oltre i confini dell'ex provincia di Venezia, innescando delle continuità di specializzazione in quei settori in cui territorio provinciale presenta di per sé degli elevati indici di Balassa: possibili spazi per lo sviluppo dell'innovazione emergono dalle connessioni a sud nella creazione di prodotti in vetro (Rovigo), ad ovest nella filiera tessile-abbigliamento (Treviso, Padova, oltre alle più interne Vicenza e Verona) e nelle produzioni in pelle e cuoio (Padova), a nord nel sistema legno-mobile (Treviso, Pordenone e Udine). Sulla base di queste ultime considerazioni è ragionevole asserire che una simile continuità territoriale in termini di produzione possa essere in grado di dare vita, anche sulla base di distretti interregionali, ad una realtà industriale altamente specializzata in un numero elevato di settori merceologici.

#### 4.6. Politiche industriali e rilancio dei sistemi produttivi locali

Le opportunità di sviluppo evidenziate dall'analisi dei vantaggi comparati della Città Metropolitana di Venezia - e delle aree confinanti - appaiono legate, più che all'evoluzione di determinate imprese o singoli segmenti, alla maturazione di uno spazio di cooperazione tra le unità produttive ed il territorio, utile alla creazione di sinergie tra competenze ed abilità diffuse e polverizzate. Questa forma organizzativa dell'attività economica, che riporta in primo piano i distretti industriali, appare la più idonea a custodire il patrimonio di conoscenze che caratterizza il territorio e metterlo al servizio delle più recenti evoluzioni dei mercati.

A riguardo, l'intervento pubblico può contribuire in misura significativa al sostegno e allo sviluppo delle aree di vitalità industriali presenti nel nostro territorio, tanto più all'interno dell'attuale cornice recessiva imposta al tessuto produttivo dal contesto economico internazionale. Le forme che questo intervento può assumere sono molteplici, dagli incentivi diretti alle imprese fino alla formazione di specifiche competenze e figure professionali funzionali a determinate traiettorie di sviluppo. Tuttavia, la più recente letteratura<sup>48</sup> mette in evidenza il maggiore impatto sulla crescita degli interventi rivolti alla formazione, alla ricerca ed alla realizzazione di connessioni tra questo patrimonio di competenze ed il tessuto produttivo. In altre parole, più che di interventi mirati al sostegno delle singole unità produttive, emerge la necessità di misure immediatamente indirizzate al sistema che unisce queste unità, stabilendo tra loro legami di interesse, opportunità di cooperazione, condivisione di conoscenze, esperienze e pratiche operative: mettendo al centro l'organizzazione e lo sviluppo dei sistemi locali di imprese, la politica industriale può ridisegnare i suoi confini tornando a svolgere un ruolo di primo piano nella strategia di rilancio dell'economia.

Nel concepire le forme dell'intervento pubblico in sostegno delle economie locali, è utile tenere a mente alcuni aspetti controversi dell'implementazione di una qualsiasi politica di sviluppo territoriale. All'interno di un approccio *place based* alle politiche di sviluppo, incentrato sulla natura complessa delle interazioni tra i soggetti ed i destinatari dell'intervento pubblico, è stata proposta l'immagine di una "tripla elica" costituita da

---

<sup>48</sup> Si veda, ad esempio, Cersosimo e Viesti (2013), "Alta tecnologia a mezzogiorno: dinamiche di sviluppo e politiche industriali".

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

Governo-Ricerca-Imprese per rappresentare i tre fattori di spinta dello sviluppo locale, fattori il cui coordinamento reciproco fornirebbe la chiave per un disegno efficiente delle politiche pubbliche. Tale schema può utilmente essere integrato<sup>49</sup> da un'attenta analisi delle difficoltà che una simile opera di coordinamento generalmente incontra, difficoltà legate essenzialmente alla presenza di intermediari che, sfruttando asimmetrie informative sedimentate nel loro radicamento territoriale (e per questa ragione difficilmente eliminabili), tendono a trattenere in forma di rendita le risorse pubbliche introdotte nella "tripla elica" impedendone la circolazione e dunque, in ultima istanza, rendendo inefficiente l'intervento pubblico. Alla luce di simili criticità fisiologiche, ovvero implicite nel processo stesso di coordinamento tra gli attori dello sviluppo locale, Bonaccorsi (2009) suggerisce uno sganciamento dalle logiche tradizionali dell'intervento pubblico, che legano gli incentivi alla prestazione in sé, ed una stretta condizionalità che vincoli le risorse pubbliche al conseguimento di risultati. Una strada simile può essere intrapresa anche gradualmente, declinando la condizionalità in termini di risultati "organizzativi", tali cioè da stimolare processi di apprendimento capaci di erodere le rendite di posizione che ostacolano il fluire delle risorse pubbliche all'interno della "tripla elica": una domanda pubblica intelligente può farsi motore di sviluppo ed innovazione nei territori.

#### 4.7. Ricerca, reti d'impresa, localizzazione ed accesso al credito

L'intervento pubblico dovrebbe concentrarsi, in particolare, sulla promozione di reti che uniscano tra loro imprese, università e centri di ricerca, in modo da creare flussi di conoscenze in entrambe le direzioni: le imprese trasmettono competenze pratiche, orientamenti di mercato ed esperienza mentre gli snodi della ricerca sviluppano nuove tecniche e nuovi prodotti, sfruttando anche le conoscenze radicate nel territorio, e procedono a formare professionisti capaci di mantenere il tessuto produttivo sulla frontiera tecnologica. Grazie alle reti, la ricerca diventa applicata - stimolando così l'economia - e, al contempo, le imprese diventano direttamente interessate al sostegno alle università ed ai centri di ricerca, laddove possono svilupparsi quei progetti di investimento che, a causa dei costi elevati, non potrebbero essere sostenuti dalle singole unità produttive. Promuovendo questa precisa organizzazione della produzione a livello territoriale, la politica industriale riesce contemporaneamente a sostenere le piccole e medie imprese (componente principale della nostra economia) ed a sfruttare le economie di scala implicite nelle dimensioni maggiori richieste da attività come la ricerca, la formazione e la proiezione dell'impresa sui mercati internazionali<sup>50</sup>: in breve, se basato sulle relazioni di prossimità fisica tra le imprese ed i centri di ricerca e formazione, l'intervento pubblico riesce più efficacemente a tradurre le vocazioni del territorio in un fattore di competitività del tessuto produttivo. Sotto questo profilo, le

<sup>49</sup> Si veda Bonaccorsi, 2009, "Towards better use of conditionality in policies for research and innovation under Structural Funds", Report Working Paper for "An Agenda for a reformed Cohesion Policy", F. Barca, 2009.

<sup>50</sup> Si veda, a tal proposito, il Rapporto 2014 dell'Osservatorio Nazionale Distretti Italiani di Unioncamere, coordinato da Fulvio Coltorti.

imprese italiane in generale soffrono di un sensibile ritardo rispetto alla concorrenza internazionale nello sfruttamento delle più recenti tecnologie di comunicazione, comprese le varie tipologie di piattaforme di rete informatiche. La letteratura tradizionale connette tali ritardi a deficienze organizzative delle imprese stesse, ma è stato osservato che un accurato disegno delle politiche pubbliche può consentire il “salto organizzativo” necessario ad avvicinare un tessuto di piccole e medie imprese, quale quello tipico dei distretti italiani, agli investimenti in innovazione in linea con i più avanzati *standard* internazionali. Basalisco e Rey (2012)<sup>51</sup> sottolineano l’aspetto strategico implicito nella costituzione di piattaforme di rete tra imprese, le quali consentono di sfruttare appieno ogni forma di complementarietà tra produzioni, tecnologie e mercati di sbocco. Secondo gli autori citati, solo l’intervento pubblico appare dotato di quella prospettiva ampia di sviluppo capace di cogliere le opportunità offerte, in termini di maggiore competitività, dalle nuove tecnologie di rete: è allo Stato, dunque, che spetta il compito di organizzare, intorno a poche ma solide medie imprese, le basi per la costituzione di efficienti piattaforme di rete, le quali possono realizzare scambi tra le imprese partecipanti, o tra esse ed altri soggetti clienti o fornitori comuni, aggregando così una varietà di piccole realtà produttive fino a raggiungere le dimensioni necessarie a competere sui mercati internazionali. Le politiche pubbliche dovrebbero dunque concentrarsi sulla promozione di reti di imprese, per garantire l’esistenza di questi nessi di interesse tra le singole unità produttive, sulla diffusione di contratti di rete al fine di far maturare una capacità programmatica del territorio che vada oltre la mera congiuntura, e sulla creazione di consorzi ed altre forme atte a coinvolgere università e centri di ricerca nell’orientamento dello sviluppo tecnologico delle imprese. Con riferimento al caso in esame, infatti, alla base delle significative performance di export dell’economia genovese devono essere poste tutte quelle realtà impegnate nell’attività di ricerca in coordinamento con le esigenze del tessuto produttivo.

L’attitudine all’innovazione del territorio veneziano, che punta a diventare un polo di attrazione per tutte le attività di ricerca e sviluppo tecnologico, è testimoniata dagli investimenti posti in essere per valorizzare alcune realtà esistenti e per riqualificare alcune aree dismesse, riconvertendole in centri di studio e di formazione con l’obiettivo di attrarre - in un ambiente altamente qualificato ed integrato - quelle figure professionali che possano mettere in pratica ed accrescere le loro competenze. Rispondendo alle esigenze dei moderni ricercatori - che necessitano di particolari strutture (quali spazi di *co-working*, laboratori e parchi scientifici - nella Città Metropolitana di Venezia sono nati, e si registrano in continua evoluzione, molti centri di eccellenza; inoltre, questi poli sono riusciti a “mettere a rete” tutte le competenze e le risorse del territorio, ponendosi l’obiettivo comune di creare una diffusione della conoscenza che possa agevolmente circolare in un contesto interprovinciale.

In primo luogo, si distingue l’attività accademica dell’Università Ca' Foscari e dell'Istituto Universitario di Architettura di Venezia. Anche grazie ad un’espansione sul territorio che va oltre la Città Metropolitana, queste strutture stanno acquisendo un ruolo crescente

---

<sup>51</sup> Si veda Basalisco e Rey, “Industrial policy for SMEs renewal: the opportunity of service platforms”, Working Paper 3/2012, Istituto di Management, Scuola Superiore Sant’Anna di Pisa.

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

nell'ambito della formazione e della ricerca; i centri di ricerca e le sedi distaccate di questi atenei sono presenti in tutto il tessuto territoriale, sia in centri importanti come Treviso e Mestre, che in realtà più distaccate, come Mira o Legnaro (Padova).

Inoltre, è d'obbligo annoverare l'impegno del parco scientifico e tecnologico VEGA, acronimo di *VE*nice *GA*teway *for Science and Technology*: si tratta di una vera e propria città della tecnologia e dell'innovazione, capace di mettere in contatto il mondo dell'Università e dei centri di eccellenza con il settore produttivo, con l'obiettivo di stimolare la competitività delle imprese sui mercati nazionali ed internazionali. VEGA rappresenta il più moderno concetto di zona industriale - a ridotto impatto ambientale - dedicata a quelle imprese ad alta tecnologia che necessitano di un contatto diretto con il mondo della ricerca. La creazione di realizzare VEGA nell'ambito di un più ampio progetto comunitario e la relativa localizzazione nella zona industriale di Porto Marghera risale agli inizi degli anni '90; in questo periodo di profonde trasformazioni industriali, le più importanti sfide del parco furono lo sviluppo delle attività collegate ai centri che producono innovazione, il trasferimento di tecnologie nei processi produttivi con l'utilizzo di conoscenze internazionali a supporto del modello imprenditoriale veneto, l'impiego di forza lavoro intellettuale e l'allargamento della base occupazionale tramite l'indotto secondario e terziario.

Le eccellenze nella ricerca veneziana collaborano sistematicamente anche con realtà fuori Provincia, quali il Parco Scientifico e Tecnologico *Galileo* (sito a Padova), ed i poli di formazione pubblici e privati, quali il *Campus di Agripolis* e l'Istituto di Fisica Nucleare, entrambi operativi nel padovano. L'impegno pubblico è rintracciabile anche nella gestione del "polo tecnologico delle nanotecnologie", che vede coinvolti il Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, la Regione Veneto, i Comuni, le Province e le Camere di Commercio di Venezia e Padova: questo istituto si prefigge di sollecitare le aziende a conoscere ed applicare le nanotecnologie nei propri processi produttivi, rendendo allo stesso tempo il Veneto un ambiente fertile in questo segmento attraverso l'attrazione di centri di ricerca e la formazione di eccellenza.

Gran parte delle attività intraprese da queste realtà afferiscono al "Distretto Veneziano della Ricerca e dell'Innovazione" che, nato nel 2011 durante le celebrazioni della Giornata Mondiale della Scienza (UNESCO), rappresenta l'associazione di sedici enti veneziani volenterosi di rendere la loro presenza comune sul territorio di carattere "pubblico, stabile e universale", al fine di avviare un processo di rigenerazione urbana capace di costruire una nuova comunità sulle basi della ricerca e dell'innovazione.

Parallelamente ai risultati ottenuti dagli istituti di ricerca, simili pratiche consortili sono state intraprese nel territorio della Città Metropolitana di Venezia anche dal mondo dell'imprenditoria, in particolare dalle piccole e medie imprese. La principale rete d'impresa è *Apindustria Venezia*, un'associazione delle PMI della Provincia di Venezia aderente a *CONFAPI* - la Confederazione Nazionale delle Piccole e Medie Industrie. Complessivamente, le PMI riunite nella *Confapi Industria Veneto* rappresentano 6.035 imprese che danno lavoro a 87.252 addetti, con una media di meno di 15 dipendenti. *Apindustria Venezia* svolge nei confronti delle aziende associate, oltre alla rappresentanza sindacale, l'erogazione di servizi di carattere fiscale, finanziario (con particolare attenzione all'accesso al credito), di sostegno

all'internazionalizzazione e all'export, di formazione professionale e di informazione. Nell'area di Venezia, le imprese aderenti ad Apindustria operano prevalentemente nel tessile, nel calzaturiero, nel vetro, nella meccanica, nell'alimentare e nel sistema dell'arredamento, e facendo parte di questo "sistema di rete" hanno la possibilità di accedere alle quelle strutture associative che forniscono servizi alle imprese tramite centri-servizi, Consorzi Export e Consorzi FIDI.

La direzione delle connessioni è stata intrapresa anche dalle Camere di Commercio di Venezia e Rovigo, che dal 2015 hanno scelto di accorparsi nella Camera di Commercio del Delta Lagunare. Tra le varie attività della nuova CCIAA spicca la promozione del "contratto di rete": si tratta di uno strumento volto alla realizzazione di quelle economie di scala che, per via della relativa dimensione aziendale, non sarebbe possibile sfruttare per le PMI. Inoltre, il contratto di rete facilita gli investimenti distrettuali in ricerca e sviluppo e potenzia il marketing per ottenere un maggiore impatto sui mercati internazionali laddove il processo di crescita dimensionale risulterebbe, per le singole imprese, arduo da attuare sia in termini di risorse finanziarie, sia di tempo necessario allo scopo. Sempre in riferimento alla competitività internazionale, la CCIAA del Delta Lagunare mette a disposizione delle aziende il portale *VenicExport*, un'importante vetrina per le imprese che da sempre hanno una spiccata propensione all'allacciamento di rapporti commerciali con i principali partner internazionali.

L'abbinamento di ricerca scientifica ed attività consortile d'impresa ha recentemente dato vita a Venezia ad una nuova rete, "Join Venice", un sistema interconnesso di aziende operanti nel comparto ingegneristico nato nel febbraio del 2016. Operando in discipline diverse, le quattro società che hanno sottoscritto l'accordo riescono a creare una vera e propria filiera integrata nel settore della progettazione (topografia, urbanistica, architettura, ingegneria, efficienza energetica e sostenibilità ambientale). La rete, nata grazie alla spinta che Confindustria Venezia fornisce a questo nuovo modello imprenditoriale in grado di favorire l'integrazione e la competitività delle piccole imprese, conta 85 addetti diretti, oltre 100 fornitori indiretti, e una fatturato di 7 milioni di euro che già nel prossimo anno, grazie alle commesse sottoscritte, raggiungerà i 10 milioni (+40% rispetto al 2015).

L'organizzazione in forma di distretto consente un maggiore contatto tra le realtà dedite alla ricerca e le unità produttive: gli ingegneri e gli altri profili professionali altamente specializzati nel settore possono infatti maturare esperienza all'interno delle imprese attive nel territorio durante la loro formazione, attraverso forme di collaborazione tra centri di ricerca ed aziende, le stesse aziende che basano il loro *core business* proprio sulla qualità e sul talento delle proprie risorse umane, rispettivamente elementi chiave nel comparto dell'*engineering* (caratterizzato da una continua evoluzione scientifica) ed in quello del sistema moda (alla luce del fatto dell'elevato grado di qualità richiesto alle produzioni *made in Italy*).

Tuttavia, l'importanza degli interventi di politica industriale rivolti allo sviluppo dei sistemi locali non deve indurre a sottovalutare il peso che possono avere gli incentivi diretti alle imprese, ossia forme di intervento indirizzate a singole unità, ma che possono essere efficacemente disegnate in armonia con la promozione dei distretti entro cui quelle imprese sono chiamate ad operare.



## I dossier delle Città Metropolitane

### **Città metropolitana di Venezia**

Infine, dato l'attuale contesto recessivo caratterizzato da fenomeni di restrizione del credito alle imprese, l'intervento pubblico può utilmente supportare lo sviluppo dei distretti attraverso forme di sostegno all'accesso ai finanziamenti bancari. Le piccole e medie imprese, i soggetti fondamentali dei sistemi locali, sono anche quelle aziende che hanno maggiori probabilità di incorrere in forme di razionamento del credito, in ragione della loro limitata base finanziaria. Favorendo la misurazione del merito di credito in base alle performance del distretto, anziché a quella della singola azienda, si potrebbe garantire alle imprese partecipanti un continuo sostegno finanziario: se da un lato questo intervento rafforzerebbe la crescita del distretto in sé, dall'altro indurrebbe le imprese a parteciparvi, incoraggiando quindi la formazione e la moltiplicazione di connessioni e reti tra singole unità produttive isolate.

#### Sintesi finale

Il dossier mette in luce alcune evidenze:

- L'ex provincia di Venezia è composta di 44 Comuni localizzati in un territorio classificato come interamente pianeggiante. La popolazione è maggiormente distribuita nelle zone occidentali del territorio e meno nelle zone poste ad Est; gli insediamenti maggiori si rilevano nei Comuni confinanti con Venezia che si affacciano su quel lato della laguna. Il *continuum* insediativo è pertanto sviluppato in tali zone e rivolto in particolare verso le limitrofe province di Padova soprattutto e Treviso poi;
- Gli aspetti di composizione della popolazione evidenziano un tasso d'invecchiamento medio in linea con quello nazionale tuttavia con punte massime nella città di Venezia e valori elevati nelle zone confinanti con la regione Friuli Venezia Giulia; di contro il tasso di natalità vicino a quello medio nazionale (8 per cento) mostra valori inferiori a Venezia e nei Comuni più popolosi;
- L'incidenza della popolazione straniera rispetto al totale dei residenti che nel territorio in esame si attesta mediamente al 9 per cento, nel comune di Venezia è circa il 12 per cento della popolazione cittadina e supera i valori medi nei Comuni posti a Nord Est del territorio metropolitano in particolare nei Comuni confinanti con le province di Treviso e Pordenone.
- La fascia di reddito medio più alta calcolata nell'ex Provincia è quella fra 20.550 e 22.100 euro rilevata a Venezia e Comuni localizzati nelle zone nord occidentali, di contro nella parte nord orientale ed in quella sud occidentale si rilevano le fasce di reddito medie più basse;
- Dalla mappa dei SLL emerge in modo "prepotente" la trasversalità territoriale dei Sistemi locali del lavoro nell'ex provincia di Venezia, infatti nel suo territorio gravitano 7 Sistemi locali del lavoro (SLL) la cui particolarità è quella di essere tutti interprovinciali a parte quello di Jesolo; il più grande tra quelli "veneziani" è proprio quello di Venezia sia per numero di Comuni afferenti (19) sia per popolazione, tuttavia quelli di Adria, composto da 12 Comuni, e di Padova, soprattutto perché coinvolge ben 52 Comuni ed oltre 600.000 residenti, sono da ritenere altrettanto importanti;
- L'immagine della concentrazione dei posti di lavoro è pressoché uniforme nel territorio con una minore concentrazione nelle zone poste a Nord Est;
- L'indice di autocontenimento del mercato del lavoro esaminato sul territorio di Venezia, Padova e Treviso mostra un intorno costituito da 76 Comuni (che appartengono anche alle province di Ferrara e Rovigo) nei quali i valori dell'indice sono sufficienti a definire un alto grado di attrattività del Comune "centroide" di Venezia nei loro confronti; restringendo l'analisi al fine di poter delineare un'area di massima integrazione del mercato del lavoro si ricava che essa è costituita da 36 Comuni appartenenti alle tre Province venete ma dalla quale restano esclusi una decina di Comuni veneziani;

## I dossier delle Città Metropolitane

### Città metropolitana di Venezia

- La Città metropolitana di Venezia Milano rappresenta il ventottesimo territorio italiano in termini di ricchezza pro capite, mentre Venezia è al sedicesimo posto tra le Province italiane in termini di ricchezza assoluta. Circa il 76 per cento del valore aggiunto prodotto dall'economia veneziana deriva dai servizi tuttavia risulta meno terziarizzata rispetto alle grandi Città metropolitane dove i servizi incidono per almeno l'80 per cento sul reddito. Ciò è dovuto ad un'incidenza maggiore che il comparto industriale apporta al reddito nell'economia veneziana grazie ad attività connesse alla logistica portuale sviluppate in particolare da piccole e medie imprese industriali ed artigiane che assumono in alcuni casi le caratteristiche di un distretto industriale (es. cantieristica, calzature, vetro artistico);
- L'analisi delle specializzazioni produttive e delle eccellenze condotta secondo lo schema di Hausmann, Hidalgo ed altri, conferma queste caratteristiche e mediante l'utilizzo dell'indice di Balassa rivela l'esistenza di alcune eccellenze e diverse specializzazioni che consentono all'industria "veneziana" di competere ad alti livelli internazionali: realizzazione di velivoli e componentistica, produzione di apparecchiature di illuminazione, creazione di prodotti in vetro per quanto riguarda le prime e tessile, prodotti in cuoio e pelle, settore metallurgico, cantieristica navale e produzioni in legno per quanto riguarda le seconde.
- Tuttavia lo spazio per l'innovazione dei prodotti è piuttosto limitato per l'economia veneziana sempre che non si allarghi l'analisi alle Province confinanti e non soltanto a quelle di Padova e Treviso ma anche a quelle di Rovigo, Verona, Vicenza e Udine con le quali viene rivelata una favorevole complementarità che consentirebbe un ampliamento dello spazio dell'innovazione per le produzioni di eccellenza veneziane.
- Qualora si estenda infatti il "raggio di azione" dell'analisi alle Province appena citate si conseguirebbero dei vantaggi comparati maggiori dovuti soprattutto all'ampliamento della "mappa dei prodotti" ed al conseguente inglobamento di specializzazioni produttive più "centrali" e suscettibili di potenzialità innovative.

La somma di tutte queste evidenze porta a immaginare una sfida di discontinuità per il governo di un'area così densa e coesa, che non ha riscontro in nessuna delle altre città metropolitane istituite con la riforma delle autonomie. Torino, Napoli, perfino Roma, hanno l'opportunità di "ritagli" più o meno rilevanti del territorio ex provinciale, che al margine evidenzia un netto affievolimento dei caratteri metropolitani di molti Comuni. E questo anche laddove si prospettano simmetriche (ma quantitativamente minori) occasioni di allargamento (è il caso del polo pontino per Roma).

Venezia invece, fa storia a sé, in vertice di una più vasta area che potrebbe conglobare parti di territorio appartenenti alle Province confinanti di Padova, Treviso e fors'anche Rovigo e Vicenza.

Superare l'attuale frammentarietà dei luoghi della decisione amministrativa, potenziando le prospettive di integrazione funzionale di ring areali molto estesi, attraverso un uso consapevole degli istituti della incorporazione, delle unioni e delle

## I dossier delle Città Metropolitane

### **Città metropolitana di Venezia**

fusioni, può rappresentare una sfida di grande complessità, ma potenzialmente in grado di produrre benefici molto rilevanti per l'area in questione.

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

### Appendice

Tabella A - Le costanti amministrative

PROVINCIA	COMUNE	A.S.L.	CENTRI PER	A.T.O. Idrico	UNIONI DI	CLASS
Venezia	Marcon	12	Venezia	Veneto Orientale		a
Venezia	Quarto d'Altino	12	Venezia	Veneto Orientale		a
Venezia	Venezia	12	Venezia	Laguna di Venezia		b
Venezia	Cavallino-Treporti	12	San Donà di Piave	Laguna di Venezia		c
Venezia	Ceggia	10	San Donà di Piave	Laguna di Venezia		d
Venezia	Eraclea	10	San Donà di Piave	Laguna di Venezia		d
Venezia	Fossalta di Piave	10	San Donà di Piave	Laguna di Venezia		d
Venezia	Jesolo	10	San Donà di Piave	Laguna di Venezia		d
Venezia	Musile di Piave	10	San Donà di Piave	Laguna di Venezia		d
Venezia	Noventa di Piave	10	San Donà di Piave	Laguna di Venezia		d
Venezia	San Donà di Piave	10	San Donà di Piave	Laguna di Venezia		d
Venezia	Torre di Mosto	10	San Donà di Piave	Laguna di Venezia		d
Venezia	Meolo	10	San Donà di Piave	Veneto Orientale		e
Venezia	Caorle	10	Portogruaro	Laguna di Venezia		f
Venezia	Annone Veneto	10	Portogruaro	Interregionale		g
Venezia	Cinto	10	Portogruaro	Interregionale		g
Venezia	Concordia	10	Portogruaro	Interregionale		g
Venezia	Gruaro	10	Portogruaro	Interregionale		g
Venezia	Portogruaro	10	Portogruaro	Interregionale		g
Venezia	Pramaggiore	10	Portogruaro	Interregionale		g
Venezia	San Michele al	10	Portogruaro	Interregionale		g
Venezia	San Stino di	10	Portogruaro	Interregionale		g
Venezia	Fossalta di	10	Portogruaro	Interregionale	Fossalta di	h
Venezia	Teglio Veneto	10	Portogruaro	Interregionale	Fossalta di	h
Venezia	Campolongo	13	Dolo	Laguna di Venezia		i
Venezia	Camponogara	13	Dolo	Laguna di Venezia		i
Venezia	Mira	13	Dolo	Laguna di Venezia		i
Venezia	Pianiga	13	Dolo	Laguna di Venezia		i
Venezia	Scorzè	13	Mirano	Laguna di Venezia		i
Venezia	Stra	13	Dolo	Laguna di Venezia		i
Venezia	Vigonovo	13	Dolo	Laguna di Venezia		i
Venezia	Campagna Lupia	13	Dolo	Laguna di Venezia	Città della	l
Venezia	Dolo	13	Dolo	Laguna di Venezia	Città della	l
Venezia	Fiesso d'Artico	13	Dolo	Laguna di Venezia	Città della	l
Venezia	Fossò	13	Dolo	Laguna di Venezia	Città della	l
Venezia	Martellago	13	Mirano	Laguna di Venezia	del Miranese	m
Venezia	Mirano	13	Mirano	Laguna di Venezia	del Miranese	m
Venezia	Noale	13	Mirano	Laguna di Venezia	del Miranese	m
Venezia	Salzano	13	Mirano	Laguna di Venezia	del Miranese	m
Venezia	Santa Maria di	13	Mirano	Laguna di Venezia	del Miranese	m
Venezia	Spinea	13	Mirano	Laguna di Venezia	del Miranese	m
Venezia	Chioggia	14	Chioggia	Laguna di Venezia		n
Venezia	Cavarzere	14	Chioggia	Polesine		o
Venezia	Cona	14	Chioggia	Bacchiglione		p

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

Tabella B –Le omogeneità funzionali – decodifica dei Comuni

PROVINCIA	id	COMUNE	id	COMUNE	id	COMUNE
Padova	1	Abano Terme	38	Fontaniva	73	Saccolongo
Padova	2	Agna	39	Galliera Veneta	74	Saletto
Padova	3	Albignasego	40	Galzignano Terme	75	San Giorgio delle Pertiche
Padova	4	Anguillara Veneta	41	Gazzo	76	San Giorgio in Bosco
Padova	5	Arquà Petrarca	42	Grantorto	77	San Martino di Lupari
Padova	6	Arre	43	Granze	78	San Pietro in Gu
Padova	7	Arzzergrande	44	Legnaro	79	San Pietro Viminario
Padova	8	Bagnoli di Sopra	45	Limena	80	Santa Giustina in Colle
Padova	9	Baone	46	Loreggia	81	Santa Margherita d'Adige
Padova	10	Barbona	47	Lozzo Atestino	82	Sant'Angelo di Piove di Sacco
Padova	11	Battaglia Terme	48	Maserà di Padova	83	Sant'Elena
Padova	12	Boara Pisani	49	Masi	84	Sant'Urbano
Padova	13	Borgoricco	50	Massanzago	85	Saonara
Padova	14	Bovolenta	51	Megliadino San Fidenzio	86	Selvazzano Dentro
Padova	15	Brugine	52	Megliadino San Vitale	87	Solesino
Padova	16	Cadoneghe	53	Merlara	88	Stanghella
Padova	17	Campodarsego	54	Mestrino	89	Teolo
Padova	18	Campodoro	55	Monselice	90	Terrassa Padovana
Padova	19	Camposampiero	56	Montagnana	91	Tombolo
Padova	20	Campo San Martino	57	Montegrotto Terme	92	Torreglia
Padova	21	Candiana	58	Noventa Padovana	93	Trebaseleghe
Padova	22	Carceri	59	Ospedaletto Euganeo	94	Tribano
Padova	23	Carmignano di Brenta	60	Padova	95	Urbana
Padova	26	Cartura	61	Pernumia	96	Veggiano
Padova	27	Casale di Scodosia	62	Piacenza d'Adige	97	Vescovana
Padova	28	Casalserugo	63	Piazzola sul Brenta	98	Vighizzolo d'Este
Padova	29	Castelbaldo	64	Piombino Dese	99	Vigodarzere
Padova	30	Cervarese Santa Croce	65	Piove di Sacco	100	Vigonza
Padova	31	Cinto Euganeo	66	Polverara	101	Villa del Conte
Padova	32	Cittadella	67	Ponso	102	Villa Estense
Padova	33	Codevigo	68	Pontelongo	103	Villafranca Padovana
Padova	34	Conselve	69	Ponte San Nicolò	104	Villanova di Camposampiero
Padova	35	Correzzola	70	Pozzonovo	105	Vo'
Padova	36	Curtarolo	71	Rovolon	106	Due Carrare
Padova	37	Este	72	Rubano		

PROVINCIA	id	COMUNE	id	COMUNE	id	COMUNE
Treviso	1	Altivole	94	Zenson di Piave	63	Preganziol
Treviso	2	Arcade	95	Zero Branco	64	Quinto di Treviso
Treviso	3	Asolo	33	Godega di Sant'Urbano	65	Refrontolo
Treviso	4	Borso del Grappa	34	Gorgo al Monticano	66	Resana
Treviso	5	Breda di Piave	35	Istrana	67	Revine Lago
Treviso	6	Caerano di San Marco	36	Loria	68	Riese Pio X
Treviso	7	Cappella Maggiore	37	Mansuè	69	Roncade

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Venezia

PROVINCIA	id	COMUNE	id	COMUNE	id	COMUNE
Treviso	8	Carbonera	38	Mareno di Piave	70	Salgareda
Treviso	9	Casale sul Sile	39	Maser	71	San Biagio di Callalta
Treviso	10	Casier	40	Maserada sul Piave	72	San Fior
Treviso	11	Castelcuoco	41	Meduna di Livenza	73	San Pietro di Feletto
Treviso	12	Castelfranco Veneto	42	Miane	74	San Polo di Piave
Treviso	13	Castello di Godego	43	Mogliano Veneto	75	Santa Lucia di Piave
Treviso	14	Cavaso del Tomba	44	Monastier di Treviso	76	San Vendemiano
Treviso	15	Cessalto	45	Monfumo	77	San Zenone degli Ezzelini
Treviso	16	Chiarano	46	Montebelluna	78	Sarmede
Treviso	17	Cimadolmo	47	Morgano	79	Segusino
Treviso	18	Cison di Valmarino	48	Moriago della Battaglia	80	Sernaglia della Battaglia
Treviso	19	Codognè	49	Motta di Livenza	81	Silea
Treviso	20	Colle Umberto	50	Nervesa della Battaglia	82	Spresiano
Treviso	21	Conegliano	51	Oderzo	83	Susegana
Treviso	22	Cordignano	52	Ormelle	84	Tarzo
Treviso	23	Cornuda	53	Orsago	85	Trevignano
Treviso	24	Crespano del Grappa	54	Paderno del Grappa	86	Treviso
Treviso	25	Crocetta del Montello	55	Paese	87	Valdobbiadene
Treviso	26	Farra di Soligo	56	Pederobba	88	Vazzola
Treviso	27	Follina	57	Pieve di Soligo	89	Vedelago
Treviso	28	Fontanelle	58	Ponte di Piave	90	Vidor
Treviso	29	Fonte	59	Ponzano Veneto	91	Villorba
Treviso	30	Fregona	60	Portobuffolè	92	Vittorio Veneto
Treviso	31	Gaiarine	61	Possagno	93	Volpago del Montello
Treviso	32	Giavera del Montello	62	Povegliano		

PROVINCIA	id	COMUNE	id	COMUNE	id	COMUNE
Venezia	1	Annone Veneto	16	Fossalta di Portogruaro	31	Quarto d'Altino
Venezia	2	Campagna Lupia	17	Fossò	32	Salzano
Venezia	3	Campolongo Maggiore	18	Gruaro	33	San Donà di Piave
Venezia	4	Camponogara	19	Jesolo	34	San Michele al Tagliamento
Venezia	5	Caorle	20	Marcon	35	Santa Maria di Sala
Venezia	6	Cavarzere	21	Martellago	36	San Stino di Livenza
Venezia	7	Ceggia	22	Meolo	37	Scorzè
Venezia	8	Chioggia	23	Mira	38	Spinea
Venezia	9	Cinto Caomaggiore	24	Mirano	39	Stra
Venezia	10	Cona	25	Musile di Piave	40	Teglio Veneto
Venezia	11	Concordia Sagittaria	26	Noale	41	Torre di Mosto
Venezia	12	Dolo	27	Noventa di Piave	42	Venezia
Venezia	13	Eraclea	28	Pianiga	43	Vigonovo
Venezia	14	Fiesso d'Artico	29	Portogruaro	44	Cavallino-Treporti
Venezia	15	Fossalta di Piave	30	Pramaggiore		