



XXXII  
CONGRESSO  
GEOGRAFICO  
ITALIANO

# L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme

Roma, 7-10 Giugno 2017

a cura di  
Franco Salvatori

A.Ge.I. - Roma

**L'apporto della Geografia**  
tra **rivoluzioni** e **riforme**

Roma, 7-10 Giugno 2017

a cura di  
**Franco Salvatori**

A.Ge.I. - Roma

© 2019 A.Ge.I. - Roma  
www.ageivweb.it  
ISBN 978-88-942641-2-8



Licenza Creative Commons:  
Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)

---

FABRIZIO FERRARI, <i>Capitale territoriale e turismo nelle aree interne: riflessioni teoriche e proposte metodologiche</i>	p. 3089
BERNARDO CARDINALE, ROSY SCARLATA, <i>Competitività e governance della destinazione turistica. Riflessioni teoriche ed evidenze empiriche</i>	p. 3097
<b>Hidden Tourism: Challenges of Unconventional Tourism Mobility</b>	
<i>Introduction by ANNA IRIMIÁS</i>	p. 3107
GÁBOR MICHALKÓ, ANNA IRIMIÁS, KATALIN JUHÁSZ-DÓRA, NOÉMI ILYÉS, <i>Social Media Picture Analysis to Explore Hidden Tourism Potentials of Green Energy Plants</i>	p. 3109
SARA BELOTTI, <i>Il turismo "sommerso" tra sharing economy e condivisione degli spazi come nuova forma di accoglienza: il caso del Sebino</i>	p. 3115
<b>Un approccio geografico alle politiche pubbliche: teorie e pratiche</b>	
<i>Introduzione di ANDREA GUARAN, MARIA PREZIOSO</i>	p. 3129
MARIA PREZIOSO, <i>Barometro geografico. Sfide al cambiamento nella geografia italiana</i>	p. 3131
ALESSANDRO LETO, <i>Analyses and Perspectives on the Contribution given by the Principles of Sustainable Development to the European and Italian Policies of Cohesion and Territorial Development from 1992: A Geographical Approach</i>	p. 3137
DANIELE IETRI, FLORA PAGETTI, <i>Unità territoriali delle politiche pubbliche: una definizione delle inner peripheries</i>	p. 3145
PATRIZIA ROMEL, <i>Aree metropolitane e politiche di competitività sostenibile verso le inner areas: un'applicazione al caso toscano</i>	p. 3151
ELENA DI BLASI, ALESSANDRO ARANGIO, <i>Gli indicatori territoriali come strumento di coesione nella gestione del fenomeno migratorio</i>	p. 3161
CLAUDIO GAMBINO, <i>Rifugiati, oltre le logiche emergenziali: nuove policy geografiche a sostegno del decision maker</i>	p. 3169
MICHELE PIGLIUCCI, <i>Una rivoluzione attesa e mai realizzata. Note per un approccio geografico alle politiche per il Mezzogiorno</i>	p. 3177
TERESA AMODIO, <i>Capitale territoriale e Cultural Heritage</i>	p. 3185
CARMEN BIZZARRI, <i>La valorizzazione del patrimonio culturale nelle politiche di coesione nella valutazione di impatto territoriale mediante STeMa</i>	p. 3193
MARCO MAZZARINO, GIUSEPPE BORRUSO, <i>Politiche pubbliche territoriali innovative: il problema dei gap informativi geografici e la loro integrazione nella pianificazione strategica nel campo della logistica – i risultati di un caso studio nel Veneto</i>	p. 3201
LORENZA SGANZETTA, <i>Geography of "Sustainability" within the Urban Food Policies</i>	p. 3211
NADIA MATARAZZO, <i>Le reti della ricerca e dell'innovazione nelle regioni con ritardo di sviluppo: il caso del PON "R&amp;C" 2007-2013 in Campania</i>	p. 3217
GIANNI PETINO, LUCA RUGGIERO, <i>La dimensione urbana della coesione. Geografia e sviluppo urbano sostenibile integrato nelle politiche per la creazione di orti urbani nelle città di Grenoble e Catania</i>	p. 3225

MARCO MAZZARINO<sup>1</sup>, GIUSEPPE BORRUSO<sup>2</sup>

## POLITICHE PUBBLICHE TERRITORIALI INNOVATIVE: IL PROBLEMA DEI GAP INFORMATIVI GEOGRAFICI E LA LORO INTEGRAZIONE NELLA PIANIFICAZIONE STRATEGICA NEL CAMPO DELLA LOGISTICA – I RISULTATI DI UN CASO STUDIO NEL VENETO

### 1. Introduzione

La pianificazione territoriale nel campo dei trasporti e della logistica posta in essere dagli enti competenti molto spesso riflette una base informativa territoriale, derivante da un sottostante modello concettuale di riferimento, in cui informazioni strategiche rilevanti risultano mancanti. Le carenze e distorsioni del modello analitico e del quadro di riferimento territoriale si riflettono conseguentemente sull'efficacia delle politiche adottate. Forti carenze informative vengono rilevate in riferimento alle aree a destinazione logistica sul territorio, per cui di fatto la logistica, in questa accezione, risulta assente nel modello concettuale della pianificazione territoriale integrata.

Il quadro teorico di riferimento del lavoro, sulla base di concetti inerenti all'integrazione dei sistemi, delle componenti di stock-flusso e alla competitività territoriale, mette in evidenza come la mappatura, basata su parametri non tradizionali, dei nodi logistici territoriali (pubblici e privati) costituisca un elemento essenziale per restituire un quadro territoriale esaustivo e per una moderna pianificazione territoriale strategica.

Il paper propone una classificazione innovativa delle tipologie di nodi logistici oggetto di rilevazione e delle tipologie di dati/parametri da rilevare. La metodologia adottata prevede una fase di raccolta dati attuata mediante somministrazione di questionari ad un campione di circa 80 strutture responsabili delle aree logistiche individuate, la creazione di un data base geografico e lo sviluppo di una piattaforma GIS che andrebbe ad integrarsi con gli strumenti di pianificazione utilizzato dall'ente territoriale regionale.

### 1. Il quadro concettuale di riferimento e gli obiettivi

Il presente lavoro si lega agli obiettivi strategici, in capo agli enti territoriali, di migliorare le azioni di policy e di monitoraggio focalizzandosi sulle attività logistiche del territorio. Più specificamente, ci si concentra sulla necessità di integrare informazioni strategiche mancanti, in un quadro concettuale avente carattere di innovatività, relative ai nodi ed alle piattaforme logistiche a supporto di tali politiche pubbliche.

Il quadro di riferimento concettuale complessivo ci mostra come la necessità di monitorare e sviluppare corrette politiche pubbliche territoriali in tema di nodi logistici appaia ineludibile, in particolare per una serie di ragioni:

- Integrazione dei sistemi: sempre più l'efficacia ed efficienza dei sistemi logistici e di trasporto

<sup>1</sup> Università degli Studi di Venezia IUAV.

<sup>2</sup> Università degli Studi di Trieste.



dipendono dalla capacità di “combinare” le diverse offerte di servizi offerti dai diversi comparti e modalità. Attualmente, in particolare, si ragiona sia su un piano di combinazione spaziale che temporale, attraverso, ad esempio, nuove concettualizzazioni quali quelle della c.d. “sincromodalità”, che consiste nella capacità di individuare, in un contesto vicino al tempo reale, la combinazione ottima per un determinato trasporto o servizio logistico, con la possibilità di muoversi da una combinazione all’altra in caso di esigenza. Essendo, dunque, centrale l’esigenza di individuare la “combinazione ottima” nell’ambito di un’offerta complessiva, il rilievo dei nodi – che esprimono i c.d. “costi di frizione” – appare assoluto per garantire un sistema davvero integrato.

- Integrazione tra componenti di “flusso” e di “stock”: è, questa, l’essenza della logistica, che porta con sé l’esigenza di politiche adeguate. In altri termini, sia a livello micro che macro, la scelta maggiormente efficace ed efficiente di un servizio door-to-door viene a dipendere non solo da scelte settoriali nell’ambito dei servizi di trasporto, ma dalla loro integrazione con le scelte relative all’operatività dei nodi, e dunque alle corrette politiche in tale ambito. Le politiche pubbliche, per molti versi legate tradizionalmente ad una visione meramente “trasportistica” e meno “logistica”, devono dunque internalizzare le componenti di nodo nel framework complessivo.
- La specializzazione delle catene logistiche: al di là delle standardizzazioni introdotte con le unità di carico, l’evoluzione dell’offerta dei servizi logistici nell’ambito delle *supply chains* presenta una crescente tendenza alla specializzazione, in termini di tipologie merceologiche ed operative. La differenziazione, dunque, dell’offerta porta con sé la necessità di individuare, a livello territoriale, le componenti nodali adeguate. In altri termini, una rilevazione indifferenziata dei nodi, priva di un connotato di specializzazione, risulta di scarso o nullo valore per le politiche.
- Competitività territoriale: sempre più lo sviluppo economico dei territori – o, al contrario, il loro degrado – dipende dalla capacità – attuata attraverso efficaci politiche – di organizzare i servizi logistici in riferimento ai diversi mercati. Tale capacità dipende in modo cruciale dalle caratteristiche dei sistemi a rete, nell’ambito dei quali il ruolo dei nodi e delle piattaforme logistiche costituisce un elemento fondamentale, e dunque una risorsa strategica territoriale.

Le principali categorie di informazioni strategiche a supporto di politiche pubbliche territoriali innovative e moderne nel campo della logistica, attualmente assenti nei processi pianificatori, risultano informazioni relative alle tipologie dei nodi e delle piattaforme logistiche e dei parametri rilevati in riferimento ai nodi stessi.

Nel primo caso, va detto come, tradizionalmente, l’interesse dei processi di pianificazione territoriale si concentri per lo più sui principali hub logistici, caratterizzati da una forte impronta pubblicistica nella gestione. Al contrario, nel quadro delle politiche, viene sistematicamente dimenticata tutta la rete costituita da nodi e piattaforme private, gestite per lo più da imprese (produttori, operatori logistici). Il gap informativo in tal senso è amplissimo, ed il nostro lavoro vuole dare un contributo parziale in riferimento ad un caso studio. In altri termini, viene ritenuta implicitamente di scarsa utilità per fini di *policy* l’attività, pur sempre di natura logistica, realizzata nell’ambito di tali piattaforme, sotto il profilo operativo, economico-sociale e spaziale. È ben evidente come una grossa parte delle reti logistiche regionali risulti assente allorquando si implementino politiche pubbliche mirate ad un disegno razionale del territorio. Il risultato, molto significativo, è dato dalla restituzione di un quadro, innanzitutto interpretativo, di analisi territoriale distorto, che comporta conseguenze negative sulla bontà delle scelte pubbliche, sia sotto il profilo dell’efficacia che, spesso, della corretta allocazione delle risorse.

Il caso studio che sviluppiamo riguarda il territorio del Veneto. Tradizionalmente l’informazione geografica ufficiale a supporto delle politiche pubbliche territoriali ci restituisce un territorio che, sotto il profilo delle piattaforme logistiche – quali componenti di nodo nell’ambito delle più ampie reti logistiche – appare fortemente polarizzato. I principali nodi risultano, di fatto, quelli di Venezia (porto), Padova e Verona (entrambi interporti), in riferimento ai quali è nota la presenza pubblica.

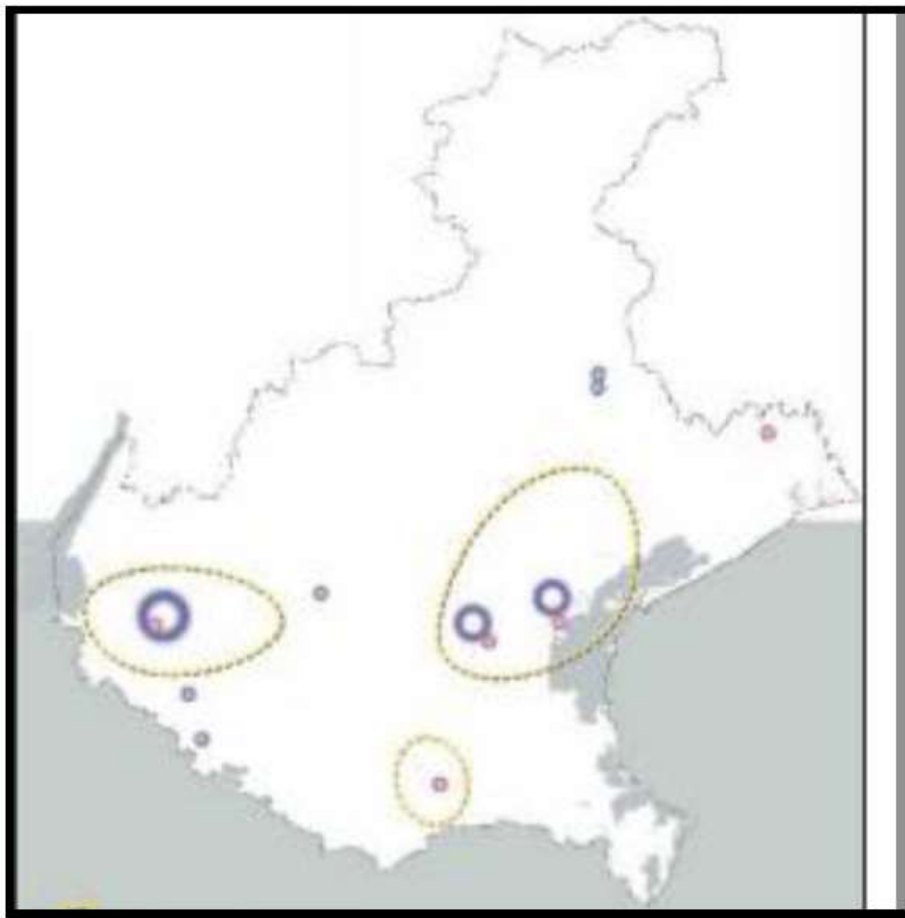


Figura 1. L'area di studio di riferimento.

Essendo evidente che scelte razionali corrette nel campo delle politiche pubbliche territoriali non possono che discendere da una corretta interpretazione analitica del territorio da un punto di vista logistico, una domanda centrale che ci poniamo nel lavoro è: è proprio così? È vero che il sistema dei nodi logistici veneto segue un modello ed un pattern territoriale fortemente concentrato e polarizzato? È questo, dunque, il quadro interpretativo territoriale nel campo della logistica a supporto di efficaci azioni di *policy*?

Il nostro lavoro mira innanzitutto ad internalizzare nel quadro interpretativo anche tutte quelle piattaforme su cui si svolgono attività logistiche che vengono gestite da organizzazioni private. Ciò allo scopo di valutare quale sia il risultante modello analitico territoriale, se sia, cioè, rispondente ad un modello "centralizzato", piuttosto che di altra natura, in modo tale da orientare correttamente le conseguenti azioni di *policy*.

Il secondo aspetto relativo alle "informazioni mancanti", che si interseca evidentemente con il primo, riguarda il tipo di dato che risulta significativo rilevare per esprimere i connotati delle attività logistiche realizzate nell'ambito del nodo. Tradizionalmente le statistiche ed i parametri che vengono rilevati in riferimento ai nodi logistici esprimono grandezze per lo più quantitative. Ad esempio, vengono rilevati i flussi gestiti, espressi normalmente in termini di peso (es. tonnellate) piuttosto che di unità di carico movimentate. Il che ha rilievo, purtuttavia, da un altro punto di vista, appare al tempo

stesso bizzarro. Il settore dei trasporti e della logistica costituisce uno dei settori dell'economia di un paese, al pari degli altri settori, per cui appare non poco controverso interpretare le attività realizzate in termini per lo più quantitativi. Ciò vale in un'economia moderna, caratterizzata sempre più da merci di *valore* unitario elevato. Ogni comparto economico viene normalmente rappresentato in base a grandezze "economiche", sia ad un livello micro – di impresa – che macro – ad esempio, di valori aggregati nazionali. Nessuno potrebbe pensare di esprimere il livello di attività di un'impresa calzaturiera piuttosto che tecnologica sulla base del numero di scarpe o di telefonini prodotti. Sono note, da questo punto di vista, con un accento per qualche verso legato al folklore, le rappresentazioni della concorrenza tra nodi logistici portuali - e non - in termini di numero di unità di carico movimentate. Appare sensato quanto meno integrare una rappresentazione "quantitativa" con una rappresentazione "economica", in grado di fornire il contributo delle attività logistiche realizzate nei nodi nei termini delle principali grandezze economiche, siano esse quelle di fatturato, valore aggiunto o altro. A ciò si aggiunge anche l'impellenza di identificare anche il ruolo di grandezze "sociali", come in particolare quelle legate all'occupazione. Da questo punto di vista, il gap informativo e statistico appare drammatico. Il nostro lavoro mira, dunque, a dare un contributo per colmare tale gap, sviluppando il caso del Veneto. È essenziale, in effetti, capire "quanto valore" producono le aree destinate alle attività logistiche sul territorio, in modo da avere un quadro chiaro, e non distorto, di analisi territoriale in grado di orientare le politiche pubbliche.

Probabilmente tali necessità risultano in qualche modo trascurate proprio perché il risultante quadro interpretativo potrebbe probabilmente comportare qualche riorientamento strategico in tema di rilievo dei grandi hub. In effetti, è evidente, per caratteristiche strutturali, come le attività moderne realizzate nei grandi hub si presentino con spiccati caratteri *capital-* e *land-intensive*. In altri termini, a differenza di quanto avveniva in un passato storico, i grandi hub sono intrinsecamente attività a forte consumo di territorio e di capitale, connotati che senz'altro prevalgono – ma non potrebbe essere altrimenti, essendo queste come detto caratteristiche strutturali – su altre componenti, tipicamente quelle legate all'occupazione e alla creazione di valore. Da questo punto di vista, è ben noto come i margini economici legati alla movimentazione delle unità di carico nei nodi siano ormai ridotti ad una misura poco significativa. Come del resto, l'esigenza di manodopera legata a tali attività, rispetto alle superfici occupate ed alle grandezze quantitative movimentate, sia anch'essa relativa.

Appare dunque evidente che il dibattito spinge verso conseguenti e coerenti azioni di policy, legate per lo più ad ulteriori sviluppi territoriali ed infrastrutturali. Si pensi all'eterno dibattito sul "gigantismo", la cui retorica continua ad indicare scelte di continua espansione. A fronte di attività fortemente legate ai fattori produttivi di capitale e "terra", la retorica continua a sottolineare il ruolo di "motore di sviluppo" economico e occupazionale. Una differente "lente" territoriale comporterebbe scelte significativamente diverse. Il nostro lavoro vuole dare un contributo in tal senso, in modo da fornire al decisore pubblico un "paio di occhiali" per discernere scelte di *policy* più complessive.

Un ulteriore contributo dato dal nostro lavoro è dato dalla necessità di evidenziare, oltre a grandezze "economiche", anche parametri relativi alla qualità del servizio offerto nel nodo, ossia ai livelli di performance e di produttività. Le esigenze in campo logistico di un'economia moderna si legano sempre più alla capacità del nodo di fornire un adeguato livello di servizio in modo efficiente, mentre il dato quantitativo totale delle attività del nodo appare di minore rilievo. I principali decisori cercano, nell'ambito delle catene di movimentazione delle merci, quei nodi in cui è possibile ottenere un "servizio" adeguato, espresso da una serie limitata di parametri di efficacia, efficienza, produttività.



## 2. La metodologia generale

L'approccio metodologico generale può essere riassunto nello schema seguente:

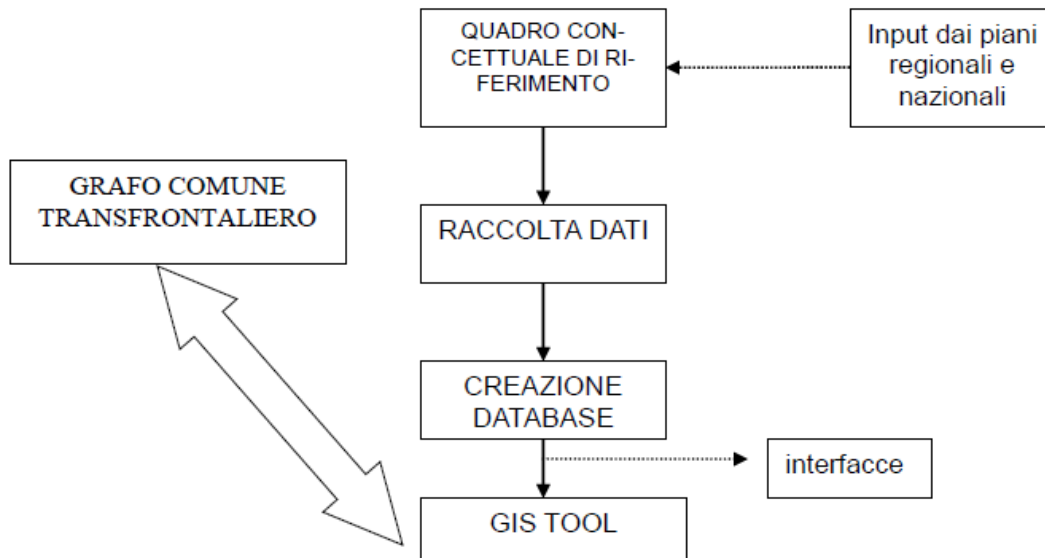


Figura 2. Il metodo adottato nell'analisi.

Partendo dal quadro concettuale di riferimento si è proceduto con la raccolta dati, attraverso la definizione di un campione di organizzazioni responsabili della gestione delle piattaforme logistiche, la strutturazione di un questionario (integrato da interviste face-to-face) e del relativo database a supporto dello sviluppo di uno strumento GIS. Ulteriori fasi del progetto europeo complessivo sono consistite nello sviluppo di strumenti di interfaccia con un grafo transfrontaliero delle realtà coinvolte (Italia e Austria).

## 3. La raccolta dati

Alla luce dei lineamenti innovativi del quadro metodologico delineato, i parametri relativi ai nodi ed alle piattaforme logistiche individuate che sono stati rilevati – attraverso la strutturazione del questionario – risultano i seguenti. Una prima categoria rileva i principali dati identificativi del nodo, tra cui quelli relativi al personale addetto. Una seconda categoria rileva i connotati di “specializzazione” del nodo, nella forma di tipologia del nodo stesso, tipologia di operatori presenti, tipologie di servizi offerti, tipologie merceologiche trattate, ruolo nella rete logistica complessiva. Una terza categoria di parametri ha individuato le principali grandezze relative alla “performance e qualità dei servizi offerti” e ai “parametri economici”, tra cui Performance e produttività della funzione di *stock*, performance e produttività della funzione di movimentazione terminalistica, performance e produttività generale del nodo.

Ulteriore categoria di parametri è stata quella relativa a “asset e facilities”.

Un'ultima categoria di parametri ha voluto rilevare i volumi di traffico ed i flussi afferenti al nodo.

In primo luogo, si è voluto specificare le merceologie prevalenti ed i corrispondenti volumi di traffico generati (tonnellate, pezzi, pallet o UTI/anno) ed il totale generale. Ad un livello maggiore di dettaglio, si sono voluti individuare i principali mercati/bacini geografici di riferimento, sia per i flussi inbound che outbound suddivisi per modalità di trasporto, espressi o in termini di spedizioni settimanali o di tonnellate/UTI annuali.

I parametri identificati sono stati raccolti attraverso la strutturazione di un questionario, integrato da interviste *face-to-face*, sottomesso ad un totale di 79 organizzazioni, di cui:

- 24 di natura pubblica;
- 55 di natura privatistica.

Il tasso di risposta complessivo è risultato pari al 34%.

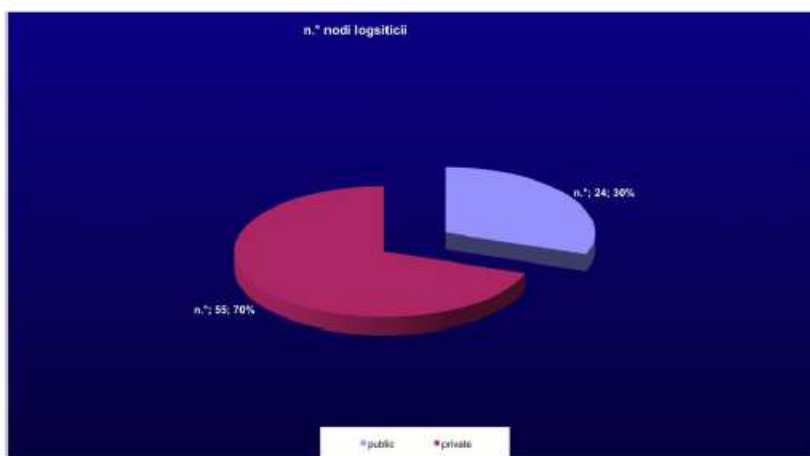


Figura 3. Distribuzione percentuale dei nodi logistici (pubblici/privati).

Una rappresentazione generale dei nodi che hanno risposto al questionario è la seguente:

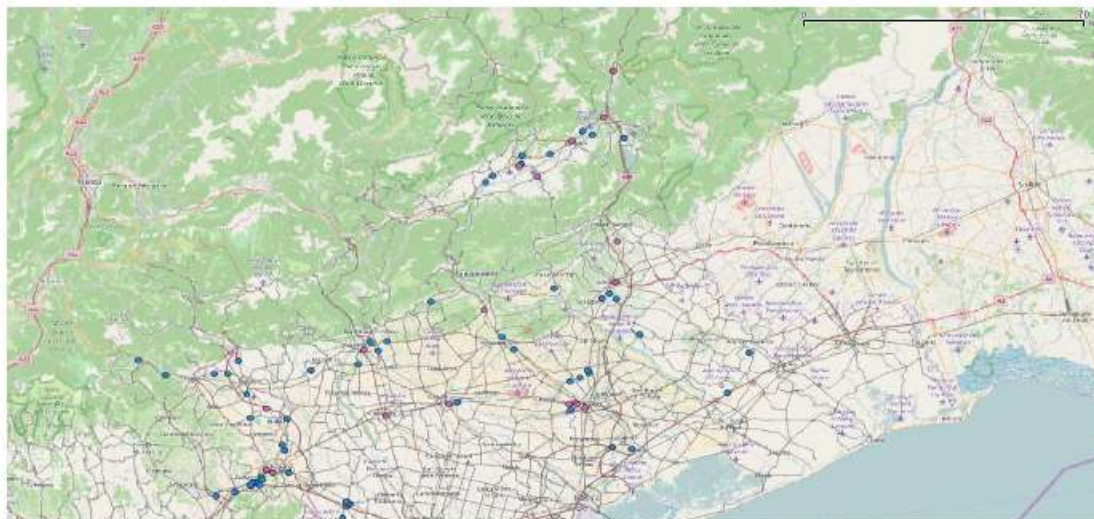


Figura 4. Distribuzione territoriale dei nodi logistici (pubblici / privati).

#### 4. *Discussione dei risultati*

I principali risultati del lavoro consistono nella rappresentazione GIS dei diversi attributi assegnati ai nodi, così come desunti dalle risposte ai questionari. Ciò costituisce un modello di analisi territoriale innovativo a livello regionale, in grado di supportare più consapevoli scelte di policy.

Alcune indicazioni di analisi territoriale che possiamo desumere:

- si rileva un'elevata numerosità complessiva delle piattaforme logistiche che insistono sul territorio del Veneto, in netta prevalenza caratterizzate da una gestione privatistica e che, come anticipato, non fanno parte delle rappresentazioni ufficiali utilizzate dal decisore pubblico;
- la maggiore densità viene rilevata nell'area pedemontana e montana – bellunese – e in buona parte nell'area del Veneto Orientale;
- la principale componente occupazionale si ravvisa nell'area del bellunese, a seguire l'area orientale, pedemontana e vicentina;
- la maggior parte delle piattaforme si caratterizza per una funzione di stoccaggio, con tempi di giacenza media elevata soprattutto nell'area del bellunese e del vicentino. Di non scarso rilievo appaiono anche le funzioni di cross-docking e di groupage, a testimonianza di una vocazione logistica complessiva piuttosto evoluta (e a valore aggiunto);
- la figura principale di operatore logistico è quella dello spedizioniere, con una qualche presenza di carattere industriale nelle aree della pedemontana e vicentina. Piuttosto diffuse appaiono anche le funzioni doganali, a testimonianza della vivacità commerciale della regione;
- le tipologie merceologiche trattate nei nodi risultano al servizio dei principali distretti produttivi, tra cui l'occhialeria (nell'area montana), il mobile-arredo (nell'area orientale), lo sportssystem e abbigliamento (nell'area pedemontana);

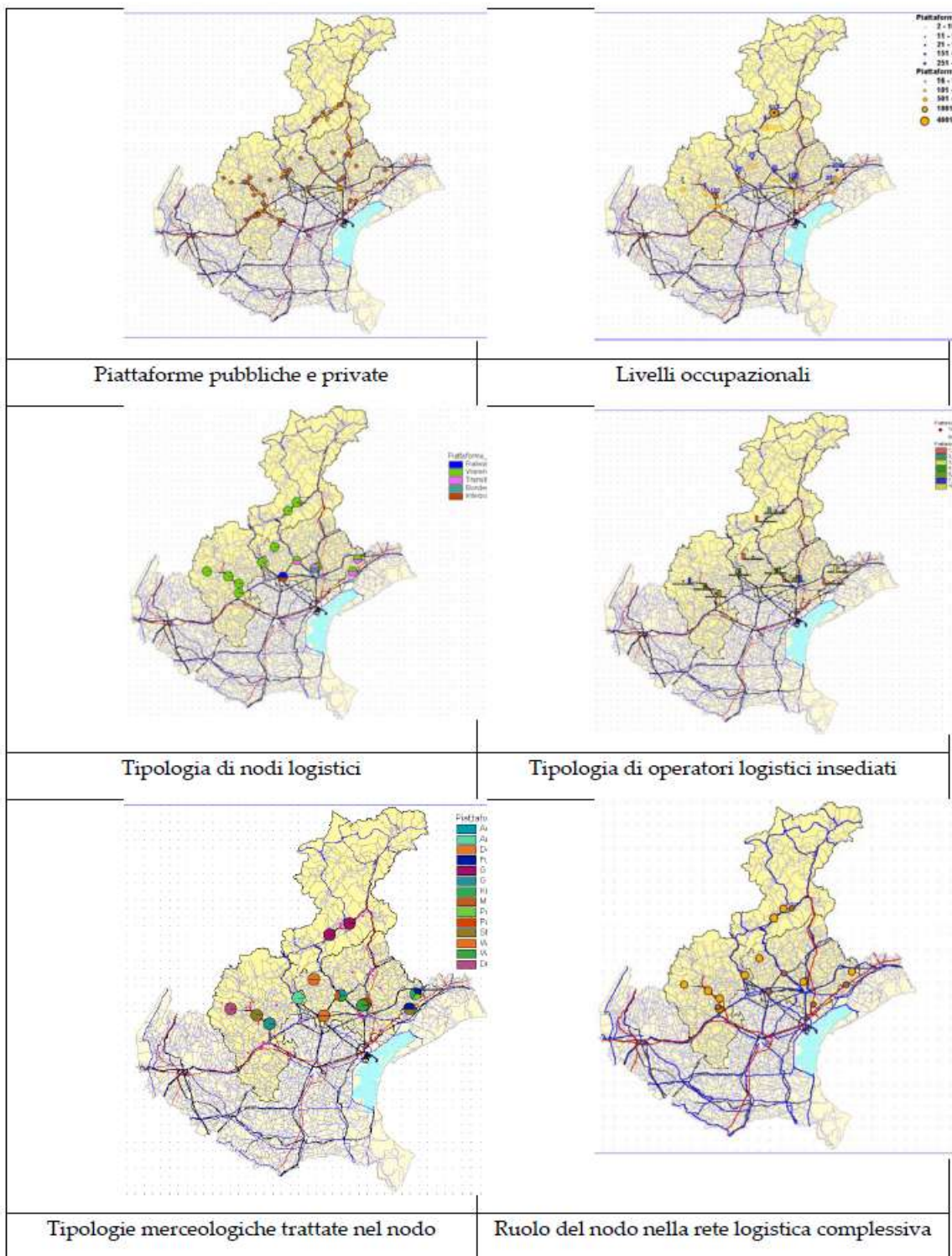


Figura 5. Distribuzione territoriale dei nodi logistici (pubblici/privati).

- la maggior parte delle piattaforme riveste un ruolo di nodo primario delle reti logistiche più estese di cui fa parte, a testimonianza di una funzione cardine e di centralità logistica svolta dal territorio e, dunque, difficilmente eludibile dalle politiche pubbliche territoriali;
- le maggiori superfici coperte delle aree a destinazione logistica si ravvisano nel bellunese e nel vicentino, tuttavia i maggiori gradi di saturazione delle superfici occupate risultano nell'area orientale e pedemontana;
- i servizi logistici al servizio delle piattaforme appaiono di più che buona qualità, a dimostrazione di un grado di efficacia significativo;
- l'operatività oraria delle piattaforme appare concentrata nelle fasce serali;
- la performance economica – sia in termini di fatturato che di valore aggiunto – appare essere più che soddisfacente, soprattutto nell'area del bellunese, pedemontana ed anche in parte in quella orientale;
- il costo delle superfici occupate appare piuttosto elevato nell'area montana ed occidentale, meno in quella orientale;
- in linea generale, non sembrano essere presenti significative previsioni di ampliamento locale delle piattaforme, a testimonianza di una certa "stabilità" del sistema;
- la dotazione di strumenti IT sembra essere piuttosto buona e diffusa, con qualche deficit localizzato sulle soluzioni più avanzate.

### *Conclusioni*

In definitiva, la nostra – parziale – rilevazione ha messo in evidenza un sistema di aree a destinazione logistica – al servizio delle principali filiere produttive dell'economia veneta – piuttosto ampio ed articolato, che senz'altro non collima con il modello territoriale polarizzato tipico della rappresentazione ufficiale. Tale sistema – centrato attorno ai sotto-sistemi montano (bellunese), pedemontano, orientale e centro-occidentale (vicentino), nei quali le piattaforme svolgono una funzione primaria nell'ambito delle reti logistiche di cui fanno parte (in molti casi di respiro globale) – appare senz'altro vitale e ben strutturato da un punto di vista delle attività logistiche insediate, sia in termini strutturali che di performance tecnica, economica ed occupazionale.

Un'osservazione particolare riguarda quindi la coesistenza di un doppio modello territoriale di organizzazione delle realtà logistiche: da un lato quello delle aree logistiche 'ufficiali' concentrate e polarizzate, quali le note realtà di Venezia, Padova e Verona; dall'altro un modello diffuso sul territorio, anche se concentrato lungo assi lineari.

Il nostro lavoro ha senz'altro incontrato alcune limitazioni. Pur essendo il tasso di risposta complessiva da ritenersi soddisfacente, svariate informazioni – rilevanti – contenute nei questionari non sono risultate fornite. Sussiste, dunque, ancora un gap informativo che auspichiamo venga colmato da ricerche future. In ogni caso, va ribadito come tale lavoro sia da considerarsi solo un primo passo nella direzione di colmare, attraverso strumenti geografici, un deficit di analisi territoriale molto rilevante e che, tuttavia, non può continuare a sussistere se si vogliono porre in essere politiche pubbliche territoriali consapevoli.

### *Riferimenti bibliografici*

- De Langen, P.W., (2007), "Port competition and selection in contestable hinterlands; the case of Austria", *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 1, pp. 1-14.
- Nikcamp, P., Vleugel, J., (1995), *Transport Infrastructure and European Union Development*. In: Banister

- D., Nijkamp P., Capello R. (eds), *European transport and Communication networks. Policy Evolution and Change*, Wiley, Chichester, pp. 3-29.
- Nottenboom, T., Rodrigue, J.P., (2005), "Port regionalization: towards a new phase in port development", *Maritime Policy and Management*, 32, 3, pp. 297-313.
- Robiglio Rizzo, C., (2002), *Nodi interni e attività logistiche: alcune nuove tendenze nella Padania orientale*. In: Soriani S. (a cura di), *Porti, città e territorio costiero. Le dinamiche della sostenibilità*, il Mulino, Bologna, pp. 161-183.
- Roso, V., (2005), *The dry port concept – applications in Sweden*. In: *Proceedings of Logistics Research Network*, 7-9 September 2005.
- Soriani, S., (2006), *Riorganizzazione del ciclo di trasporto e spazi di influenza portuale. Dinamiche in atto e poste territoriali in gioco*. In: Salgaro S. (a cura di), *Scritti in onore di Roberto Bernardi*, Pàtron, Bologna, pp. 165-177.
- Soriani, S., (2003), *L'articolazione territoriale dello spazio costiero. Il caso dell'Alto Adriatico*, Libreria Editrice Cafoscarina, Venezia.
- Vallega, A., (1974), "Porti, navigazione marittima e organizzazione territoriale: sistemi integrati", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 1-6, pp. 55-92.
- Vallega, A., (1975), "Concezione sistemica dei porti e sistemi di porti", *Trasporti*, 7, pp. 3-23.
- Vallega, A., (1997), *Geografia delle strategie marittime. Dal mondo dei mercanti alla società transindustriale*, Mursia, Milano.
- Van der Lugt, L.M., De Langen, P.W., (2005), "The changing role of ports as locations for logistics activities", *Journal of International Logistics and Trade*, 3, 2, pp. 59-72.

#### Sitografia

- Nottenboom, T., (2008), *The relationship between seaports and the intermodal hinterland in light of global supply chains European challenges*, OECD/ITF Discussion Paper 10, presentato al Research Round Table "Seaport Competition and Hinterland Connections", Parigi, 10-11 aprile, [www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP200810.pdf](http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP200810.pdf) (ultimo accesso 31/11/2017).