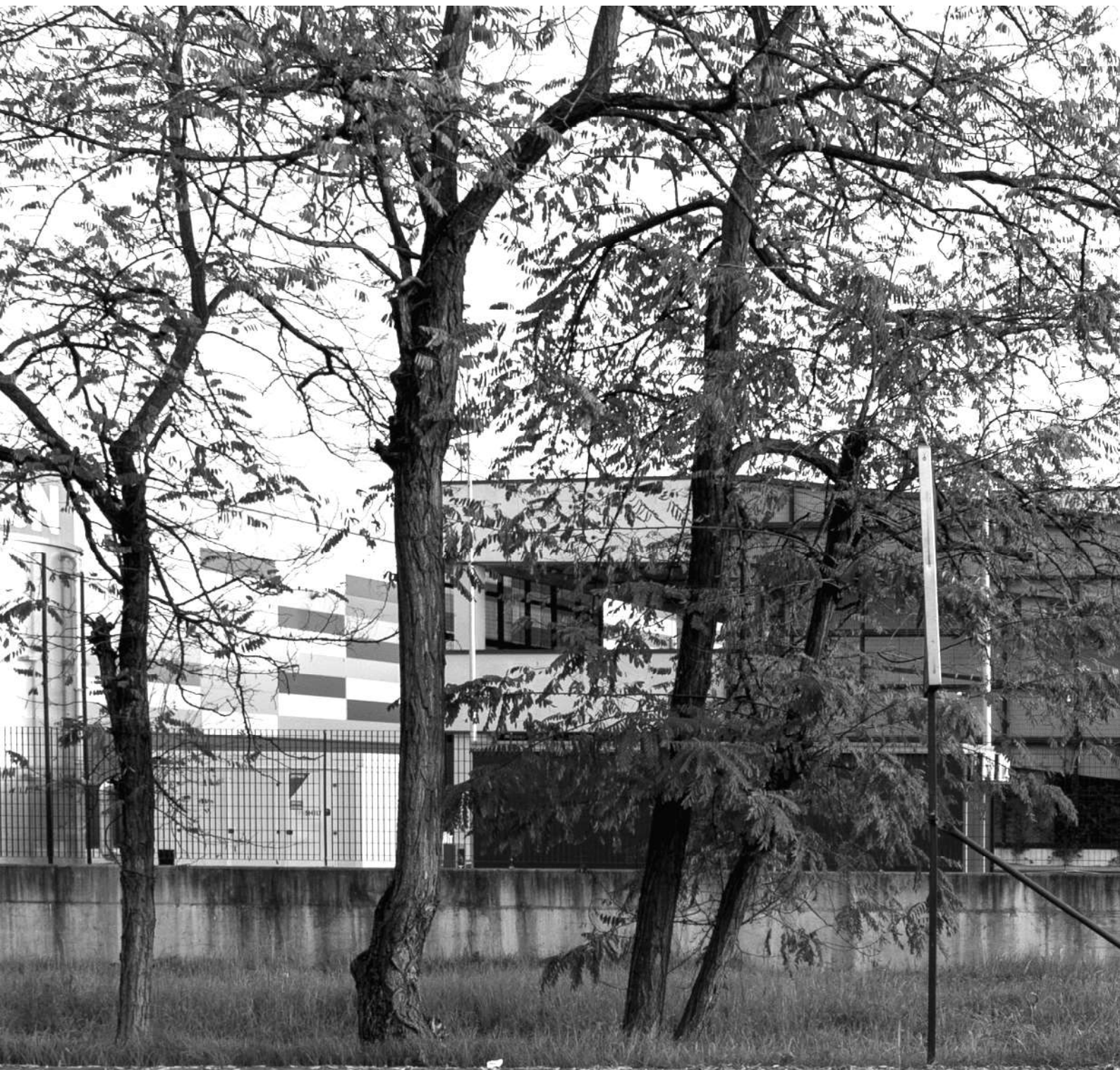


# TRASPORTI

*& cultura*

70

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



**ECONOMIA DELLE PIATTAFORME  
E TERRITORIO**

Comitato d'Onore:

Paolo Costa  
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento  
Europeo

Franco Purini  
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero  
Università telematica E-Campus, Novedrate

Maria Cristina Treu  
Architetto Urbanista, Milano

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli  
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Alberto Ferlenga  
Università Iuav, Venezia

Massimo Guarascio  
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi  
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo  
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni  
ENSA Paris-Belleville, UMR AUSser

Marco Pasetto  
Università di Padova

Michelangelo Savino  
Università di Padova

Luca Tamini  
Politecnico di Milano

Zeila Tesoriere  
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais



# 70

Rivista semestrale  
gennaio-giugno 2025  
anno XXV, numero 70

Direttore responsabile  
Laura Facchinelli

Direzione e redazione  
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia  
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net  
redazione@trasportiecultura.net

Comitato Editoriale  
Marco Pasetto  
Michelangelo Savino

Coordinamento di Redazione  
Giovanni Giacomello

Manager editoriali  
Elena Dorato  
Martina Massari

Redazione  
Marco Alioni

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Consulente per la lingua inglese: Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line  
nel sito [www.trasportiecultura.net](http://www.trasportiecultura.net)

2025 © Laura Facchinelli  
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli  
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di giugno 2025

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443  
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

## TRASPORTI

### 5 ECONOMIA DELLE PIATTAFORME E TERRITORIO

di Laura Facchinelli

### 7 SFIDE EMERGENTI NEL GOVERNO DEI PROCESSI DI TERRITORIALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA

di Luca Tamini

### 17 GLI IMPATTI LOGISTICI DELLA FABBRICA GLOBALE CONTEMPORANEA ALLA SCALA DELLA PROSSIMITÀ

di Elena Franco

### 27 VERSO UN GLOSSARIO E UNA REGOLAMENTAZIONE DELLE FUNZIONI LOGISTICHE: IL PIANO TERRITORIALE METROPOLITANO DI BOLOGNA

di Alessandro Delpiano, Lorenza Dell'erba, Luca Montanari e Maria Grazia Murru

### 35 IDONEITÀ LOCALIZZATIVA E QUALITÀ INSEDIATIVA DEGLI INSEDIAMENTI LOGISTICI. LA STRATEGIA TEMATICO-TERRITORIALE DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO NEL QUADRO NORMATIVO REGIONALE E NAZIONALE

di Isabella Susi Botto e Cinzia Cesarini

### 43 IMPATTI DELLA LOGISTICA E CONSUMO DI SUOLO IN VENETO

di Laura Fregolent

### 51 INFRASTRUTTURE LOGISTICHE E GESTIONE DELLE INFORMAZIONI TERRITORIALI: LA ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA PORTO DI VENEZIA-RODIGINO

di Gianfranco Pozzer, Matteo Basso e Francesco Musco

### 59 L'APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO DELLE ZONE LOGISTICHE SEMPLIFICATE

di Anna Grignani

### 69 ESPLOSIONE DELLA LOGISTICA E TERRITORIO: PERCHÈ NOVARA?

di Alberto Bozzi, Giuseppe Schiaroli, Aki Tarasconi e Nicola Turri

### 79 LO SCALO DI ALESSANDRIA DIVENTA RETROPORTO: ORIGINI E AFFERMAZIONE DI UNA VOCAZIONE TERRITORIALE

di Paola Tessitore

### 85 EXPANDING URBAN HORIZONS: A LOOK AT THE ROLE OF LOGISTICS PLATFORMS AND FREIGHT TRANSPORT IN THE CONSTRUCTION OF LISBON'S URBAN REGION

di Pedro Bento

*cultura*

### 93 VIOLENZA LOGISTICA. DEBORAH COWEN DIECI ANNI DOPO

di Richard Lee Peragine

### 97 LOGISTICA E MICROCHIP. INFRASTRUTTURE CHE GOVERNANO IL MONDO. DUE SAGGI DI CESARE ALEMANNI

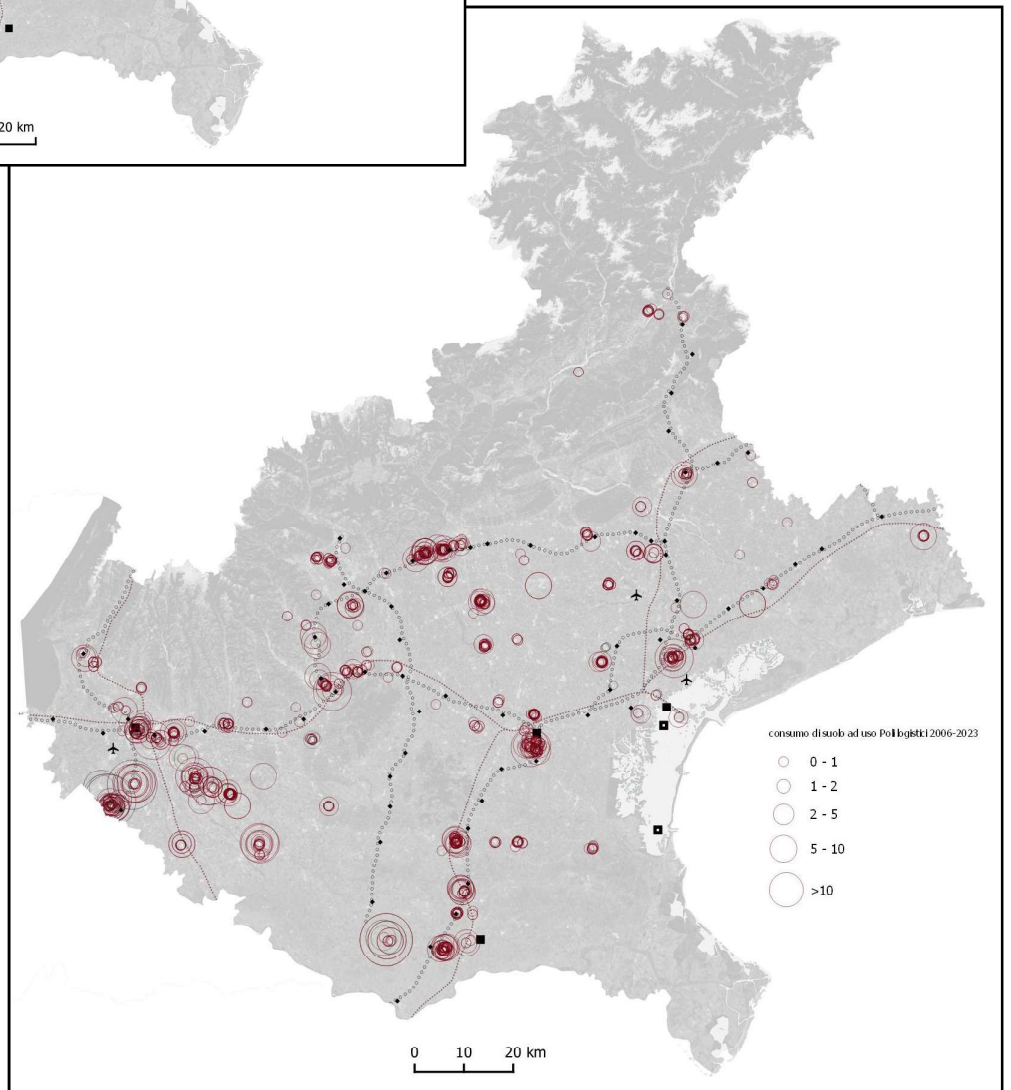
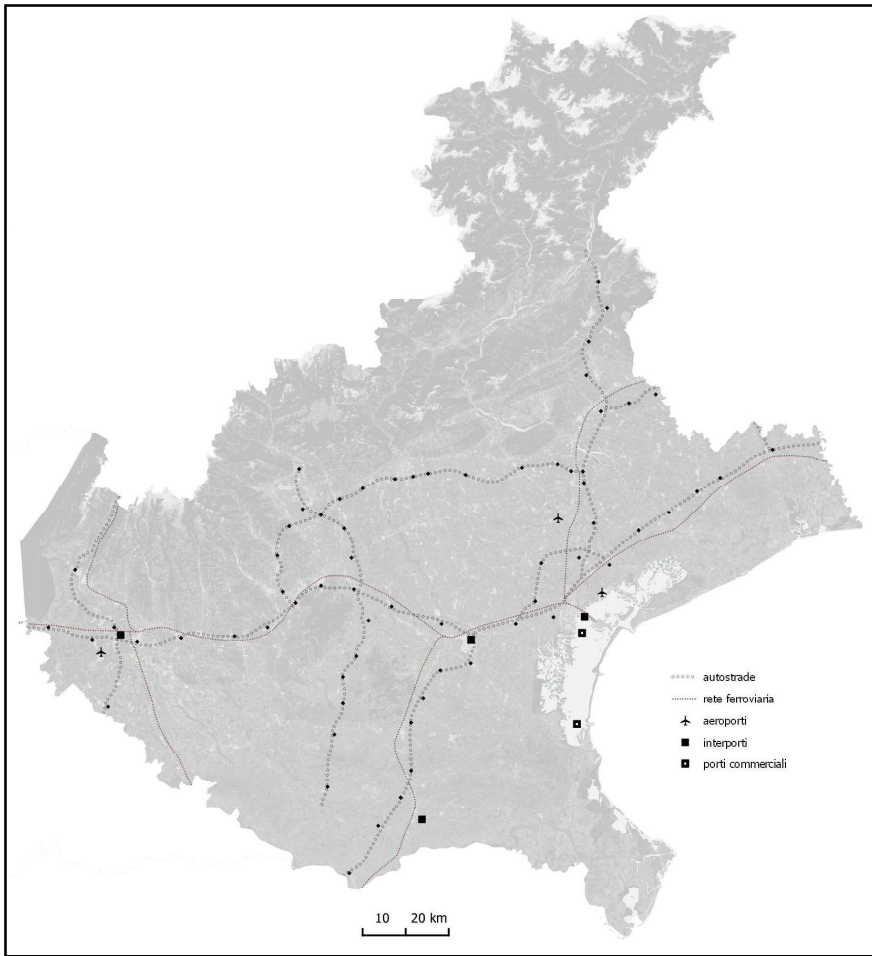
di Elena Franco

### 101 OLTRE LE MURA DELL'IMPRESA. VIVERE, ABITARE, LAVORARE NELLE PIATTAFORME TERRITORIALI. UNA CONVERSAZIONE CON ALDO BONOMI

a cura di Luca Tamini

### 107 VENEZIA, ATENELO VENETO. QUINTO CICLO DI INCONTRI T&C SU TRASPORTI E TERRITORIO

di Laura Facchinelli



# Infrastrutture logistiche e gestione delle informazioni territoriali: la Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino

di Gianfranco Pozzer, Matteo Basso e Francesco Musco

Gli studi sul consumo di suolo evidenziano come, in contesti caratterizzati da edificazione diffusa, infrastrutture e logistica rappresentino i fattori più rilevanti nei processi di trasformazione territoriale e di crescita della competitività locale (SNPA, 2024). Questi due domini interagiscono, generando effetti sinergici o, in alcuni casi, meccanismi di compensazione (Fregolent e Savino, 2023).

In questo caso, componenti fisiche, finanziarie e fiscali interagiscono con quelle ambientali e socio-culturali, con l'obiettivo di individuare aree strategiche capaci di catalizzare piccole, medie e grandi imprese fortemente connesse a un sistema di infrastrutture di comunicazione integrato.

L'ipotesi qui testata è che nella Regione del Veneto la componente logistica, ed in particolare la sua forte vocazione intermodale, si configuri come condizione sistemica in grado di rispondere positivamente a istanze settoriali di filiera e di crescita economica. Ciò si inserisce in modo coerente nel quadro degli strumenti normativi di pianificazione economica volti all'individuazione delle cosiddette Zone Logistiche Semplificate (ZLS), oggi "condizionate" anche dalle strategie PNRR per il consolidamento dell'intermodalità e della digitalizzazione della catena logistica e produttiva.

Sullo sfondo di queste considerazioni, la discussione esplora le prospettive offerte dalla ZLS Venezia-Rodigino in relazione alla distribuzione delle piattaforme logistiche del Veneto e al loro ruolo di indirizzo strategico nelle politiche urbanistiche e territoriali.

## La logistica in Veneto: usi del suolo, attività, politiche

In Veneto, il consumo di suolo a fini logistici è strettamente influenzato dallo sviluppo di tracciati e servizi connessi a opere viarie di rango superiore (Messina, 2020), oltre che dalla crescente reticolarizzazione del siste-

## Logistics infrastructures and spatial information management: the Simplified Logistics Zone "Porto di Venezia-Rodigino"

by Gianfranco Pozzer, Matteo Basso and Francesco Musco

The logistical development of a territory is often legitimised by specific production relations or by political choices linked to transport and market efficiencies. When hierarchically structured, the growth of the logistic sector can profoundly impact the administrative and financial arrangements of territories, fostering new forms of centrality and territorial competitiveness, as well as potential phenomena of spatial marginalisation and intra- and interregional (re)scaling. At the same time, its expansion provides an interpretative key to understanding the evolutionary patterns of settlement structures, often anchored to specific extraordinary funding programs for social innovation and entrepreneurial competitiveness.

In this contribution, the theme gains empirical relevance in the Veneto region through an analysis of land consumption driven by logistics in relation to the opportunities offered by Simplified Logistics Zones (ZLS) and the resources made available by the Italian National Recovery and Resilience Plan (NRRP). The analysis makes it possible to grasp how logistics, public policies and infrastructure investments tend to interact, shaping the spatial organisation and competitiveness of places. The research integrates regional data with territorial statistics from heterogeneous sources (Istat, Ispra, and Regis), proposing a spatial analysis model aimed at supporting an integrated management of networks, resources, and territorial synergies.

Fig. 1 - Regione Veneto. Inquadramento dei nodi e delle principali reti infrastrutturali. Fonte: elaborazione degli autori su dati Regione Veneto.

Fig. 2 - Distribuzione e dinamica del consumo di suolo a fini logistici 2006-2023. Fonte: elaborazione degli autori su dati Ispra 2023

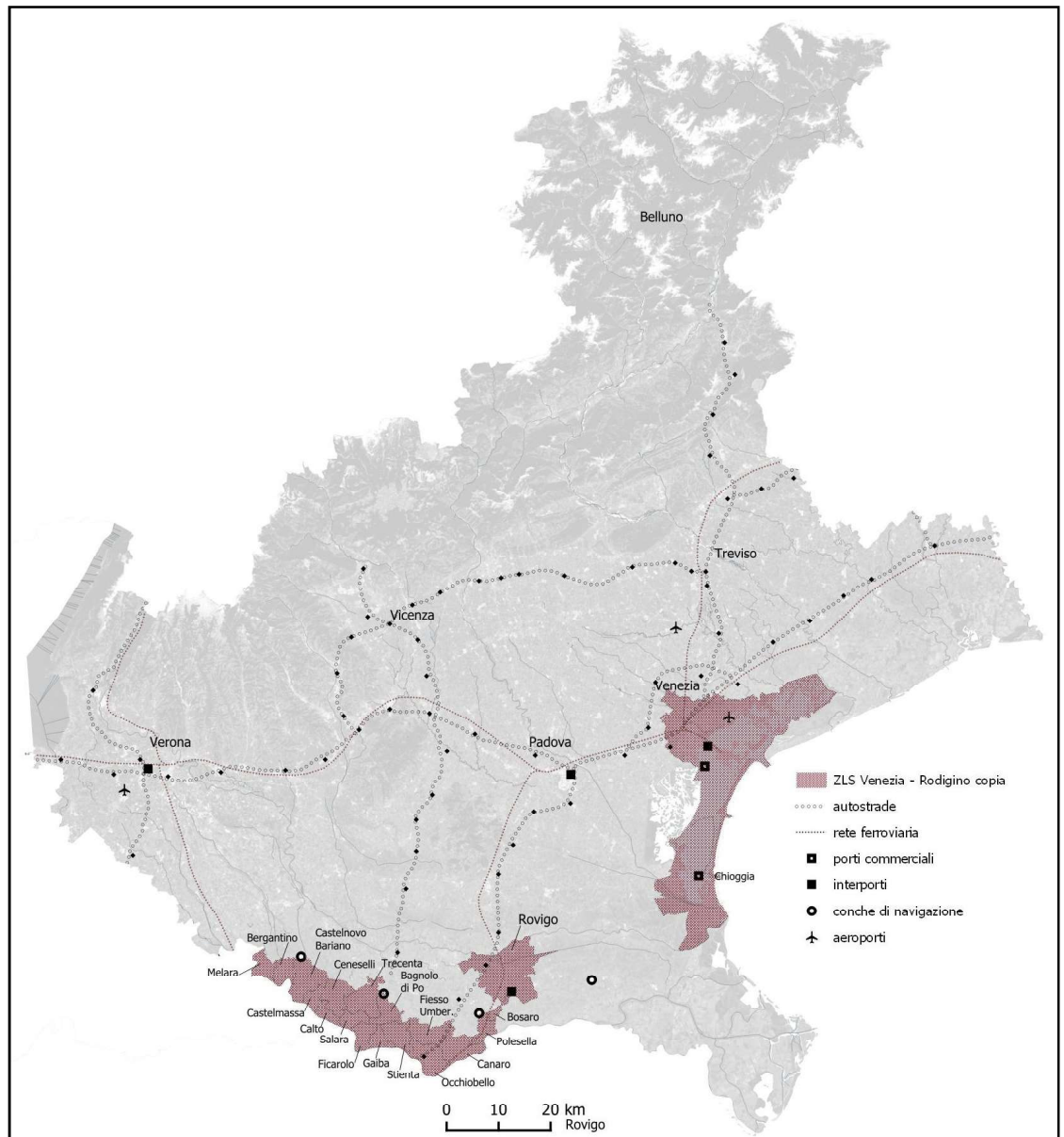


Fig. 3 - Perimetrazione della ZLS Venezia-Rodigino. Fonte: elaborazione degli autori su dati territoriali Regione del Veneto e Fondazione Iuav, 2024 – “Piano di Sviluppo Strategico della Zona Logistica Semplificata (ZLS) Porto di Venezia – Rodigino”.

ma distributivo locale. La sua configurazione, infatti, tende a consolidarsi attorno alle principali direttrici viarie e ferroviarie, con una concentrazione significativa lungo l’asse europeo dell’autostrada A4 e il recente corridoio infrastrutturale della Superstrada Pedemontana Veneta. Entrambi rappresentano snodi strategici per la mobilità delle merci su scala locale e sovregionale.

A questi si affiancano però nuove configurazioni spaziali in contesti storicamente marginali come quelli della bassa pianura padana o delle “aree interne” della montagna, dove l’evoluzione di una domanda logistica sempre più influenzata da dinamiche di prossimità digitale sta agevolando la formazione di nuovi mercati integrati e avanzati. Si tratta di trasformazioni sostenute da recenti interventi di potenziamento e razionalizzazione di piattaforme produttive territoriali, le cui

ricadute economiche contribuiscono ad alimentare nuove strategie di connessione interprovinciale tra aree urbane consolidate e contesti in fase di riorganizzazione territoriale e funzionale (Figura 1).

Ciò contribuisce alla costruzione di una rete di scambio economico sempre più capillare e interconnessa<sup>1</sup>. L’evoluzione di tale sistema è confermata anche dagli ultimi dati sul consumo del suolo pubblicati da Ispra<sup>2</sup>, i quali evidenziando un significativo incremento del consumo di suolo a fini produttivi e logistici: tra il 2006 e il 2023, nel solo Nord-Est del Paese, il suolo consumato per attività logisti-

1 Si osservi, per esempio, l’importante vicinanza della logistica rodigina ai poli intermodali ferraresi, supportata dalle direttrici intermodali legate all’Interporto di Rovigo, dal completamento della Transpolesana e dai collegamenti ferroviari della tratta Bologna-Padova.

2 Cfr. SNPA (2024).

Provincia	Ambito	Estensione in ettari
Venezia	Campalto	146,40
	Tessera	383,06
	Murano	107,64
	Arsenale	43,63
	Tronchetto	57,52
	Marghera	165,43
	Porto Marghera	1729,57 <sup>8</sup>
<b>Totale estensione ZLS ambito veneziano</b>		<b>2.633,25</b>
Rovigo	Aree produttive di Rovigo	467,50
	Bergantino	585,88
	Bosaro	113,98
	Calto	107,90
	Canaro	10,40
	Castelmassa	54,44
	Castelnovo Bariano	71,26
	Ceneselli	31,40
	Ficarolo	59,39
	Gaiba	2,90
	Melara	196,74
	Occhiobello	44,25
	Polesella	27,84
	Salara	35,65
Stienta	39,59	
<b>Totale estensione ZLS ambito rodigino</b>		<b>1.849,12</b>
<b>Totale estensione ZLS Regione del Veneto</b>		<b>4.482,37</b>
<b>Valore massimo superficie assegnato alla Regione del Veneto</b>		<b>5.074,02</b>

che è infatti aumentato di circa 1.852 ettari, con una concentrazione rilevante nelle aree del centro veneto (+ 952 ettari: Figura 2) e in Emilia Romagna (+ 944 ettari)<sup>3</sup>.

In un periodo storico come quello attuale, tra l'altro agevolato dalla massiccia disponibilità di risorse finanziarie garantite dal PNRR, diventa infatti necessario promuovere modelli di crescita che sappiano coniugare efficienza economica e coerenza spaziale, garantendo un uso razionale e sostenibile delle risorse disponibili (Pileri, 2007 e 2022; Giannola Svi-mez, 2023). Si tratta di un'esigenza di gestione territoriale che si colloca in un quadro trasformativo molto più ampio, in cui la logistica potrebbe verosimilmente configurarsi come lo strumento di una più generale ricomposizione spaziale e insediativa. In questo scenario, risulta allora cruciale sostenere la messa in opera di politiche economico-territoriali come appunto la ZLS, affinché tali strumenti

possano fungere da leve strategiche per una pianificazione territoriale sistemica, integrata e interscalare (Claroni, 2024; Piraino, 2023; Tamini, 2022).

## La Zona Logistica Semplificata Venezia-Rodigino

Introdotte con un emendamento apportato alla legge di bilancio 2018, le Zone Logistiche Semplificate (ZLS) rappresentano uno strumento di politica economica e territoriale volto al miglioramento del sistema portuale e retro-portuale delle Regioni italiane. Direttamente connesse all'assetto economico-industriale ZES (Davies R. B., Mazhikayev, 2019; Lepore e Spirito, 2017)<sup>4</sup>, le ZLS

Tab. 1 - Tabella di sintesi degli ettari candidati per la ZLS Venezia-Rodigino. Fonte: Regione del Veneto e Fondazione Iuav, 2024, cit.

3 Seguono, molto distanziate, Friuli-Venezia Giulia (+36 ettari) e Trentino-Alto Adige (+21 ettari). Cfr. SNPA (2024), p. 140.

4 L'istituzione delle ZLS segue il modello normativo delle Zone Economiche Speciali (ZES), introdotto in Italia nel 2017 attraverso il decreto-legge n. 91 del 20 giugno 2017, convertito dalla legge del 3 agosto 2017, n. 123. La proposta di istituzione delle ZLS viene avanzata dalla Regione competente, o congiuntamente da più Regioni in caso di ZLS di carattere interregionale;

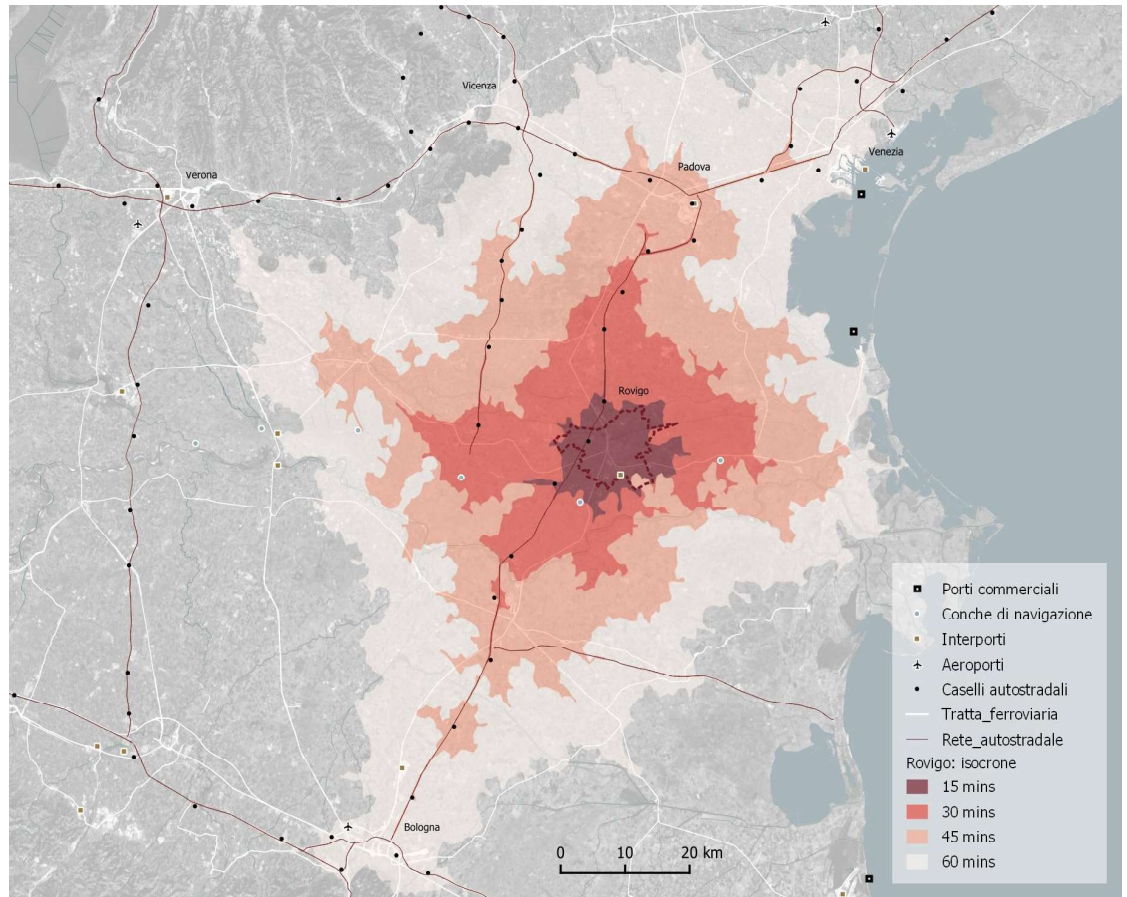


Fig. 4 - Accessibilità al territorio comunale di Rovigo basata su diagrammi a isocrone. Fonte: Regione del Veneto e Fondazione luav, 2024, cit.

rappresentano una opportunità di sviluppo territoriale legata non solo al potenziamento trasportistico e logistico, ma anche alla coesione territoriale, al sostegno della portualità marittima e alla sostenibilità delle attività di impresa (Bernabei, 2022).

Attualmente, in Italia risultano istituite sei ZLS<sup>5</sup>: “ZLS Regione Veneto: Porto di Venezia-Rodigino”; “ZLS Porto e Retroporto di Genova”; “ZLS Regione Emilia Romagna”; ZLS “Regione Lombardia”; ZLS “Regione Toscana”; ZLS “Friuli-Venezia Giulia”.

Tra quelle già istituite, il caso Veneto assume un ruolo fondamentale per lo sviluppo dell’economia portuale e retroportuale del Nordest italiano. Esso rappresenta la manifestazione tangibile di una politica economica fortemente orientata alla crescita imprenditoriale, all’innovazione tecnologica e all’internazionalizzazione delle filiere produttive locali (Bernabei, 2022).

Dal punto di vista geografico, il territorio comprende aree portuali e retroportuali di

rilevanza strategica (Figura 3), localizzate in Comune di Venezia (Porto Marghera, Campalto, Murano, Arsenale, Zona Portuale e Tronchetto), nella zona Portuale di Chioggia e nei siti retroportuali del Polesine: il riferimento è, in particolare, ai retroporti di Bagnolo di Po, Bergantino, Bosaro, Calto, Canaro, Castelmasa, Castelnovo Bariano, Ceneselli, Ficarolo, Fiesso Umbertiano, Gaiba, Melara, Occhiobello, Polesella, Rovigo, Salara, Stienta, Trecenta.

In funzione ai comuni individuati e all’analisi delle superfici e delle unità catastali ascritte alla ZLS, il Veneto candida una superficie territoriale pari a 4.482,96<sup>6</sup> ettari (Tabella 1).

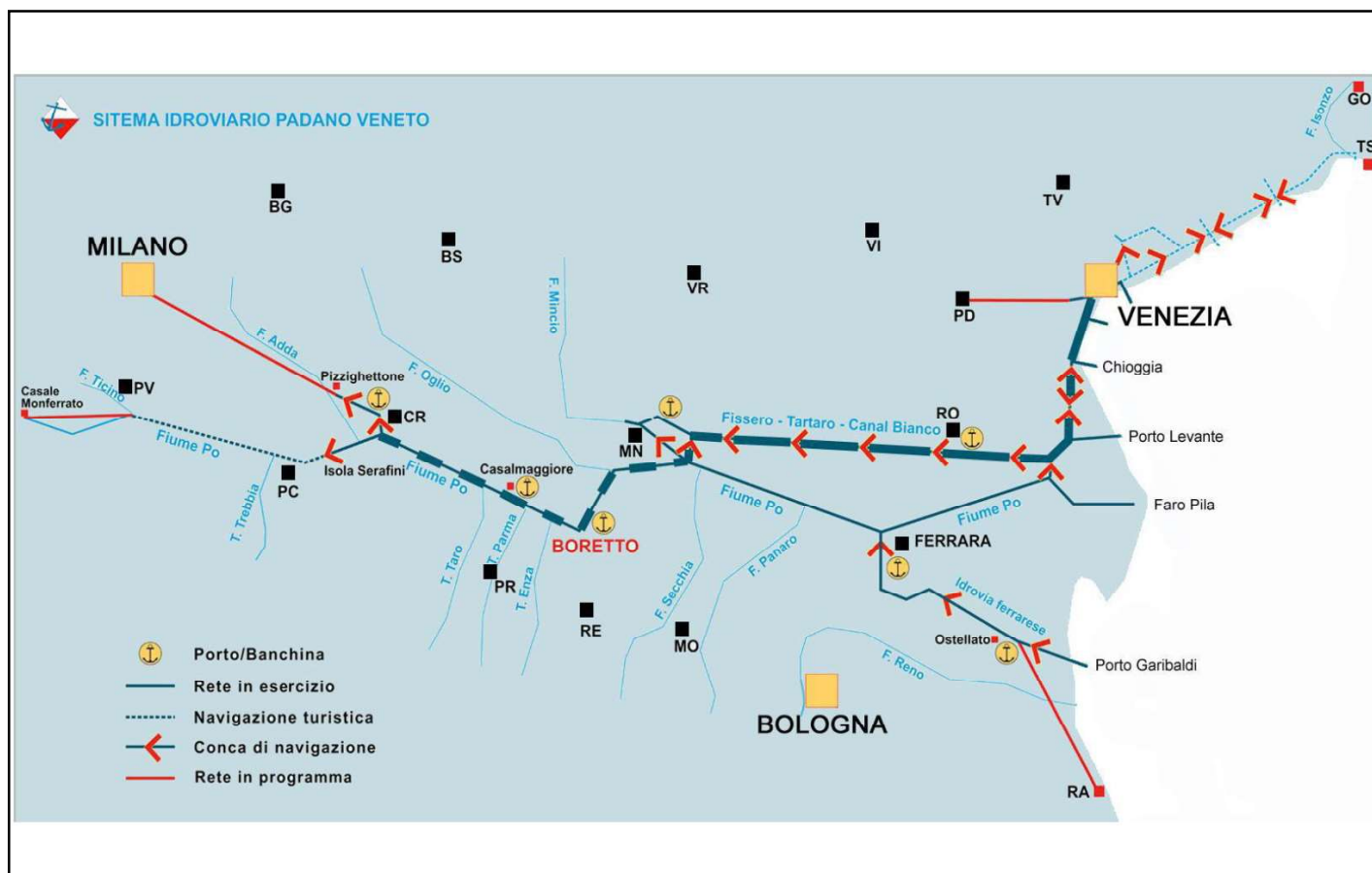
Relativamente alle strategie di sviluppo territoriale con cui i perimetri delle aree vengono definiti, emergono due chiavi di lettura importanti per la competitività del sistema portuale veneto.

Da una parte è possibile osservare che l’accessibilità alle aree ZLS si sviluppa in contesti infrastrutturali differenziati, in cui la relazione tra spazio e tempi di flusso risulta determinata da fattori fisico-strutturali sufficientemente performanti, in grado di favorire pratiche

successivamente la proposta è trasmessa al Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il PNRR, corredata da un Piano di Sviluppo Strategico (PSS).

5 Fonte: Dipartimento per le politiche di coesione e per il sud. Presidenza del Consiglio dei Ministri.

6 Il valore previsto rispetta ampiamente i limiti imposti della normativa per l’assegnazione dei valori massimi ZLS (vedi DPCM 12/2018).



retroportuali dinamiche e adeguatamente supportate da una logica di trasporto intermodale (Figura 4).

Non può essere trascurato che esistono delle differenze in termini di precondizioni locali tra i comuni del Polesine e l'area di Venezia: i primi di fatto in parte connessi all'asta del Fissero-Tartaro-Canal Bianco (Figura 5), ma con necessità di potenziamento in termini di reti ed infrastrutture per potere essere pienamente funzionali a logiche di sviluppo locale; la seconda già fortemente agganciata al sistema portuale veneziano, con una potenziale e maggiore funzionalità nella prospettiva propria della ZLS.

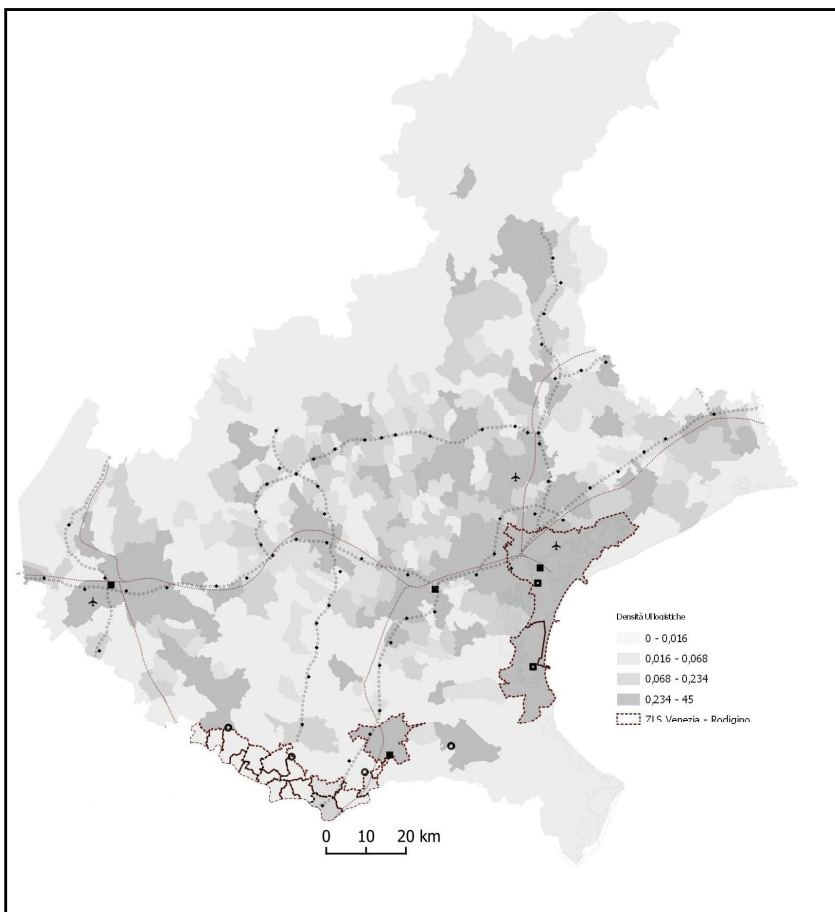
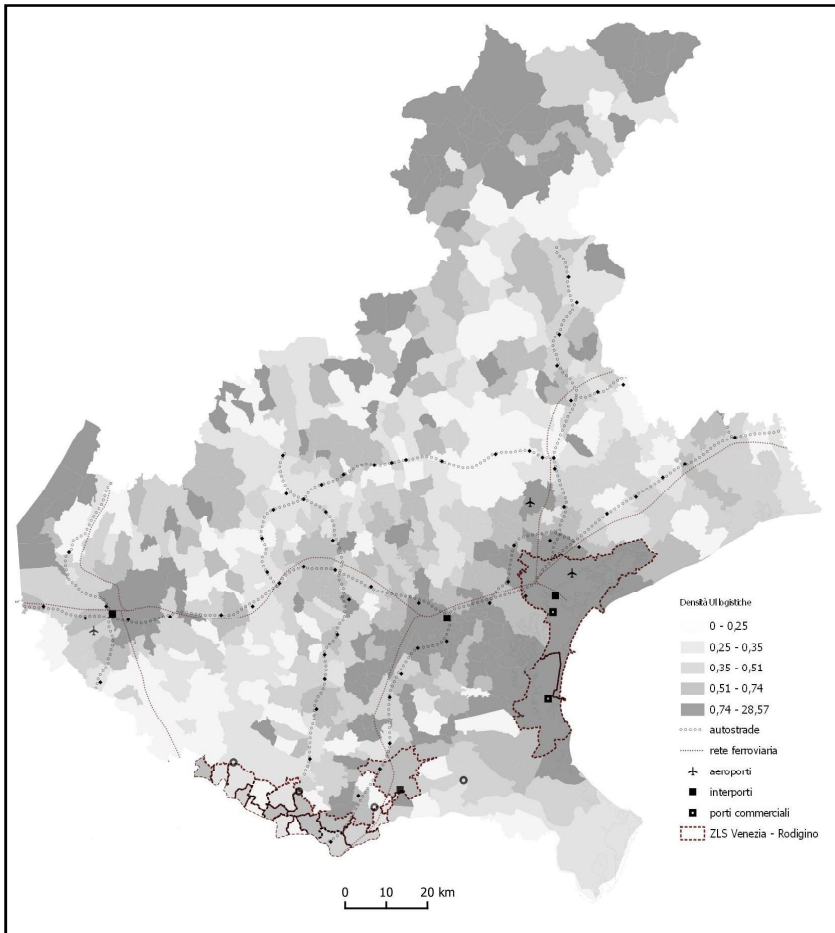
A queste considerazioni, di sensibile debolezza istituzionale, si aggiunge il fatto che il Polesine manca di una forte regia in termini di politiche per lo sviluppo locale, sia per il depotenziamento del sistema delle provincie, sia, nel caso specifico, per la messa in liquidazione del Consvipo, il Consorzio per lo Sviluppo del Polesine. Al contempo, considerando le agevolazioni fiscali destinati a questi territori a regime speciale, è possibile ipotizzare un ruolo centrale anche da parte del PNRR se si considerano atterraggi finanziari perlopiù finalizzati alla valorizzazione di contesti produttivi tecnologicamente avanzati (Mission: M1C1; M2C2, M3C3).

### Discussione e Conclusioni: logistica, pianificazione e sviluppo territoriale

Sebbene nella sua attuale configurazione la ZLS Venezia-Rodigino risulti geograficamente separata in due realtà distinte, le opportunità di contesto rendono questa iniziativa uno strumento volto a promuovere la ripresa economica locale in un'ottica di sviluppo sostenibile. La messa a sistema di alcune informazioni territoriali di base evidenzia i vantaggi competitivi che potrebbero derivare dalla valorizzazione di aree portuali e retroportuali idonee all'insediamento di attività logistiche e industriali. L'incrocio statistico di alcune informazioni economiche e finanziarie consente infatti una lettura delle condizioni strutturali alla base di possibili politiche di investimento, che a loro volta potrebbero richiamare l'intervento di azioni di coordinamento e programmazione necessarie per una messa a sistema di risorse e opportunità trasversali alle istanze settoriali di filiera, di crescita produttiva e di governo del territorio.

Si riconosce alla logistica un ruolo decisivo nella valorizzazione del progetto ZLS, considerando le opportunità intermodali come strumenti in grado di ricucire spazialmente

Fig. 5 - Sistema idroviario padano veneto: rete in esercizio al 2010. Fonte: ARNI, 2010.



territori e infrastrutture. La presenza di un mercato di piattaforma viene interpretata in chiave innovativa, assumendo il settore logistico come un elemento di grande valenza non solo a livello macroeconomico o in fase di ottimizzazione delle reti, ma anche in ambito di pianificazione infrastrutturale; esso difatti riveste un ruolo tattico-strategico assai diffuso nel campo del *planning*, ma soprattutto in approcci di gestione intercomunale orientati al rafforzamento della pianificazione di Area Vasta (Figura 6).

Questo aspetto solleva alcuni interrogativi sull'attuale capacità di alcune aree ZLS di generare impatti sistemici. Interrogativi amplificati anche dalla distribuzione dei finanziamenti PNRR per imprese e industria 5.0, la quale evidenzia atterraggi significativi proprio in aree a elevata densità logistica e in partizioni territoriali maggiormente "irrorate" da investimenti per l'innovazione dei trasporti (Figura 7). Questo dato potrebbe suggerire che il PNRR stia indirettamente rafforzando i poli economici principali, con il rischio di amplificare eventuali divari socio-economici e territoriali. Tuttavia, la costruzione di un indice di competitività territoriale in chiave logistica ed economica sembrerebbe offrire un quadro di lettura più incoraggiante (Figura 8). Integrando variabili legate a dotazioni infrastrutturali, presenza di imprese KIBS (*Knowledge Intensive Business Services*), investimenti PNRR e digitalizzazione, l'indice attribuisce agli ambiti della ZLS una buona accessibilità logistica, estesa anche ai comuni limitrofi non direttamente interessati dalla strategia economica d'area.

Questo approccio analitico risulta essenziale per comprendere le dinamiche di distribuzione delle risorse e per individuare nuove sinergie tra pianificazione logistica e sviluppo economico. In questo senso, le ZLS rappresentano non solo un dispositivo di semplificazione amministrativa, ma anche uno strumento di riequilibrio territoriale, capace di orientare il futuro della logistica regionale verso modelli di crescita più competitivi e integrati (Akhanov *et al.*, 2021; Patassini *et al.* 2005)<sup>7</sup>.

© Riproduzione riservata

Nota - L'articolo presenta alcuni esiti di una ricerca empirico-sperimentale (tuttora in corso) svolta nell'ambito del progetto PRIN (2023-2025) "Territorializzare il PNRR", finanziato dall'Unione europea - Next Generation EU, Missione 4 Componente 1, CUP F53D23005560006.

7 Si veda, per esempio, il concetto di "mini hub full service" per zone di decentramento operativo; per spazi di collaborazione incubatori e acceleratori di impresa.

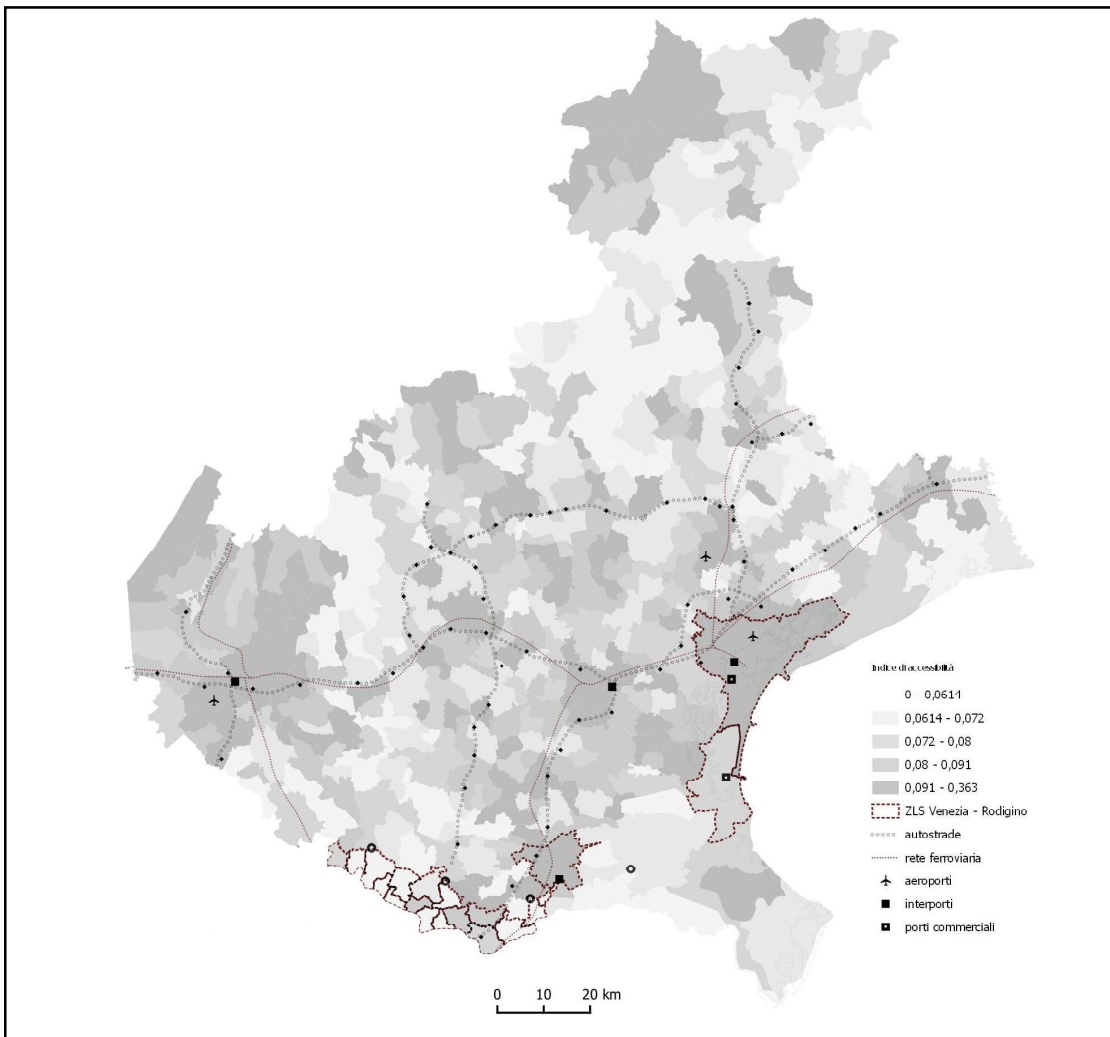


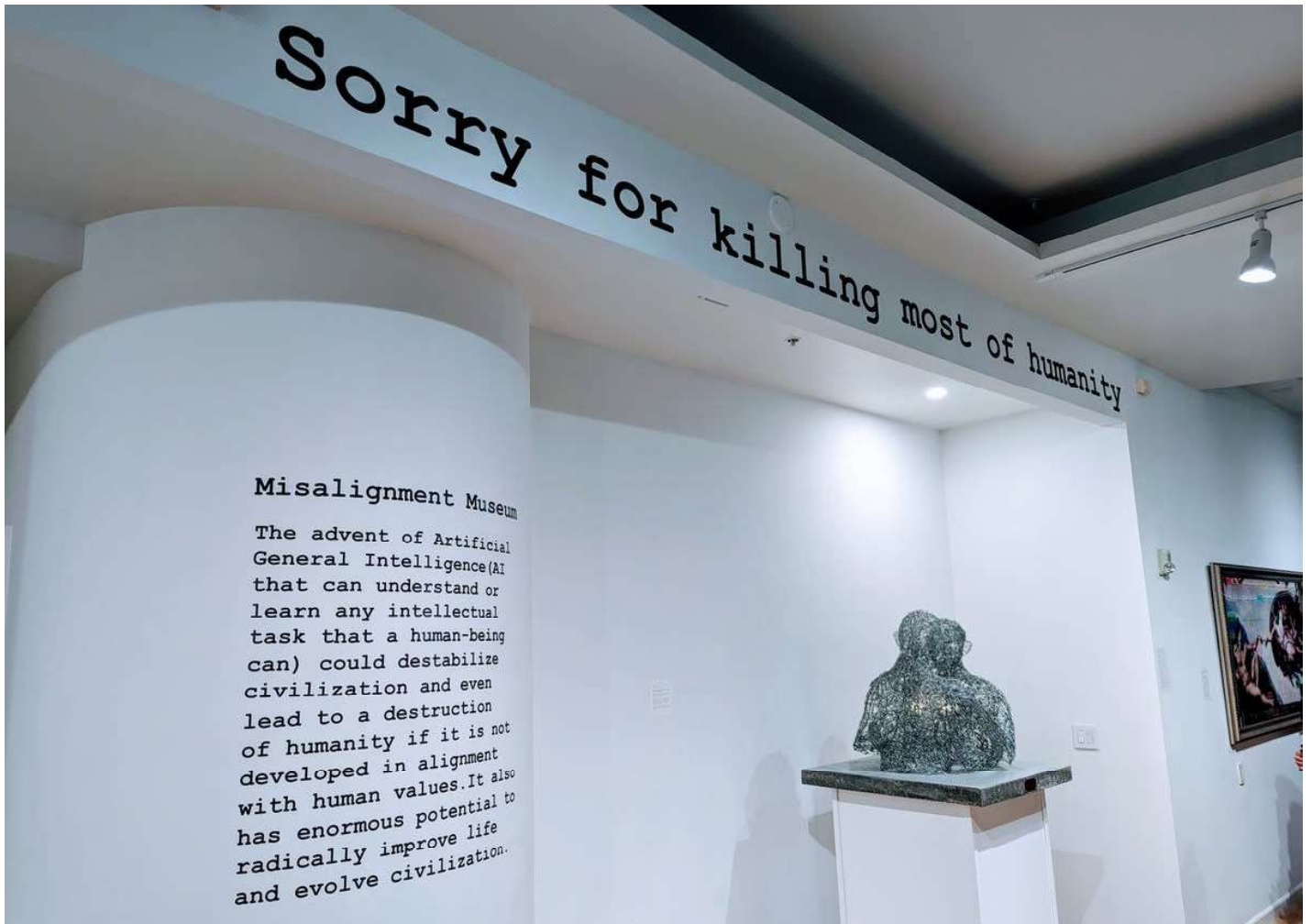
Fig. 6 - Nella pagina a fianco, in alto: Densità delle imprese logistiche a livello comunale: rapporto tra unità locali e superficie industriale. Fonte: elaborazione a cura degli autori a partire da dati ISTAT 2021 e uso e copertua del suolo regionale al 2020

Fig. 7 - Nella pagina a fianco, in basso: Indice di concentrazione delle imprese logistiche, calcolato come rapporto tra UL logistiche e quota di finanziamenti PNRR (M1C1, M2C2, M3C3). Fonte: elaborazione a cura degli autori a partire da dati ISTAT 2021, Regis 2025 e luav-PRIN 2023-2025

Fig. 8- In questa pagina: Indice di competitività logistica e innovazione territoriale. Fonte: elaborazione a cura degli autori a partire da dati ISTAT 2021, Regis 2025 e luav-PRIN 2023-2025.

## Riferimenti bibliografici

- Akhavan M., Mariotti I., Rossi F. (2021), "Lo sviluppo degli spazi di coworking nelle aree periferiche e rurali in Italia in", *Terriotrio*, 97 Suppl., 35-42.
- Bernabei G. (2022), "Le Zone Logistiche Semplificate di Veneto ed Emilia-Romagna: modelli a confronto", *Quaderni di ricerca sull'artigianato*, 10(3), 343-376.
- Claroni A. (2024), "La normativa nazionale per le aree sottoutilizzate (marzo-maggio 2024)", *Rivista giuridica del Mezzogiorno*, 38(1), 181-192.
- Davies R. B., Mazhikeyev A. (2019), "The impact of special economic zones on exporting behavior", *Review of Economic Analysis*, 11(1), 145-174.
- Giannola Svimez A. (2023), "Il PNRR l'autonomia e l'Italia che verrà", in *Spostare il baricentro: il PNRR, l'Europa e la politica industriale*.(Campus; 83), Eurilink, Roma, 71-94.
- Fregolent L, Savino M (2023), "PNRR e la grande trasformazione del Paese Introduzione al dibattito-sezione monografica", *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, 53(135), 161-216.
- Lepore A., Spirito P. (2017), "Le Zone Economiche Speciali: una leva di politica industriale per lo sviluppo manifatturiero e logistico del Mezzogiorno (Allegati)", *Rivista giuridica del Mezzogiorno*, 31(4), 855-968.
- Messina P. (2020) "Tra Città metropolitana e City Region. Adeguatezza istituzionale come vantaggio competitivo per lo sviluppo regionale in quattro regioni europee e il caso del Veneto", *Regional Studies and Local Development*, 1(RSLD Volume 1 Issue 1), 19-53.
- Patassini P., Baccega A., Giacomini G. (2005), "Territorio, logistica, intermodalità", in Trame U (ed), *Verona. Il master plan del quadrante Europa*, Editrice Compositori, Bologna.
- Pileri P., (2007), *Compensazione ecologica preventiva. Principi, strumenti e casi*. Carocci, Roma.
- Pileri P. (2022), "Logistica, territorio e consumo di suolo. Un elefante in cristalleria", *Trasporti & Cultura*, 62, 19-27.
- Piraino A. (2023), "Zone economiche speciali (Zes): un'occasione mancata per lo sviluppo del Mezzogiorno?", *Rivista giuridica del Mezzogiorno*, 37(1), 107-134.
- SNPA (2024), *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2024*, Report ambientali SNPA, 43/2024.
- Tamini, L. (2022), "Insediamenti logistici, e-commerce e governo del territorio: indirizzi per una valutazione integrata delle esternalità", *Trasporti & Cultura*, 62 (Logistica e paesaggi del commercio online), 10-17.



# Autori

Luca Tamini – Professore Associato di Urbanistica, DASTU Politecnico di Milano

Elena Franco – Architetto, PhD Student presso l'Università Iuav di Venezia

Alessandro Delpiano – Direttore del Settore Pianificazione Territoriale, Città metropolitana di Bologna

Lorenza Dell'erba, Luca Montanari, Maria Grazia Murru – Settore Pianificazione Territoriale, Città metropolitana di Bologna

Isabella Susi Botto – Direttore Settore Pianificazione territoriale generale e rigenerazione urbana, Città metropolitana di Milano

Cinzia Cesarini – Responsabile Servizio Pianificazione sovracomunale, Città metropolitana di Milano

Laura Fregolent – Professore Ordinario di Tecnica e pianificazione urbanistica, Università Iuav di Venezia

Gianfranco Pozzer, Matteo Basso, Francesco Musco – Dipartimento di Culture del progetto, Università Iuav di Venezia

Anna Grignani – Avvocato PhD, assegnista di ricerca presso il DASTU Politecnico di Milano

Alberto Bozzi, Giuseppe Schiaroli, Aki Tarasconi, Nicola Turri – Scuola di Architettura Urbanistica Ingegneria delle Costruzioni, Corso di Laurea Magistrale in Architettura e Disegno urbano, Politecnico di Milano

Paola Tessitore – Architetto PhD, specialista in rigenerazione urbana

Pedro Bento – Architetto PhD, Ricercatore presso il Research Centre for Architecture, Urban Planning and Design (CIAUD), Facoltà di Architettura, Università di Lisbona

Richard Lee Peragine – Assegnista di Ricerca post-doc in Urbanistica presso il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Ferrara

Questo numero è stato curato da Luca Tamini, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano.

## Copyright

Questa rivista è open access, in quanto si ritiene importante la libera diffusione delle conoscenze scientifiche e la circolazione di idee ed esperienze. Gli autori sono responsabili dei contenuti dei loro elaborati ed attribuiscono, a titolo gratuito, alla rivista Trasporti & Cultura il diritto di pubblicarli e distribuirli.

Non è consentita l'utilizzazione degli elaborati da parte di terzi, per fini commerciali o comunque non autorizzati: qualsiasi riutilizzo, modifica o copia anche parziale dei contenuti senza preavviso è considerata violazione di copyright e perseguibile secondo i termini di legge. Sono consentite le citazioni, purché siano accompagnate dalle corrette indicazioni della fonte e della paternità originale del documento e riportino fedelmente le opinioni espresse dall'autore nel testo originario.

Tutto il materiale iconografico presente su Trasporti & Cultura ha il solo scopo di valorizzare, sul piano didattico-scientifico, i contributi pubblicati. Il suddetto materiale proviene da diverse fonti, che vengono espressamente citate.

Nel caso di violazione del copyright o ove i soggetti e gli autori avessero qualcosa in contrario alla pubblicazione, si prega di darne immediata segnalazione alla redazione della rivista - scrivendo all'indirizzo [info@trasportiecultura.net](mailto:info@trasportiecultura.net) - e questa provvederà prontamente alla rimozione del materiale stesso, previa valutazione della richiesta.