

2. OLTRE LE PROVINCE. IL VENETO VISTO DA UNA NUOVA PROSPETTIVA¹



2.1 Le ragioni della ricerca

Il superamento delle province può essere inteso in modi diversi. Alcuni osservatori pensano che si tratti di un processo di revisione della spesa pubblica locale, imposto dal contesto economico e finanziario sfavorevole. Altri ritengono che l'abolizione delle province rappresenti un'opportunità dal punto di vista della semplificazione amministrativa. Troppi livelli decisionali complicano la pianificazione del territorio. Il presente contributo esplora una prospettiva inedita. Intende riflettere sulla possibilità che il superamento delle province consenta alla regione Veneto di "cambiare stato", diventando uno spazio metropolitano integrato, una federazione di municipi, capace di offrire nuove opportunità a cittadini e imprese.

L'abolizione degli ambiti provinciali e la concentrazione di alcune funzioni a livello superiore può essere l'occasione per specializzare alcuni territori e rivedere i programmi di investimento in infrastrutture. Il Veneto è caratterizzato da un modello di crescita diffuso, che ha generato nel tempo uno spazio denso e interconnesso.

Figura 2.1 - Europa. Mappa satellitare delle luci notturne. Anno 2015



¹ A cura di Paolo Gurisatti, Fondazione Festari. In collaborazione con Luciano Gallo, Federazione Comuni Camposampierese, per le immagini e molte idee; Arianna Pittarello, Area Studi e Ricerche Unioncamere del Veneto, per le elaborazioni statistiche; Serafino Pitingaro, Area Studi e Ricerche Unioncamere del Veneto, per il coordinamento della ricerca.

Le immagini dal satellite restituiscono un quadro del territorio veneto che assomiglia molto a una conurbazione integrata, più che a un insieme confuso di nuclei municipali distinti. Il problema è capire se questa dimensione possa diventare l'asse di un progetto di integrazione ancora più spinto, sostenuto dalla programmazione 2014-2020.

Figura 2.2 - Veneto. Mappa satellitare delle luci notturne. Anno 2015



In questo momento la programmazione insiste ancora sulla logica "provinciale", concentrando quasi tutti gli investimenti in servizi e infrastrutture sulle città capoluogo, e riservando alle aree marginali e pedemontane poche risorse, dedicate in prevalenza all'agri-turismo e al recupero ambientale. Tuttavia è più che mai evidente che questo tipo di impostazione sottovaluta il ruolo delle città impresa, soprattutto quelle allineate lungo il percorso della futura superstrada pedemontana, come centri propulsivi dello sviluppo manifatturiero.

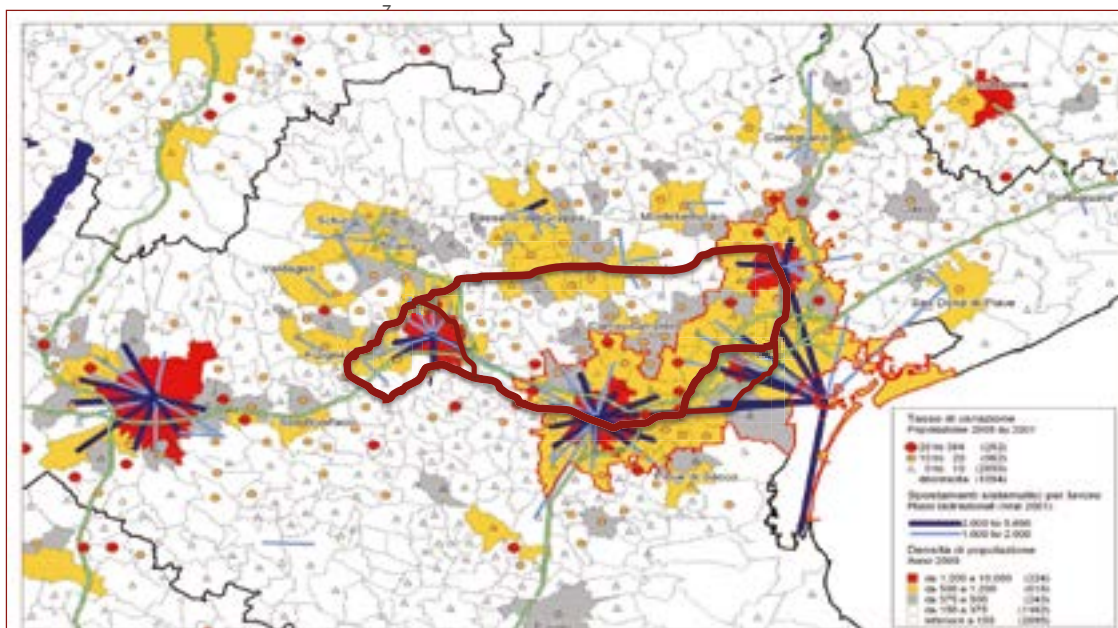
È il momento di rivedere la mappa dei territori sub-regionali, per dare risalto alla presenza di due "quartieri" con caratteri distinti e complementari:

- il primo è lo spazio collocato a nord-ovest del Veneto Centrale, il *Venice Manufacturing District*, che trova nella rete delle città impresa pedemontane importanti funzioni dedicate al manifatturiero;
- il secondo è invece lo spazio a sud-est, il *Downtown Venice* (o *Venice City Region* come suggerisce l'OCSE), in cui sono prevalenti le funzioni logistiche e di servizio terziario, offerte da quattro capoluoghi sempre più interconnessi tra loro: Vicenza, Padova, Treviso e Venezia.

Trascurare l'esistenza di questi spazi omogenei e insistere nella programmazione di investimenti "moderni" soltanto nei "vecchi" capoluoghi, frantumando la mappa del Veneto Centrale in spicchi verticali, significa rinunciare a pensare che il Veneto, nel suo insieme, possa evolvere verso forme organizzative più interessanti e vicine alle esigenze delle imprese e della società civile.

Lo studio realizzato dalla Fondazione Palazzo Festari e dal Centro Studi di Unioncamere Veneto affronta questo tema, a partire dalle statistiche sull'occupazione che sono disponibili (per i due "quartieri" sopra citati) grazie dall'integrazione del Registro delle Imprese Infocamere con l'archivio INPS. Lo studio si sofferma, in particolare, sulle caratteristiche del quartiere "manifatturiero" (*Venice Manufacturing District*) per bilanciare la visione ancora oggi troppo capoluogo-centrica dello sviluppo regionale.

Figura 2.3 - Veneto. Mappa dei flussi di traffico. Anno 2015



2.2 Il Venice Manufacturing District (o Veneto Centrale): lo spazio della manifattura

Il *Venice Manufacturing District* (o Veneto Centrale) ospita quasi 1,2 milioni di abitanti, 127 mila imprese e 410 mila occupati. Rappresenta un quarto della popolazione totale residente in regione e degli occupati. Ma raccoglie il 36,4 per cento degli addetti alla manifattura!

Visto nel suo insieme (da est a ovest) è chiaramente un "sistema" sovra-provinciale omogeneo, fortemente caratterizzato in termini produttivi (il 46,6% degli occupati nel Veneto Centrale è impegnato in manifattura). È sede storica di insediamenti industriali importanti, cresciuti a contatto con reti globali, pur in assenza di infrastrutture e di flussi di spesa in servizi analoghi a quelli che sono toccati alle città capoluogo. È un territorio trascurato dal punto di vista dei collegamenti con l'alta velocità ferroviaria e i

centri di scambio intermodale. È rimasto al margine delle discussioni sullo sviluppo regionale, anche se, a breve, sarà dotato di un'infrastruttura chiave, la superstrada Pedemontana, che lo rimetterà in gioco come sistema territoriale integrato, quartiere/cantiere in trasformazione. È un territorio che continua a dare sostegno allo sviluppo economico regionale con investimenti chiave nella manifattura.

Tabella 2.1 - Veneto, *Venice Manufacturing District* e *Downtown Venice*. Popolazione, imprese e addetti. Anno 2015

Aree geografiche	Pop. residente		Unità Locali		Addetti	
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
Totale economia						
<i>Venice Manufacturing District</i> *	1.197.053	24,3	126.685	23,7	409.777	24,8
<i>Downtown Venice</i> **	2.356.452	47,8	255.020	47,8	776.299	47,0
Veneto	4.927.596	100,0	533.986	100,0	1.651.220	100,0
Settore manifatturiero						
<i>Venice Manufacturing District</i> *			22.168	32,7	191.029	36,4
<i>Downtown Venice</i> **			28.910	42,6	205.936	39,2
Veneto			67.792	100,0	524.767	100,0
% manifatturiero su totale economia						
<i>Venice Manufacturing District</i> *			17,5		46,6	
<i>Downtown Venice</i> **			11,3		26,5	
Veneto			12,7		31,8	

* Area risultante dalla somma delle 9 IPA pedemontane, che racchiudono 156 comuni del Veneto

** Area risultante dalla somma delle restanti IPA delle province di Vicenza, Padova, Treviso e Venezia

Fonte: elab. Unioncamere Veneto su dati Infocamere e Istat

Eppure questo "sistema" attende ancora di essere riconosciuto e adeguatamente rappresentato nelle sedi della pianificazione regionale. Dopo la fine delle province, grazie al Coordinamento di nove IPA (Intese Programmatiche d'Area), comincia ad assumere il profilo di un'area vasta che vuole organizzarsi e integrarsi, anche dal punto di vista politico-amministrativo, e chiede pari opportunità di investimento, per continuare ad offrire condizioni di crescita alla manifattura.

Il Veneto Centrale svolge una funzione chiave nello sviluppo regionale, non solo perché è la culla del sistema manifatturiero, come abbiamo già detto, da quasi due secoli, ma anche perché ospita fenomeni di grande interesse per l'innovazione più recente.

Nelle città impresa di Valdagno e Schio, dove è nata la grande industria italiana del capitalismo "paternalistico", affiora oggi un distretto della scienza e della tecnologia che si appoggia su una solida base meccanica. A Bassano e sul Montello, dove sono nati distretti produttivi dell'abbigliamento e il sistema dell'artigianato artistico collegato al lusso nel dopoguerra, sono oggi presenti imprese a rete della moda e dello sport system che stanno evolvendo verso nuove e sempre più interessanti specializzazioni globali.

Nonostante l'assenza di infrastrutture fisiche e flussi di spesa pubblica adeguati i distretti e le medie imprese del *Venice Manufacturing District* continuano a investire su beni pubblici locali per la competitività, anche dopo il declino del paternalismo della grande industria e delle città impresa. Continuano ad alimentare un sistema di "welfare territoriale" e una "rete politecnica diffusa" che serve a compensare la marginalità amministrativa delle città impresa. Tuttavia faticano a svolgere un ruolo propulsivo e hanno sempre più bisogno di un salto di scala nell'amministrazione e nella interlocuzione esterna.

All'interno di questo *quartiere* del Veneto Centrale il tessuto produttivo ha prodotto un ambiente paradossalmente meno "provinciale" di quello dei capoluoghi e possiede risorse sufficienti per affrontare il futuro. Tuttavia ha bisogno di essere riconosciuto e accompagnato a investire in modo più intelligente sulle funzioni critiche della nuova manifattura (banda larga, mobilità sostenibile, servizi per la formazione politecnica e aree industriali attrattive).

Da questo potenziale nasce l'idea di rivedere la mappa dello sviluppo regionale e di chiedere un aggiustamento della programmazione, allo scopo di attirare investimenti e consentire la transizione verso un modello di industria 4.0 .

Le IPA pedemontane (156 municipi) hanno quindi deciso di forzare lo schema delle "vecchie" province e ipotizzare un'alleanza territoriale di scala vasta, metropolitana sui generis, con l'obiettivo di far diventare il Veneto Centrale un laboratorio avanzato del rinnovamento industriale europeo, al pari della Milano post-Expo, di Rotterdam-Den Haag o delle città impresa del Bacino della Ruhr.

2.3 Punti di forza e punti di debolezza del Venice Manufacturing District

Il Veneto Centrale è caratterizzato da numerosi punti di forza:

- specializzazione produttiva (forte presenza di industrie e reti localizzate, con buona reputazione e una quota elevata di export su mercati di nicchia e business globali);
- elevata densità imprenditoriale (efficienti meccanismi di spin-off da industrie mature verso nuovi sistemi di mercato, incubatori di impresa diffusi);
- ampia disponibilità di manodopera qualificata (processi formativi basati sull'alternanza scuola-lavoro e alto livello di qualità delle scuole superiori e degli istituti tecnici in particolare, buone università).

Il Veneto Centrale soffre tuttavia di numerosi punti di debolezza, che la prospettiva della regione metropolitana potrebbe ridurre:

- scarsa integrazione logistica e infrastrutturale (solo parzialmente e tardivamente risolta dalla superstrada Pedemontana e dagli investimenti previsti sulla banda ultra larga);
- assenza di istituzioni amministrative in linea con le esigenze di distretti e reti produttive globali (le città impresa, dipendenti da logiche provinciali, non sono in grado di offrire soluzioni avanzate in termini di servizi, un sistema a "burocrazia zero" competitivo con le regioni contermini dell'arco alpino);
- assenza di investimenti focalizzati sulla cultura tecnica (troppo poche sono le risorse disponibili per la creazione di spazi politecnici nelle scuole superiori e sedi universitarie decentrate);
- dispersione in termini di utility (soprattutto quelle legate allo sviluppo di servizi personalizzati per i distretti e per l'industria).

Questi punti di debolezza potrebbero essere affrontati in termini innovativi da una programmazione regionale, post-chiusura delle province, che venisse orientata in modo più esplicito a sostenere l'aggregazione (anche amministrativa) del *Venice Manufacturing District* da un lato e del *Venice Downtown* dall'altro, rafforzando una visione metropolitana del Veneto Centrale, come cuore organizzativo della regione Veneto nel suo insieme.

2.4 Ragioni di un'alleanza territoriale per la crescita nel Venice Manufacturing District, come leva per un cambio di stato dell'Amministrazione regionale

I dati parlano chiaro. In un contesto di risorse calanti e di crescenti difficoltà congiunturali, il *Venice Manufacturing District* è in grado di mantenere un saldo positivo di posti di lavoro dell'industria manifatturiera (due posti di lavoro su tre nell'industria sono creati nei municipi di questo quartiere della regione) e presenta un tasso di fallimento delle imprese inferiore alla media regionale. È dunque sede di fenomeni positivi a prescindere dal ruolo marginale che viene a esso attribuito da un sistema amministrativo che concentra ancora oggi la propria attenzione sui poli urbani di *Downtown Venice*.

Per questa ragione ha bisogno di una spinta istituzionale nuova e di un rapporto organico e privilegiato con l'ente Regione, che consenta di rivedere gli obiettivi della programmazione. Nel momento in cui entrano in crisi, tutti insieme, gli enti provinciali tradizionali (le Camere di Commercio, il sistema delle banche territoriali, la rete dei servizi scolastici superiori) il quartiere a nord-ovest del Veneto Centrale è costretto, per forza di cose, ad abbracciare l'orizzonte di un'aggregazione amministrativa più vasta.

Con l'arrivo della nuova superstrada pedemontana, che permette una drastica riduzione delle distanze all'interno del territorio, sulla direttrice est-ovest, le città impresse, riunite in un'alleanza programmatica forte, possono continuare a svolgere un ruolo autonomo (dai capoluoghi) di produzione di servizi e condizioni di crescita per l'industria.

Tabella 2.2 - Venice Manufacturing District. Imprese e addetti nella manifattura per IPA. Anni 2014 e 2015

IPA pedemontane	2014		2015		Var.%	
	Unità Locali	Addetti	Unità Locali	Addetti	Unità Locali	Addetti
Alto Vicentino	3.898	34.390	3.881	34.300	-0,4	-0,3
Camposampierese	2.030	17.467	2.039	17.506	0,4	0,2
Castellana	1.602	12.222	1.610	12.771	0,5	4,5
Medio Brenta	2.798	22.272	2.777	22.354	-0,8	0,4
Montello Piave Sile	1.343	10.357	1.303	10.701	-3,0	3,3
Ovest Vicentino	3.044	30.412	3.042	31.068	-0,1	2,2
Pedemontana Brenta	2.683	19.352	2.708	19.980	0,9	3,2
Pedemontana del Grappa e Asolano	1.189	9.936	1.187	10.035	-0,2	1,0
Terre alte della Marca trevigiana	3.655	32.412	3.621	32.314	-0,9	-0,3
<i>Venice Manufacturing District*</i>	22.242	188.820	22.168	191.029	-0,3	1,2
<i>Downtown Venice**</i>	29.039	204.246	28.910	205.936	-0,4	0,8
Veneto	68.184	522.661	67.792	524.767	-0,6	0,4

* Area risultante dalla somma delle 9 IPA pedemontane, che racchiudono 156 comuni del Veneto

** Area risultante dalla somma delle restanti IPA delle province di Vicenza, Padova, Treviso e Venezia

Fonte: elab. Unioncamere Veneto su dati Infocamere e Istat

2.5 I numeri dell'alleanza territoriale per la crescita del Venice Manufacturing District

Come già detto numeri sembrano dare conforto a questa ipotesi di alleanza territoriale di area vasta. Osserviamoli con attenzione.

Il saldo occupazionale della regione, nel suo insieme, nel corso del 2015, è positivo e pari al +1 per cento (con 15.897 addetti in più). La ripresa si fa dunque sentire in tutti i territori.

Se guardiamo però i dati della sola manifattura il saldo del *Venice Manufacturing District* non solo è meno sfavorevole dal punto di vista della contrazione delle unità produttive (-0,3% contro una media regionale di -0,6%, equivalente a sole 74 aziende in un anno), ma è molto più favorevole in termini di crescita dell'occupazione (+1,2% contro +0,4%).

Tabella 2.3 - Veneto e Veneto Centrale. Imprese e addetti per IPA. Anni 2014 e 2015

IPA pedemontane	2014		2015		Var.%	
	Unità Locali	Addetti	Unità Locali	Addetti	Unità Locali	Addetti
Alto Vicentino	20.024	69.420	20.004	69.741	-0,1	0,5
Camposampierese	11.206	36.676	11.109	36.459	-0,9	-0,6
Castellana	10.513	32.678	10.457	33.438	-0,5	2,3
Medio Brenta	16.276	49.931	16.181	49.734	-0,6	-0,4
Montello Piave Sile	8.612	26.205	8.612	26.522	0,0	1,2
Ovest Vicentino	13.436	52.267	13.394	53.326	-0,3	2,0
Pedemontana Brenta	14.461	45.541	14.520	46.599	0,4	2,3
Pedemontana del Grappa e Asolano	6.646	20.239	6.593	20.144	-0,8	-0,5
Terre alte della Marca trevigiana	25.981	73.395	25.815	73.814	-0,6	0,6
<i>Venice Manufacturing District*</i>	127.155	406.352	126.685	409.777	-0,4	0,8
<i>Downtown Venice**</i>	254.814	764.860	255.020	776.299	0,1	1,5
Veneto	534.461	1.635.323	533.986	1.651.220	-0,1	1,0

* Area risultante dalla somma delle 9 IPA pedemontane, che racchiudono 156 comuni del Veneto

** Area risultante dalla somma delle restanti IPA delle province di Vicenza, Padova, Treviso e Venezia

Fonte: elab. Unioncamere Veneto su dati Infocamere e Istat

Nel corso del 2015 il saldo totale degli addetti che operano nel settore manifatturiero è di 3.899 a livello regionale (2.209 nel *Venice Manufacturing District* e 1.690 in *Downtown Venice*). Dunque si può affermare che il quartiere a nord-ovest del Veneto Centrale ha un ruolo decisivo nell'incremento occupazionale in manifattura.

Quasi due posti di lavoro manifatturieri su tre sono creati in questo territorio, all'interno del quale il 46,6 per cento delle forze di lavoro è impegnato nell'industria manifatturiera, contro il 26,5 per cento di *Downtown Venice*. Si tratta di dati assolutamente significativi non solo per il Veneto, ma anche per l'Europa. Con il 32,7 per cento delle imprese manifatturiere e il 36,4 per cento degli occupati totali nell'industria manifatturiera, il Veneto Centrale assume il profilo di un quartiere manifatturiero di classe mondiale.

Se proprio il *Venice Manufacturing District* garantisce la tenuta del sistema industriale veneto, pur soffrendo di condizioni sfavorevoli, cosa potrebbe fare, se assumesse il rango di territorio/quartiere omogeneo, al centro di un programma di sviluppo post-provinciale, e non rimanesse soltanto il "residuo" settentrionale di sette spazi provinciali di piccola taglia e senza futuro?

Bisogna però fare in fretta, perché processi di declino sono evidenti in alcune città impresse e tendenze di ri-localizzazione produttiva sono visibili all'interno dell'area e richiedono un urgente revisione degli investimenti in infrastrutture.

Tabella 2.4 - Veneto e *Venice Manufacturing District*. Composizione percentuale delle imprese e addetti per IPA. Anni 2014 e 2015

IPA pedemontane	2014		2015	
	Unità Locali*	Addetti	Unità Locali*	Addetti
Alto Vicentino	19,5	49,5	19,4	49,2
Camposampierese	18,1	47,6	18,4	48,0
Castellana	15,2	37,4	15,4	38,2
Medio Brenta	17,2	44,6	17,2	44,9
Montello Piave Sile	15,6	39,5	15,1	40,3
Ovest Vicentino	22,7	58,2	22,7	58,3
Pedemontana Brenta	18,6	42,5	18,7	42,9
Pedemontana del Grappa e Asolano	17,9	49,1	18,0	49,8
Terre alte della Marca trevigiana	14,1	44,2	14,0	43,8
<i>Venice Manufacturing District*</i>	17,5	46,5	17,5	46,6
<i>Downtown Venice**</i>	11,4	26,7	11,3	26,5
Veneto	12,8	32,0	12,7	31,8

* Area riultante dalla somma delle 9 IPA pedemontane, che racchiudono 156 comuni del Veneto

** Area risultante dalla somma delle restanti IPA delle province di Vicenza, Padova, Treviso e Venezia

Fonte: elab. Unioncamere Veneto su dati Infocamere e Istat

La produzione tessile è in calo strutturale nelle città impresa delle origini (Schio e Valdagno) e tende a concentrarsi in altri territori dello stesso quartiere, più ricchi di funzioni associate specifiche, indotte da imprese "capofila" come Diesel, Bonotto, Dainese nell'area di Bassano o di Benetton, Stefanel, Geox nell'area di Ponzano/Montebelluna.

La produzione di macchine e componenti per impianti industriali si concentra nell'Alto Vicentino o nell'area di Castelfranco, grazie alla presenza di funzioni logistiche e di servizio, alimentate dalla concentrazione di imprese meccaniche specializzate, piuttosto che da strutture culturali e formative in linea con le tendenze di sviluppo del comparto.

La produzione di componenti del sistema casa, food service equipment e arredamento continua a trovare funzioni specifiche nel Quartiere di Piave, ma si espande nel bassanese e in altre zone. Per non parlare delle produzioni legate alla lavorazione della pelle nell'ovest Vicentino.

Questo significa che il declino delle città impresa (create dalla prima generazione di grandi industrie) è oggi compensato dall'emergere di nuovi poli (industriali), che vanno considerati dalla programmazione.

Cosa potrebbe essere il territorio del Veneto Centrale se fosse disponibile una rete di trasporto ferroviario più integrata e veloce? Cosa potrebbe accadere se fosse disponibile un asse di comunicazione più robusto da Padova verso nord, verso il Trentino? E cosa potrebbe accadere se città chiave come Bassano, Castelfranco, Arzignano-Montebelluna svolgessero funzioni di servizio per l'area pedemontana altrettanto forti e riconosciute di quelle dei capoluoghi?

Il disegno di un'integrazione pedemontana più spinta, che superi l'angusta dimensione delle province, ma anche la vecchia separazione tra città impresa tradizionali, appare utile. L'investimento sui poli emergenti, all'interstizio di municipi che mostrano interessi convergenti e svolgono funzioni di scala metropolitana, potrebbe trasformare il *Venice Manufacturing District* in un secondo motore della regione, forse più potente di *Downtown Venice*. E, con l'arrivo della nuova superstrada pedemontana e della rete di comunicazione a banda ultra-larga, la revisione dei programmi di spesa darebbe un impulso determinante, proprio alla nuova manifattura.

Le differenze interne al Veneto Centrale non sono legate al ruolo delle province e delle città capoluogo. Derivano dalla dinamica autonoma delle reti produttive e delle città impresa.

Questo spiega perché i comuni dell'IPA Castellana presentano già oggi un profilo occupazionale più forte (+2,3% in generale e +4,5% in manifattura), perché l'ovest Vicentino, all'intersezione tra Pedemontana e A4, mostra una crescita più che interessante (+2% in generale e +2,2% in manifattura), perché i comuni dell'IPA Bassanese (-1,1% in generale e +0,6% in manifattura), di recente aggregatisi all'Asolano (-0,5% in generale e +1% in manifattura), assumono un ruolo centrale nei servizi (commerciali, logistici, della giustizia civile) e anche perché il Montello, durante il corso dell'anno, ha aumentato l'occupazione nella manifattura (1,3% in generale e +3,3% in manifattura), risollemandosi dopo essere stato al di sotto della dimensione "urbana" minima richiesta degli scorsi anni, soprattutto grazie ai cambiamenti profondi indotti dalle maggiori imprese dello Sport System.

Queste trasformazioni hanno molto a che fare con una domanda di riorganizzazione urbanistica che è ancora implicita, ma diventa ogni giorno più forte. E che può dare una mano ad altri territori, come Alto Vicentino, Medio Brenta e Terre Alte del Trevigiano, che mostrano segni di sofferenza, perché non riescono a compensare il declino delle città impresa, e quello di grandi imprese "incubatore", con un nuovo modello di integrazione versatile. Restano relativamente "distanti" dal capoluogo di provincia e non trovano un altro centro funzionale cui aggregarsi. Perfino il Camposampierese, protagonista di un più che positivo esperimento di integrazione amministrativa, non riesce a svolgere, nel proprio "piccolo", la funzione propulsiva che serve all'industria e cerca alleati.

L'esigenza di ragionare in termini di scala ampia esce dunque confermata dai dati e sottolinea il nuovo ruolo che il territorio del Veneto Centrale deve assumere nel contesto regionale. Le imprese medie e le città impresa fanno già molto, ma, senza un interlocutore di scala adatta, faticano a promuovere le funzioni evolute di cui hanno bisogno le imprese e i cittadini per crescere.

Dopo anni di discussioni sterili sulle città metropolitane, il superamento delle province apre una nuova prospettiva. Consente al Veneto di tentare un radicale cambio di stato, da regione ordinaria a cantiere metropolitano europeo.

Riferimenti bibliografici

- Bassetti P., Le città gloicali, in Messina P. e Salvato M. (a cura di), *Dalla città alle reti urbane. Politiche per la progettazione di aree vaste a confronto*, Cleup, 2007.
- Commissione Europea, Sviluppo Urbano Sostenibile Integrato – Proposte legislative per la politica di coesione 2014-2020, 2011.
- Corò G., Dalla Torre R., *Spazio metropolitano. Per rilanciare la competitività del Nord Est*, Marsilio editore, 2015.
- Corò G., Gurisatti P., "Capacità locali. Per una nuova economia dei territori produttivi", *Economia e società regionale*, 1/2013.
- De Michelis C., *La megalopoli delle Venezie*, Marsilio, 2012.
- Fondazione Palazzo Festari, *Oltre le province, per una regione metropolitana. Un'alleanza territoriale per la crescita del Veneto Centrale*, 2015.
- Messina P. (a cura di), *Politiche e istituzioni per lo sviluppo del territorio: il caso del Veneto*, 2016.
- OECD Territorial Reviews, *Rapporto su Venezia Metropoli*, Marsilio, 2010.
- Regione del Veneto, *Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020 relativo all'obiettivo Competitività e Occupazione*, 2014.
- Regione del Veneto, *Relazione Illustrativa: PTRC*, Venezia, disponibile all'indirizzo www.k-servizi.com/download/ptrc/dgr372/relazione_completa.pdf, 2009.
- Romano L. (a cura di), *La metropoli policentrica. Funzioni e governance della Pa.Tre.Ve*, Marsilio, 2014.

Siti Internet consultati

www.fcc.veneto.it
www.festari.it