



Piano di Area Pianure e Valli Grandi Veronesi "VARIANTE N.1 – ALTO POLESINE"



documento preliminare

Piano di Area Pianure e Valli Grandi Veronesi “VARIANTE N.1 – ALTO POLESINE

Luca Zaia

Presidente della Regione del Veneto

Cristiano Corazzari

Assessore al territorio, cultura e sicurezza
della Regione del Veneto

Marco Trombini

Presidente della Provincia di Rovigo

Antonio Pastorello

Presidente della Provincia di Verona

Comuni Variante n.1 Altopolesine

Sindaco di **BERGANTINO (RO)**
Sindaco di **CASTELNOVO BARIANO (RO)**
Sindaco di **CASTELMASSA (RO)**
Sindaco di **MELARA (RO)**
Sindaco di **FICAROLO (RO)**
Sindaco di **CENESELLI (RO)**
Sindaco di **CALTO (RO)**
Sindaco di **SALARA (RO)**
Sindaco di **STIENTA (RO)**
Sindaco di **GAIBA (RO)**
Sindaco di **FIESSO UMBERTIANO(RO)**
Sindaco di **OCCHIOBELLO (RO)**
Sindaco di **CANARO (RO)**
Sindaco di **POSELLA (RO)**
Sindaco di **CASTELGUGLIELMO (RO)**
Sindaco di **BAGNOLO di PO (RO)**
Sindaco di **CANDA (RO)**
Sindaco di **SAN BELLINO (RO)**
Sindaco di **LENDINARA (RO)**
Sindaco di **LUSIA (RO)**
Sindaco di **VILLANOVA DEL GHEBBO (RO)**
Sindaco di **FRATTA POLESINE (RO)**
Sindaco di **BADIA POLESINE (RO)**
Sindaco di **GIACCIANO CON BARUCHELLA (RO)**
Sindaco di **TRECENTA (RO)**
Sindaco di **NOGARA (VR)**
Sindaco di **CEREA (VR)**
Sindaco di **PINCARA (RO)**
Sindaco di **FRASSINELLE POLESINE (RO)**
Sindaco di **ARQUA' POLESINE (RO)**
Sindaco di **VILLAMARZANA (RO)**
Sindaco di **COSTA DI ROVIGO (RO)**
Sindaco di **CRESPINO (RO)**
Sindaco di **GUARDA VENETA (RO)**
Sindaco di **PONTECCHIO (RO)**

Comuni Pianure e Valli grandi Veronesi

Sindaco di **ALBAREDO D'ADIGE (VR)**
Sindaco di **ANGIARI (VR)**
Sindaco di **BEVILACQUA (VR)**
Sindaco di **BONAVIGO (VR)**
Sindaco di **BOSCHI SANT'ANNA (VR)**
Sindaco di **BOVOLONE (VR)**
Sindaco di **BUTTAPIETRA (VR)**
Sindaco di **CASALEONE (VR)**
Sindaco di **CASTAGNARO (VR)**
Sindaco di **CEREA (VR)**
Sindaco di **CONCAMARISE (VR)**
Sindaco di **ERBE' (VR)**
Sindaco di **GAZZO VERONESE (VR)**
Sindaco di **ISOLA DELLA SCALA (VR)**
Sindaco di **ISOLA RIZZA (VR)**
Sindaco di **LEGNAGO (VR)**
Sindaco di **MINERBE (VR)**
Sindaco di **MOZZECANE (VR)**
Sindaco di **NOGARA (VR)**
Sindaco di **NOGAROLE ROCCA (VR)**
Sindaco di **OPPEANO (VR)**
Sindaco di **PALU' (VR)**
Sindaco di **RONCO ALL'ADIGE (VR)**
Sindaco di **ROVERCHIARA (VR)**
Sindaco di **SALIZZOLE (VR)**
Sindaco di **SANGUINETTO (VR)**
Sindaco di **SAN PIETRO DI MORUBIO (VR)**
Sindaco di **SORGA' (VR)**
Sindaco di **TERRAZZO (VR)**
Sindaco di **TREVENZUOLO (VR)**
Sindaco di **VIGASIO (VR)**
Sindaco di **VILLA BARTOLOMEA (VR)**
Sindaco di **ZEVIO (VR)**

Strutture Coinvolte:

Alessandro Benassi

Direttore Area Tutela e Sviluppo del Territorio

Vincenzo Fabris

Direttore Direzione Pianificazione Territoriale

Franco Alberti

Direttore Unità Organizzativa Pianificazione Territoriale
Strategica e Cartografia

**Consvipo - Consorzio per lo Sviluppo del Polesine -
Azienda Speciale**

Unione dei Comuni dell'Eridano

Consorzio per lo Sviluppo del Basso Veronese

Ufficio PTRC e Piani di Area Vasta

Alberto Miotto

Elaborati

Carla Spolaor

Nicoletta Spolaor

Andrea Bonato

Collaborazioni:

dati beni culturali e paesaggistici **Nicola Boscolo,
Roberto Pelloni**

dati copertura del suolo **Monica Cestaro, Delio
Brentan, Massimo Foccardi**

dati analisi ptcp **Sandro Baldan**

dati monitoraggio PAT/PATI **Francesco Tomaello**

Apporti disciplinari specialistici

Elaborazione degli studi propedeutici del Documento
Preliminare della variante al Piano di Area "Pianure e
Valli Grandi Veronesi"

Supporto tecnico

Arch. Silvia Lezziero

Arch. Marco Lucat

*Tavoli di lavoro di confronto e concertazione sui temi
del piano*

Contributi:

Benedetta Franciosi

Audiovisivi

Marco Contado

VAS Rapporto Ambientale Preliminare e valutazioni per
l'incidenza ambientale:

Arch. Giovanni Battista Pisani

istruttoria della valutazione ambientale strategica:
U.O. Coordinamento Commissioni (Vas Vinca Nuvv)

indice:

I. PREMESSE

- I.1 Struttura e Forma del piano di area: l'approccio per Sistemi
- I.2 Alto Polesine: le motivazioni della Variante 1 al Piano di Area Pianure e Valli Grandi Veronesi
- I.3 Il PTRC e la nuova fase della pianificazione territoriale e paesistica della Regione del Veneto
 - I.3.1 Il PTRC vigente 1992: ambiti unitari di pianificazione di livello regionale
 - I.3.2 Il PTRC adottato nel 2009: la costruzione di un nuovo equilibrio tra lo sviluppo urbano e le aree agricole
 - I.3.3 La Variante con attribuzione della valenza paesaggistica al Ptrc adottata 2013: articolazione della pianificazione paesaggistica regionale
- I.4 I Piani di Area vigenti e la Variante dell'Alto Polesine:
 - I.4.1 Quadrante Europa
 - I.4.2 Delta del Po
 - I.4.3 Pianure e Valli Grandi Veronesi

II. INQUADRAMENTO GENERALE

- II.1 Il contesto territoriale dell'area dell'Alto Polesine
- II.2 Analisi del territorio dell'Alto Polesine attraverso la Carta di Copertura del Suolo
- II.3 La pianificazione provinciale (PTCP)
- II.4 La pianificazione intercomunale

III. POLITICHE PER UNA TRASFORMAZIONE

- III.1 Partecipazione e concertazione
- III.2. Manifestazione d'interesse delle amministrazioni locali
 - III.2.1 Identificazione degli ambiti di interesse e i "tavoli di lavoro"
- III.3 Linee delle politiche di sviluppo sostenibile
 - III.3.1 Paesaggio dell'Alto Polesine e grandi infrastrutture nel contesto dei corridoi europei
 - III.3.2 Ambito esteso tra Adige e Po: Strategie di rafforzamento dell'armatura urbana regionale
 - III.3.3 Equilibrio tra sviluppo urbano e aree agricole
 - III.3.4 Interferenze insediative nelle strutture ecosistemiche
 - III.3.5 Valorizzazione e gestione della risorsa acqua
 - III.3.6 Il patrimonio culturale del territorio: recupero della continuità storico-morfologica territoriale
 - III.3.7 Le funzioni rare: le eccellenze territoriali

IV. OBIETTIVI

- IV.1 Il Piano come strumento di Governance
- IV.2 Configurazione di scenari
- IV.3 Organizzazione per progetti

V. APPARATI

- V.1 Riferimenti documentali e contributi specialistici a supporto del processo di pianificazione

I. PREMESSE

I.1 Struttura e Forma del piano: l'approccio per Sistemi

La Variante al piano di Area delle Pianure e Valli grandi veronesi è relativa ad un'area che interessa trentatre comuni. La vastità del territorio, la frantumazione amministrativa e la prassi in via di consolidamento a livello locale sulla pianificazione concertata e condivisa hanno privilegiato la costruzione di un piano fortemente condiviso, imperniato sulla collaborazione dei vari soggetti interessati. E' stato avviato un percorso di continuo coinvolgimento diretto degli amministratori locali e dei relativi apparati tecnici allo scopo di favorire una fattiva partecipazione dialettica alla costruzione del piano. Un piano condiviso costituisce la forza del disegno pianificatorio, qualificandone sia le scelte di programmazione che gli scenari territoriali prefigurati.

Dal punto di vista procedurale e normativo, la Variante si configura come strumento di pianificazione che integra il Piano di Area Pianure e Valli Grandi Veronesi, ai sensi dell'art. 48 della L.R. 11/2004, secondo le procedure previste dall'art. 25 della legge medesima.

Il piano è articolato secondo uno schema flessibile nel quale vengono individuate le problematiche locali e definiti gli interventi a scala diversa, da quelli strettamente attinenti l'area vasta alle strategie di specifico interesse settoriale e locale, sempre inquadrati all'interno di una visione territoriale e programmatica più ampia. Individua nel recupero della propria identità, nella valorizzazione delle potenzialità del patrimonio territoriale e delle eccellenze produttive esistenti elementi imprescindibili per lo sviluppo dell'area. Ricerca e definisce le azioni più adatte a promuovere le risorse strategiche per lo sviluppo del territorio.

La struttura del piano è articolata sull'elaborazione dei criteri informativi basilari, già individuati originariamente dalla Giunta Regionale nella citata delibera di autorizzazione alla redazione dello strumento e cioè, da un lato salvaguardare il territorio aperto e dall'altro relazionare il sistema urbano e produttivo con il forte connettivo circostante. Propone di creare le condizioni per uno sviluppo sostenibile del territorio operando simultaneamente e in una prospettiva a lungo termine a favore della crescita economica, della coesione sociale e della tutela dell'ambiente; con l'obiettivo di ricomporre il territorio, da una parte cercando di reinventare il paesaggio, dall'altra caratterizzando le diverse armature urbane ed edilizie del sistema insediativo esistente.

Ricerca in particolare il recupero di una cultura del paesaggio, attenta alla tutela dei segni che rappresentano l'identità morfologica dei luoghi, alla valorizzazione degli spazi aperti delle Valli Grandi Veronesi e dell'Altopolesine, alla risistemazione degli ambiti naturalistici. Descrive il paesaggio come sequela e sovrapposizione di articolati documenti.

Il piano è strutturato in maniera aperta; non prefigura schemi rigidi o norme e vincoli di dettaglio, ma definisce un insieme di strategie, funzionali a facilitare la realizzazione del piano stesso.

Vengono individuate peculiarità, specializzazioni ed eccellenze quali fattori che costituiscono e caratterizzano il territorio, e che potranno dar luogo a una progettualità strategicamente rilevante alle diverse scale, in una logica di governance delle scelte pianificatorie. Il piano sostiene l'apertura con i territori limitrofi, il Mantovano, il Ferrarese, il Polesine, il Delta del Po, la Bassa padovana ed il Vicentino, promuovendo il confronto sulle tematiche territoriali.

Copianificazione e concertazione sono stati elementi irrinunciabili per la costruzione di politiche territoriali ed urbanistiche efficienti e sostenibili, consentendo la realizzazione di una rete di rapporti, portatori di risorse e capacità diverse, che hanno favorito l'individuazione delle scelte fondamentali e la costruzione di alleanze sociali, accrescendo il senso di identità ed appartenenza. Questo processo ha comportato la partecipazione di tutti i soggetti nei processi decisionali, favorendone l'interazione e ha consentito di esaltare le dinamicità presenti negli enti locali.

In questo senso il piano si è configurato come uno spazio di discussione sul futuro del territorio, uno strumento strategico attraverso il quale delineare le linee fondamentali delle politiche urbanistiche, dello sviluppo economico e sociale dell'area.

STRUTTURA

Il piano si articola in tre diversi sistemi: il sistema della fragilità, il sistema delle valenze storiche ed ambientali, il sistema delle opportunità territoriali dell'area dell'Alto Polesine.

Nel primo sistema vengono indicati gli elementi di fragilità naturale del territorio connessi alle problematiche di sgrondo delle acque, vulnerabilità idrogeologica e rischio idraulico, assieme a quelli di varia origine antropica.

Il sistema delle valenze storiche ed ambientali contiene una completa ricognizione dei centri storici, dei siti archeologici, l'insieme dei beni storico-culturali, i tracciati storico-testimoniali, le aree e i beni di rilevante interesse ambientale, paesaggistico e naturale.

Il sistema delle opportunità territoriali dell'Alto Polesine comprende l'insieme delle politiche territoriali, articolate in reti settoriali, ritenute necessarie per dare forma al sistema stesso.

Le reti sono attinenti a mobilità, sapere, ospitalità e conoscenza del territorio, sport, specializzazioni produttive, cultura dell'acqua, sviluppo e qualità urbana.

Per ogni rete sono individuati sistemi e poli territoriali che indicano gli obiettivi principali sui quali possono essere sviluppati progetti di dettaglio. Vengono inoltre individuate le politiche di convergenza da sviluppare in un contesto territoriale più ampio, funzionali a rafforzare i fattori di identità, attrazione e competitività dell'area.

Le norme di attuazione contengono le indicazioni da attuare in sede di adeguamento degli strumenti territoriali ed urbanistici e le regole del piano.

Nella relazione invece sono descritti i criteri informativi e precisate le caratteristiche essenziali del piano.

1.2 Alto Polesine: le motivazioni della variante n. 1 al Piano di Area Pianure e Valli grandi Veronesi

La Giunta regionale con deliberazione n. 88/CR del 29 ottobre 2015 in attuazione di quanto previsto dal D.lgs. n. 118/2011, ha adottato il documento di Economia e Finanza Regionale (DEFR 2016-2018) che contiene il quadro congiunturale internazionale, nazionale e regionale, il contesto economico e i riflessi sulla finanza pubblica, il quadro di previsione delle entrate e di riferimento per la spesa, ed espone le linee programmatiche per il triennio di riferimento organizzate in 18 missioni, che rappresentano le funzioni principali e le finalità strategiche perseguite dall'Amministrazione, coerentemente con quanto previsto nel programma di Governo nel medio periodo.

Per quanto riguarda i Piani di Area vigenti, già redatti con specifica attenzione ai temi paesaggistici, si evidenzia che essi contengono molte indicazioni rispetto ai valori storici, culturali e naturalistici del territorio considerato: tali informazioni, da riconsiderare alla luce di quanto previsto dal Codice dei beni culturali e del paesaggio e dalla Convenzione Europea del Paesaggio, costituiranno un importante riferimento nella formulazione dei contenuti conoscitivi dei Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito, (utili per una determinazione condivisa di ulteriori contesti di tutela o di indirizzi per la disciplina).

Inoltre, saranno da considerare le previsioni contenute nel PTRC in corso di aggiornamento, affinché le vocazioni individuate a scala regionale siano opportunamente declinate a livello di ambito, con specifica attenzione per le tematiche che più hanno evidenti ricadute paesaggistiche, ad esempio per i temi legati alla città e alla mobilità.

Nello specifico le Politiche di Piano si pongono in coerenza con le linee programmatiche di quelle missioni trattate nel DEFR 2016-2018 che afferiscono a: Tutela e valorizzazione dei beni e attività culturali; Turismo; Sviluppo sostenibile e tutela del territorio e dell'ambiente; Trasporti e diritto alla mobilità; Tutela della salute; Sviluppo economico e competitività; Agricoltura, politiche agroalimentari e pesca; Relazioni con le altre Autonomie Territoriali; Relazioni Internazionali.

Per perseguire gli obiettivi di semplificazione amministrativa, in coerenza con il DEFR 2016-2018, con il PTRC vigente e adottato, con la LR 11/2004, nell'inquadramento generale, le linee per le politiche di convergenza per l'area dell'altopolesine sono state tracciate seguendo il processo di pianificazione già delineato con le politiche del piano di area vigente delle Pianure e Valli Grandi Veronesi.

1.3 Il PTRC e la nuova fase della pianificazione territoriale e paesistica della Regione del Veneto

A seguito della sottoscrizione della Convenzione Europea del Paesaggio del 2000, poi ratificata dall'Italia con L. 14/2006, il legislatore nazionale ha provveduto ad innovare profondamente la disciplina paesaggistica. Con il DLgs. 42/2004, Codice dei beni culturali e del paesaggio, se da un lato si è voluto confermare il "vecchio" regime vincolistico basato sull'individuazione dei beni paesaggistici mediante provvedimento di dichiarazione di notevole interesse pubblico (art. 136) e delle aree tutelate per legge (art. 142), dall'altro sono state introdotte sostanziali novità relativamente alla pianificazione paesaggistica.

A differenza infatti della legge Galasso, il Codice, già nella prima versione, prevede in particolare che il piano paesaggistico si occupi dell'intero territorio regionale e non soltanto di quelle particolari aree di pregio rientranti nelle categorie generali già individuate dalla L. 431/1985 e riprese nell'art. 142 di esso. Resta comunque confermata la possibilità per la Regione di scegliere tra un piano paesaggistico in senso stretto o un piano urbanistico territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici.

Contemporaneamente all'introduzione di queste novità a livello nazionale, il legislatore regionale per la parte di sua competenza ha messo mano alla disciplina urbanistica: la LR 11/2004 ha introdotto pertanto la nuova disciplina sul governo del territorio, improntata a un migliore raggiungimento delle finalità di "*realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole*", nonché alla "*tutela delle identità storico – culturali e della qualità degli insediamenti urbani ed extraurbani*" e alla "*tutela del paesaggio rurale, montano e delle aree di importanza naturalistica*" (art. 2).

La LR 18/2006, per garantire un migliore adeguamento della normativa sul governo del territorio alla nuova disciplina paesaggistica, in continuità con le scelte già operate nelle more della legge Galasso, ha reso

maggiormente esplicita nel nuovo quadro normativo l'opzione per l'attribuzione al PTRC della natura di "piano urbanistico territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici".

La revisione del PTRC, già avviata poco prima dell'entrata in vigore della LR 11/2004, ha comunque ricevuto da questa e soprattutto dalla nuova disciplina del paesaggio nuovo slancio e interesse; tuttavia le varie modifiche e integrazioni al Codice, succedutesi a cadenza biennale nel 2006 e nel 2008 proprio durante il corso di redazione del piano regionale, hanno determinato non pochi problemi di coordinamento dello stesso rispetto le intervenute correzioni legislative di livello statale, disposizioni queste che la Regione è stata costretta a tenere in considerazione alla luce della potestà legislativa esclusiva in materia di tutela dell'ambiente e del paesaggio riconosciuta in capo allo Stato (art. 117, co.2 Cost.), come più volte confermato dalla Corte Costituzionale. In particolare l'ultimo decreto correttivo (DLgs 63/2008) che ha dato l'attuale fisionomia, quasi definitiva, alla disciplina del paesaggio, ha introdotto sostanziali novità soprattutto per la pianificazione paesaggistica: mentre infatti nelle vecchie versioni del Codice (del 2004 e del 2006) questa era sostanzialmente lasciata in mano alle Regioni, anche se incentivate a ricercare forme di accordo con lo Stato sui contenuti del piano, ora invece si è introdotta l'obbligatorietà della co-pianificazione tra Stato e Regione per la parte relativa ai beni paesaggistici (art. 135, co.1 e 143, co.2), pena l'intervento sostitutivo dello Stato e le mancate semplificazioni sul piano amministrativo nel corso del procedimento di rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche.

Va considerato pertanto in questo contesto il nuovo PTRC, adottato dalla Giunta Regionale con DGR n. 372 del 17 febbraio 2009, quale strumento di "pianificazione territoriale per la realizzazione dello sviluppo sostenibile e dell'uso razionale del territorio", ma caratterizzato anche da contenuti di carattere paesaggistico, rinvenibili in particolare nell'"Atlante ricognitivo degli Ambiti di Paesaggio": elaborato questo che contiene una "*prima ricognizione finalizzata alla predisposizione del piano paesaggistico*" e costituente il "*quadro di riferimento per la conoscenza dei caratteri del paesaggio veneto e dei processi di trasformazione che lo interessano*". Nonostante questi contenuti il PTRC adottato nel 2009 non assume ancora valenza paesaggistica ai sensi del Codice, in quanto rispondente solo in parte agli adempimenti previsti dall'art. 143, che fissa l'oggetto del piano, e privo del requisito fondamentale della sottoscrizione dell'Intesa tra Stato e Regione, almeno per la parte relativa ai beni paesaggistici.

Per quanto necessario ad attribuire la qualità di piano urbanistico territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici, la Regione ha proceduto così a sottoscrivere, in data 15 luglio 2009, l'apposita Intesa con lo Stato, nello specifico con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MiBAC): in questa, non solo si fa propria la scelta già effettuata dalla Regione di dotarsi di un piano a duplice valenza, territoriale e paesaggistica, che consente pertanto una migliore definizione unitaria delle politiche sia di tutela che di sviluppo per il governo del territorio, ma si prende anche atto dell'articolata attività conoscitiva già definita nell'Atlante ricognitivo dei paesaggi sopra richiamato, e di pianificazione territoriale svolta dalla Regione, soprattutto mediante i Piani di Area.

Per l'attuazione dell'Intesa è stato istituito il Comitato Tecnico per il Paesaggio a composizione mista ministeriale e regionale, specificamente incaricato della "definizione dei contenuti del piano" e del "coordinamento delle azioni necessarie alla sua redazione".

Nel frattempo la Regione Veneto ha provveduto altresì ad adeguare la disciplina regionale a quella statale sul paesaggio prevista dal Codice: con la LR 10/2011, di novellazione della LR 11/04, è stato così inserito un apposito titolo dedicato alla disciplina paesaggistica che ribadisce ancora una volta l'ormai nota scelta di elaborare un piano paesaggistico nella forma di piano urbanistico territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici e la possibilità di predisporre lo stesso "*anche per singoli ambiti territoriali considerati prioritari per la pianificazione paesaggistica*"; viene pertanto confermata la possibilità di intervenire, in sede di pianificazione, con piani che interessano parti di territorio regionale: i Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA).

1.3.1 Il PTRC vigente 1992: ambiti unitari di pianificazione di livello regionale

Il P.T.R.C. approvato nel 1992 ha messo in evidenza nella tav.5 le aree di interesse paesaggistico, vincolate in base alla legge 1497/1939 e quelle derivanti dall'applicazione della legge 431/85 (vedi tavola "Aree sottoposte a vincolo paesaggistico"). Il tema del paesaggio non può però esaurirsi esclusivamente nell'ambito delle zone vincolate "ope legis", anche perché una pur sintetica valutazione del quadro risultante dai precitati vincoli (compresi quelli derivanti dal provvedimento regionale ex art. 1/ter della legge n.431) evidenzia carenze ed incongruenze sia di metodo che di merito.

Occorreva quindi integrare il quadro utilizzando tutte le elaborazioni eseguite in sede di P.T.R.C. per il sistema ambientale e riguardanti le risorse naturalistiche ed ambientali, il territorio agricolo e i beni storico culturali (trattati al capitolo 5 "Il sistema dell'ambiente naturale e storico"). Il quadro così risultante è stato ulteriormente arricchito mediante l'introduzione di aree marginali o intercluse, quali spazi interstiziali o connettivi necessari per completare funzionalmente il sistema.

Il risultato è costituito dagli "Ambiti unitari di pianificazione di livello regionale con particolare considerazione dei valori paesistici ed ambientali", che formano il complesso dei siti interessati da problemi di natura paesistica e di valori naturalistici e ambientali sui quali va attivato un processo di pianificazione atto a fornire, ai diversi livelli territoriali, la normativa per la tutela delle aree, il controllo degli interventi e le modalità del processo di pianificazione. In tutte le altre parti del territorio regionale i valori paesistici e ambientali sono affidati per la salvaguardia e valorizzazione al livello comunale, attraverso lo strumento del P.R.G. o con sue varianti, in attuazione delle direttive di P.T.R.C.

Il processo di pianificazione regionale è così articolato:

1. priorità assoluta viene data alle aree che presentano un rilevante interesse nazionale e regionale, quali quelle interessate ai decreti ministeriali ai sensi della legge 431/85. Per queste aree le proposte sono direttamente predisposte in sede di P.T.R.C., con le seguenti modalità:

- a. Laguna di Venezia: in collegamento con il Comune di Venezia, e gli altri comuni interessati con riferimenti anche agli studi del "Piano Comprensoriale" e i recenti lavori sul tema del Parco lagunare;
- b. Delta del Po: in collegamento con la Provincia di Rovigo, che ha curato negli ultimi anni studi sull'ambiente e sul turismo nella zona del Delta;
- c. Monte Grappa: valorizzando e integrando studi locali già svolti e resi disponibili attraverso mostre e pubblicazioni.

Per questi casi si è fatto ricorso all'elaborazione di "Piani di area" con contenuti prevalentemente ambientali (art.6, L.R. 61/85) adottati contestualmente al P.T.R.C. in modo da rendere immediatamente efficaci i disposti normativi ed effetti territoriali.

2. il P.T.R.C. individua poi aree da sottoporre a Piano di area di livello regionale in una seconda fase, preferibilmente d'intesa con le Province interessate. Esse sono:

- d. il lago di Garda comprendente anche parte dell'ambito fluviale del Mincio;
- e. l'area Euganeo-Berica;
- f. l'area montana dell'Ampezzano, Comelico e Agordino;

- g. la fascia costiera nord-orientale;
- h. l'area collinare montana vicentina.

Queste aree presentano anch'esse grande "interesse regionale" pur con situazioni fortemente differenziate. Il P.T.R.C. provvede alla formulazione di articolate "direttive" o, come nel caso del Comprensorio termale, effettua un rinvio alle norme dell'apposito Piano Regionale delle Acque Minerali e Termali".

3. al terzo livello di priorità si situano infine gli altri ambiti unitari di pianificazione individuati dal P.T.R.C. : fasce fluviali, assi infrastrutturali, altri ambiti di rilevante interesse ambientale, collinare e montano.

Per alcune di tali aree si dovranno valutare contestualmente le previsioni presenti nei diversi Piani e/o progetti regionali, quelle contenute nei progetti delle Regioni confinanti e quelle derivanti dall'applicazione di leggi nazionali o regionali.

La "valenza paesistica" del P.T.R.C. 1992

La legge 431 ripropone il tema della progettazione del paesaggio facendo riferimento ai piani paesistici ex lege 1497, ma proponendo anche, in alternativa, lo strumento dell "piano urbanistico territoriale con particolare attenzione ai valori paesistici".

La Regione del Veneto ha ritenuto che i "piani paesistici" siano strumenti non più atti a risolvere un problema che presenta una pluralità di obiettivi e di implicazioni certamente non presenti nell'esperienza del legislatore del 1939. Scegliere pertanto la strada del piano urbanistico territoriale è sembrata opzione obbligata, in quanto la legislazione regionale in materia di assetto e uso del territorio identifica nel P.T.R.C. lo strumento atto a costruire l'insieme di direttive, prescrizioni e vincoli che definiscono compiutamente l'assetto del territorio regionale.

La Legislazione regionale dell'epoca (L.R. 61/1985) pur dichiarando che la gestione e trasformazione urbanistica del territorio della regione sono programmate e disciplinate nel rispetto della salvaguardia e valorizzazione delle componenti ambientali, culturali, economiche e sociali del territorio, non appariva specificatamente predisposta per il recepimento della 431, legge cui va dunque riconosciuto il pregio di introdurre in forma perentoria il tema dei valori paesistici ed ambientali nella progettazione territoriale e urbanistica: si è proceduto quindi ad una "messa a punto" legislativa in modo da dare al P.T.R.C. la specificità richiesta e non ancora compiutamente esplicitata.

Con la promulgazione della L.R. 9/1986, che integra ed innova la legge urbanistica regionale n. 61/1985, la pianificazione paesistica viene riportata nell'ambito della pianificazione territoriale, attribuendo valenza paesistica al P.T.R.C.

Contemporaneamente si introduce un meccanismo di "sostituzione di vincolo" che consente di trasformare i vincoli generalizzati, derivanti dallo studio per l'inserimento di beni e sistemi ambientali negli elenchi della legge 1497/39, in un sistema di salvaguardie di diverso livello, tali da consentire sia un'immediata e cosciente azione di tutela nel settore del paesaggio e delle risorse ambientali, sia i successivi approfondimenti di studio e di progetto.

La valenza paesistica del primo P.T.R.C. (art. 26 della L.R. 9/ 86) così viene regolata: "I vincoli relativi ai beni, alle aree e alle zone, sottoposte a inedificabilità ai sensi degli articoli 122, 123 e dell'art. 1 quinquies della legge 8 agosto 1985, n. 431, valgono fino all'adozione del P.T.R.C., purché tali beni, aree e zone siano espressamente disciplinate nel P.T.R.C. sia mediante destinazione d'uso, prescrizioni e vincoli automaticamente prevalenti sia mediante direttive.

Le aree di "transizione" ed "esterne" e i "sistemi urbani locali"

Il territorio regionale ha nelle aree "centrali" come definite nel paragrafo 3.1 del PTRC 1992, le strutture insediative più complesse e dinamiche, i luoghi dove si è localizzata la quota più rilevante dello sviluppo e dove la collettività regionale ha promosso l'inserimento e la crescita di nuove strutture di servizio per la produzione e, più in generale, per il sostegno del processo di crescita economica e sociale.

Ma è della più grande importanza interpretare quanto è avvenuto e prospettare quanto è proponibile per le altre aree regionali cui corrisponde una parte estesa e importante del territorio regionale e ove risiede una quota rilevante di popolazione.

I sistemi urbani minori, e in particolare: il bipolo Belluno-Feltre con il sistema insediativo della Val Belluna e del Piave; il Veneto Orientale; la collana di centri disposti lungo la SS. 10 con Este-Monselice; il sistema legnaghese e infine il Polesine con il suo capoluogo Rovigo e gli altri centri da Badia ad Adria, si sono comportati in realtà come "sistemi locali" che hanno saputo combinare specifici fattori territoriali, ambientali, culturali ed umani da utilizzare per la propria organizzazione produttiva, dando risposte in buona misura diverse, e per molti aspetti complementari rispetto al modello offerto dalle aree centrali.

Nel panorama nazionale e su scala diversa, questo modello interpretativo è stato formulato e sostenuto da importanti contributi di ricerca per spiegare la vivace crescita di subaree esterne alle regioni padane, verificatasi negli ultimi due decenni. In questa prospettiva pertanto le aree esterne, mentre possono utilizzare il complesso dei servizi superiori ed eventuali integrazioni con l'intero apparato produttivo della Regione, si strutturano sempre più attorno ai "sistemi urbani locali" il cui rango è peraltro sempre di elevato livello gerarchico.

Le politiche regionali promosse dal PTRC 1992 puntavano a rafforzare la combinazione di funzioni e di caratteristiche proprie di ciascun "sistema urbano locale". Nel caso in interesse:

c. le "aree meridionali delle pianure veronese, vicentina e padovana"

I centri che si snodano lungo la SS.10, da Monselice, a Este, a Montagnana a Legnago costituiscono un sistema urbano articolato di sostegno di tutte le aree e gli insediamenti minori dei territori compresi nelle porzioni meridionali delle province di Padova, Vicenza e Verona. Sia il bipolo Monselice-Este che Legnago si configurano come sistemi urbani dotati di autonomia e con diverse caratteristiche strutturali; nel primo caso è chiara la funzione nodale che i centri assolvono come raccordo del sistema produttivo e di servizio locale e quello del sistema padovano e di tutta l'area centrale.

Nel caso di Legnago, invece, la sua localizzazione geografica (corrispondente al punto in cui le direttrici provenienti da Mantova verso Padova e da Verona attraverso di essa, dal nord e dalla Lombardia verso Rovigo e il sistema litoraneo veneto ed emiliano si incrociano e superano il fiume Adige) ne fa un nodo fondamentale dell'area sud-occidentale del Veneto. Il sistema produttivo industriale può contare su produzioni e su settori, quali quelli elettromeccanico e del mobile d'arte, ben strutturati ed efficienti.

Il completamento della strada di grande comunicazione "Transpolesana" tra Legnago e Rovigo, che costituisce con la linea ferroviaria un fascio infrastrutturale rilevante verso il mare, non può che confermare il ruolo di Legnago e prospettare il rafforzamento.

d. il Polesine

L'area polesana ha manifestato, nel complesso, negli ultimi anni non solo capacità di tenuta, ma altresì di consolidamento e crescita di sistemi economici e produttivi locali incentrati sui centri urbani e segnatamente su Rovigo, Adria e Lendinara mentre i centri più prossimi alla costa risentono positivamente dei flussi commerciali e turistici che si sviluppano lungo la strada Romea.

Per il Polesine le politiche regionali hanno sempre posto l'accento sulla connessione fra sistema idroviario, funzioni commerciali e di trasporto e insediamenti industriali ed ha legato a queste sinergie

potenziali, le prospettive di sviluppo. Questa componente delle strategie regionali per l'area polesana è confermata nel P.T.R.C. dove richiama le intese interregionali per potenziare la navigazione interna lungo il Po e il sistema idroviario che ha nei canali Fissero-Tartaro-Canal Bianco il raccordo con la portualità veneziana e, attraverso questa, con la navigazione marittima; a Porto Levante è confermato un terminale fluvio-marittimo che consenta lo scambio di modi di trasporto da e verso le regioni padane.

La zona industriale di Adria-Loreo, che dispone di un fronte canale e relative banchine sull'idrovia, è stata ideata per costituire una vasta area di concentrazione di investimenti produttivi a sostegno dell'intero Basso Polesine e come polo specializzato di decentramento dell'area centrale. Tali programmi vengono confermati nel P.T.R.C., mentre è opportuno che il progetto e gli investimenti siano organizzati per fasi, da legare a prospettive di evoluzione della domanda di aree per le tipologie industriali interessate a quei fattori di localizzazione.

La proposta di realizzazione della Romea-commerciale, il rafforzamento già ricordato della direttrice Transpolesana e le prospettive di ammodernamento della rete ferroviaria e della sua integrazione nel sistema nazionale potranno certamente costituire motivo di ulteriore incremento di tali fattori. Ma nel Polesine sono emersi con sempre maggior forza elementi di diversificazione delle componenti dello sviluppo con riferimento sia alla distribuzione territoriale che ai settori: i sistemi produttivi locali e le funzioni amministrative e di servizio si sono rafforzati; emerge con sempre maggiore evidenza tutto il complesso di funzioni legate alle zone costiere: la portualità minore, le attività turistiche, legate alle risorse naturalistiche e ambientali della zona deltizia e lo sfruttamento produttivo. Ne consegue che le prospettive di consolidamento, di diversificazione della base produttiva e di crescita del sistema polesano sono legate a opere di infrastrutturazione generale ma, nel medio periodo, soprattutto all'attenta valorizzazione delle risorse localizzate.

Per quanto riguarda l'area del Delta del Po il Piano di Area è stato approvato dalla Regione contestualmente al PTRC e costituisce a tutt'oggi uno strumento di pianificazione condivisa, alla base della pianificazione ambientale del Parco del Delta del Po, istituito con L.R. n.36 dell'8 settembre 1997.

1.3.2 Il PTRC adottato nel 2009: la costruzione di un nuovo equilibrio tra lo sviluppo urbano e le aree agricole

Le nuove istanze culturali e normative di stampo europeo richiedono un approccio nuovo alla pianificazione territoriale di rango regionale, che si fonda in primo luogo sull'intreccio tra le letture di carattere territoriale, ambientale, economico, sociale e paesaggistico del territorio e, in secondo luogo, sull'innesto delle procedure di valutazione ambientale strategica (VAS) sull'intero processo di pianificazione. Diventa così necessario, prima di tutto, mettere in campo un nuovo e diverso sguardo nell'osservazione del territorio.

Con questa consapevolezza si è avviato il processo di pianificazione territoriale di coordinamento della Regione del Veneto, processo che ha consentito di sperimentare una applicazione dell'approccio integrato.

Il PTRC ha affrontato il governo del processo di urbanizzazione muovendo sia dai temi di forma ed efficienza della città, sia dallo spazio agrario/rurale e delle sue esigenze produttive, occupandosi dell'interfaccia con lo spazio urbano e urbanizzato e delle relazioni che si creano tra loro. Con questo approccio si intende delineare una strategia di governo del territorio orientata non all'esclusione reciproca tra il sistema urbanizzato e quello agricolo, ma alla progettazione dei livelli di compatibilità tra i due sistemi.

Nella tradizione urbanistica la città è vista come l'attore principale delle trasformazioni territoriali e dunque l'oggetto principale della pianificazione; conseguentemente il processo di urbanizzazione è stato identificato sostanzialmente come una occupazione di suolo agricolo, mentre quest'ultimo era assunto come una

“riserva”, inteso nel doppio e ambiguo significato di “bene da preservare”, ma anche di “serbatoio” a cui continuamente attingere.

Il Veneto ha sviluppato negli ultimi decenni un proprio peculiare percorso di sviluppo fino a configurarsi come un sistema complesso che lo differenzia da altre metropoli mondiali, per la fitta presenza al suo interno degli spazi agricoli e naturali. Nella metropoli veneta l'agricoltura svolge un ruolo economicamente di minor peso, se confrontato con quello degli altri settori economici, ma è di assoluta rilevanza strategica dal punto di vista della gestione del territorio, della conservazione delle risorse naturali, del servizio alla popolazione insediata.

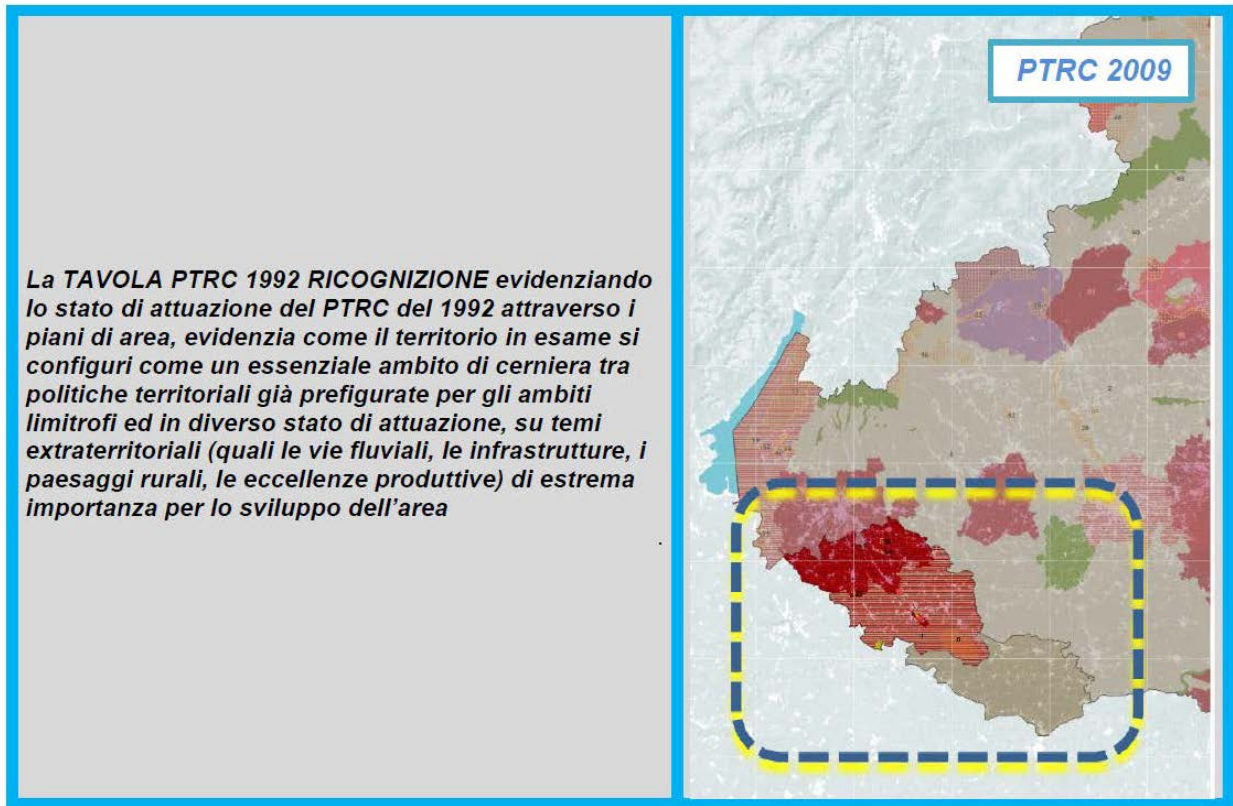
Nel dare forma a questa metropoli è sembrato necessario, dunque, tener nel massimo conto proprio il ruolo dello spazio dell'agricoltura, valorizzando le sue dinamiche di trasformazione, le sue potenzialità economiche e sociali, il suo ruolo produttivo, ambientale, sociale e quale serbatoio di biodiversità. Il sistema metropolitano veneto fonda la sua sostenibilità economica, sociale ed ecologica su un rinnovato intreccio degli spazi dedicati all'industria e al terziario, alla residenza, al territorio aperto e agricolo, alle risorse ambientali. Questo intreccio tra attività diverse, le cui esigenze sono talvolta in conflitto, pone serie questioni di convivenza. La strategia che il PTRC mette in campo, è volta a definirne le regole.

Si è dunque optato per la distinzione tra diverse categorie di spazio rurale, individuate in base ai loro diversi caratteri e al loro essere interessate da differenti processi evolutivi. Le carte e la normativa di piano relativi a questi territori si propongono di chiarire e precisare i loro diversi ruoli nel quadro del governo del territorio veneto. Le norme intendono dare indicazioni sulle relazioni che intercorrono tra gli spazi rurali e gli spazi urbani con cui sono intrecciati.

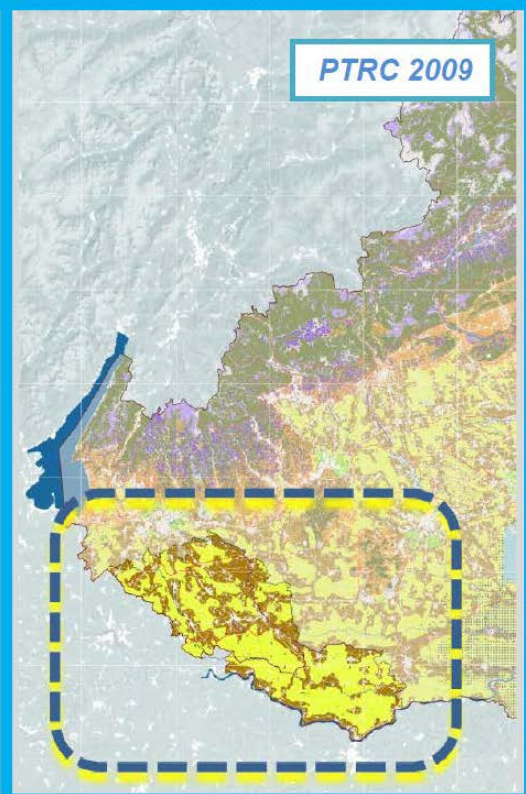
L'area dell'alto Polesine nel PTRC 2009 e nella Variante 2013

Per l'area dell'Alto Polesine il PTRC, in coordinamento con le politiche spaziali europee, con le strategie territoriali nazionali, con la pianificazione: di settore, di area vasta, provinciale e comunale, attraverso degli schemi strategici, delinea una serie di Temi di riferimento per declinare idee e scelte attraverso progetti specifici.

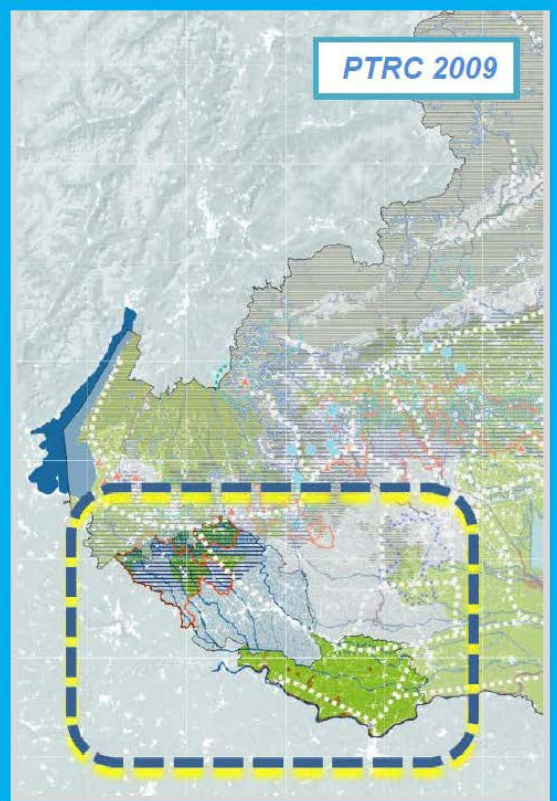
Negli schemi riportati nei box sono evidenziate le politiche territoriali delineate nel PTRC 2009 e nella Variante con valenza paesaggistica al PTRC del 2013, per l'area interessata.



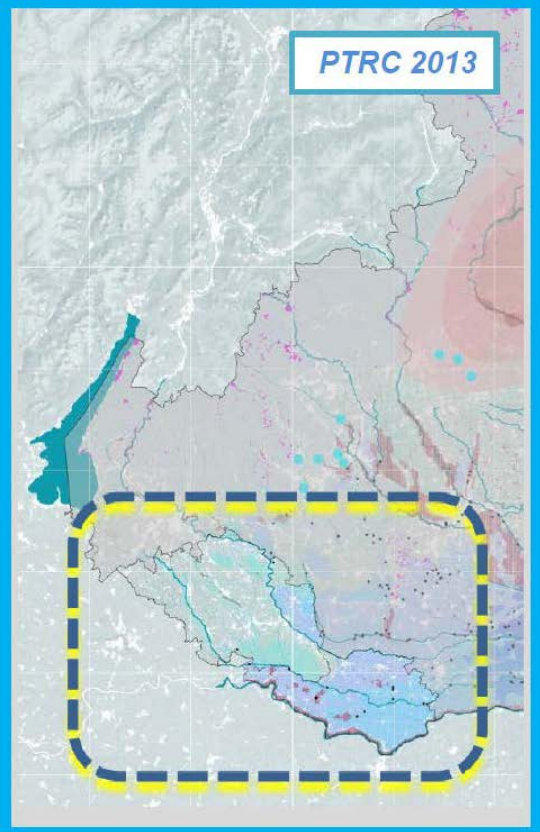
La TAVOLA 01a USO DEL SUOLO TERRA del PTRC evidenzia come il territorio in esame sia interessato per la quasi totalità da "aree ad elevata utilizzazione agricola" e solo lungo le principali infrastrutture viarie e fluviali gli ambiti agricoli prendono i connotati delle "aree agropolitane"



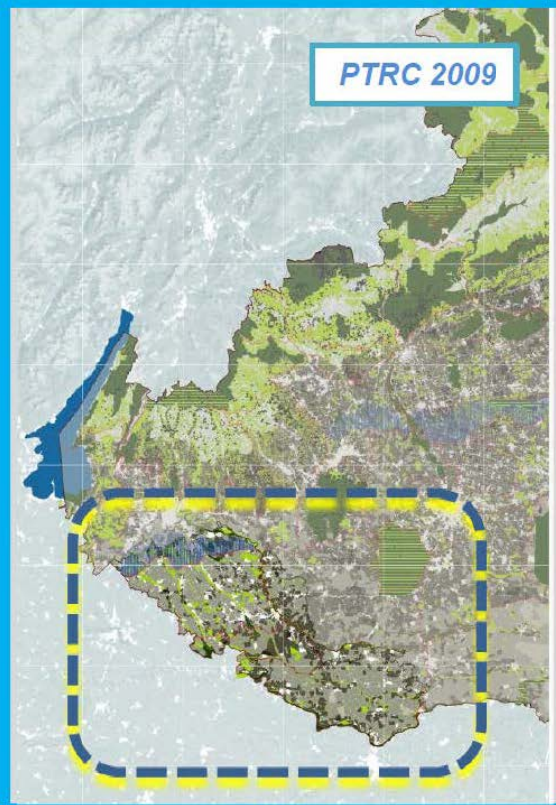
La TAVOLA 01b USO DEL SUOLO ACQUA del PTRC evidenzia come il territorio in esame sia interessato dalla presenza di una fitta rete idrografica, caratterizzata da corsi d'acqua significativi, che attraversano ambiti vulnerabili ai nitrati. L'intero territorio dell'alto polesine costituisce una parte importante della dorsale principale del modello strutturale degli acquedotti



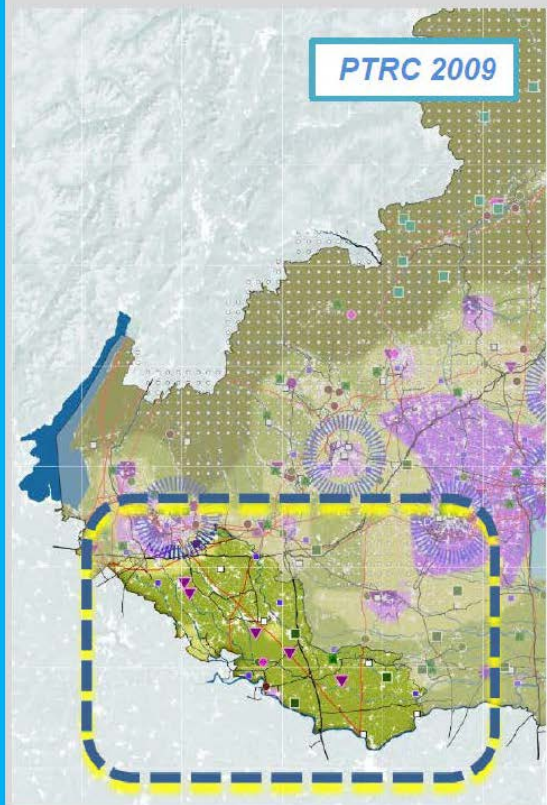
La TAVOLA 01c USO DEL SUOLO IDROGEOLOGIA E RISCHIO SISMICO del PTRC evidenzia come il territorio in esame sia caratterizzato da una elevata complessità e delicatezza del sistema idrogeologico. L'alto polesine è parte interessata da bacini soggetti a sollevamento meccanico e parte superficie allagata nelle alluvioni degli ultimi 60 anni, oltre a contenere diverse aree di pericolosità idraulica; l'equilibrio di questo sistema viene garantito da una rete di impianti idrovori



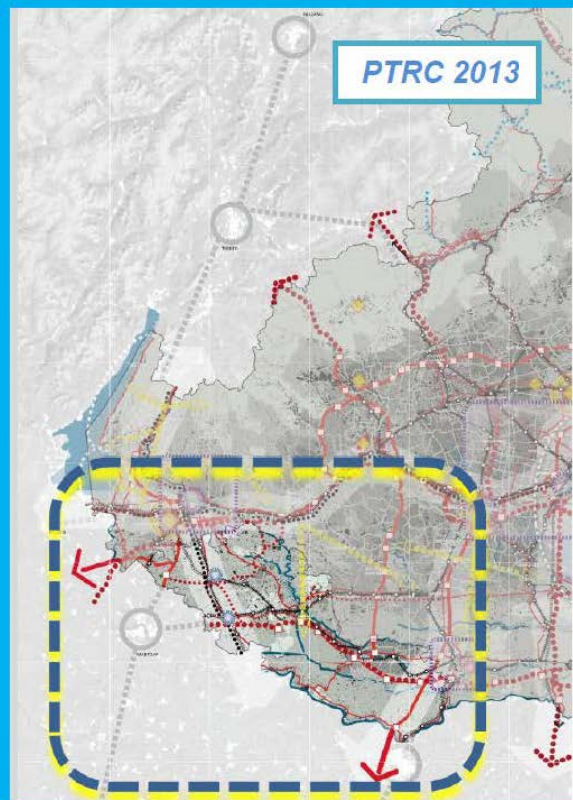
La TAVOLA 02 USO BIODIVERSITA' del PTRC evidenzia la rete ecologica che interessa l'alto polesine, costituita da alcuni ambiti con funzioni di corridoio ecologico, su un territorio caratterizzato da una diversità dello spazio agrario fondamentale medio bassa; elementi utili per la definizione di possibili azioni di riqualificazione ambientale.



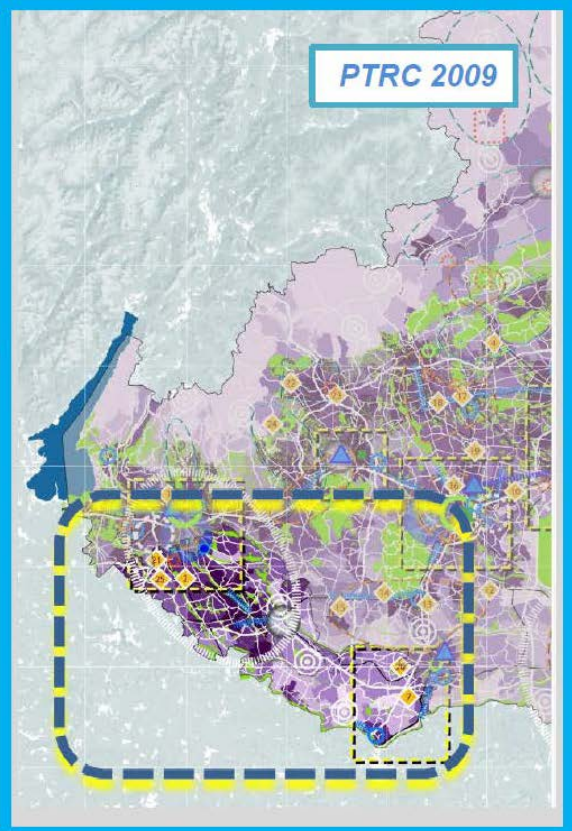
La TAVOLA 03 ENERGIA del PTRC evidenzia come l'ambito dell'alto polesine sia percorso da una dorsale mediana costituita da una serie di nodi che formano il sistema dei poli principali per la produzione dell'energia elettrica e degli impianti per la raccolta e il trattamento dei rifiuti, oltre ad essere attraversato dalla rete del gas di livello nazionale (SRG); tutti elementi che possono costituire la base per nuove potenzialità



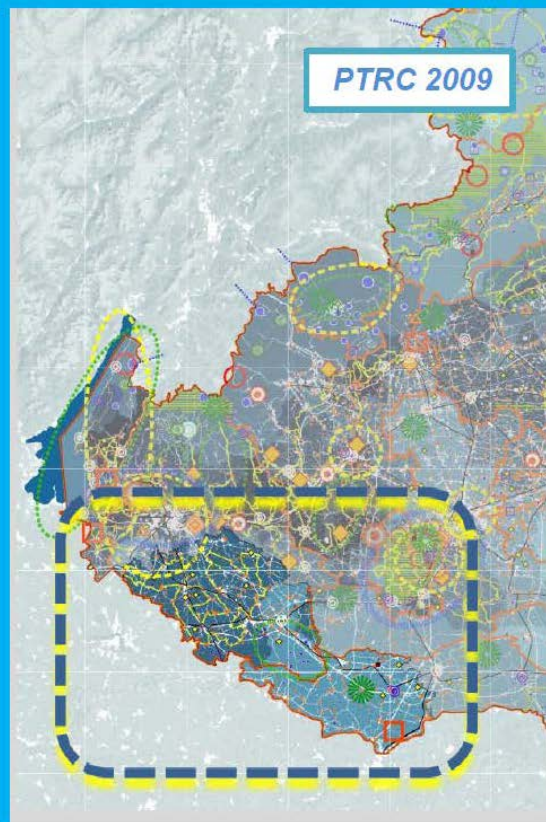
La TAVOLA 04 MOBILITA' del PTRC evidenzia come nell'ambito dell'alto polesine la promozione di una maggiore razionalizzazione dei sistemi insediativi e delle reti di collegamento sia viario, fluviale, ferroviario, logistico e di mobilità lenta, poggia su un'articolata base di sistemi stradali, ferroviari e di connessione territoriale che il PTRC identifica come ossatura portante, sulla quale potrebbe essere legata la ristrutturazione delle infrastrutture esistenti



**La TAVOLA 05a SVILUPPO ECONOMICO
PRODUTTIVO del PTRC evidenzia come l'area
dell'alto polesine, frapposta tra i territori urbani
complessi di Verona, Rovigo e Ferrara e la parte
occidentale, faccia parte dell'ambito agroalimentare. Il
Piano indica l'ambito della meccatronica e il sistema
degli ambiti di sviluppo delle reti digitali come
elementi fondanti per i sistemi produttivi di rango
regionale che rivestono un ruolo strategico per
l'economia del Veneto, ponendosi, nel quadro
complessivo di una elevata sostenibilità ambientale,
come risorsa per il futuro**

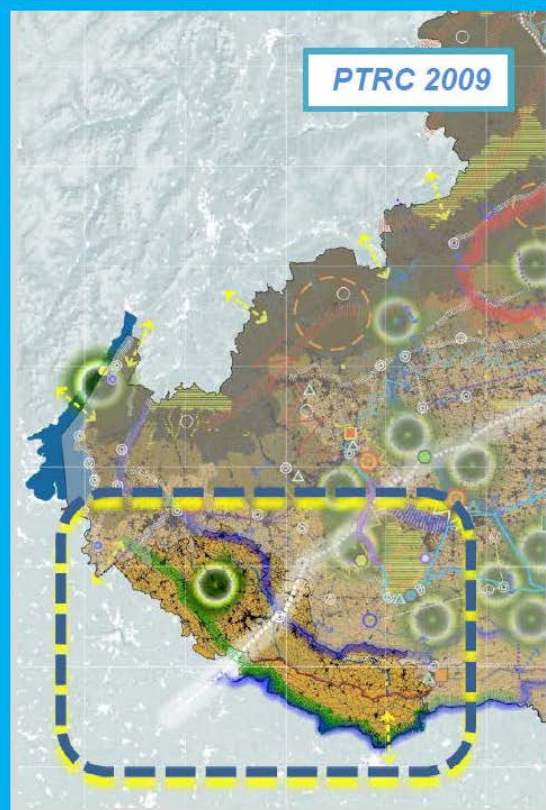


La TAVOLA 05b SVILUPPO ECONOMICO TURISTICO del PTRC evidenzia i sistemi e gli elementi emergenti finalizzati allo sviluppo del turismo, che nell'area dell'alto polesine sono costituiti dal sistema turistico locale, dall'ambito per la promozione delle produzioni tipiche, rete delle attività aeronautiche da diporto, i siti archeologici, la piazza virtuale di accesso al Veneto

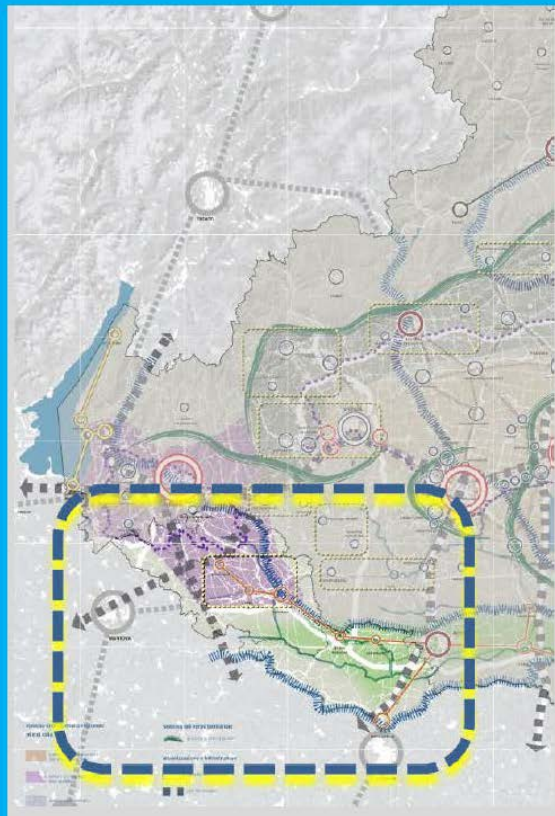


La TAVOLA 06 CRESCITA SOCIALE E CULTURALE del PTRC evidenzia come l'area dell'alto polesine sia interessata da alcuni importanti elementi fondanti delle politiche per la valorizzazione del territorio e delle polarità culturali e storico-ambientali quali:

- la grande diagonale dell'Ostiglia
- la rete storico ambientale dei grandi fiumi
- asta del Po ambito per l'istituzione di nuovi parchi regionali
- le risaie veronesi



La TAVOLA 08 CITTA' MOTORE DI FUTURO del PTRC evidenzia come all'alto polesine sia stato riconosciuto un ruolo determinante e strategico nello sviluppo del Veneto, ricomprendendolo tra gli elementi costituenti l'organizzazione del sistema insediativo la rete di città del Veneto, essendo interessato dall'influenza dei corridoi europei che lo attraversano e dal sistema metropolitano dell'ambito esteso tra Adige e Po



Il nuovo PTRC ha individuato la necessità di realizzare alcuni approfondimenti territoriali, tra cui la città ed il sistema relazionale, sintetizzato nella "Tavola 08 Città, motore di futuro", dove viene definito il sistema metropolitano regionale composto di reti urbane, di capoluoghi e città medie, ricalibrato su due piattaforme metropolitane, quella dell'ambito Centrale e quella dell'Ambito Occidentale.

" I processi di sviluppo di ciascun modello portano in sé delle contraddizioni, dovute sostanzialmente alla generazione di disequilibri territoriali che richiedono di essere individuati e controbilanciati con adeguate misure. Riequilibrare il territorio del Veneto non significa perseguire l'omologazione, ma valorizzarne i punti di forza e favorire il superamento dei punti di debolezza. Equilibrio inteso come conferma e sviluppo di un sistema e di nuove relazioni tra i sistemi urbano-rurali con rafforzamento dei centri funzionali importanti ma allo stesso tempo con distribuzione delle funzioni, in modo da garantire la parità di accesso alle infrastrutture, alla conoscenza ed ai servizi a tutta la popolazione, perseguendo la finalità di porre tutti i territori della Regione nella condizione di svilupparsi in armonia con l'andamento regionale ed in relazione con le proprie potenzialità. In termini relazionali è necessario costruire le condizioni affinché si consolidi l'efficienza della rete di città e di territorio, sia nel perseguimento di obiettivi di sviluppo territoriale, sia nell'interfaccia con l'esterno tramite i poli funzionali maggiori". (Relazione PTRC 2009, pag. 162).

Con riferimento all'ambito di "Rovigo e il sistema urbano tra Adige e Po" il PTRC individua una vocazione territoriale nuova rispetto alla connotazione del PTRC 1992: "A fianco delle città metropolitane, si deve riconoscere e riaffermare una serie di sistemi urbani, che non si caratterizzano come nel passato, come aree esterne e/o di transizione, ma come ambiti che possiedono autonomia e identità proprie. Questi sistemi urbani rappresentano importanti presidi di un territorio distinto dal sistema urbano centrale e mantengono, più che in altri ambiti, qualità ambientali e paesaggistiche che vanno riconosciute e ulteriormente valorizzate".

1.3.3 La Variante con attribuzione della valenza paesaggistica al PTRC adottata nel 2013: articolazione della pianificazione paesaggistica regionale

Il PTRC adottato dalla Giunta Regionale nel 2009, pur dedicando una parte consistente a tematiche di carattere paesaggistico-ambientale, non risponde pienamente a quanto richiesto in materia di pianificazione territoriale dal Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, il quale prevede per la sua elaborazione (almeno per quanto concerne i beni paesaggistici) una pianificazione congiunta Stato – Regione.

La valenza paesaggistica viene attribuita al PTRC con la Variante adottata nel 2013 (DGR n. 427 del 10/04/2013), a seguito dell'Intesa stipulata, nel luglio 2009, tra Ministero per i Beni e le Attività Culturali e la Regione del Veneto che ha per oggetto *“la redazione congiunta (...) del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (...) per quanto necessario ad attribuire al PTRC la qualità di piano urbanistico territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici”*.

Per l'attribuzione della valenza paesaggistica al PTRC assume fondamentale importanza la configurazione degli Ambiti di paesaggio, con efficacia ai sensi del Codice e della LR 11/2004, individuati, in numero di 14, nell'apposito elaborato contenuto nel Documento per la Pianificazione paesaggistica, e per i quali sono da redigere specifici Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA).

L'operazione di definizione degli ambiti tiene conto non solo di elementi e criteri morfologici, ma anche della realtà amministrativa vigente, con riferimento in particolare al governo del territorio portato avanti dalla Regione negli ultimi trent'anni (soprattutto per determinate aree caratterizzate da delicati equilibri paesistico-ambientali e di carattere insediativo) che ha condotto all'adozione e/o approvazione di piani regionali di dettaglio, quali i Piani di Area e i Piani Ambientali dei Parchi regionali (adottati questi dai rispettivi Enti Parco, ma approvati dal Consiglio Regionale). Ciò consente di recuperare in chiave paesaggistica l'esperienza pianificatoria storica, propria della Regione Veneto, relativa ai Piani di Area, che già ha dimostrato di saper efficacemente coniugare le esigenze di salvaguardia di aree di pregio con le istanze di sviluppo. Gli enti locali, da sempre coinvolti nella definizione di questi strumenti e soprattutto resi responsabili della loro attuazione, hanno fatto propri i contenuti di questi piani e consolidato nella propria prassi amministrativa gli indirizzi e gli obiettivi in essi delineati, al punto che questi possono ormai considerarsi un contributo utile per la pianificazione territoriale regionale.

Nella definizione degli Ambiti di paesaggio si è ritenuto dunque opportuno considerare anche questa ormai stabile realtà amministrativa, per non disperdere l'insieme di conoscenze e competenze acquisite e tuttora presenti, come del resto previsto in sede di Intesa Stato-Regione per l'elaborazione del piano paesaggistico.

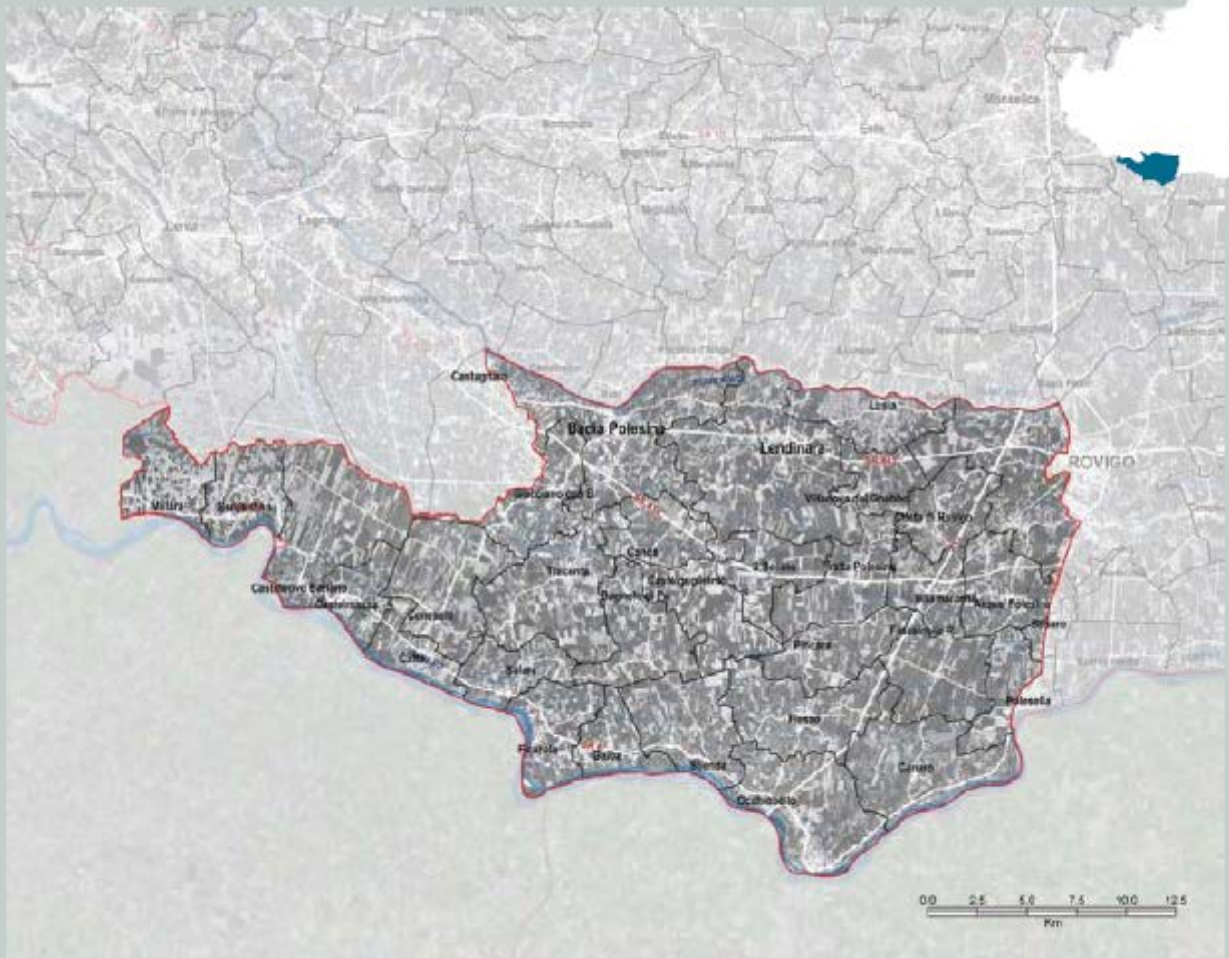
Tra i 14 Ambiti di Paesaggio in cui si articola il territorio regionale, il Documento per la Pianificazione Paesaggistica individua la **“Pianura Veronese e Alto Polesine”** che racchiude alcune delle ricognizioni (denominati “ambiti” all'interno dell'Atlante ricognitivo PTRC 2009), tra cui l'ambito **“Bonifiche del Polesine Occidentale”** (Ambito 36), riguardanti ciascuna una diversa parte del territorio veneto. A ciascuna di queste ricognizioni è dedicata nell'Atlante ricognitivo una scheda analitica (vedi immagini a seguire): tali schede hanno una funzione di strumento conoscitivo e propositivo, in primo luogo per la redazione del PTRC e poi per l'integrazione del paesaggio nelle politiche di pianificazione del territorio, urbanistiche, culturali, ambientali, agricole sociali ed economiche e nelle altre politiche settoriali che possono avere un'incidenza diretta o indiretta sul paesaggio.

Per ciascuna ricognizione è riportata una selezione di obiettivi specifici, prioritari ma non esclusivi. Gli obiettivi sono relativi alla salvaguardia, la gestione e la pianificazione dei paesaggi eccezionali, ordinari e degradati, geologici e geomorfologici, fluviali, lacustri, lagunari, di risorgiva, di area umida, agrari,

agropastorali e forestali, urbani, industriali, delle infrastrutture. Gli obiettivi sono inoltre relativi al governo dei processi di urbanizzazione e di abbandono ed infine alla conservazione della cultura materiale e alla salvaguardia dei paesaggi "immateriali", nonché alla consapevolezza delle popolazioni nei confronti dei valori e delle criticità del paesaggio e delle conseguenze dei comportamenti collettivi e individuali sul paesaggio stesso. Gli obiettivi così individuati sono sottoposti all'attenzione delle popolazioni interessate. Ove non diversamente specificato gli obiettivi si intendono relativi a tutta la parte di territorio oggetto di ricognizione. Nella tavola grafica di corredo posta al termine di ogni scheda sono riportati gli obiettivi e gli indirizzi preliminari relativi a singoli elementi o parti specifiche del territorio.



BONIFICHE DEL POLESINE OCCIDENTALE



Identificazione generale

Paesaggio di bassa pianura di recente formazione.

L'area oggetto della ricognizione è situata tra i fiumi Adige, Tartaro e Canalbianco, a nord, e il confine regionale a sud-ovest, lungo il quale scorre il fiume Po; ad est invece è delimitata dalla S.S. 16 Adriatica, a nord-est lambisce la città di Rovigo.

Frammentazione: Profilo D (vedi p. 16)

Caratteri del paesaggio

Geomorfologia e idrografia

L'area oggetto della ricognizione è caratterizzata dalla presenza a nord del fiume Adige ed a sud dal corso principale del fiume Po; nella parte centrale è interessata dal sistema idraulico del Tartaro-Canalbianco.

Il suolo di origine alluvionale è costituito da depositi prevalentemente argillosi, intercalati ad altri limoso-sabbiosi in corrispondenza degli antichi corsi d'acqua abbandonati (paleoalvei), ovvero dei ventagli di esondazione.

Morfologicamente il territorio si presenta pianeggiante e leggermente elevato rispetto al livello medio della campagna in corrispondenza di dossi di origine fluviale (gli antichi corsi dei fiumi Po, Adige e Tartaro), o dei ventagli di esondazione. La sua quota è comunque costantemente sopra il livello del medio mare.

Da un punto di vista idrografico l'area oggetto della ricognizione oltre che dai fiumi Adige, Po e Tartaro - Canalbianco, è fortemente caratterizzata dalla presenza di una fitta rete di canali di bonifica.

Vegetazione e uso del suolo

Occupata nel complesso soprattutto da seminativi, l'area oggetto della ricognizione è interessata anche dalla presenza di coltivazioni orticole e arboree, nonché da prati che, sia pur in percentuale non particolarmente significativa, contribuiscono a creare una certa diversificazione degli habitat.

Insedimenti e infrastrutture

L'area oggetto della ricognizione per buona parte della sua estensione, è il risultato degli ingenti interventi di bonifica condotti agli inizi del XVII secolo per volere dei marchesi Bentivoglio. Grazie all'imbrigliamento mediante arginature dei principali corsi d'acqua, la parziale rettifica del loro corso e la realizzazione di una adeguata rete di scoli e canali, vennero restituiti alla coltivazione agraria territori che per caratteristiche fisiche tendevano a ricevere e trattenere notevoli quantitativi d'acqua. Successivamente e in tempi relativamente recenti, l'avvento della meccanizzazione ha consentito, attraverso la realizzazione e l'utilizzazione di impianti idrovori e pompe, di fronteggiare in maniera definitiva ed efficace il problema del drenaggio delle acque di scolo.

Il fiume Tartaro riveste particolare rilievo nell'area oggetto della ricognizione. Il suo attuale corso è il risultato delle rotte e degli spostamenti dell'alveo del Castagnaro e della Malopera, dell'Adige e di un antico ramo settentrionale del Po. Il continuo apporto di materiale sabbioso di tutti questi fiumi ha prodotto condizioni altimetriche particolarmente favorevoli alla localizzazione di numerosi insediamenti (Trecenta, Canda, Castelguglielmo, Arquà Polesine, Bosaro) costituendo nel contempo l'ossatura portante della rete di comunicazione.

Importante è la rete idroviaria costituita dall'asta principale del Fiume Po e dai suoi canali derivati, primo fra tutti il sistema Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante, che collega i porti



Valori - abbazia della Vangadizza (APR)



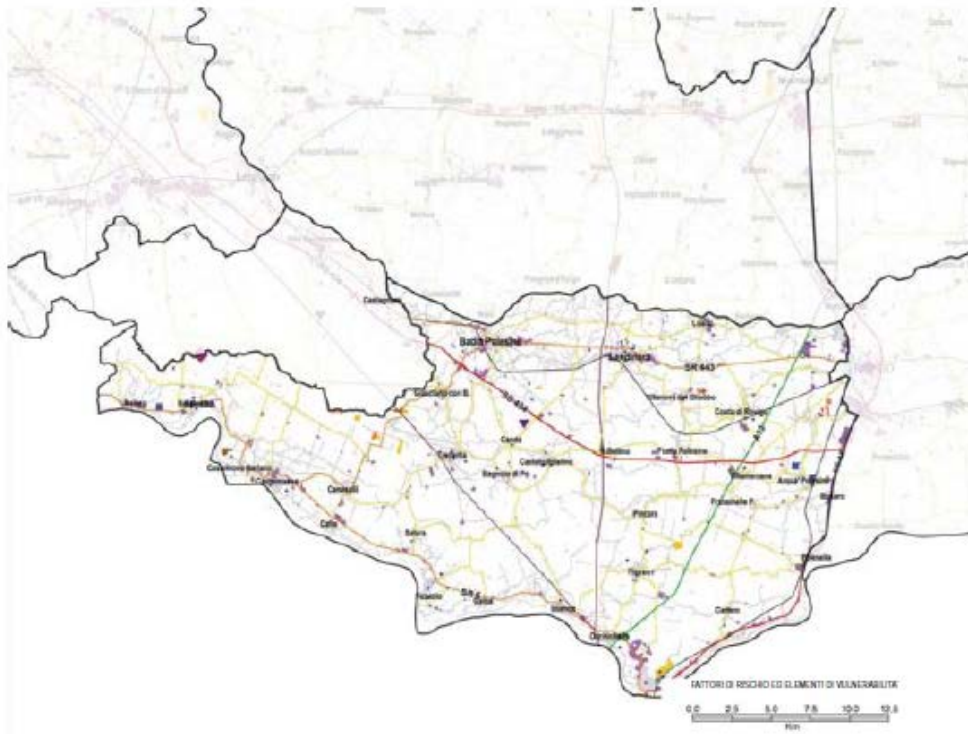
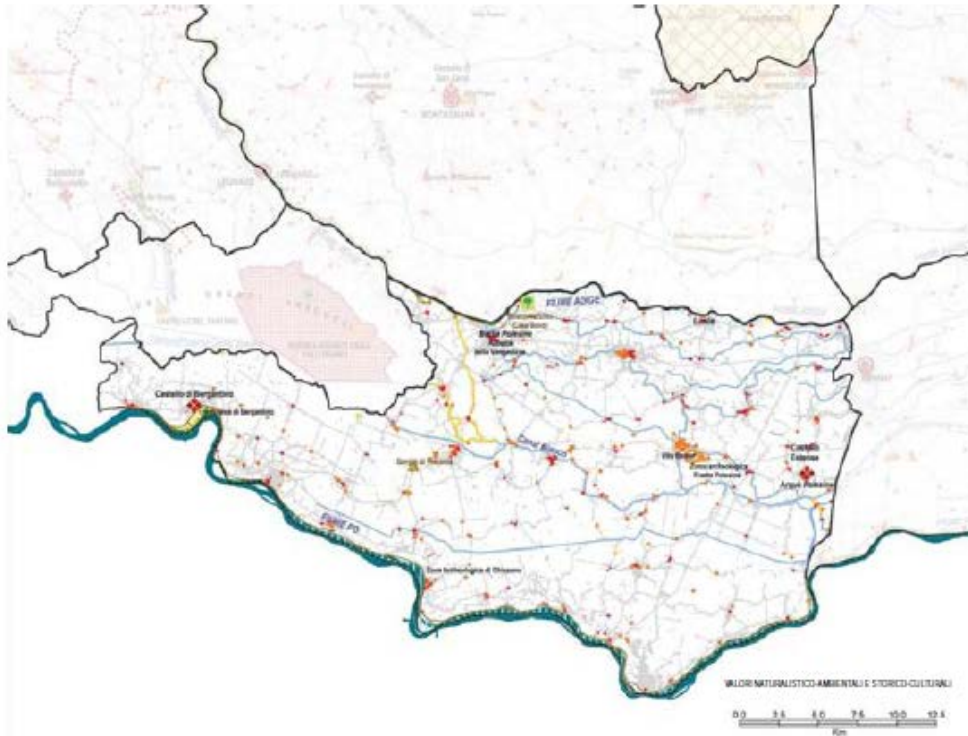
Trecenta (NE)



Valori - Gorghi di Trecenta (CBPP)



Valori - torre medievale, Arquà Polesine (APR)



fluviali lombardi con gli scali marittimi sull'Adriatico. Lungo tali corsi d'acqua sono presenti numerosi attracchi ed alcune conche di navigazione.

L'area oggetto della ricognizione è attraversata in direzione nord-sud dalla linea ferroviaria che da Padova conduce a Ferrara e dall'autostrada A13 Padova-Bologna. L'area oggetto della ricognizione è inoltre interessata con direzione est-ovest, dalla presenza della S.S. 434 Transpolesana (che collega Verona a Rovigo) e dalla S.R. 6 Eridania che corre a nord del corso del fiume Po e dalla S.R. 482 di collegamento tra le due con direzione nord-sud.

Valori naturalistico-ambientali e storico-culturali

Il valore naturalistico-ambientale dell'area oggetto della ricognizione è identificabile principalmente nella presenza di importanti corsi d'acqua e di una fitta rete di scoli e canali. Significativa la presenza di *gorghi* (ad esempio quelli di Trecenta) e *maceri* un tempo utilizzati per il trattamento della canapa e che caratterizzano tutta l'area oggetto della ricognizione. Interessanti sono anche le tracce dei paleovalvi legati alle divagazioni/esondazioni di Po, Adige e Tartaro.

Per quanto concerne i valori storico-culturali, particolare importanza riveste il sito archeologico di Frattesina in Comune di Fratta Polesine, ritenuto uno dei più consistenti ed estesi abitati protostorici d'Italia (XI-IX sec. a.C.), nonché le vicine necropoli a incinerazione di Frattesina Narde.

Nell'area oggetto della ricognizione sono rilevabili anche testimonianze medioevali, tra le quali si segnala il castello Estense ora Treves ad Arquà Polesine. Sono infine evidenti i segni dell'espansione del dominio veneziano sul territorio, testimoniati dalle numerose ville venete localizzate soprattutto in prossimità di canali (in particolare Adigetto e Canalbinaco).

Dinamiche di trasformazione

Integrità naturalistico-ambientale e storico-culturale

L'integrità naturalistico-ambientale dell'area oggetto della ricognizione risiede principalmente nella presenza dei fiumi Adige, Po, e Tartaro-Canalbianco, negli ambiti golenali del Po, nonché in alcune zone umide, tra cui *gorghi* di Trecenta.

Per quanto concerne l'integrità storico-culturale, nel territorio sono ancora chiari i segni e le forme del cosiddetto "primo Veneto", costituito di paesi, borghi e corti, dispersi all'interno di vaste zone dedicate interamente alla produzione agricola. Anche se il paesaggio agrario è stato in parte modificato dalla meccanizzazione dell'agricoltura, sono ancora riconoscibili alcune caratteristiche delle campagne tradizionali e degli ambienti naturali tipici, dai quali emergono città, piccoli centri e case sparse, disposti lungo i corsi fluviali e i paleovalvi.

Fattori di rischio ed elementi di vulnerabilità

Il principale fattore di vulnerabilità del territorio è rappresentato dal rischio idraulico che nell'area oggetto della ricognizione è particolarmente elevato; infatti lo scolo delle acque avviene meccanicamente per mezzo degli impianti idrovori. Inoltre i fiumi Po e Adige, in regime di piena, scorrono pensili e in tali



da segnalare

- le ville venete;
- le corti e case sparse;
- il Castello Estense, ora Treves ad Arquà Polesine;
- le zone archeologiche di Frattesina e Frattesina Narde in Comune di Fratta Polesine e di Chiussano in Comune di Gaiba.
- il paesaggio agrario con evidente strutturazione geometrica dei campi;
- i gorghi e i maceri;
- i manufatti testimoniati opere della bonifica;
- l'Abazia della Vangadizza a Badia Polesine;



Valori - Andrea Palladio: Villa Badoer, Fratta Polesine (SM)



Contesto di villa palladiana - Villa Badoer



Valori - castello Pepoli, Sariano, Trecenta (NB)



Valori - campagna di Frassinelle (NB)



Valori - Villa Nani Mocenigo, Canda (APR)



Trecenta (NB)

condizioni la sicurezza idraulica è garantita solamente dalla stabilità stessa delle strutture arginali. Altro fattore critico è legato alla presenza nel territorio di numerosi dossi fluviali e paleovalvei che a causa dell'alta permeabilità costituiscono vie preferenziali per la contaminazione delle falde sotterranee in caso di spargimento e/o dispersione di liquidi inquinanti.

Obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica preliminari ai PPRA

L'area oggetto della ricognizione è caratterizzata da un paesaggio prevalentemente rurale dal quale emergono le città, i paesi, i piccoli centri e le case sparse e che conserva ancora un certo grado di integrità naturalistica soprattutto lungo i numerosi corsi d'acqua e nelle zone umide presenti. Ciò deve essere considerato una risorsa e in quanto tale diventare l'eccellenza su cui impennare lo sviluppo futuro e rivolgere le attenzioni. In riferimento al sistema fluviale Tartaro-Canalbiano le peculiarità storiche e paesaggistiche che lo connotano hanno fatto sì che l'area sia stata individuata nel P.T.R.C. 1992 come "fascia di interconnessione". Si riconosce come questa porzione di territorio funga da collegamento fra ambiti rilevanti per la loro valenza culturale, ambientale e naturalistica. Importante appare favorire progetti di riqualificazione ambientale, in particolare lungo le principali aste fluviali. Risulta di primario interesse anche preservare la continuità fisico-spaziale caratterizzante i paesaggi di bonifica e l'integrità del territorio aperto.

L'area oggetto della ricognizione presenta molte similitudini con l'area oggetto della ricognizione delle "Bonifiche del Polesine Orientale".

Per conservare e migliorare la qualità del paesaggio si propongono all'attenzione delle popolazioni, in vista della pianificazione paesaggistica d'ambito, i seguenti obiettivi e indirizzi prioritari.

3. Funzionalità ambientale dei sistemi fluviali

3a. Salvaguardare gli ambienti fluviali ad elevata naturalità: in particolare i sistemi (parco umido, galore, fisco ripario e lembi di bosco planiziale) dei fiumi Adige, Carisbianco e Po.
3b. Incoraggiare la vivificazione e la rinaturalizzazione degli ambienti fluviali maggiormente artificializzati o degradati, in particolare i canali di bonifica già largamente diffusi.
3c. Incoraggiare, ove possibile, la ricostituzione della vegetazione ripariale.
3d. Scorragevoli interventi di artificializzazione del letto e delle sponde.

5. Funzionalità ambientale delle zone umide

5a. Salvaguardare le zone umide di alto valore ecologico e naturalistico.
5b. Ritornare, ove possibile, la convivenza di funzionalità produttive ed ecologiche nelle zone umide (stale, prati umidi, torbioni, polli, ecc.), in particolare dei "gurgiti" - ad esempio quelli di Fraceta - o dei "maceri".

8. Spessore ecologico e valore sociale dello spazio agrario

8b. Compensare l'espansione della superficie a colture specializzate con adeguate misure di compensazione ambientale (fissa, praterie, ecc.).
8g. Promuovere l'agricoltura biologica, l'agricoltura biodinamica e la "farmacultura".
8h. Promuovere attività di conoscenza e valorizzazione delle produzioni locali e dei "prodotti agroalimentari tradizionali", di trasformazione sul posto e vendita diretta (filare corta), anche combinato ad attività agrituristiche.

9. Diversità del paesaggio agrario

9b. Salvaguardare gli elementi di valore ambientale anche dove residui, che compongono il paesaggio agrario (sepi composti, fisco erboso, fisco, scoline, ecc.).

15. Valore storico-culturale dei paesaggi agrari storici

15a. Promuovere la conoscenza dei paesaggi agrari storici e degli elementi che li compongono e incoraggiare pratiche agricole che ne permettano la conservazione (paesaggio delle bonifiche).

19. Integrità dei paesaggi aperti delle bonifiche

19a. Salvaguardare il carattere di continuità fisico-spaziale degli ambienti di bonifica.
19b. Riconoscere e salvaguardare il valore paesaggistico

dell'insieme delle strutture delle bonifiche, anche a fine di una fruizione didattica ricreativa.

21. Qualità del processo di urbanizzazione

21a. Governare i processi di urbanizzazione lineare lungo gli assi viari, favorendo - anche con politiche post-qualitative - l'adattamento su aree già compromesse o limitando la realizzazione di nuovi insediamenti al completamento del sistema urbanizzato esistente.
21b. Governare la trasformazione delle aree afferenti ai caselli ed alle stazioni SFRM, come occasione di valorizzazione delle specificità anche paesaggistiche del territorio.

21c. Nelle "aree ad elevata utilizzazione agricola" regolamentare i processi di urbanizzazione privilegiando la conservazione dell'integrità del territorio aperto.

22. Qualità urbana degli insediamenti

22a. Promuovere interventi di riqualificazione del tessuto insediativo condizionato da disordine o trasmissione funzionale.
22b. Promuovere la riqualificazione o il riuso delle aree urbanizzate degradate.

24. Valore culturale e testimoniale degli insediamenti e dei manufatti storici

24a. Salvaguardare il valore storico-culturale degli insediamenti e dei manufatti di interesse storico-testimoniale (castelli storici, castelli, ecc.).
24b. Promuovere interventi di riqualificazione degli spazi aperti, degli spazi pubblici e delle infrastrutture viarie, al fine di una loro maggiore compatibilità con il valore storico-testimoniale del contesto, anche migliorando le connessioni tra i diversi centri abitati attraverso interventi che ne esaltino il carattere urbano (parcheggi ciclo-pedonali, ecc.).

24c. Individuare norme e indirizzi per il recupero edilizio di qualità, compatibili con la conservazione del valore storico-culturale, in particolare per i manufatti testimoniali opere delle bonifiche.
24d. Promuovere la conoscenza degli insediamenti e dei manufatti di interesse storico-testimoniale, in particolare centri rurali e case sparse.
24e. Promuovere la messa in rete degli insediamenti e dei manufatti di interesse storico-testimoniale, anche attraverso la realizzazione di percorsi di visita e itinerari didattici, con particolare attenzione al paesaggio agrario delle bonifiche.

24f. Individuare opportune misure per la salvaguardia e la riqualificazione dei contesti di villa - già localizzati in particolare lungo l'Adige e il Carisbianco - con particolare attenzione a

quello di A. Palladio (Villa Badorà a Fratta Polesine), individuandone gli ambiti di riferimento e scoraggiando interventi che ne possano compromettere l'originario sistema di relazioni paesaggistiche e territoriali.

25. Qualità urbanistica ed edilizia degli insediamenti produttivi

25a. Individuare linee preferenziali di localizzazione delle aree produttive sulla base della presenza dei servizi e delle infrastrutture, scoraggiando l'occupazione di territorio agricolo non infrastrutturato.

25b. Promuovere il ritorno urbanistico delle aree produttive esistenti in vista di una maggiore densità funzionale e un più razionale uso dei parcheggi e degli spazi pubblici, dell'approvvigionamento e della distribuzione dell'energia, dei servizi comuni alle imprese e dei servizi ai lavoratori.

27. Qualità urbanistica ed edilizia e vivibilità dei parchi commerciali e delle strade mercato

27a. Incoraggiare il miglioramento della qualità architettonica delle aree commerciali e delle strade mercato, in particolare in direzione del risparmio energetico, della biocompatibilità dell'edilizia, dell'uso razionale delle risorse.

31. Qualità dei percorsi della "mobilità slow"

31a. Razionalizzare e potenziare la rete della mobilità slow e regolamentare le sue caratteristiche in relazione al contesto territoriale attraversato (ad esempio: percorsi, percorsi, percorsi, cavallo, horseboat e altri natanti, ecc.) ed al fratture (cittadine, pendolari, turiste), anche sfruttando le potenzialità della rete navigabile.

32. Insierimento paesaggistico e qualità delle infrastrutture

32a. Provvedere un adeguato "equipaggiamento paesistico" (area verdi e di sosta, percorsi ciclabili, ecc.) delle infrastrutture esistenti e di progetto, anche con funzione di compensazione ambientale e integrazione della rete ecologica.

32b. Razionalizzare le reti infrastrutturali e gli spazi ad esse afferenti, minimizzando il disturbo visivo provocato dall'eccesso di segnaletica stradale e cartellonistica.

38. Consapevolezza dei valori naturalistico-ambientali e storico-culturali

38a. Incoraggiare l'individuazione e la messa in rete di risorse museali locali, percorsi di fruizione e itinerari tematici di conoscenza del territorio, in particolare per le zone archeologiche di Fratta Polesine e Galba e le tracce dell'espansione dei

dominii venetiani (testimoniale dalle numerose ville venete).

39a. Razionalizzare e promuovere il sistema dell'ospitalità e ricettività diffusa anche attraverso l'integrazione con le attività agricole tradizionali.



1.4 I Piani di Area vigenti e la Variante dell'Alto Polesine

L'ambito occidentale del Veneto è stato interessato dai Piani di Area del Quadrante Europa, delle Pianure e Valli grandi Veronesi e del Delta del Po. Ad esclusione di quest'ultimo, la cui adozione è avvenuta contemporaneamente al PTRC del 1992, gli altri sono piani che il PTRC nella sua articolazione, aveva previsto come piani di area di terzo intervento e piani di settore di livello regionale (principali aste fluviali, fasce di interconnessione dei sistemi storico ambientali). Di seguito si è ritenuto opportuno fornire un approfondimento sintetico sui tre piani di area citati, in primo luogo per le strette correlazioni ambientali e socioeconomiche esistenti tra le pianure e valli grandi veronesi e l'area dell'altopolesine e in secondo luogo per le importanti influenze e le conseguenti ricadute che ha il polo logistico di livello internazionale (Quadrante Europa) e l'area naturalistica del Delta del Po (che sarà trasformato in parco nazionale) in relazione alla nuova configurazione dei corridoi europei, che possono generare nuove opportunità e ridefinire diversi ruoli per i territori interessati, anche in virtù delle politiche territoriali in atto sulle aree considerate e già interessate dalla pianificazione di area vasta di livello regionale.

1.4.1 Quadrante Europa

Il **Piano di area Quadrante Europa (P.A.Q.E.)** è esteso al territorio dei territori dei Comuni di: Verona, Bovolone, Bussolengo, Buttapietra, Caldiero, Castel d'Azzano, Erbè, Isola della Scala, Mozzecane, Nogarole Rocca, Oppeano, Pastrengo, Pescantina, Povegliano Veronese, S. Giovanni Lupatoto, San Martino Buon Albergo, Sommacampagna, Sona, Ronco all'Adige, Trevenzuolo, Vigasio, Villafranca di Verona e Zevio; ed è costituito da un'insieme di obiettivi e di progetti strategici, organicamente articolati per sistemi:

- Sistema relazionale e delle infrastrutture della mobilità;
- Sistema delle aree produttive e luoghi dell'innovazione;
- Ecosistema;
- Sistema dei paesaggi aperti ed urbani;
- Sistema dei beni storico - culturali;
- Sistema ricreativo e del tempo libero;

L'area metropolitana di Verona interessata dal piano di area è posta all'incrocio del fascio infrastrutturale di collegamento internazionale proveniente dal valico del Brennero con la direttrice padana Milano-Venezia; Verona è fondamentale non solo per l'assetto funzionale ed economico del Veneto, ma per la distribuzione dei flussi internazionali da e verso le altre regioni italiane; in questo senso l'area veronese costituisce il principale snodo territoriale, oltre che infrastrutturale, del Veneto verso le regioni limitrofe e verso il nord. In essa si incrociano infatti due dei tre corridoi multimodali che attraversano il territorio regionale, confermando e rafforzando sia il ruolo attuale, che le prospettive dell'area quale punto privilegiato per gli scambi intermodali. Inoltre, l'area costituisce complessivamente il massimo sistema produttivo nazionale, la sola per il Veneto, in grado di competere con le grandi regioni dell'Europa centrale; con alcuni territori contermini, essa costituisce lo scacchiere orientale e il tramite verso l'est, rappresentando l'elemento di continuità con Lombardia ed Emilia-Romagna e, in prospettiva non lontana, anche il più agevole snodo verso il versante tirrenico.

La base economica e produttiva dell'area metropolitana veronese, a partire da questa connotazione localizzativa, ha sviluppato innanzitutto la funzione di organizzazione dell'interscambio dapprima specializzata nel settore agro-alimentare e successivamente aperta ai principali settori merceologici, mentre i successivi sviluppi hanno visto aumentare l'importanza della funzione fieristica e la promozione di importanti iniziative industriali.

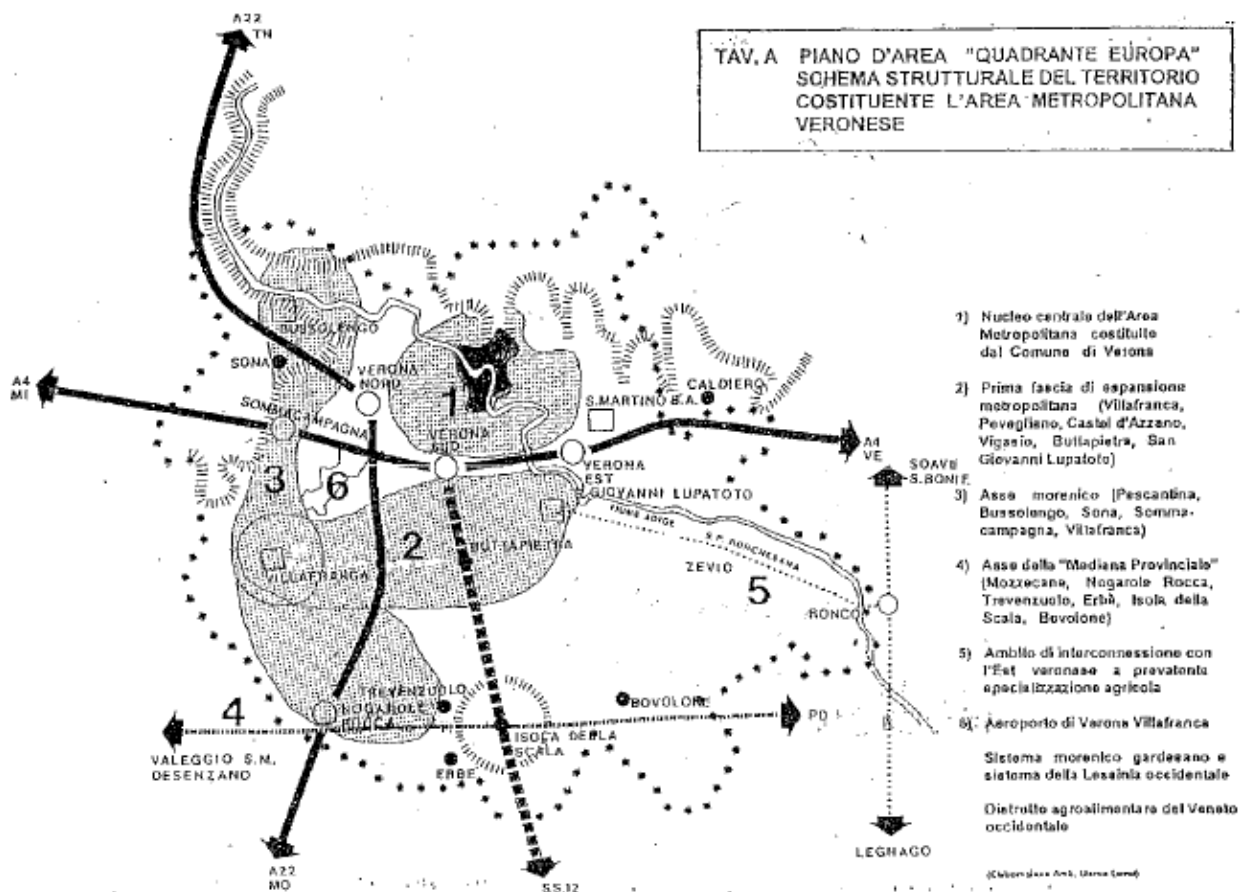
La presenza dell'Università, la cui espansione ha avuto il duplice obiettivo di meglio distribuire il carico degli studenti che provengono dalle diverse aree interregionali e di integrare le strutture esistenti sia dal punto di vista delle attrezzature che da quello delle specializzazioni, ha indotto ulteriori elementi di innovazione innescando favorevoli sinergie tra ricerca e apparati produttivi locali. Il piano ha pertanto predisposto opportune iniziative volte a razionalizzare ed incentivare le attività produttive in atto, per agevolare la crescita e la nascita di imprese tecnologicamente avanzate o comunque tali da generare incrementi di produttività e competitività nelle attività specifiche dell'area veronese.

La ricchezza dell'offerta culturale fa inoltre dell'area veronese una grande risorsa turistica regionale. La rete dei centri storici maggiori e minori, la presenza di insigni monumenti in Verona e nel suo territorio, l'ampiezza e il rilievo della sua dotazione museale, la vicinanza di uno dei fondamentali sistemi turistici del Veneto - il Garda - la presenza dei Lessini e di aree di alto valore ambientale anche in pianura di Verona oltre alle attività fieristico-congressuali e culturali, assegnano alla città un ruolo fondamentale nel contesto regionale anche nel settore turistico.

Tutto ciò dà contenuti rilevanti all'area di Verona, che si presenta con caratteristiche metropolitane centrate sulla città storica e con decentramento delle residenze e delle funzioni produttive distribuito su una vasta area organizzata in forma radiocentrica ma articolata su una efficiente rete di centri minori.

Il sistema metropolitano veronese, che ha potuto razionalmente modellare la struttura localizzativa delle aree produttive e di servizio alle comunicazioni sulla base di coerenti progetti formulati dall'ente di gestione della zona industriale, si presenta alla domanda di crescita ulteriore che la sua posizione strategica le riserva, con un assetto pronto a recepire tutti i provvedimenti tendenti ad esaltare le opportunità derivanti dalla nodalità dell'area rispetto al sistema dei trasporti, ma anche a quello dei settori ambientale, commerciale, direzionale, culturale, turistico che con esso stabiliscono importanti interrelazioni.

Per perseguire questo disegno di sviluppo, primaria importanza acquista il rafforzamento del ruolo della Fiera, del quadrante Europa, il potenziamento delle strutture ferroviarie per passeggeri e merci, della Z.A.I.,



dell'aeroporto di Villafranca, il riammodernamento degli snodi autostradali e delle bretelle di accesso.

La tavola A) di seguito indica il disegno territoriale oggetto di piano, oltreché le peculiari caratteristiche morfologiche, l'articolazione e la strutturazione delle principali funzioni all'interno della scala territoriale e urbana.

1.4.2. Delta del Po

Il Piano di Area del Delta del Po è relativo all'intero territorio dei comuni di: Rosolina, Donada, Taglio di Po, Porto Tolle, Corsola, Ariano del Polesine e a parte dei comuni di Loreo e Papozze. Affronta prioritariamente problemi legati alla salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio, assumendo come riferimento generale gli obiettivi indicati dal P.T.R.C. per il sistema ambientale. L'intero Delta era stato vincolato dal Ministro dei Beni Culturali con decreto in data 1° agosto 1975, decreto che vietava ogni modificazione dell'assetto del territorio nonché ogni opera edilizia, fino all'adozione da parte della Regione di un Piano Paesaggistico o di un Piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesistici ed ambientali. La ricognizione del territorio ha consentito di distinguere vari ambiti o sistemi, differenziati l'uno dall'altro da peculiari connotazioni fisiche, naturalistiche e strutturali.

Il piano in tal modo, partendo da un'ottica di tutela e salvaguardia ambientale, consente di recepire e d'inquadrare le ipotesi di sviluppo socio-economico del territorio già maturate quali:

- la valorizzazione turistica (turismo balneare e di visitazione, portualità minore);
- il potenziamento infrastrutturale (portualità e navigazione interna)
- lo sviluppo del settore primario (agricoltura, pesca, etc.)

L'obiettivo che il piano persegue per ogni zona consiste perciò nella definizione di differenti gradi di tutela e salvaguardia, con particolare attenzione per le aree di preminente interesse naturalistico e per le valli da pesca; per tutte le aree il piano detta altresì prescrizioni e/o direttive allo scopo di assicurare la compatibilità dei vari interventi ammessi con i caratteri ambientali e paesaggistici delle zone individuate nella cartografia di progetto.

Il piano di area ha inteso facilitare l'istituzione del parco interregionale del Delta del Po, come previsto dalla l. 349/91; per questo anticipa le politiche del futuro piano ambientale del parco, definendo lo sviluppo sostenibile con la salvaguardia dei luoghi oltreché dare indicazioni puntuali per il riequilibrio delle sue parti più degradate. Il piano ha individuato:

- il sistema ambientale lagunare e litoraneo;
- il sistema paesistico-ambientale;
- il sistema della valorizzazione turistica;
- il sistema infrastrutturale.

Per tali sistemi sono state definite le attività ritenute compatibili, tenendo presente che in questi ambienti la presenza umana non è venuta mai meno. Per ogni elemento dei sistemi sono state definite le attività ritenute compatibili. I paleoalvei, rappresentano, a scala territoriale, una "memoria" degli antichi rami deltizi e di uno scomparso assetto del territorio; la citazione di questi elementi e la volontà di recuperarli in qualche modo si ricollega anche all'opportunità di costruire e migliorare i connotati di gran parte del paesaggio agrario del Delta, in cui l'ancora sottile stratificazione dei segni dell'intervento umano, spesso così diversa da quella abituale nel Veneto rappresenta il connotato della sua recente formazione

Per i sistemi ambientale lagunare e litoraneo e paesistico-ambientale il piano persegue i seguenti obiettivi:

- la conservazione del sistema delle dune superstiti e dei boschi residui;
- il recupero delle connotazioni ambientali e paesistiche che contraddistinguono l'area, diversificandola profondamente dagli ambiti delle bonifiche agrarie vecchie e nuove;
- la riqualificazione delle aree adiacenti alle dune fossili o comunque lacerti di esse.

Per il sistema della valorizzazione turistica il piano delinea un modello di sviluppo del turismo incentrato su forme compatibili con la tutela dell'ambiente, orienta e razionalizza il comparto del tempo libero limitando e concentrando le zone soggette a balneazione che ricadono all'interno del sistema litoraneo di preminente interesse naturalistico. Si tratta per lo più di azioni a medio e lungo termine, parte di competenza pubblica parte spettanti a soggetti privati, la cui gestione è affidata alle amministrazioni locali e alla loro capacità progettuale.

A tal fine il piano di area propone soluzioni adeguate alla dimensione e alla natura dei problemi relativi e pone le basi anche per la proposizione di forme turistiche innovative come il turismo di visitazione.

Legata a tali problematiche è stata la scelta di localizzare l'area industriale attrezzata tra i comuni di Adria e Loreo (esterni al piano di Area) e quella del terminale fluvio-marittimo sul Po di levante, che gli studi di fattibilità effettuati hanno localizzato all'interno dell'area in contiguità con la Romea.

Il piano riconosce l'importanza del sistema infrastrutturale complesso per lo sviluppo socio-economico dell'area, che è fortemente legato ad alcuni fattori di rilievo:

- a. il porto fluviale di porto levante;
- b. l'asta navigabile fissero-tartaro-canal bianco-po di levante;
- c. il tratto terminale della superstrada "Transpolesana"
- d. la prevista Romea Commerciale.

La redazione del Piano territoriale del Delta del Po ha evidenziato che l'identificazione dell'ambiente, come risorsa per una nuova e diversa qualità sociale dello sviluppo, comporta dei costi in quanto è richiesta una progettualità molto più evoluta e complessa e nel contempo più flessibile nelle sue procedure.



1.4.3 Pianure e Valli grandi Veronesi

Il **Piano di area delle Pianure e Valli Grandi Veronesi** comprende il territorio dei Comuni di: Albaredo d'Adige, Angari, Bevilacqua, Bonavigo, Boschi Sant'Anna, Bovolone, Buttapietra, Casaleone, Castagnaro, Cerea, Concemarise, Erbè, Gazzo Veronese, Isola della Scala, Isola Rizza, Legnago, Minerbe, Mozzecane, Nogara, Nogarole Rocca, Oppeano, Palù, Ronco all'Adige, Roverchiara, Salizzole, Sanguinetto, San Pietro di Morubio, Sorgà, Terrazzo, Trevenzuolo, Vigasio, Villabartolomea, Zevio.

L'obiettivo del piano è una crescita economica e sociale dell'area, finalizzata ad un generalizzato miglioramento della qualità della vita, da perseguire attraverso uno sviluppo sostenibile del territorio, incentrato sulla valorizzazione delle risorse locali, ambientali, economiche e sociali.

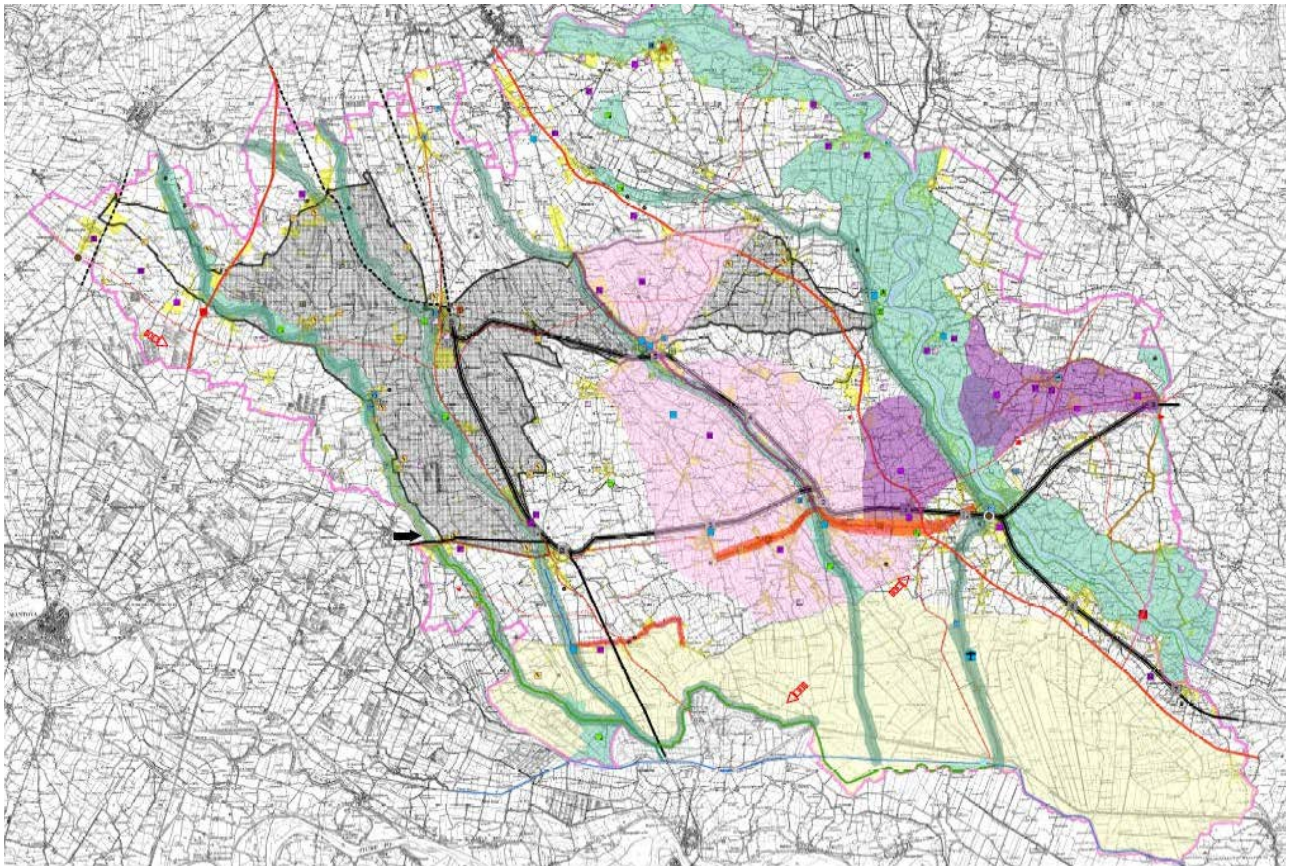
Allo scopo il piano propone un articolato insieme di politiche di valorizzazione delle risorse esistenti, delle eccellenze e delle peculiarità locali. Tutte le politiche, devono in ogni caso garantire l'integrità fisica e l'identità culturale del territorio, e promuoverne la qualità ambientale, paesaggistica ed urbana.

La qualità ambientale delle pianure e valli Grandi Veronesi, associata alle problematiche insediative dell'area, conseguenti ai trasferimenti dei processi di crescita dell'area metropolitana veronese, spinge per la tutela attiva del territorio quale risorsa non riproducibile.

Il piano, per linee essenziali, costituisce un approfondimento e una caratterizzazione locale delle tematiche delineate dal PTRC vigente, e sviluppa una serie di politiche specifiche e progetti strategici puntuali attinenti al disegno ed alle caratteristiche territoriali dell'area.

Le politiche territoriali che pertanto concorrono alla costruzione del piano sono riconducibili ai seguenti elementi:

- salvaguardia delle valenze naturali ed ambienti, valorizzando in particolare i territori aperti, in quanto depositari di segni della memoria, rappresentativi di una tradizione di valori riconosciuti. In questa logica il piano si propone di contenere il consumo di suolo e di ricomporre trame naturalistiche di valore;
- garanzia, all'interno di una situazione di fragilità dell'equilibrio del territorio, di una adeguata qualità e sicurezza dell'ambiente, eliminando condizioni di dissesto e di rischio per la popolazione;
- recupero di centralità dell'area, con esaltazione del ruolo strategico di cerniera e ponte con i contesti territoriali limitrofi, con i quali attivare politiche di connessione coerenti ed integrate, funzionali ad aumentarne la visibilità e la competitività;
- recupero della marginalità e ritardo dell'area nel settore dei trasporti utilizzando al meglio le infrastrutture esistenti e completando le reti di progetto;
- riqualificazione della struttura insediativa della città diffusa, quale insieme polverizzato, articolato ed efficiente di poli e centri urbani minori, organizzato con reti attraverso la valorizzazione delle pluralità di specifiche identità, valori e specializzazioni funzionali;
- riordino del costruito, non solo in termini di funzionalità ed efficienza, ma anche di ricerca di qualità e dotazione di servizi rari, al fine di garantire una elevata qualità di vita;
- sviluppo delle eccellenze produttive, a partire dal settore agro-alimentare e dai quattro distretti industriali esistenti, anche mediante il miglioramento dell'efficienza interna, della riconoscibilità e dell'immagine urbana delle aree industriali;
- valorizzazione della qualità ambientale, anche al fine di perseguire un turismo sostenibile, incentrato sulla visitazione di luoghi, caratterizzati da proprie identità culturali, naturalistiche, paesaggistiche e storiche.



Il piano si configura come strumento di condivisione, all'interno di una situazione storicamente determinata in cui l'area delle Pianure e Valli Grandi Veronesi, a fronte di significative potenzialità e presenze sociali e produttive, non è finora riuscita ad inserirsi a pieno titolo all'interno dei processi di sviluppo che hanno caratterizzato la fascia regionale centrale e, in particolare, l'area metropolitana veronese.

Individua le principali necessità ed esigenze presenti nel territorio. Evidenzia altresì tutta una serie di nuove potenzialità da mettere in rete al fine di avviare precise politiche di intervento organizzate nei vari settori di competenza di operatori pubblici e privati.

L'attività di analisi e di individuazione delle linee di intervento, nella consapevolezza e nella piena considerazione delle situazioni di fragilità diffuse nell'area, è condotta all'interno di un quadro di compatibilità e sostenibilità, nelle sette reti tematiche: della mobilità, del sapere, dell'ospitalità e della conoscenza del territorio, dello sport, del produrre, della valorizzazione della cultura dell'acqua, dello sviluppo e della qualità urbana.

Relativamente al tema della mobilità è da sottolineare come il territorio delle Valli Grandi Veronesi potrebbe essere interessato nei prossimi anni dalla previsione di due importanti infrastrutture: la connessione Tirreno-Brennero, sia su ferro che su gomma, e l'autostrada Nogara-Mare.

La Tirreno-Brennero si innesterà sull'autostrada A22-Autobrennero a Nogarole Rocca, mentre la Cremona-Mantova sulla SS-434 – Transpolesana in prossimità di Legnago, ingenerando importanti concentrazioni di strutture ed impianti a carattere logistico, direzionale e produttivo.

La stessa ferrovia Tirreno-Brennero troverà importanti punti di riferimento nei centri di interscambio e di servizio di Nogara ed Isola della Scala.

Fondamentale è un ripensamento ed una riqualificazione della rete ferroviaria esistente, a servizio in particolare del sistema produttivo e del trasporto merci.

L'utilizzo dell'idrovia Fissero-Tartaro-Canal Bianco, con la messa in funzione del porto di Torretta, il potenziamento dell'aviosuperficie di Vangadizza e la creazione di un servizio di trasporto pubblico su ferro, tipo metropolitana leggera, su linee esistenti, potrebbero configurarsi come servizio di complemento al sistema dei caposaldi infrastrutturali dell'area metropolitana veronese, in particolare l'interporto del "Quadrante Europa" e l'aeroporto "Catullo", e le attrezzature portuali di Rovigo e Mantova.

La rete del sapere si articola in una serie di poli della didattica per la cultura diffusa. Le strutture specialistiche presenti sul territorio evidenziano le vocazioni dell'area: l'alimentazione ad Isola della Scala, la formazione nel settore del mobile classico a Bovolone e Cerea; il centro della meccanica a Zevio, l'osservatorio fitopatologico di Buttapietra.

Il punto avanzato è individuato nella realizzazione del campus universitario di Legnago e Cerea, quale struttura imprescindibile per garantire, in una società basata sul sapere, modelli di istruzione e di formazione efficienti, in grado di fornire anche innovazione e trasferimenti di tecnologie, sia al mondo produttivo che alla società civile.

Le tematiche dell'ospitalità e della conoscenza sono organizzate in numerose, significative realtà distribuite sul territorio: riutilizzo dei percorsi storici e specialistici; valorizzazione dei numerosi siti di importanza comunitaria (S.I.C.) e delle testimonianze archeologiche.

Ma anche la messa in rete del sistema dei castelli di Bevilacqua, Sanguinetto e Nogarole Rocca, e delle ville presenti in tutta l'area si configura in termini qualitativamente e quantitativamente significativi.

La struttura produttiva ha i principali punti di riferimento, oltre che alle filiere agro-alimentari, ai citati distretti del mobile classico della pianura veneta, del tessile e dell'abbigliamento della provincia di Verona, nel distretto calzaturiero veronese e, in particolare, nel distretto veneto della termomeccanica.

Sotto il profilo distributivo tutte queste attività trovano particolari concentrazioni nei sistemi delle strade-mercato del mobile, il Liston, Grande e Piccolo, nel Parco dell'Innovazione di Mozzecane e Nogarole Rocca, nella Porta di Legnago e Cerea, nelle richiamate centrali logistiche di Nogara, Isola della Scala e Legnago.

La rete per la valorizzazione delle acque, in un territorio che può essere definito a pieno titolo "terra delle acque", individua e valorizza numerose eccellenze: i parchi fluviali dell'Adige, del Tartaro e del Tione, del Menago, le paludi del Brusà, del Busatello, della Pellegrina, del Feniletto, i fontanili, le cave senili di Ronco ecc..

L'acqua è elemento fondante delle forme e della struttura del paesaggio.

Il piano conseguentemente dedica grande attenzione al tema, sia attraverso l'elaborazione di una ricca documentazione cartografica e testimoniale, che procedendo con sistematici approfondimenti progettuali.

Infine la rete dello sviluppo e della qualità urbana individua le principali polarità ed evidenzia le iniziative in atto o da organizzare, allo scopo di garantire qualificazione urbanistica ed architettonica alle iniziative tese a valorizzare specificità ed eccellenze locali, in gran parte meritevoli di approfondimento mediante appositi schemi direttori.

I criteri informativi sono quindi sintetizzabili in:

- sicurezza e difesa idrogeologica del territorio;
- tutela e valorizzazione dell'ambiente, dell'identità storica, culturale ed ambientale;
- riqualificazione e valorizzazione dell'assetto del paesaggio agrario;
- valorizzazione del patrimonio agricolo e delle specializzazioni colturali;
- razionalizzazione e potenziamento di infrastrutture e servizi;
- valorizzazione dei distretti e delle eccellenze produttive;
- riqualificazione del sistema insediativo e sviluppo della qualità urbana;
- miglioramento della qualità della vita attraverso lo sviluppo del sapere, la creazione di una rete della conoscenza del territorio, del tempo libero e dell'ospitalità;
- raccordo ed integrazione con le politiche dei territori limitrofi, per meglio valorizzare i rapporti di cooperazione;
- organizzazione della rete delle città e centri urbani minori per dare all'area maggiore competitività con i sistemi confinanti e nel mercato globale;

- strutturazione di una rete tra istituzioni, società civile e sistema imprenditoriale;
- organizzazione di una rete del sapere, incentrata su ricerca, scuole di specializzazione ed università, poli tecnologici e culturali;
- riqualificazione della rete delle attrezzature a servizio delle persone, ricreative, sportive, del benessere e dell'accoglienza;
- creazione di una rete della logistica affiancata alle infrastrutture dei trasporti;
- riorganizzazione della rete della mobilità e del trasporto pubblico, privilegiando modalità innovative.

Il tema della valorizzazione dell'ambiente merita una sottolineatura.

Il territorio delle Pianure e Valli Grandi Veronesi presenta caratteri ambientali unici nel panorama regionale: la presenza delle valli bonificate, di rilevanti dimensioni e valenza paesaggistica, associata alla fascia fluviale dell'Adige e ad una campagna di pregio, non ancora degradata da fenomeni insediativi rilevanti.

Questi caratteri, considerato l'evolversi delle esigenze e della sensibilità verso l'ambiente, da limite allo sviluppo nel passato, rappresentano oggi un enorme potenziale per una crescita socio-economica sostenibile dell'area.

Occorre superare la concezione puramente estetica del paesaggio e considerare anche le dimensioni naturalistiche, ecologiche, produttive, le stratificazioni storiche, insediative e culturali dell'uso dell'ambiente.

Definire strategie integrate di tutela e valorizzazione dei paesaggi e degli ambiti naturali, attivando politiche territoriali di riqualificazione complessiva del patrimonio ambientale, sia sotto l'aspetto storico-culturale, che naturalistico ed ecologico, che produttivo.

In questa ottica le politiche di tutela e valorizzazione devono essere indirizzate non solo alle specifiche zone vincolate ma a tutto il territorio rurale.

Vanno intese ed inserite in un concetto dinamico e complesso del termine, non limitato alla semplice conservazione delle valenze naturalistiche e paesaggistiche del territorio, ma integrato con gli aspetti competitivi dello sviluppo.

Il piano pertanto si propone di attivare politiche di riequilibrio territoriale e di valorizzazione del patrimonio ambientale sintetizzabili in:

- salvaguardia e valorizzazione delle aree ad elevata naturalità, dei paesaggi agrari di interesse storico-culturale, dei corridoi di connessione (corsi fluviali, fasce boscate, ecc...);
- riqualificazione degli ambiti degradati da insediamenti incompatibili, dallo scadimento figurativo del paesaggio, dal decadimento degli equilibri fisici e biologici del territorio;
- recupero delle valenze ecologiche del territorio, riducendo gli effetti negativi degli inquinamenti atmosferici, del suolo e dell'acqua;
- rinaturalizzazione dell'ambiente ed incremento della biodiversità, attraverso la modifica della produzione agricola e del modello insediativo delle aziende, la riforestazione di ambiti a basso utilizzo, il recupero e la creazione di zone umide, ecc...;
- riqualificazione del settore produttivo primario, ampliandone le funzioni di presidio e di gestione degli interventi di tutela ambientale;
- sviluppo qualitativo della filiera agro-alimentare, favorendo la certificazione dei prodotti e la coltivazione biologica, in quanto fattori di competitività del settore e di stabilizzazione dei relativi paesaggi agrari;
- adeguamento della strumentazione urbanistica al fine di favorire il riuso dell'esistente, il minore consumo di territorio, garantire un nuovo equilibrio tra città e campagna, incentivare il recupero del paesaggio rurale, ripensare l'ubicazione e la tipologia degli insediamenti industriali e commerciali in armonia con l'ambiente.

II. INQUADRAMENTO GENERALE

II.1 *Il contesto territoriale dell'area dell'Alto Polesine*

L'area interessata dalla variante al Piano di area per buona parte della sua estensione, è il risultato degli ingenti interventi di bonifica condotti agli inizi del XVII secolo per volere dei marchesi Bentivoglio. Grazie all'imbrigliamento mediante arginature dei principali corsi d'acqua, la parziale rettifica del loro corso e la realizzazione di una adeguata rete di scoli e canali, vennero restituiti alla coltivazione agraria territori che per caratteristiche fisiche tendevano a ricevere e trattenere notevoli quantitativi d'acqua. Successivamente e in tempi relativamente recenti, l'avvento della meccanizzazione ha consentito, attraverso la realizzazione e l'utilizzazione di impianti idrovori e pompe, di fronteggiare in maniera definitiva ed efficace il problema del drenaggio delle acque di scolo.

Il fiume Tartaro riveste particolare rilievo nell'area oggetto della ricognizione. Il suo attuale corso è il risultato delle rotte e degli spostamenti dell'alveo del Castagnaro e della Malopera, dell'Adige e di un antico ramo settentrionale del Po. Il continuo apporto di materiale sabbioso di tutti questi fiumi ha prodotto condizioni altimetriche particolarmente favorevoli alla localizzazione di numerosi insediamenti (Trecenta, Canda, Castelguglielmo, Arquà Polesine, Bosaro) costituendo nel contempo l'ossatura portante della rete di comunicazione.

Importante è la rete idroviaria costituita dall'asta principale del Fiume Po e dai suoi canali derivati, primo fra tutti il sistema Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante, che collega i porti fluviali lombardi con gli scali marittimi sull'Adriatico. Lungo tali corsi d'acqua sono presenti numerosi attracchi ed alcune conche di navigazione.

D'altro canto è ben noto, storicamente, il ruolo ed il significato che il sistema delle acque riveste in riferimento al territorio del Polesine.

Questo territorio è percorso per tutta la sua lunghezza nella sua porzione settentrionale, dalla S.S. 434 "Transpolesana" (con previsione di divenire Autostrada "Nogara – Mare") che affianca la precedente storica viabilità costituita dalla attuale S.R. 88 "Rodigina", mentre nella sua porzione meridionale, affiancando il Po, è percorsa nella sua prima parte dalla S.R. 482 "Altopolesana" e successivamente dalla S.R. 6 "Eridania Occidentale". Trasversalmente, ad Est, è interessato dalla Autostrada A13 "Padova - Bologna" che affianca la S.S. 16 "Adriatica" mentre nella sua porzione centrale è percorsa dalla tratta terminale, in direzione Sud, della Autostrada A31 "Valdastico Sud" che, all'altezza di Badia Polesine – Lendinara, si inserisce nella S.S. 434 "Transpolesana".

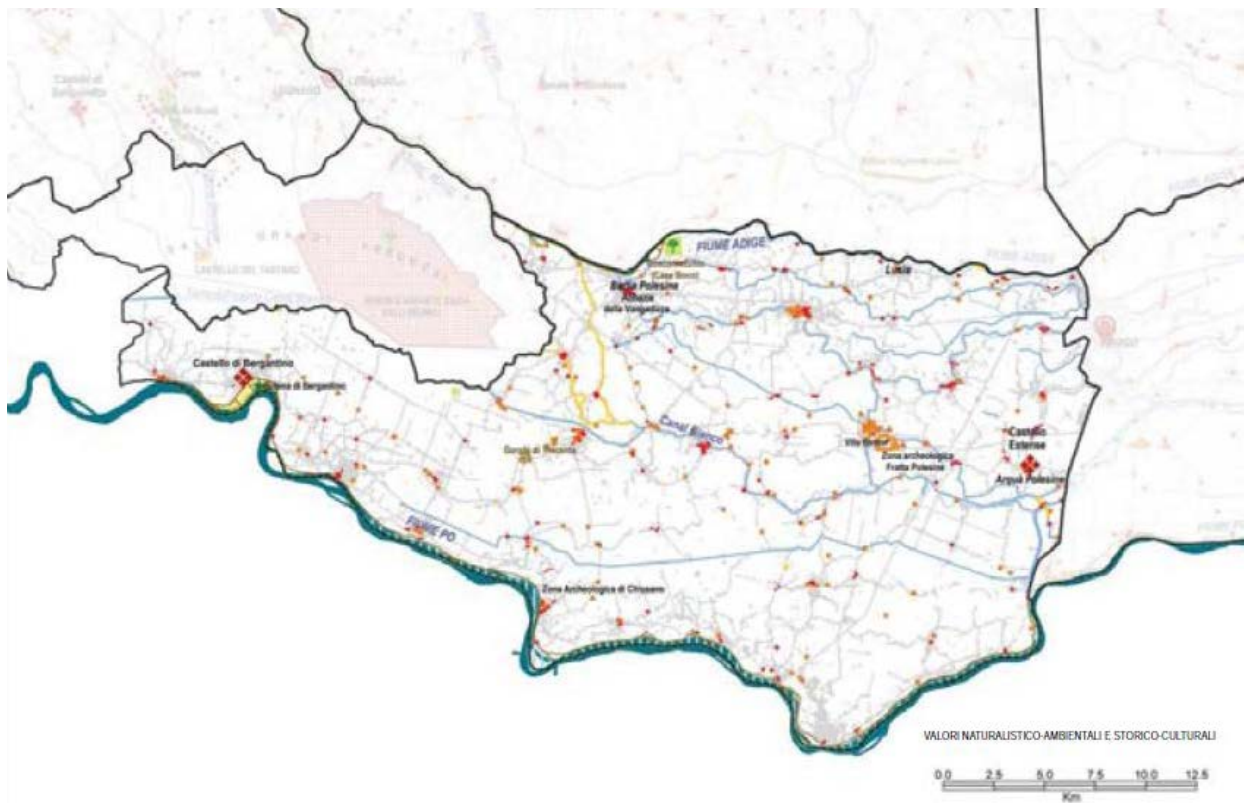
I principali centri urbani si collocano in adiacenza a questi assi viabilistici, determinando il conseguente articolato sistema urbano.

Badia Polesine, Lendinara ed in parte Lusina, lungo la S.R. 88 "Rodigina". Ancora Badia Polesine, Fratta Polesine e Villamarzana lungo la S.S. 434 "Transpolesana". Bergantino, Castelmassa, Ficarolo, Occhiobello lungo la S.R. 482 "Altopolesana" e la successiva S.R. 6 "Eridania Occidentale". Infine Polesella ed Occhiobello lungo la S.S. 16 "Adriatica".

All'interno di questo quadro appare particolarmente significativa la collocazione di Villamarzana, posta all'incrocio della S.S. 434 "Transpolesana" (e futura Autostrada "Nogara – Mare") con l'Autostrada A 13 "Padova – Bologna".

Eccezione a questo rapporto fra un significativo centro urbano ed il suo collegamento viabilistico è certamente la situazione di Trecenta, sede dell'importante presidio sanitario costituito dall'Ospedale di S. Luca ma non allacciata in maniera congrua con la viabilità a scala territoriale.

Come già evidenziato per l'area delle Valli Grandi veronesi, l'attuale situazione di marginalità caratterizzante l'Alto Polesine può essere risolta positivamente all'interno di politiche di convergenza che rafforzino il suo ruolo principalmente con l'Area Metropolitana di Verona; con il territorio mantovano (Ostiglia, Revere) e dell'Oltre Secchia (Sermide) da Castelmassa; da Polesella ed Occhiobello con Ferrara, Copparo e l'Agro ferrarese; da Ficarolo con Bondeno e con la porzione settentrionale della provincia di Ferrara.



L'integrità naturalistico-ambientale dell'area risiede principalmente nella presenza dei fiumi Adige, Po, e Tartaro-Canalbianco, negli ambiti golenali del Po, nonché in alcune zone umide, tra cui i gorgi di Trecenta.

Per quanto concerne l'integrità storico-culturale, nel territorio sono ancora chiari i segni e le forme del cosiddetto "primo Veneto", costituito di paesi, borghi e corti, dispersi all'interno di vaste zone dedicate interamente alla produzione agricola.

Anche se il paesaggio agrario è stato in parte modificato dalla meccanizzazione dell'agricoltura, sono ancora riconoscibili alcune caratteristiche delle campagne tradizionali e degli ambienti naturali tipici, dai quali emergono città, piccoli centri e case sparse, disposti lungo i corsi fluviali e i paleovalle.

II.2 *Analisi del territorio dell'Alto Polesine attraverso la Carta di Copertura del Suolo*

Il PTRC 2009 ha individuato la necessità di realizzare alcuni approfondimenti territoriali, tra cui la città ed il sistema relazionale, realizzando un elaborato oggetto di variante sintetizzato nella "Tavola 08 *Città, motore di futuro*", dove viene definito il sistema metropolitano regionale composto di reti urbane, di capoluoghi e città medie, ricalibrato su due piattaforme metropolitane, quella dell'ambito Centrale e quella dell'Ambito Occidentale. Tali tipologie sono individuate attraverso l'indice della densità urbana (già utilizzato in diversi strumenti di pianificazione), come rapporto tra la somma delle aree urbanizzate all'interno di una unità minima di riferimento e superficie territoriale comunale. Le *Città* sopracitate sono caratterizzate dai Comuni con una densità urbana superiore a 15% (un valore al di sopra della media regionale pari a 13%) e da un sistema di verde territoriale e di infrastrutture della mobilità che ha negli archi verdi metropolitani, nella rete ferroviaria metropolitana di superficie e nei corridoi plurimodali europei, gli elementi ordinatori.

La Banca dati della Carta di Copertura del Suolo (di seguito CCS) ha una elevata accuratezza geometrica e tematica ed è aggiornabile nel tempo. La Regione Veneto ha deciso quindi di investire in tal senso, facendo realizzare un aggiornamento al 2007 e al 2012 di tale Carta tematica, ottenendo una fonte informativa di grande dettaglio spaziale disponibile uniformemente su tutto il Veneto, in grado di quantificare e localizzare le trasformazioni territoriali succedutesi tra il 2007 e il 2012. E' quindi possibile comprendere le dinamiche di trasformazione del territorio e confrontarle con quanto è stato pianificato.

In particolare un grosso contributo nasce nell'analisi della classe 1 – Territori modellati artificialmente, che comprendono la classe 1.1 riguardante il tessuto urbano, ovvero gli edifici destinati ad abitazione, la classe 1.2 riguardante le aree industriali commerciali e infrastrutturali (quindi anche le strade), classe 1.3 Zone estrattive, discariche, cantieri, aree in costruzione o in attesa di una destinazione d'uso e la classe 1.4 Aree verdi artificiali non agricole. Ciascuna classe è stata poi definita fino al 4° livello.

Si è deciso quindi di utilizzare questo utile strumento per analizzare il Piano di Area delle Pianure e Valli grandi veronesi, già approvato, al fine di verificare eventuali cambiamenti già in atto sul territorio e per 'rileggere' l' area dell'Alto Polesine, interessato dalla Variante al P.d.A Pianure e Valli Grandi Veronesi, al fine di evidenziare le variazioni che hanno caratterizzato il territorio.

Per definire se vi sono state delle variazioni significative su quanto è stato programmato nel Piano di Area delle Pianure e Valli grandi veronesi è stata utilizzata la CCS in particolare per valutare se i centri urbani individuati come potenzialmente in crescita hanno avuto variazioni significative, questo grazie al dettaglio che la Carta di copertura del suolo offre, arrivando a definire fino al 3° livello della classificazione del territorio secondo la CORINE Land Cover. E' stata inoltre considerata la densità urbana – il rapporto tra l'urbanizzato e la popolazione - (attualmente la media regionale è del 14%), o l'andamento della popolazione nel territorio in analisi.

La struttura insediativa dell'area è costituita da una rete articolata di centri urbani minori, dotati di caratteri e specializzazioni peculiari, organizzati attorno a nodi urbani di eccellenza, e da una diffusa polverizzazione di nuclei e case sparse. Le polarità urbane interessate sono Bovolone, Legnago, Isola della Scala, Nogara, Nogarole Rocca. Tali comuni vengono coinvolti in molteplici progetti strategici riguardanti l'area: dal

rafforzamento del sistema della logistica, e quindi dell'interporto, al sistema didattico e del sapere (realizzazione di centro studi e formazione della cultura del riso, del mobile classico, centro sperimentale tabacchi per citarne alcuni).

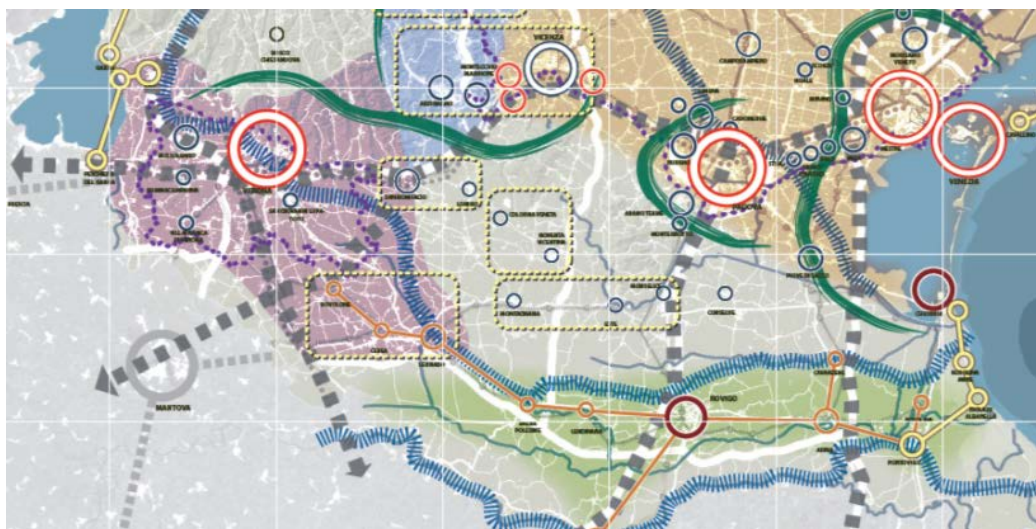


Figura 1–Estratto dalla tavola 8 – Città, motore di futuro del PTRC adottato con DGR 372 del 17/2/09

Di seguito viene presentato un dettaglio derivante dallo studio e dal confronto dei dati della classe 1 (urbanizzato) della CCS 2007 e 2012 di alcune di queste città agropolitane, entità capaci di connettersi con l'area metropolitana veronese e di affermare sul mercato le proprie specializzazioni.

Nogarole Rocca: nel confronto tra i dati 2007 e 2012 della CCS è emerso che la città ha avuto un incremento significativo relativo alla classe 1.1.2 "Aree destinate ad attività industriali e spazi annessi", questo per la creazione di un polo integrato per l'ospitalità la conoscenza e i servizi al produrre, realizzando un'area di 24 ettari. Nella provincia di Verona altri due centri urbani hanno avuto un incremento di questa classe: Oppeano e Bovolone. Nogarole Rocca è uno dei centri urbani ad aver avuto un aumento percentuale della classe 1 rispetto al 2007 più importante, pari all'8%.

Comune	Aumento della classe 1 rispetto al 2007	Classe 1 2007 (ha)	Classe 1 2012 (ha)
Angiari	16,31%	206,15	239,78
Velo Veronese	10,54%	69,45	76,77
Oppeano	10,08%	744,55	819,6
Buttapietra	9,35%	297,34	325,13
Nogarole Rocca	8,34%	365,62	396,1
Cazzano di Tramigna	7,63%	94,18	101,37
Villa Bartolomea	7,10%	461,6	494,39
Caprino Veronese	7,10%	468,09	501,32
Veronella	6,96%	315,86	337,83
Villafranca di Verona	6,73%	1481,29	1581,04

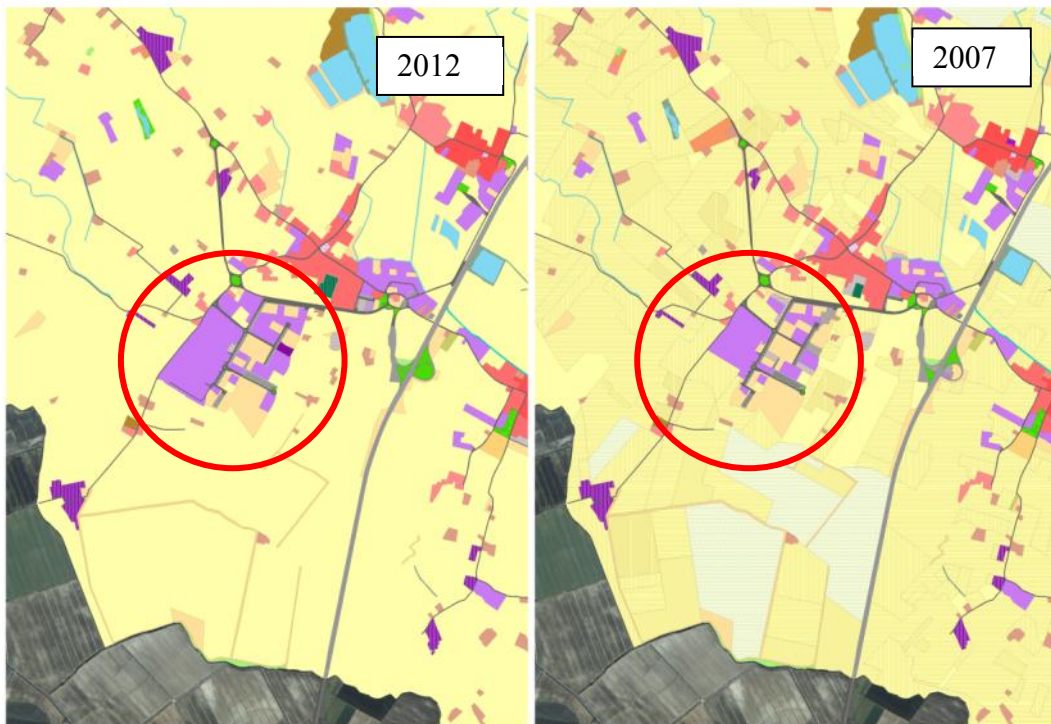


Figura 2–CCS 2012 e 2007, visualizzazione dell'espansione della zona industriale di Nogarole Rocca



Figura 3–Ortofoto Agea 2012 e 2007, l'espansione della zona industriale

Nogara: il centro urbano di Nogara ha incrementato la zona residenziale di circa 5 ettari (classe 1.1.2.1 Tessuto urbano discontinuo denso con uso misto); inoltre ha avuto un incremento evidente per quanto riguarda le reti ed aree per la distribuzione produzione e trasporto di energia (classe 1.2.2).

Legnago e Bovolone: questi centri urbani hanno incrementato il proprio tessuto urbano e urbano discontinuo, nonché la rete stradale che collega i nuovi insediamenti abitativi, nella fattispecie:

- Legnago ha avuto un incremento del tessuto urbano discontinuo medio, principalmente residenziale (classe 1.1.2.2) di 9 ettari: tale tessuto corrisponde ad abitazioni con giardini privati, orti familiari, in zone insediative di tipo diffuso. Anche la classe 1.2.1.1 - Aree destinate ad attività industriali e spazi annessi ha avuto un incremento di 33,59 ettari. Tali incrementi coincidono con quanto indicato nel Piano, connotando la città di Legnago come luogo della socialità che organizza i flussi di traffico e contiene i servizi di rango specialistici.

- Bovolone ha avuto un incremento del tessuto urbano discontinuo (classe 1.1.2.1) di 6,78 ettari: tale tipologia di tessuto urbano prevede una maggiore concentrazione di abitazioni, con una minor copertura vegetale rispetto alla situazione di Legnago. Anche la classe 1.2.1.1 (Aree destinate ad attività industriali e spazi annessi) ha avuto un incremento di 35 ettari e la classe 1.2.2.3 (Rete stradale secondaria con territori associati) di 4 ettari. Tali incrementi, se pur di piccola entità, in linea con quanto indicato dal Piano, qualificano la Città come polo servizi per le realtà territoriali limitrofe.

La pianura tra Adige e Po

L'analisi dei dati raccolti attraverso la Carta di Copertura del Suolo si è concentrata sulla pianura tra Adige e Po, con una produzione iniziale principalmente agricola, ora integrata da un sistema di produzione industriale tipicamente veneto.

I sistemi urbani insediati rappresentano infatti un'area distinta dal modello metropolitano dell'area centrale veneta e mantengono più che in altri ambiti qualità ambientali e paesaggistiche che vanno riconosciute e ulteriormente valorizzate.

I principali centri urbani si posizionano in adiacenza agli assi viabilistici più importanti nell'area.

Dal confronto diacronico della Carta di Copertura del Suolo (2007 e 2012) è possibile valutare l'evoluzione urbana nell'area in questione: dalla figura 5 è immediato cogliere la realizzazione della nuova arteria autostradale A31 Valdastico Sud.

Alcuni comuni interessati dal Piano hanno subito una variazione importante, dal 2007 al 2012, della classe 1 (Territori modellati artificialmente): a parte la realizzazione dell'A31 Valdastico sud, che ha riguardato numerosi comuni della zona, altre opere riguardano il comune di Canaro, che ha visto la realizzazione di un impianto fotovoltaico di notevoli dimensioni. In altri casi (Arqua' Polesine, Angiari) vi è stato invece un aumento delle aree industriali.

Provincia	Comune	Area Cl1 al 2007	Area Cl1 al 2012	%12su07_1_liv	Motivazione del cambiamento
RO	Canaro	215.67	389.85	80.7622757	Fotovoltaico
VI	Agugliaro	142.04	211.86	49.15516756	A31_sud
PD	Piacenza d'Adige	115.75	158.88	37.26133909	A31_sud
RO	San Bellino	127.33	171.61	34.77577947	A31_sud
RO	Castelguglielmo	158.64	211.62	33.39636914	A31_sud
VI	Albettone	230.49	282.98	22.77322227	A31_sud
PD	Megliadino San Vitale	152.45	185.73	21.83010823	A31_sud
PD	Santa Margherita d'Adige	157.78	186.09	17.94270503	A31_sud
VR	Angiari	206.15	239.78	16.31336406	classi 1.2 e 1.3.4 ¹
VI	Montegaldella	157.19	182.18	15.89795789	A31_sud
VI	Valdastico	91	104.27	14.58241758	Attività estrattive
RO	Arqua' Polesine	253.86	285.4	12.4241708	classe 1.2
VI	Noventa Vicentina	497.09	557.43	12.13864693	A31_sud
VI	Longare	299.14	334.25	11.73697934	A31_sud
VI	Castegnero	215.15	239.21	11.18289565	A31_sud
VE	Fossalta di Piave	246.02	273.27	11.07633526	classe 1.3.3 ² e 1.3.4
PD	Polverara	157.5	174.84	11.00952381	classe 1.1.3 ³ , 1.3.4
VI	Zugliano	310.68	344.44	10.86648642	classe 1.3.4 e 1.1.3
VR	Velo Veronese	69.45	76.77	10.5399568	classe 1.3.3
PD	Albignasego	787.16	868.94	10.38924742	tessuto urbano 1.1

Prov.	Comune	Classe 1 al (2007) ha	Classe 1 (2012) ha	Aumento percentuale Classe 1 rispetto al 2007	Motivazione del cambiamento
RO	San Bellino	127,33	171,61	34,77	Realizzazione della A31 Valdastico sud
RO	Castelguglielmo	158,64	211,62	33,39	
RO	Arqua' Polesine	253,86	285,4	12,42	Aumento aree industriali (classe 1.2)

Figura 4: comuni del Piano di Area dell'Alto polesine interessate dall'aumento della classe 1

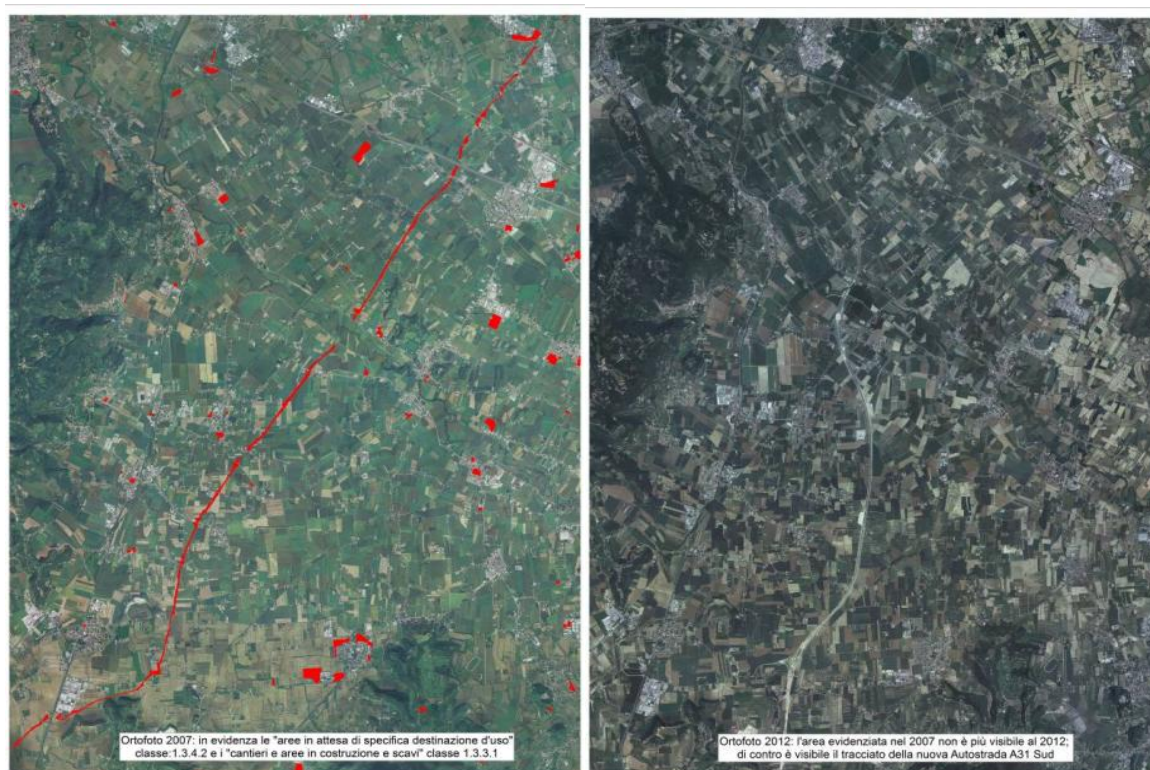


Figura 5: A31 sud Valdastico

Nella figura 5 si riportano le ortofoto 2007 e 2012 che evidenziano le variazioni del territorio interessato dalla costruzione dell'A31 sud Valdastico: nell'immagine a sinistra è stata evidenziata in rosso la linea dell'autostrada: durante il 2007, l'A31 era in costruzione e le aree interessate erano classificate in classe 1.3.4.2 (in attesa di specifica destinazione d'uso) e 1.3.3.1 (cantieri e aree in costruzione). Nell'ortofoto 2012 a destra il completamento dell'autostrada ha determinato la riclassificazione dell'area interessata dalla linea rossa correttamente nella classe 1.2.2.1 - Strade a transito veloce e superfici annesse (autostrade, tangenziali).

Di seguito vengono riportati i Comuni che hanno avuto rispetto al 2007 un aumento della classe 1, per le ragioni suddette:

Provincia	Codice Istat	Comune	Percentuale aumento classe 1
RO	29009	Canaro	80,76%
RO	29043	San Bellino	34,78%
RO	29011	Castelguglielmo	33,40%
RO	29033	Occhiobello	10,00%
RO	29003	Arqua' Polesine	12,42%
RO	29004	Badia Polesine	6,74%

Figura 6: comuni con aumento classe 1

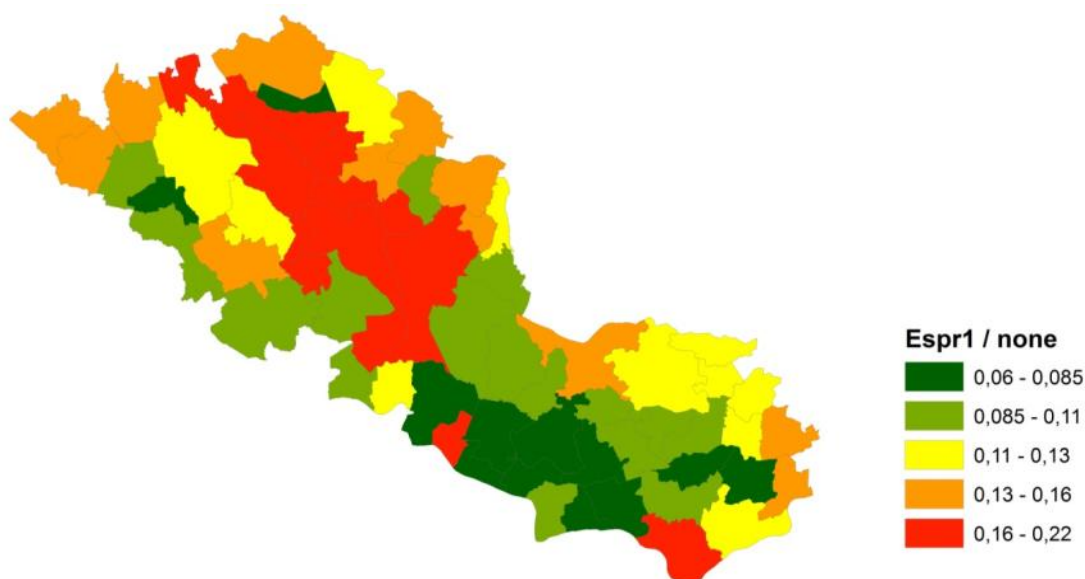


Figura 7- Densità urbana tra il 2007 e il 2012 nei comuni dell'alto polesine

Codice Istat	Provincia	Comune	Densità Urbana anno 2012	Densità Urbana anno 2007	Aumento %
29012	RO	Castelmassa	20,53%	20,29%	0,24%
29033	RO	Occhiobello	19,56%	17,78%	1,78%
29004	RO	Badia Polesine	15,74%	14,75%	0,99%
29037	RO	Polesella	15,05%	15,04%	0,01%
29003	RO	Arqua' Polesine	14,26%	12,69%	1,57%

Dallo studio effettuato per l'area dove sussiste il Piano di Area vigente (Piano di Area delle Pianure e Valli grandi veronesi) si è potuto verificare che l'analisi diacronica della CCS ha confermato le linee programmatiche delineate dallo strumento di pianificazione. Il piano ha come scopo principale il rafforzamento dell'armatura territoriale attraverso il sistema delle città e tale scopo è in linea con i cambiamenti osservati dall'analisi del Database della Carta di Copertura del Suolo, se pur nel breve periodo intercorso tra l'approvazione del Piano e i dati a disposizione (efficacia del Piano dal 2010, dati CCS 2007/2012).

Per quanto riguarda la Variante al Piano d'area in fase di elaborazione (Alto Polesine), l'analisi diacronica evidenzia come lo sviluppo della rete infrastrutturale e viaria abbia determinato una crescita delle relative aree urbane interessate; queste analisi consentono di definire delle politiche di pianificazione sostenibili coerenti con le tendenze in atto (riorganizzazione della mobilità e riqualificazione dei centri urbani) e con le caratteristiche paesaggistico-ambientali dell'ambito fluviale tra il fiume Adige e il Po, che il piano dovrà approfondire e sviluppare.

La Carta di Copertura del Suolo aggiornata in modo costante, diventa uno strumento utile di supporto alla pianificazione, perché consente di stimare i cambiamenti del territorio avvenuti nel tempo e comprendere le fasi evolutive in atto.

II.3 La pianificazione provinciale (PTCP)

PTCP della provincia di Rovigo

La Giunta Regionale Veneta ha approvato il PTCP della provincia di Rovigo con deliberazione n. 683 del 17 Aprile 2012, pubblicata sul B.U.R. n. 39 del 22/05/2012.

Il filo conduttore che tiene assieme i contenuti del PTCP è rappresentato dall'attenzione verso le questioni ambientali e lo "sviluppo sostenibile" in coerenza con le strategie comunitarie definite dal Consiglio Europeo di Göteborg sullo sviluppo sostenibile e la coesione sociale. Il PTCP in coerenza con la Lr 11/04 è passato da una visione del territorio inteso come applicazione di standard urbanistici e organizzazione di destinazioni d'uso ad una concezione del territorio intesa come risorsa da tutelare e da difendere per fondare una programmazione sostenibile basata sull'integrazione della necessità di sviluppo con il rispetto della qualità della vita e quindi della salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio.

Ciò che fino ad ora era stato considerato come elemento di debolezza del territorio nei confronti delle aree più forti che lo circondano, si presta ad essere l'elemento forte su cui fondare un'offerta territoriale basata sulla qualità della vita. Come descritto nel Documento Preliminare, la specificità di questo territorio risiede in una dotazione naturale e paesaggistica unica ed esclusiva e nel non essere stato investito da quel fenomeno della città estesa o della campagna urbanizzata che caratterizza l'area centrale della regione. L'assenza del congestionamento, del "consumo del territorio", del disordine paesaggistico e delle conseguenti diseconomie e condizioni negative, dovuti ad uno sviluppo economico marginale del passato, e la conservazione del paesaggio e dell'ambiente consentono oggi a quest'area di presentarsi come un territorio identitario polesano. Peculiarità naturalistiche e paesaggistiche con forti connotazioni di integrità, netta distinzione tra città e campagna, grandi spazi aperti, ritmi di vita non frenetici, immediato riconoscimento degli elementi identitari, facilità di integrazioni e relazioni sociali, buona accessibilità ai centri di interesse, lo identificano come territorio identitario Polesano. Il PTCP si propone non soltanto di tutelare questa specificità, ma di promuoverla attraverso progetti ed azioni di sviluppo che si fondino sul principio della "vivibilità del Polesine" che si coniuga con le nuove sensibilità protese agli approcci dello sviluppo sostenibile. Il principio guida però porta con sé la necessità di un complemento che precisi la volontà di costruire il proprio futuro non isolandosi in una visione statica e di difesa ma cercando collegamenti con le realtà esterne integrandosi con esse e divenendo parte di un "sistema". È quindi indispensabile affiancare al principio cardine della "vivibilità" il suo necessario complemento costituito dalla "dinamicità" che indica la necessità di costruire un Polesine attivo efficiente intraprendente attento a cogliere le opportunità offerte dalle evoluzioni, dalle innovazioni, dai mutamenti che i grandi sistemi presentano con sempre maggiore velocità.

La tutela e la valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio non possono essere disgiunti dall'intento di conseguire un significativo risparmio di territorio, inteso anche come recupero e riconversione degli spazi, come riorganizzazione funzionale ed efficiente delle aree e dei servizi.

Ambiente e paesaggio rappresentano, elementi identitari la cui conoscenza è certamente uno dei presupposti per un solido processo di integrazione culturale e di crescita sociale.

Il Piano Territoriale di Coordinamento assume fra i suoi obiettivi strategici la tutela e la valorizzazione della storia e della cultura locale, da intendersi sia come patrimonio del passato, sia come fattore economico e opportunità di sviluppo.

E' opportuno ricordare come la collocazione geografica, al centro dei bacini economicamente rilevanti della Lombardia, dell'Emilia Romagna e del Veneto, offra al territorio provinciale l'opportunità di partecipare

attivamente al dinamismo di un'area strategica dell'Italia centro-settentrionale, soprattutto se considerata in chiave europea.

Il corridoio I (Berlino-Palermo) che collega il nord al sud d'Europa, il corridoio V (Lisbona-Kiev) che attraversa l'intero continente da ovest ad est, l'autostrada del mare che congiunge i porti dell'Adriatico con quelli del Mediterraneo costituiscono le direttrici lungo le quali si snodano reti plurimodali europee verso le quali è irrinunciabile la ricerca di una forte connessione da parte del Polesine.

La rete transeuropea di trasporto che ha origine a Lisbona, con la sua continuazione paneuropea fino a Kiev, e l'asse prioritario I° della Ten-T Berlino-Palermo convergeranno su Verona senza attraversare direttamente il Polesine: per questo diviene fondamentale avviare relazioni con i soggetti direttamente coinvolti nei progetti di sviluppo del "Quadrante" e dell'area del Brennero, per sfruttare quei fattori di prossimità geografica e di integrazione in misura assai maggiore rispetto al passato. Se da un lato, però, l'aumento della capacità di esportazione dei beni e servizi, e, parallelamente l'accrescimento della forza di attrazione degli investimenti produttivi dovrebbero essere indirettamente garantiti anche per questa provincia, dall'altro non esiste alcun beneficio automaticamente garantito, bensì soltanto l'offerta di nuove opportunità da cogliere.

La provincia, inoltre, presenta forti caratteristiche per potere partecipare all'attuazione del progetto delle Autostrade del Mare, potendo ben rappresentare lo sbocco a mare della pianura padana per mezzo dell'area portuale di Porto Levante.

La navigabilità del Po e del Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante, la funzionalità degli Interporti di Rovigo e di Legnago (località Torretta) e l'area portuale succitata potranno rendere possibile uno sviluppo concreto del trasporto fluviale in quest'area, anche con riferimento al sistema della logistica, per integrarlo con gli hub di livello europeo.

Si dovrà sviluppare la strada intrapresa delle esperienze di partnership con territori di altri Stati Membri dell'Unione Europea, orientando le scelte verso temi quali l'innovazione, l'imprenditorialità, la protezione dell'ambiente, la ricerca.

Il P.T.C.P. individua quali elementi determinanti dello sviluppo provinciale i settori del primario e del turismo.

In particolare si devono sviluppare le produzioni tipiche e di qualità, potenziare le filiere della lavorazione e commercializzazione dei prodotti, sviluppare i mercati ortofrutticoli ed ittici integrandoli con realtà esterne alla provincia, apprezzando anche l'evoluzione in tal senso delle attività consortili, in una visione ampia delle relazioni di settore.

Così pure grande attenzione merita l'offerta turistica che il Polesine è in grado di proporre, che necessita di essere qualificata nella direzione che la domanda nazionale ed europea oggi richiede.

L'integrazione nelle grandi reti del turismo, unico elemento in grado di produrre un necessario salto di qualità, deve fondarsi sulla promozione e lo sviluppo del turismo rurale e di visitazione, dei beni di carattere storico e architettonico, dell'ambiente e del paesaggio, di un sistema di spiagge che, connesse all'entroterra, costituiscono un originale amalgama ambientale.

L'inserimento del territorio nelle reti del sapere e della cultura diventa una sorta di imperativo categorico. E' necessario perseguire una forte integrazione nelle attività universitarie, partecipare e promuovere attività di ricerca, selezionando gli ambiti direttamente collegati alle peculiarità della provincia.

Al fine di dare una rappresentazione quanto più organica della realtà del territorio, in una visione integrata dei problemi e delle possibili soluzioni si è ritenuto opportuno ricondurre ad una logica di sistema quei gruppi

di argomenti che presentassero un minimo comune denominatore, giungendo così ad articolare il Piano in sei sistemi:

- il Sistema della Difesa del Suolo, in cui vengono trattati i temi di natura litologica e geologica e quelli relativi alla sicurezza idraulica ed idrogeologica;
- il Sistema delle Infrastrutture e della Mobilità, che affronta le questioni relative alle infrastrutture materiali ed immateriali, alla mobilità lenta, al trasporto pubblico;
- il Sistema della Biodiversità, che si occupa in particolare dei problemi connessi alla rete ecologica;
- il Sistema del Primario, articolato in settore agricolo e settore ittico;
- il Sistema del Produttivo, che si occupa degli insediamenti industriali, artigianali, commerciali e della logistica;
- il Sistema Insediativo Residenziale, al quale è affidato il compito di formulare indicazioni e proposte in merito alle organizzazioni urbane.

La struttura normativa, che segue l'articolazione in sistemi, esalta il ruolo di coordinamento che intende assumere il P.T.C.P., che si affida quasi esclusivamente agli istituti dell'indirizzo e della direttiva per formulare obiettivi specifici e individuare azioni idonee a realizzare il disegno complessivo che è stato delineato per il futuro del Polesine.

PTCP della provincia di Verona

Con deliberazione n. 236 del 3 marzo 2015, pubblicata sul B.U.R. n. 26 del 17/03/2015, la Giunta Regionale Veneta ha approvato il PTCP della provincia di Verona.

La Provincia riconosce alla città di Verona ed al suo territorio i molteplici ruoli che le peculiarità territoriali, la storia ed i suoi abitanti nel tempo le hanno saputo assegnare, a partire dalla vocazione turistica, a quella logistica e produttiva, a quella agricola e di trasformazione agroalimentare.

La preoccupazione principale che ha condotto questo lavoro di pianificazione è stata quella di delineare alcuni obiettivi, assegnando al PTCP la definizione dei rapporti tra le diverse vocazioni, individuando le modalità per la più favorevole integrazione e per il miglior equilibrio tra il recupero dell'ambiente e le esigenze connesse con i vari settori di sviluppo.

Le politiche territoriali provinciali sono distinte in:

- generali, cioè validi per tutto il territorio provinciale;
- particolari, determinanti per cogliere e valorizzare alcune peculiarità territoriali di carattere socio-economico ed ambientale, per una specifica parte di territorio.

Gli obiettivi generali puntano soprattutto sui temi dell'ambientale, dell'infrastrutturale, dell'insediativo e dei servizi sovracomunali.

In particolare gli obiettivi individuati hanno posto come prioritarie la tutela, la valorizzazione, ma soprattutto la ricostruzione e la gestione dell'ambiente.

Ne è derivato che sarà necessario perseguire la qualità dell'ambiente nelle sue tre accezioni:

- in senso di vivibilità rispetto al genere umano, con il perseguimento della sicurezza rispetto ai rischi presenti: idraulico, idrogeologico, di inquinamento, ecc. E' da segnalare peraltro che nel percorso di Agenda 21 condotto dalla Provincia i cittadini si sono rivelati particolarmente sensibili a questo aspetto.
- in senso ecologico, rispettando i parametri previsti da normativa e affermando che ogni intervento dovrà rispondere ad una adeguata compensazione, al fine che non venga aggravato lo stato dell'ambiente;
- in senso paesaggistico, recuperando gli aspetti culturali ed estetici del paesaggio, che non è composto solamente da elementi naturali. Ogni territorio ha una sua peculiarità paesaggistica da valorizzare e quindi recuperare o salvaguardare.

Per le infrastrutture, si riconosce il ruolo strategico che Verona ha da sempre, ricordando, degli antichi romani, la loro preveggenza nel tracciare alcune direttrici infrastrutturali tutt'ora valide. Non si può tuttavia non rilevare la situazione gravosa in cui la provincia di Verona si trova a causa dei flussi di traffico, generati o di attraversamento, denotando uno squilibrio nell'utilizzo delle varie modalità di spostamento tramite trasporto privato, dei prodotti e delle materie prime. Per questo si è partiti dalle decisioni regionali e nazionali per mettere a sistema ed integrare con interventi di portata provinciale i vari programmi.

Si è posto come prioritario l'obiettivo di individuare metodi per incentivare l'utilizzo delle modalità meno inquinanti nel trasporto di merci e persone, attraverso uno studio delle condizioni necessarie al fine della convenienza e della fattibilità, e assegnando anche alcuni indirizzi sulle ipotesi da perseguire, ad esempio attraverso una rete del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale che utilizzi percorsi storici esistenti.

Solamente dopo questo primo sforzo potrà essere dimensionata e completata la rete stradale già tracciata dalla Provincia nel precedente piano. Questa ulteriore azione mira al raggiungimento dell'equità di distribuzione delle opportunità su tutto il territorio, di salvaguardia dei centri abitati, e di sicurezza degli utenti percettori delle strade.

La logistica è stata individuata come tema principale, affermando la volontà di potenziare in questo ambito il ruolo di Verona, con la contestuale minimizzazione degli effetti e delle risorse necessarie per la realizzazione dei relativi programmi. Razionalizzando gli interventi, per poter concorrere con territori già molto sviluppati ed avanzati. In un mercato come quello odierno, l'organizzazione dei trasporti e delle infrastrutture necessarie diventa particolarmente difficile da individuare se non attraverso un attento e analitico studio di tutte le casistiche possibili e di tutte le esigenze esprimibili.

Per questo nel PTCP la logistica, proprio per la posizione strategica di Verona, è stata valutata, in modo completo ed innovativo rispetto a quanto fatto sino ad oggi, stimandone tutte le sue potenzialità, ma anche le sue sfaccettature, individuando le infrastrutture ed i nodi necessari, rispetto alle varie modalità, al fine di non vanificare i vantaggi di questa peculiarità del "nodo magico" di Verona. Sono state analizzate le quantità, la qualità, l'origine e la destinazione dei flussi di merci per giungere ad individuare le necessità del territorio, per rispettare la sua vocazione con il minor dispendio di risorse territoriali ed economiche. Sono state individuate azioni di induzione verso politiche di city logistics. Si è valutata l'organizzazione della distribuzione delle merci e materie destinate al mondo produttivo veronese, e più in generale le esigenze della logistica internazionale dettate dai flussi di traffico transnazionali dei corridoi europei 1 e 5, appoggiandovi anche la previsione delle piattaforme logistiche, intermodali o meno, localizzate territorialmente affinché possano essere funzionalmente e quindi sistematicamente collegate agli impianti afferenti.

Altro tema affrontato è stata la razionalizzazione del sistema insediativo. Il Piano ha inteso affrontare le problematiche: residenziale, produttiva, commerciale e turistica. Nella sostanza ogni obiettivo di questo ambito è volto alla qualificazione e specializzazione di quanto già realizzato e, all'eventuale utilizzo di nuovo territorio solamente se ne saranno comprovate le necessità rispetto alle disponibilità già presenti, non solo all'interno dei singoli territori comunali, ma piuttosto in ambiti vasti sovracomunali che possano rispondere alle caratteristiche necessarie a potenziali nuovi interventi insediativi.

L'insediativo residenziale sarà riqualificato rispetto alla vivibilità e alla fruibilità di tutte le funzioni di servizio necessarie, alla godibilità degli spazi per la ricreazione, lo sport e la socializzazione.

Il Piano, inoltre, individua le aree per le grandi strutture commerciali, impone una specializzazione delle zone commerciali, non più come zone produttive generiche, bensì intese come spazi da riservare a servizi per il benessere dei cittadini per l'utilizzo anche sociale che tali ambienti oggi assumono, e comunque sempre nel rispetto delle attività commerciali urbane, queste ultime intese come servizi all'abitato.

Ed anche per l'insediativo destinato al turismo è stata riconosciuta la generale competizione che porta ad una ormai ineluttabile necessità di riqualificare l'offerta per indurre ad un alto valore aggiunto del servizio offerto e quindi ad un impiego più razionale delle risorse territoriali e finanziarie disponibili, ricordando anche la nuova tendenza del turismo naturale destinato alle zone rurali con la necessità di recuperare, secondo le varie esigenze, gli edifici esistenti, nonché di mantenere gli ambiti territoriali privi di emergenze degradanti.

A riguardo delle infrastrutture per l'istruzione superiore si prevede la razionalizzazione e concentrazione in poli scolastici ,organicamente distribuiti sul territorio, a modello di campus, per poter gestire più agilmente tutte le infrastrutture a supporto, identificabili come impianti sportivi, edifici, trasporti ecc. Dovranno inoltre essere previsti poli accademici secondo i programmi dell'Università, strettamente connessi ai centri di ricerca competitiva e precompetitiva.

Anche per gli impianti sportivi si mirerà ad ottenere l'individuazione di servizi sovracomunali al fine di ampliare la possibilità di scelta degli utenti e migliorare la qualità delle strutture.

Il PTCP prevede infine le aree di cooperazione e copianificazione intercomunale da sottoporre alla pianificazione condivisa attraverso i PATI, per risolvere alcune problematiche particolari, usufruendo di uno strumento di coordinamento e coesione anche per la risoluzione dei problemi non più efficacemente affrontabili a livello solo di singolo comune.

Il PTCP individua poi alcuni ambiti che, per la loro peculiarità, richiedono elementi di intervento non inquadrabili negli obiettivi generali:

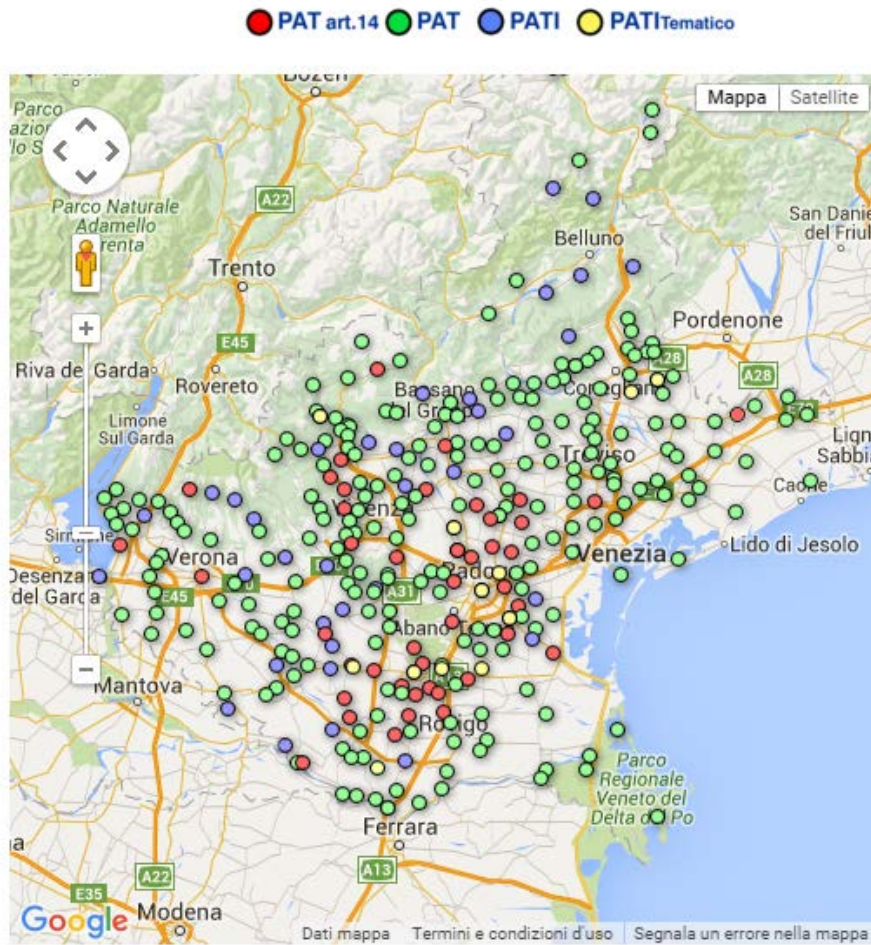
- La Lessinia
- La Città di Verona,
- I Colli
- La Pianura Veronese
- il Baldo Garda Mincio

Realtivamente alla pianura veronese, che maggiormente ci interessa con riferimento alla Variante dell'Alto Polesine, il Piano si è proposto di pensare a questa parte di territorio riconoscendo la valenza della funzione di grande serbatoio di produzione agricola rispetto all'economia provinciale, oltre che regionale e nazionale, pur volendo comunque non disconoscere alcune scelte diverse già effettuate sul territorio, mettendole a sistema, qualificandole ed attribuendo loro, quindi, un significato ed una validità più pregnante. Gli obiettivi individuati sono volti alla riconferma della possibilità e necessità di coesistenza tra i due ruoli ormai assunti dalla pianura veronese. Di fronte alla presenza di aree disseminate con carenza di ratio rispetto allo sviluppo complessivo, non specializzate, quindi non attrezzate, si cerca il recupero della funzione storica con riferimento ad alcuni ambiti produttivi e di servizi: l'agroalimentare, la logistica, la termomeccanica, l'industria del mobile e quella di qualità ad alto valore aggiunto a cui mirano le ultime previsioni dei piani di area vasta.

II.4 La pianificazione intercomunale

La quasi totalità dei comuni del Veneto ha avviato la pianificazione strutturale in forma concertata ed in molti casi anche in forma associata. Alla fine del 2012 sono stati 240 (per oltre 300 comuni) i Piani di assetto del territorio comunale o intercomunali adottati e di questi circa 130 (per un complessivo di circa 240 comuni

coinvolti) quelli definitivamente approvati, così come riportato nella seguente rappresentazione indicativa sullo stato di attuazione dei PAT/PATI nel Veneto.



La tabella seguente fornisce un quadro sullo stato di attuazione dei PAT/PATI nell'area dell'Alto Polesine e per le date di adozione/approvazione.

n	comune	PAT/PATI	adottato	approvato
01	Arquà Polesine	PATI del Medio Polesine	21/04/2009	06/05/2011
02	Badia Polesine	PAT	18/03/2010	18/03/2010
03	Bagnolo di Po	PATI tematico	23/11/2009	07/08/2013
04	Bergantino	PAT	19/08/2013	-
05	Bosaro	PAT	04/05/2011	-
06	Calto	-	-	-
07	Canaro	PATI tematico	17/04/2009	-
08	Canda	PAT	21/12/2009	14/09/2011

09	Castelguglielmo	PATI tematico	23/11/2009	07/08/2013
10	Castelmassa	PAT	21/04/2009	-
11	Castelnovo Bariano	PAT	23/11/2011	04/06/2015
12	Ceneselli	-	-	-
13	Costa di Rovigo	PATI del Medio Polesine	21/04/2009	06/05/2011
14	Crespino	-	-	-
15	Ficarolo	PAT	30/03/2011	-
16	Fiesso Umbertiano	PATI tematico	17/04/2009	-
17	Frassinelle Polesine	PATI del Medio Polesine	21/04/2009	06/05/2011
18	Fratta Polesine	PATI del Medio Polesine	21/04/2009	06/05/2011
19	Gaiba	PAT	29/09/2009	16/12/2014
20	Giacciano con Baruchella	PAT	21/06/2011	25/06/2015
21	Guarda Veneta	-	-	-
22	Lendinara	PAT DGRV n. 729	-	07/06/2011
23	Lusia	PAT	21/03/2012	-
24	Melara	PAT	19/08/2013	-
25	Occhiobello	PATI tematico	17/04/2009	-
26	Pincara	PATI del Medio Polesine	21/04/2009	06/05/2011
27	Polesella	PAT	29/04/2011	22/04/2015
28	Salara	-	-	-
29	San Bellino	PATI tematico	23/11/2009	07/08/2013
30	Stienta	PATI tematico	17/04/2009	-
31	Trecenta	PAT	17/10/2011	
32	Villamarzana	PATI del Medio Polesine	21/04/2009	06/05/2011
33	Villanova del Ghebbo	PATI del Medio Polesine	21/04/2009	06/05/2011

Appare interessante evidenziare come nell'area in esame oggetto dell'iniziativa di pianificazione di area vasta di livello regionale, su trentatré comuni solo cinque non sono ancora dotati di un piano di assetto del Territorio, mentre quattordici hanno un Piano di assetto del territorio intercomunale, inoltre dei tre PATI attivati due sono adottati ed uno approvato; il resto dei 14 comuni è dotato di PAT di cui la metà adottati.

Obiettivi comuni dei PATI sono stati quelli di perseguire diverse azioni per definire le corrette politiche di sviluppo sostenibile a livello locale, pertinenti con il contesto e la scala territoriale, rispettivamente:

- sull'offerta residenziale verificando se continuare a dare seguito alla domanda di crescita residenziale e articolare la risposta in modo equilibrato tra i diversi comuni e all'interno di questi tra le diverse frazioni, garantendo così anche diverse opportunità di scelta in termini di modelli abitativi;
- sugli standard e servizi a scala sovracomunale e in ragione del dimensionamento residenziale, ponendosi l'obiettivo di garantire una buona qualità dell'abitare, agendo sul versante dei servizi in direzione di intervenire nella dotazione di specifiche infrastrutture e di verificare la possibilità di migliorare le dotazioni esistenti garantendo un salto di qualità del servizio attraverso una fruizione più allargata e guidando la progressiva trasformazione da produttivo a commerciale delle attività sui fronti stradali;
- sulle attività produttive e commerciali con l'obiettivo generale non tanto di espanderle ulteriormente, quanto di comprendere e guidare il processo di trasformazione in atto, migliorando le condizioni dell'offerta, ricercando un migliore inserimento urbanistico;

inoltre nella redazione dei PAT, gli obiettivi di sostenibilità economica e sociale sono stati definiti individuando le strategie di trasformazione del territorio comunale per i settori produttivo, residenza e servizi, strettamente correlati a quelli dei PATI tematici. Oltre agli obiettivi di carattere sovracomunale le amministrazioni comunali hanno individuato degli obiettivi in grado di soddisfare le esigenze della comunità quali:

- la salvaguardia delle qualità ambientali, culturali ed insediative del territorio al fine della conservazione, tutela e valorizzazione dei beni naturali, culturali, architettonici ed archeologici;
- la tutela delle identità storico-culturali, la qualità e la differenziazione dei paesaggi urbani ed extraurbani, al fine di realizzare la riqualificazione degli insediamenti storici ed il recupero del patrimonio edilizio ed ambientale, nonché il miglioramento della qualità degli insediamenti esistenti e del territorio non urbanizzato;
- la tutela delle risorse naturalistiche e ambientali e la difesa del suolo. In altri termini, la prevenzione e la riduzione dei rischi connessi all'uso del territorio e delle sue risorse, al fine di garantire la sicurezza degli abitati e la difesa idrogeologica dei suoli;
- lo sviluppo del sistema insediativo, in coerenza con gli obiettivi dei PATI;
- le opportunità di sviluppo delle attività produttive conformemente ai contenuti dei PATI;
- lo sviluppo del settore turistico – ricettivo in coerenza con gli obiettivi dei PATI;
- lo sviluppo dei servizi in conformità a quanto contenuto nei PATI; ovvero una razionale rete di servizi in armonia con la localizzazione dei futuri insediamenti residenziali;
- il miglioramento del sistema infrastrutturale.

III. POLITICHE PER UNA TRASFORMAZIONE

III.1 Partecipazione e concertazione

La complessità dei processi economici, territoriali e sociali in atto e la tempestività e l'efficacia delle relative linee di intervento necessitano di una capacità di azione che superi la settorialità contingente per assumere veste globale ed interdisciplinare. Questo tipo di processo dovrà essere attivato attraverso la messa in essere di una concertazione ampia ed articolata, capace di coinvolgere e coordinare progetti ed azioni degli Enti pubblici e delle Amministrazioni locali con le azioni e le attese degli attori economici e sociali.

Ciò che si richiede al Piano, infatti, non è solo la capacità di costruire scenari quanto quella di fornire gli strumenti per la loro concreta realizzazione, nei tempi e con i livelli di qualità ed efficacia ipotizzati.

III.2 Manifestazione d'interesse delle amministrazioni locali

Nell'ambito di attuazione delle finalità del Piano di Area Pianure e Valli Grandi Veronesi, in data 25 Settembre 2012 il Comune di Bergantino ha inviato a nome anche di ventisette Comuni dell'Alto Polesine alla Regione del Veneto, una richiesta per l'attivazione sul territorio dell'Alto Polesine di maggiori e più approfondite analisi finalizzate alla programmazione territoriale regionale, in quanto caratterizzato da significative peculiarità produttive, socio-economiche, culturali, ambientali e interessato da infrastrutture intermodali di livello europeo.

Con tale nota i ventisette Comuni hanno chiesto alla Regione Veneto di intervenire, nella suddetta logica di collaborazione tra amministrazioni, per apportare modifiche, aggiornamenti e integrazioni al Piano di Area "Pianure e Valli Grandi Veronesi", al fine di individuare uno strumento di pianificazione esteso a tutto l'Alto Polesine, *"sempre maggiormente interessato da situazioni in rapido divenire che, se non ben inserite all'interno di un processo di programmazione congruo e adeguato, possono determinare ricadute di tipo gravemente distorsivo sul territorio stesso venendo a compromettere le ricadute positive che, invece, da esse debbono legittimamente attendersi"*.

Tale richiesta si è basata sulla considerazione che, in coincidenza con l'elaborazione del nuovo P.T.R.C. con valenza paesistica, il territorio dell'Alto Polesine oltre che essere interessato da significative tematiche a carattere produttivo, sociale, culturale, ambientale si apprestava anche ad essere interessato dalla realizzazione di due nuove autostrade: la Valdastico Sud, di imminente attivazione e la cosiddetta "Nogara - Mare", in fase di programmazione.

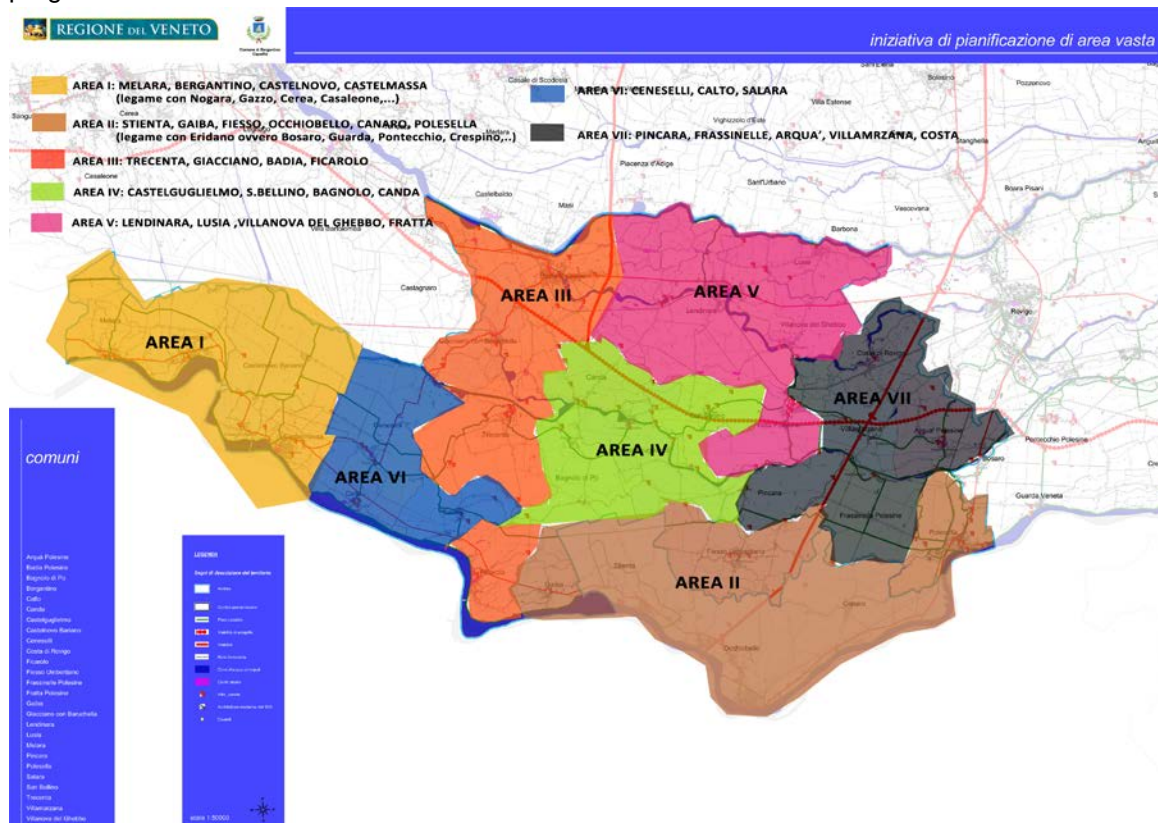
Le amministrazioni comunali hanno aderito all'iniziativa, formalizzando con deliberazione delle rispettive giunte, la partecipazione dei propri territori al percorso di pianificazione territoriale condivisa.

Comuni	Delibera Giunta Comunale di adesione
Arquà Polesine	n. 88 del 30 agosto 2012
Badia Polesine	n. 31 del 31 luglio 2012
Bagnolo di Po	n. 37 del 25 luglio 2012
Bergantino	n. 88 del 2 agosto 2012
Bosaro	n. 16 del 19 febbraio 2015
Calto	n. 40 del 23 luglio 2012
Canaro	n. 19 del 14 marzo 2015
Canda	n. 50 del 6 settembre 2012
Castelguglielmo	n. 55 del 29 agosto 2012
Castelmassa	n. 96 del 27 luglio 2012
Castelnovo Bariano	n. 99 del 25 luglio 2012
Ceneselli	n. 65 del 05 settembre 2012
Costa Di Rovigo	n. 98 del 28 luglio 2012
Crespino	n. 21/GC del 5 marzo 2015
Ficarolo	n. 45 del 31 agosto 2012
Fiesso Umbertiano	n. 101 del 6 agosto 2012
Frassinelle Polesine	n. 62 del 8 agosto 2012
Fratta Polesine	n. 103 del 27 agosto 2012
Gaiba	n. 45 del 13 agosto 2012
Giacciano con Baruchella	n. 48 del 26 luglio 2012
Guarda Veneta	-
Lendinara	n. 110 del 31 luglio 2012
Lusia	n. 65 del 16 agosto 2012
Melara	n. 82 del 22 agosto 2012
Occhiobello	n. 32 del 2 marzo 2015
Pincara	n. 44 del 17 luglio 2012
Polesella	n. 125 del 13 agosto 2012
Pontecchio	-
Salara	n. 39 del 6 agosto 2012
San Bellino	n. 34 del 21 agosto 2012
Stienta	n. 16 del 2 marzo 2015
Trecenta	n. 97 del 30 luglio 2012
Villamarzana	n. 40 del 31 luglio 2012
Villanova del Ghebbo	n. 43 del 27 luglio 2012

La Regione Veneto con nota dell' 8 Novembre 2011 accoglieva la proposta dei Comuni, predisponendo gli atti amministrativi per l'attuazione dell'istanza. Pertanto con D.G.R. n. 2443 del 4 Dicembre 2012 veniva approvata l'attivazione del "Piano di Area dell'Alto Polesine" come Variante n. 1 al "Piano di Area delle Pianure e Valli Grandi Veronesi" e con successivi provvedimenti dirigenziali si individuavano i supporti disciplinari necessari alla costituzione dei rapporti collaborativi con il territorio.

Contemporaneamente alla formalizzazione della partecipazione dei Comuni dell'Alto Polesine al percorso di pianificazione territoriale condivisa si procedeva a un lavoro di confronto col territorio attraverso una serie di incontri e riunioni dalle quali sono emersi spunti utili alla definizione delle tematiche di piano e prodotti documenti conoscitivi di interesse per lo sviluppo di successivi temi

progettuali.



III.2.1 L'identificazione degli ambiti di interesse e i "tavoli di lavoro"

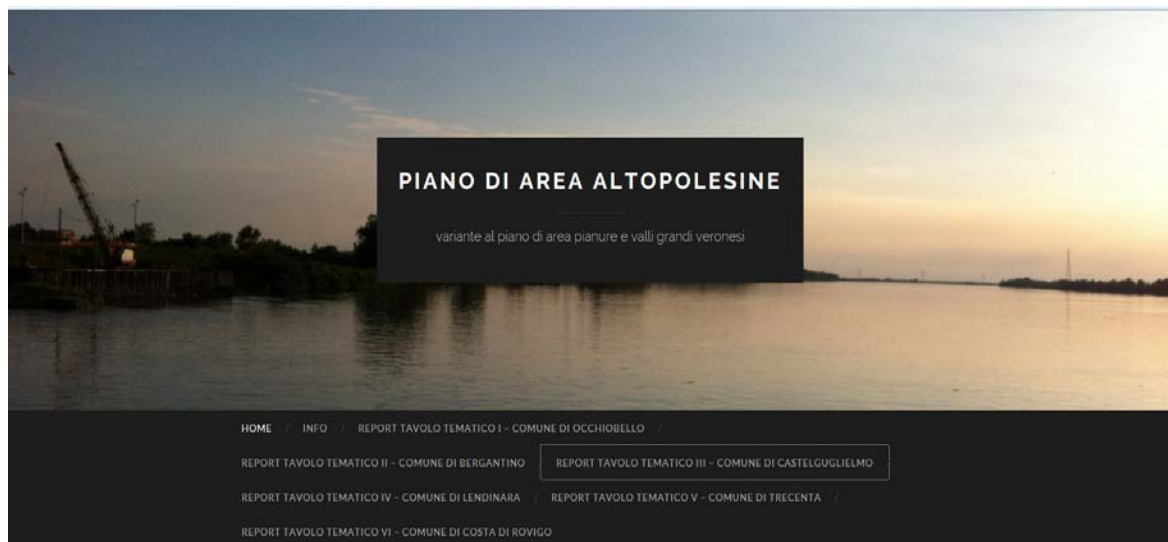
Nell'ambito delle attività finalizzate all'elaborazione del Documento Preliminare, la Regione Veneto con nota n. 43188 del 2 febbraio 2015 ha promosso la formazione di specifici "tavoli di lavoro" per avviare il confronto e la concertazione sugli obiettivi da perseguire con il piano e sulle scelte strategiche di assetto del territorio per lo sviluppo sostenibile, in relazione alle previsioni dei diversi strumenti di pianificazione e di settore sovraordinati.

Tavoli	Comuni Invitati	Sede Riunione	Data Riunione/Ora
I	Stienta, Gaiba, Fiesso Umbertiano, Occhiobello, Canaro, Polesella, Unione dei comuni dell'Eridano	Municipio di OCCHIOBELLO Piazza Matteotti, 15 tel. 0425 766155 Fax: 0425 766189 e-mail: segreteria.sindaco@comune.occhiobello.ro.it	Mercoledì 25 marzo 2015 Ore: 17.30-19.30
II	Bergantino, Castelnuovo Bariano, Castelmassa, Melara, Ficarolo, Calto, Salara, Ceneselli (Legnago VR)	Municipio di BERGANTINO Via V. Emanuele II, 107 tel. 0425/805250 fax 0425/805230 e-mail: bergantino@comune.bergantino.ro.it	Giovedì 2 aprile 2015 Ore: 17.30-19.30
III	Castelguglielmo, Bagnolo di Po, Canda, San Bellino	Municipio di CASTELGUGLIELMO Piazza V. Veneto, 19 tel. 0425-707075 Fax: 0425-707117 e-mail: info@comune.castelguglielmo.ro.it	Mercoledì 8 aprile 2015 Ore: 17.30-19.30

IV	Lendinara, Lusia, Villanova del Ghebbo, Fratta Polesine	Municipio di LENDINARA Piazza Risorgimento, 1 tel. 0425.605611 Fax 0425.600977 e-mail: info@comune.lendinara.ro.it	Mercoledì 15 aprile 2015 Ore: 17.30-19.30
V	Badia Polesine; Giacciano con Barucchella, Trecenta (Nogara, Cerea VR)	Municipio di TRECENTA Piazza G. Marconi, 1 tel. 0425.700300 Fax: 0425.700265 e-mail: trecenta@comune.trecenta.ro.it	Mercoledì 22 aprile 2015 Ore: 17.30-19.30
VI	Pincara, Frassinelle Polesine, Arquà Polesine, Villamarzana, Costa Di Rovigo	Municipio di COSTA DI ROVIGO Via Scardona, 2 tel. 0425 497272 fax. 0425 497149 protocollo.comune.costadirovigo.ro@pecveneto.it	Mercoledì 28 aprile 2015 Ore: 17.30-19.30

Ogni Tavolo si è caratterizzato per la fattiva partecipazione delle amministrazioni comunali interessate e degli altri soggetti operanti sul territorio. Per ottimizzare la partecipazione dopo ogni tavolo è stato redatto un report sui temi trattati e diffuso a tutti i partecipanti dei VI tavoli cosicché i contenuti potessero essere ampiamente condivisi.

Inoltre per facilitare ulteriormente il processo di condivisione degli obiettivi di piano e di co-pianificazione sui diversi temi progettuali e territoriali è stato creato il blog **PIANO DI AREA ALTO POLESINE** (<https://pianoarealtopolesine.wordpress.com/>) contenente delle brevi sintesi di tutti i lavori dei tavoli comprensive dei link ai filmati degli interventi e dei dibattiti avvenuti.



perché un piano

6 MARZO 2015 / LASCIA UN COMMENTO

perché un piano?

- per dare opportunità salvando risorse
- per progettare il futuro senza perdere il passato
- per valorizzare paesaggi e identità

piano di area dell'alto polesine

5 MARZO 2015 / LASCIA UN COMMENTO

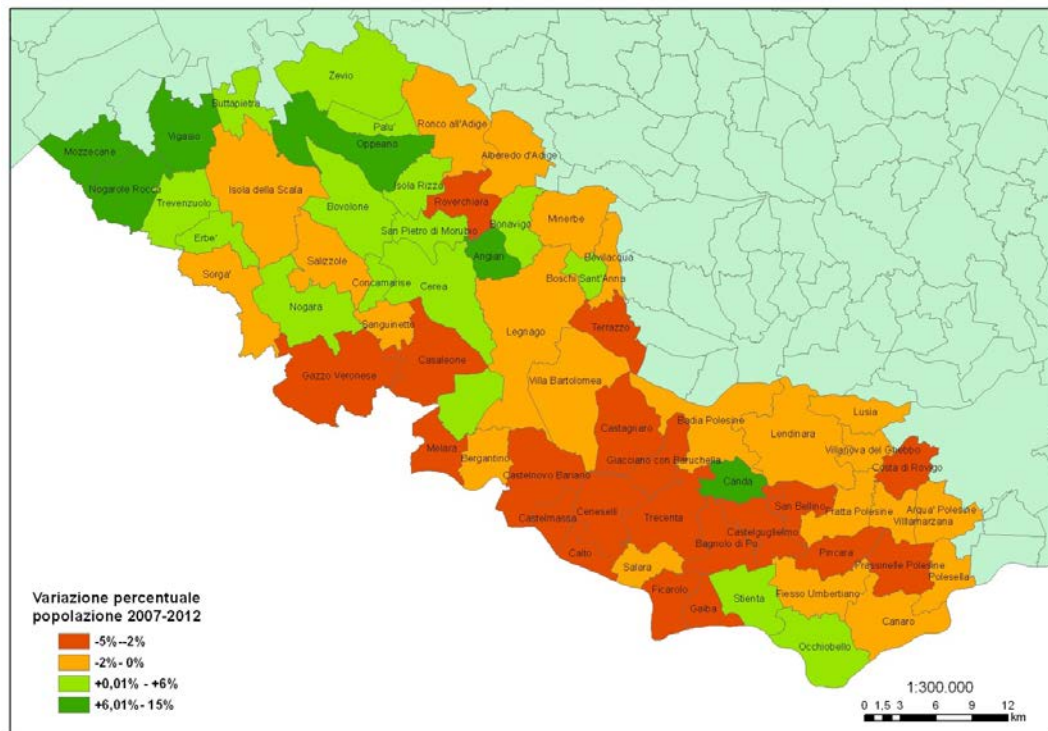
L'area oggetto del piano è caratterizzata da un paesaggio prevalentemente rurale dal quale emergono le città, i paesi, i piccoli centri e le case sparse e che conserva ancora un certo grado di integrità naturalistica soprattutto lungo i numerosi corsi d'acqua e nelle zone umide presenti. Ciò deve essere considerato una risorsa e in quanto tale diventare l'eccellenza su cui impiantare lo sviluppo futuro e rivolgere le attenzioni. In riferimento al sistema fluviale Tartaro-Canalbiano le peculiarità storiche e paesaggistiche che lo connotano hanno fatto sì che l'area sia stata individuata nel P.T.R.C. 1992 come "fascia di interconnessione". Si riconosce come questa porzione di territorio funga da collegamento fra ambiti rilevanti per la loro valenza culturale, ambientale e naturalistica. Importante appare favorire progetti di riqualificazione ambientale, in particolare lungo le principali aste fluviali. Risulta di primario interesse anche preservare la continuità fisico-spaziale caratterizzante i paesaggi di bonifica e l'integrità del territorio aperto.

Scrivi ...

100%

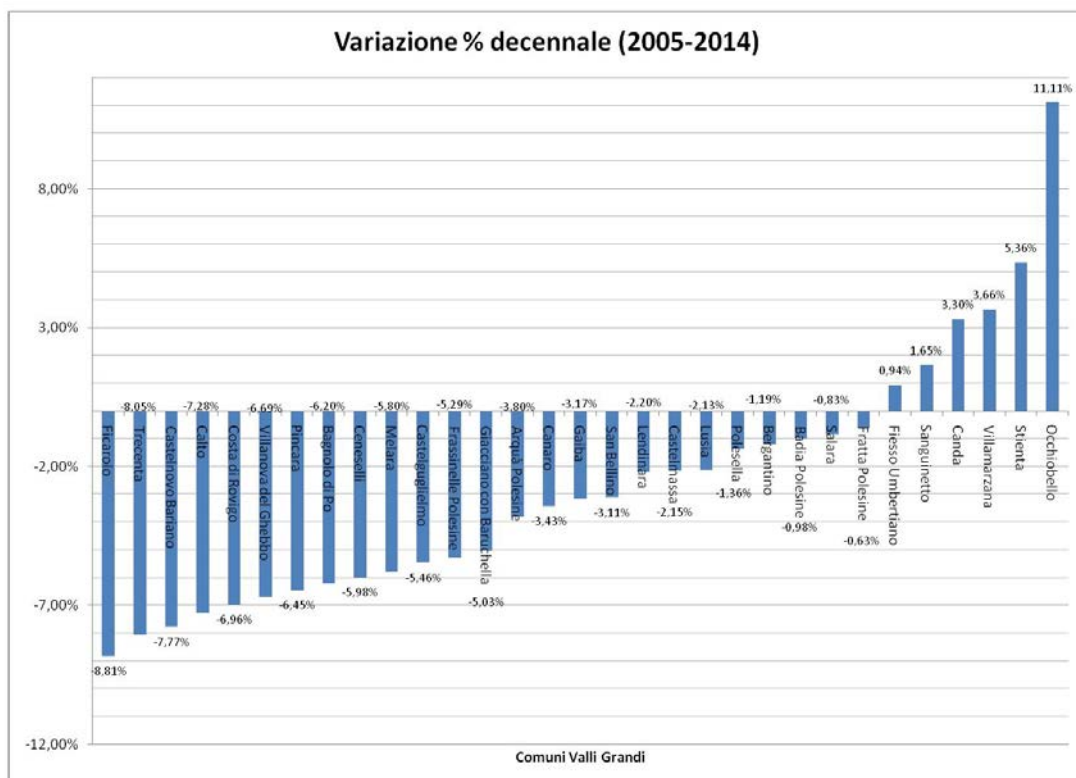
III.2 Linee delle politiche di sviluppo sostenibile

Per definire le linee delle politiche di sviluppo sostenibile è importante considerare alcune tendenze in atto nel territorio in esame. Confrontando i dati ISTAT del 2007 e 2012, l'andamento della crescita di popolazione nel territorio delle Pianure e Valli Grandi Veronesi e nell'Alto Polesine risulta essere principalmente in calo: nel 57% dei 63 comuni della zona vi è stata una diminuzione di popolazione abitante.

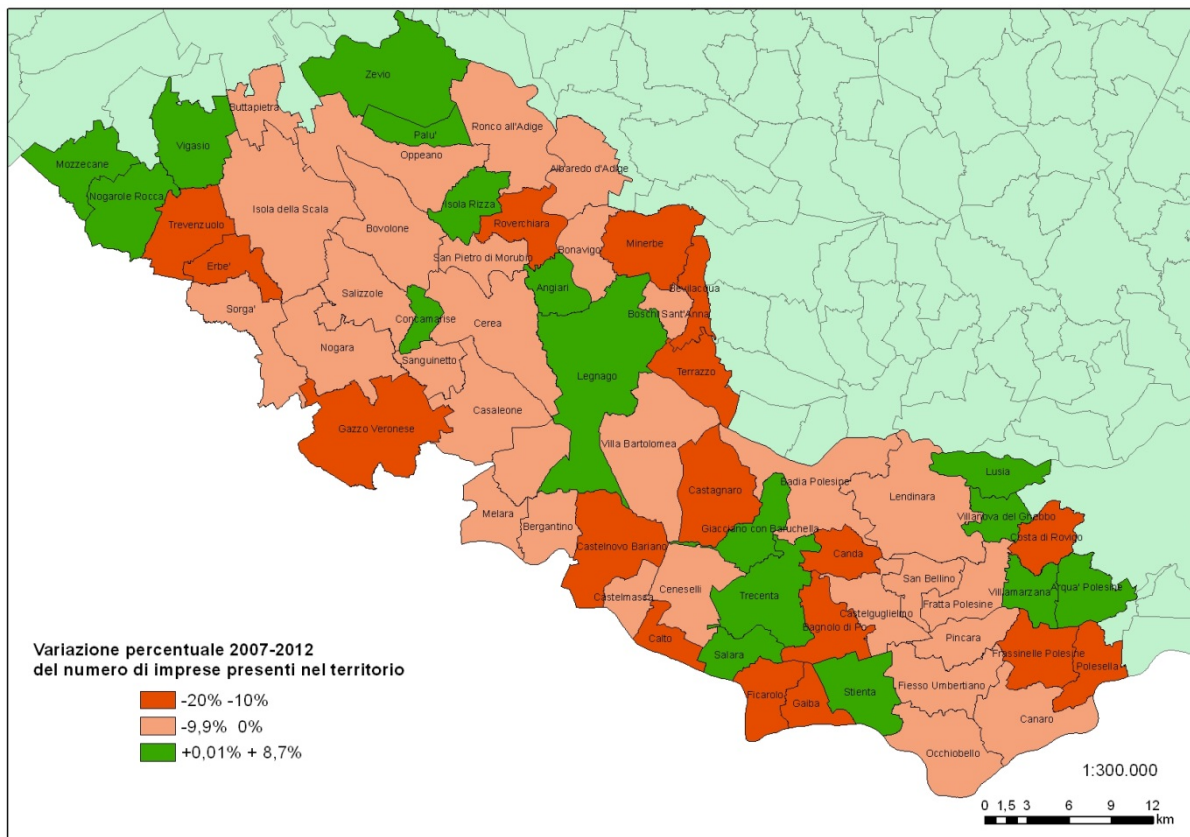


In particolare nel decennio dal 2005 al 2015, su trentuno comuni dell'Alto Polesine solo sei hanno registrato un incremento positivo della popolazione con una punta del 11,11% per il comune di Occhiobello, confermando una tendenza alla decrescita della popolazione nei restanti venticinque comuni con una punta dell' -8,81% per il comune di Ficarolo.

Analizzando inoltre i dati relativi al numero di imprese presenti nel territorio, si vede la stessa situazione:



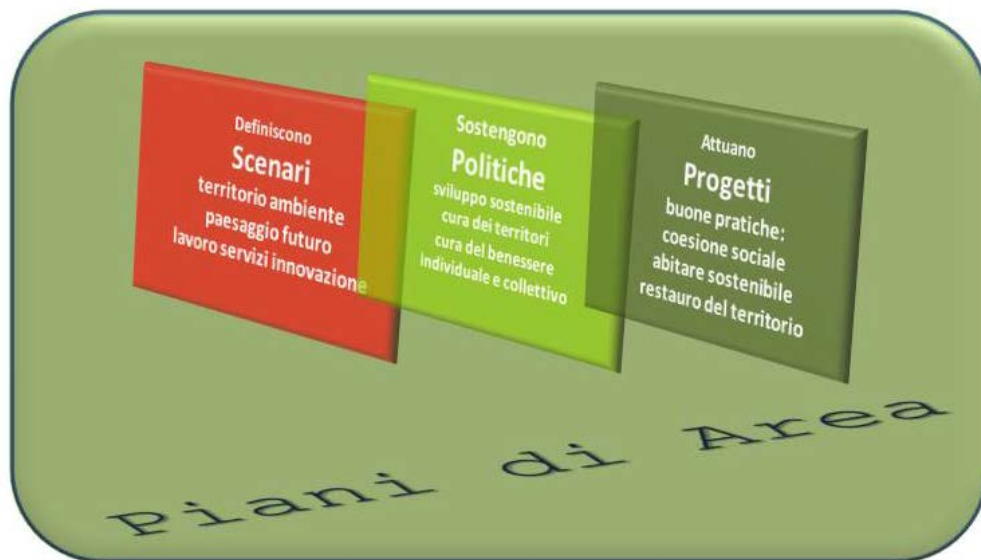
molti comuni, il 73%, hanno visto diminuire dal 2007 al 2012 il numero di imprese, il 27% dei comuni ha visto una diminuzione compresa tra il 10% e il 20%. La diminuzione in numero di addetti alle imprese è di 3.700 unità. Tra i comuni che invece hanno avuto un incremento di imprese nel territorio Salara presenta la percentuale più importante.



Considerando che la Commissione Europea ha lanciato per il periodo 2014-2020 strumenti finanziari specifici per supportare le imprese innovative, in particolare attraverso il Fondo Europeo per gli Investimenti FEI, appare quantomai opportuno che le Politiche di Sviluppo Sostenibile del piano sviluppino delle possibilità di crescita socio-economica e culturale, basata sull'innovazione e sull'integrazione di sviluppo e valori, che rimetta in gioco il patrimonio esistente attraverso la valorizzazione delle identità presenti, trasformandone le risorse in motore di innovazione.

Il Piano di Area, quale parte integrante del PTRC, ne assume gli obiettivi generali, ovvero la definizione e il coordinamento di politiche e misure atte ad armonizzare le linee di sviluppo del territorio secondo requisiti di sostenibilità ambientale.

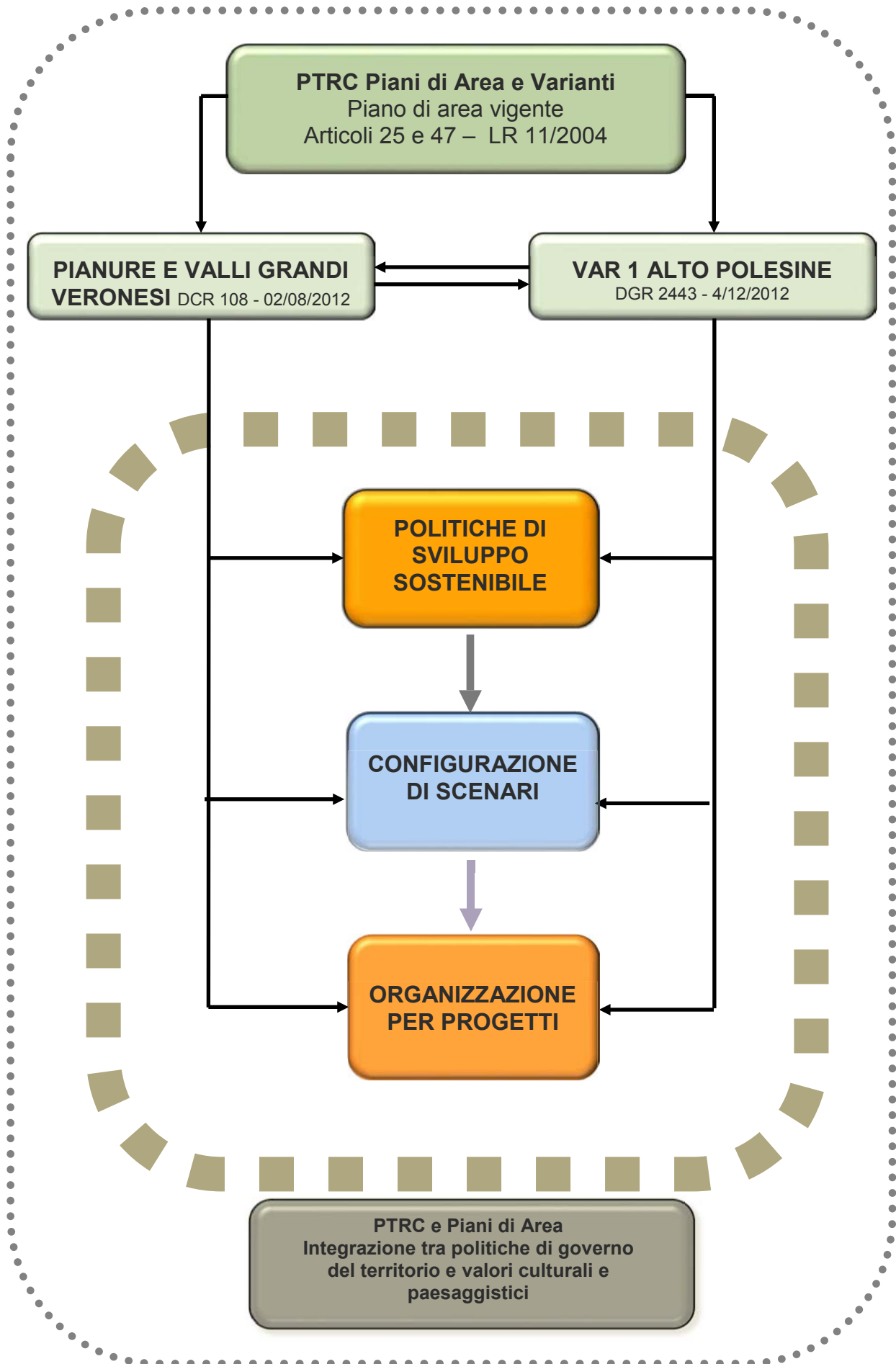
La considerazione dei valori socio economici, paesaggistici e identitari dei territori è una parte ineludibile del piano e delle politiche di qualità che esso può esprimere.



La Variante dell'Alto Polesine", seguendo le linee programmatiche indicate nell'allegato A della deliberazione di Giunta regionale n. 2352 del 16 dicembre 2014, definisce gli obiettivi e le azioni, coniugando i precetti legislativi fondamentali del PTRC e della L.R. 11/2004, in coerenza con le linee generali della pianificazione regionale, attraverso tre assi complementari di progetto e disciplina relativi a:

- configurazione di scenari, con i quali saranno individuati obiettivi e politiche di tutela, riqualificazione e valorizzazione dei territori.
- organizzazione di progetti che dovrà prevedere le necessarie visioni, per dare al territorio riconoscibilità e competitività nel difficile e complesso mercato della globalizzazione.
- individuazione delle linee fondamentali delle politiche di sviluppo sostenibile che costituirà l'impegno necessario per operare simultaneamente in una prospettiva a lungo termine a favore della crescita economica, della coesione sociale e della tutela dell'ambiente, con l'obiettivo di salvaguardare il territorio, da una parte cercando di ricomporre il paesaggio, dall'altra caratterizzando le diverse armature urbane ed edilizie del sistema insediativo esistente, attraverso il recupero di una cultura del paesaggio, attenta alla tutela dei segni che rappresentano l'identità morfologica dei luoghi, alla valorizzazione degli spazi, alla salvaguardia degli ambiti naturalistici.

L'articolazione dei tre assi complementari determineranno la forma del piano, ponderata sulla base delle peculiarità territoriali e socio economiche dell'area in esame. Per disegnare e garantire equilibri tra tutela, trasformazione e valorizzazione del territorio, quanto definito all'interno dei tre assi dovrà convergere nella definizione degli obiettivi di piano.



La prospettiva di crescente incidenza sulla sostenibilità della vita stessa del pianeta e dei cambiamenti climatici in corso pongono una serie di situazioni che chiamano in causa gli indirizzi produttivi, l'organizzazione delle strutture territoriali e gli stili di vita individuali e sociali.

La sostanza degli interrogativi conseguenti riguarda pertanto i modelli di produzione, i processi di industrializzazione, la produzione e il consumo di energie, i requisiti degli edifici da costruire e di quelli esistenti e la più generale problematica connessa al sistema dei trasporti e della mobilità.

Territori come l'Alto polesine hanno storicamente molto risentito e risentono tuttora di questo tipo di squilibrio dello sviluppo nel Veneto che ha marginalizzato il suo territorio determinando nel contempo anche l'erosione dei valori di civiltà ad esso collegati. La componente storica degli insediamenti urbani e rurali, il quadro paesaggistico, le stesse risorse ambientali risentono profondamente della debolezza economica e strutturale conseguente della attuale struttura sociale di riferimento.

Il Piano deve prendersi in carico queste situazioni ed individuare le linee del recupero complessivo dei ritardi esistenti nella consapevolezza delle risorse potenziali esistenti od in corso di formazione fino ad ora sottovalutate o sottoutilizzate, ma sempre all'interno di un quadro che sappia adeguare la nuova domanda alla qualità.

III.3.1 Paesaggio dell'Alto Polesine e grandi infrastrutture nel contesto dei corridoi europei

Per conservare e migliorare la qualità del paesaggio e al contempo salvaguardare la realizzazione delle infrastrutture di comunicazione previste, il piano deve porre particolare attenzione agli aspetti progettuali e di sostenibilità/compatibilità paesaggistica delle infrastrutture, preservando le risorse esistenti, secondo degli obiettivi e indirizzi prioritari:

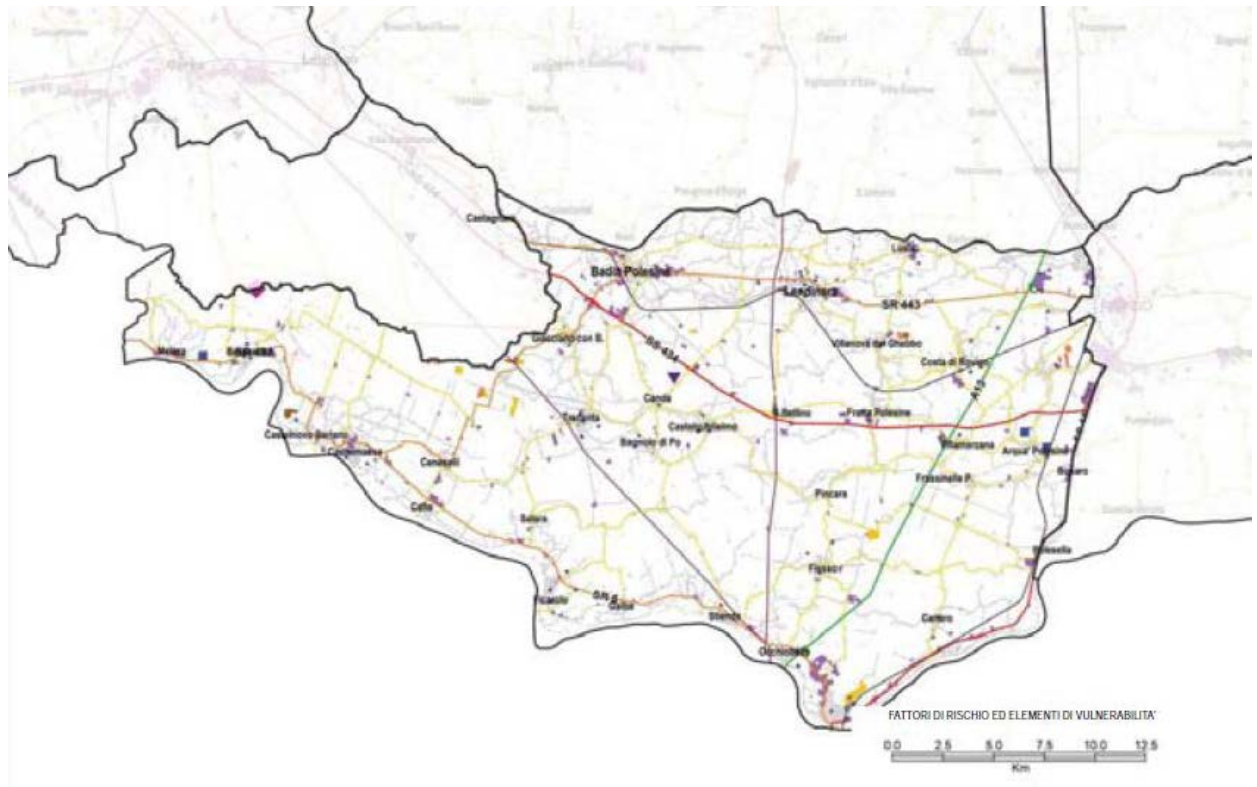
per i percorsi della "mobilità slow:"

- razionalizzare e potenziare la rete della mobilità slow, regolamentandone le caratteristiche in relazione al contesto territoriale attraversato, al mezzo (piedi, bicicletta, pattini, cavallo, houseboat e altri natanti, ecc.) ed al fruitore (cittadino, pendolare, turista), anche sfruttando le potenzialità della rete navigabile.

per le infrastrutture:

- prevedere un adeguato "equipaggiamento paesistico" (aree verdi e di sosta, percorsi ciclabili, ecc.) delle infrastrutture esistenti e di progetto, anche con funzione di compensazione ambientale e integrazione della rete ecologica.
- riorganizzare la rete infrastrutturale e gli spazi ad essa afferenti, minimizzando il disturbo visivo provocato dall'eccesso di segnaletica stradale e cartellonistica.

L'adeguamento delle reti infrastrutturali rappresenta per l'area dell'Alto Polesine un fattore strategico di sviluppo per contribuire alla ripresa economica, consentendo la conservazione e la promozione delle identità locali in sinergia con i network regionali, nazionali ed europei.



In questo quadro territoriale la variante al piano intende promuovere lo sviluppo di infrastrutture potenziate e totalmente interconnesse nel settore dei trasporti, assicurare un'attuazione coordinata dei progetti infrastrutturali nell'ambito della rete principale dell'Unione europea, affrontare le problematiche della mobilità urbana, oltreché extraurbana del sistema dei trasporti, garantendo elevati livelli di sicurezza e di efficienza.

Si mira inoltre a sostenere lo sviluppo del sistema logistico integrato, assicurando la massima efficienza dei nodi infrastrutturali attraverso i quali transitano i flussi di merci (porti/interporti), garantendo le connessioni tra le diverse tipologie di infrastrutture puntuali e lineari a favore degli scambi intermodali, favorendo il trasferimento su ferro/acqua delle merci, perseguendo l'inserimento dell'area nelle direttrici internazionali del movimento delle merci.

Nelle azioni della variante al piano di area, il tema della mobilità è una delle questioni maggiormente all'attenzione dei cittadini, delle imprese e delle amministrazioni locali, in un quadro che si è andato modificando, sia per quanto attiene competenze e ruoli, sia per le innovazioni tecnologiche e per la accresciuta attenzione alle ricadute ambientali, sia per quanto attiene alle prospettive di sviluppo e di disponibilità di risorse.

Rilevante la focalizzazione sullo sviluppo della modalità "ferro", ritenuta meno impattante, e, in subordine, una più attenta considerazione delle "vie navigabili" quali ambiti di sviluppo del trasporto commerciale, ma anche di quello turistico e culturale; fondamentale l'attenzione sul trasporto pubblico, richiesto sempre più efficiente, puntuale e performante.

Per le infrastrutture viarie, anche in coerenza con il DEFR 2016-2018, si punta a una ottimizzazione dell'esistente e di quanto, oggi, ritenuto irrinunciabile: completamenti e razionalizzazioni di percorsi e collegamenti, in una rete viaria prossima alla sua completezza, almeno per quanto attiene le grandi infrastrutture.

III.3.2 Ambito esteso tra Adige e Po: Strategie di rafforzamento dell'armatura urbana regionale

L'area oggetto della Variante al piano è caratterizzata da un paesaggio prevalentemente rurale dal quale emergono le città, i paesi, i piccoli centri e le case sparse e che conserva ancora un certo grado di integrità naturalistica soprattutto lungo i numerosi corsi d'acqua e nelle zone umide presenti. Ciò deve essere considerato una risorsa e in quanto tale diventare l'eccellenza su cui impennare lo sviluppo futuro e l'attrattività dell'area.

Tra gli obiettivi del PTRC vi è quello di supportare, attraverso politiche integrate, una strategia di rafforzamento dell'armatura urbana regionale, organizzata in sistemi urbani ben caratterizzati, tra i quali viene indicato l'ambito esteso tra Adige e Po.

Con la variante al piano di area, per gli ambiti contigui alle città metropolitane, si punta a riconoscere e riaffermare una serie di sistemi urbani, che non si caratterizzano, come nel passato, come aree esterne e/o di transizione, ma come ambiti che possiedono autonomia e identità proprie. Questi sistemi urbani, tra cui si riconosce l'ambito compreso tra il fiume Adige e il fiume Po, da Legnago fino all'Adriatico, rappresentano importanti presidi di un territorio distinto dal sistema urbano centrale e mantengono, più che in altri ambiti, qualità ambientali e paesaggistiche che vanno riconosciute e ulteriormente valorizzate.

III.3.3 Equilibrio tra sviluppo urbano e aree agricole

Il principale fattore di vulnerabilità del territorio è rappresentato dal rischio idraulico che nell'area del Polesine è particolarmente elevato; infatti lo scolo delle acque avviene meccanicamente per mezzo degli impianti idrovori. Inoltre i fiumi Po e Adige, in regime di piena, scorrono pensili e in tali condizioni la sicurezza idraulica è garantita solamente dalla stabilità stessa delle strutture arginali. Altro fattore critico è legato alla presenza nel territorio di numerosi dossi fluviali e paleovalle che a causa dell'alta permeabilità costituiscono vie preferenziali per la contaminazione delle falde sotterranee in caso di spargimento e/o dispersione di liquidi inquinanti.

Il fenomeno del consumo di suolo ha assunto, negli ultimi anni, un ruolo centrale nel dibattito politico, culturale e scientifico in relazione anche a temi quali i cambiamenti climatici ed i conseguenti rischi ambientali, i rischi idrogeologici, la tutela e la promozione della biodiversità, con particolare attenzione al paesaggio rurale.

All'oggi ci troviamo di fronte ad una grande "città continua" costosa per la collettività, il cui processo di riqualificazione non può che passare attraverso interventi volti al contenimento del consumo di suolo e alla ricompattazione dell'edificato ove possibile; individuare porzioni territoriali nelle quali intervenire con piani parziali ed interventi puntuali per operare una ricucitura degli spazi frammentati e una riqualificazione funzionale degli aggregati e capaci di restituire omogeneità, complessità e intensità dei fenomeni; approntare linee guida di intervento.

Le riflessioni in merito a questa tematica hanno indotto le istituzioni ai diversi livelli (internazionali, nazionali e regionali) ad interrogarsi circa le condizioni e le possibili strategie per l'elaborazione di politiche efficaci per limitare e ridurre il consumo di suolo e per mitigarne gli effetti.

In questo senso indicazioni di "best practice" ovvero di proposte operative, semplici e efficaci, per perseguire gli obiettivi indicati sono quelle che vengono fornite dal Tavolo Interregionale per l'Area Padano-Alpino-Marittima nell'"Agenda di Bologna" firmata a Bologna nel gennaio 2012 dagli Assessori alla

pianificazione urbanistica, territoriale e paesaggistica delle Regioni Liguria, Piemonte, Valle d'Aosta, Lombardia, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Emilia-Romagna e delle Province Autonome di Bolzano e Trento col fine di "definire politiche condivise, declinabili in azioni di livello regionale o provinciale, per contrastare la dispersione insediativa e garantire l'uso sostenibile del suolo, volte a preservare questa risorsa e a contenerne progressivamente il consumo, favorendo il riuso ed il recupero delle aree già urbanizzate e promuovendo un modello di città compatta".

"..In questo quadro, ciò che viene usualmente indicato come consumo di suolo può in realtà essere considerato un uso irrazionale e inefficiente di una risorsa misurabile e dunque finita, come già riconosciuto dalla Commissione Europea, sulla quale insistono una molteplicità di domande.

Per questo, accanto alla necessità di migliorare la pianificazione dei sistemi insediativi per accrescerne la qualità, l'efficienza e la competitività, occorre elevare la capacità di governo delle trasformazioni del sistema rurale-paesaggistico-ambientale, in quanto è sicuramente l'ambito destinato alle attività agricole, ma è anche il luogo delle reti ecosistemiche e paesaggistiche, di quelle infrastrutturali e tecnologiche, degli impianti per la produzione di energia e per il trattamento dei rifiuti, delle relazioni fra città e territorio, delle risorse naturali e della rigenerazione delle stesse.

Governare gli usi dello spazio rurale significa affiancare all'insieme di queste domande il punto di vista delle comunità che le pubbliche amministrazioni rappresentano, significa tutelare il "bene comune" e preservare le risorse naturali e paesaggistiche per le attuali e future generazioni, significa dare attuazione alla Convenzione Europea per il Paesaggio. Significa anche governare la relazione fra nodi (città) e reti (di città, infrastrutturali, ecologiche, paesaggistiche, ambientali) per consentire un efficiente inserimento dell'area Padano-Alpino-Marittima fra le aree più sviluppate d'Europa e la sua valorizzazione come principale piattaforma funzionale che l'Europa ha nel bacino del Mediterraneo..." (Agenda di Bologna, 27 gennaio 2012).

III.3.4 Interferenza insediativa nelle strutture ecosistemiche

In riferimento al sistema fluviale Tartaro-Canalbianco le peculiarità storiche e paesaggistiche che lo connotano hanno fatto sì che l'area sia stata individuata nel P.T.R.C. 1992 come "fascia di interconnessione". Si riconosce come questa porzione di territorio funga da collegamento fra ambiti rilevanti per la loro valenza culturale, ambientale e naturalistica. Importante appare favorire progetti di riqualificazione ambientale, in particolare lungo le principali aste fluviali. Risulta di primario interesse anche preservare la continuità fisico-spaziale caratterizzante i paesaggi di bonifica e l'integrità del territorio aperto.

Nel progetto generale del PTRC 2009 di riconquistare una visione di sistema del patrimonio naturale e ambientale e di estenderla programmaticamente allo spazio insediato, diviene dunque fondamentale l'assunzione di ambiti estesi di connettività ecologica, reti naturali che contornano e penetrano nelle città e le connettono con il territorio rurale. In tale prospettiva i piani e le politiche urbanistiche diventano strumenti fondamentali per l'individuazione e la salvaguardia di ambiti liberi da costruzioni, da destinare a forestazione urbana e/o di aree verdi percorribili e a parco urbano, caratterizzati da una dimensione sufficiente alla rigenerazione ambientale e in grado di divenire collegamento tra l'urbano e il rurale.

III.3.5 Valorizzazione e gestione della risorsa acqua

A seguito del grave ed esteso abbassamento del suolo, avvenuto prevalentemente negli anni '50 del secolo XX, si è resa necessaria la radicale modifica del sistema di scolo, da prevalente scolo naturale a totale sollevamento meccanico, con un nuovo e permanente onere di gestione di nuove idrovore ed una

maggiore esposizione al rischio di allagamenti nelle zone poste sotto il livello del mare e con accentuati pericoli anche per alcune zone interessate dalla variante al piano di area.

L'abbassamento del suolo ha aumentato, inoltre, la prevalenza delle idrovore esistenti ed ha creato un maggior onere annuo di energia elettrica, ha aumentato le infiltrazioni dagli argini dei corsi d'acqua principali Po, Adige, Canalbianco, Gorzone, Canale di Loreo, Canale Po Brondolo, che danno un apporto costante di acqua.

Dal 2001, in tutto il territorio rivierasco del Canalbianco, a monte del sostegno di Canda, le infiltrazioni sono notevolmente aumentate in conseguenza dei nuovi livelli idrometrici necessari alla navigabilità dell'asta Fissero-Tartaro Canalbianco-Po di Levante.

La variante al piano di area considera come una priorità il problema dell'efficienza idrica al fine di garantire un buono stato delle acque. In modo particolare potrà essere considerato in maniera sostenibile il tema delle attività di estrazione idrica garantendo che avvengano nel rispetto dei limiti delle risorse idriche rinnovabili e tutelando la qualità della risorsa naturale.

La riduzione della disponibilità della risorsa idrica rende necessaria la ricerca di forme di conservazione e di tutela dell'acqua e di nuove possibili vie di approvvigionamento, tutte riconducibili alla messa a punto di più efficaci modalità di accumulo e di conservazione degli apporti meteorici ai fini dell'uso irriguo.

L'esperienza acquisita nel corso degli ultimi anni induce a ritenere come ineludibile la necessità di una trasformazione delle tecniche irrigue mirata a pervenire ad una riduzione delle dotazioni unitarie.

Il contrasto della penetrazione del sale nelle aree costiere appare come uno dei temi maggiormente complessi in ambito irriguo, da affrontare da un lato mediante il ricorso a strutture di intercettazione del cuneo salino già sperimentate e previste alla foce dei maggiori corsi d'acqua, dall'altro utilizzando in maniera efficace gli eccessi di acque di pioggia con invasi momentanei e ricircolo delle stesse all'interno delle zone passibili di salinizzazione.

Funzione complementare dell'irrigazione, ma non meno importante, risulta essere la diluizione degli inquinanti provenienti dagli scarichi civili ed industriali.

Le scelte di piano possono diventare quadro di riferimento per i contratti di fiume, strumenti di programmazione negoziata (AQST Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale) tra tutti i portatori di interesse, pubblici e privati, rivolti alla valorizzazione e riqualificazione, a scala di bacino, dei corsi d'acqua, per regolamentare nel contempo le attività dei vari protagonisti coinvolti.

Ispirandosi ai principi di sussidiarietà orizzontale e verticale, tali contratti, attivando gli strumenti di partenariato, migliorano la capacità di cooperazione e di condivisione tra diversi livelli di governo e tra diversi soggetti dello stesso livello, perseguono molteplici obiettivi quali la sicurezza idraulica, la mitigazione e la prevenzione dei rischi, la qualità ambientale, la valorizzazione paesaggistica, l'uso sostenibile delle risorse, la fruizione turistica ecosostenibile, la diffusione della cultura dell'acqua.

I contratti di fiume sono strumenti innovativi, importanti per capire le reali esigenze del corso d'acqua, con una visione d'insieme che superi i localismi e la frammentazione delle competenze.

Altrettanto importante è la metodologia che si basa sulla partecipazione di istituzioni pubbliche, associazioni e privati che sono chiamati a condividere un percorso di collaborazione e coinvolgimento reciproco ai fini di generare effetti sinergici dalla governance dei processi decisionali.

ITINERARI E PERCORSI DELLA PROVINCIA DI ROVIGO



LEGENDA

	Sinistra Po (in realizzazione)		Boara Pol. - Guarda V. (realizzazione parziale)
	Destra Adige (in progetto)		Adige - Po (realizzazione parziale)
	Tartaro Fissero Canabianco (in realizzazione)		Nuovo tratto di completamento (progetto)
	Collettore Padano Polesano (in progetto)		Progetti di completamento
	Delta del Po (realizzazione parziale)		FINANZIATI DALLA REGIONE VENETO con DGR n.3535 del 30.12.2010

III.3.6 Il patrimonio culturale del territorio: recupero della continuità storico-morfologica territoriale

L'area oggetto della Variante di piano è caratterizzata da un paesaggio prevalentemente rurale dal quale emergono le città, i paesi, i piccoli centri e le case sparse e che conserva ancora un certo grado di integrità naturalistica soprattutto lungo i numerosi corsi d'acqua e nelle zone umide presenti. Ciò deve essere considerato una risorsa e in quanto tale diventare l'eccellenza su cui impennare lo sviluppo futuro e rivolgere le attenzioni.

Il valore naturalistico-ambientale dell'area è identificabile principalmente nella presenza di importanti corsi d'acqua e di una fitta rete di scoli e canali. Significativa la presenza di gorgi (ad esempio quelli di Trecenta) e maceri un tempo utilizzati per il trattamento della canapa e che caratterizzano tutta l'area. Interessanti sono anche le tracce dei paleovalvei legati alle divagazioni/esondazioni di Po, Adige e Tartaro.

Per quanto concerne i valori storico-culturali, particolare importanza riveste il sito archeologico di Frattesina in Comune di Fratta Polesine, ritenuto uno dei più consistenti ed estesi abitati protostorici d'Italia (XI--IX sec. a.C.), nonché le vicine necropoli a incinerazione di Frattesina Narde.

Nell'area oggetto della ricognizione sono rilevabili anche testimonianze medioevali, tra le quali si segnala il castello Estense ora Treves ad Arqua Polesine. Sono infine evidenti i segni dell'espansione del dominio veneziano sul territorio, testimoniati dalle numerose ville venete localizzate soprattutto in prossimità di canali (in particolare Adigetto e Canabianco).

III.3.7 Le funzioni rare: le eccellenze territoriali

Il rafforzamento e lo sviluppo del sistema produttivo nell'area interessata dalla variante di piano, caratterizzata dalla presenza quasi totalitaria di micro e piccole imprese, si sviluppa mediante le politiche di sostegno all'accesso al credito, il sistema delle garanzie e le partecipazioni al capitale di rischio delle imprese.

L'accesso al credito continua a infatti a costituire una criticità per le PMI. In questo contesto, pertanto, si ritiene importante riproporre quegli strumenti di ingegneria finanziaria che hanno dato buoni esiti in passato, con particolare riferimento a quelli volti a favorire le garanzie, i finanziamenti con l'intervento dei Fondi di Rotazione (Fondo per il Polesine).

In una economia incentrata per larga parte su settori maturi, la possibilità di poter contare su aggregati di imprese, configurabili come nuovi contesti competitivi, non può che essere ricondotta ad una nuova strategia di programmazione dello sviluppo industriale del Veneto.

Il distretto multipolare va interpretato come nodo di una rete territoriale di relazioni aperte all'innovazione tecnologica, in grado di integrare differenti vocazioni produttive e di veicolare conoscenze, competenze, tecnologie che rappresentano un sistema su cui innescare proficue sinergie che possono generare leve utili ad assicurare competitività ed efficienza ad un tessuto produttivo ed occupazionale formato in prevalenza da piccole e piccolissime imprese, che proprio per la loro elevata elasticità possono avere interessanti contenuti di innovazione.

IV. OBIETTIVI

IV.1 *Il piano come strumento di Governance*

Il Piano di area si configura come strumento condiviso di supporto all'attività di governance territoriale delle comunità locali e della Regione in quanto consente di rendere coerenti la "visione strategica" della programmazione generale e quella di settore con il contesto fisico, ambientale, culturale, civile ed economico, attraverso un'interpretazione del territorio che ne ponga in risalto i punti di forza e di debolezza e ne evidenzi potenzialità e opportunità.

Rappresenta un momento di raccordo fra politiche e interventi in una visione sistemica. Opera per un confronto interistituzionale e con la società civile, sostenuto da un progetto d'insieme e supportato da un processo di valutazione delle scelte. Ciò è fondamentale per la formazione del disegno territoriale prefigurato dal PTRC e per le chiare sinergie e "occasioni" sulle quali definire l'accordo con le realtà locali e con tutti i soggetti che operano sul territorio.

In questo contesto il Piano di Area, inteso come "progetto" di territorio, contribuisce a sostenere, nel confronto con gli altri soggetti nazionali ed europei, le scelte e le azioni adottate ed intraprese dalla Regione in accordo con le amministrazioni locali, permette di monitorare in itinere gli interventi, di verificarne gli esiti e di motivare eventuali cambiamenti di strategia e di azioni.

Questo insieme di conoscenze costituisce il valore aggiunto, l'importanza e la primaria utilità dello strumento territoriale nel sostenere decisioni che considerino contestualmente le esigenze connesse con una visione generale e con quella delle specificità locali.

Territori come l'Alto polesine hanno storicamente molto risentito e risentono tuttora di una forma di squilibrio dello sviluppo nel Veneto che ha marginalizzato il suo territorio determinando nel contempo anche l'erosione dei valori di civiltà ad esso collegati. La componente storica degli insediamenti urbani e rurali, il quadro paesaggistico, le stesse risorse ambientali risentono profondamente della debolezza economica e strutturale della attuale struttura sociale di riferimento.

Il Piano deve prendersi in carico queste situazioni ed individuare le linee del recupero complessivo dei ritardi esistenti nella consapevolezza delle risorse potenziali esistenti od in corso di formazione fino ad ora sottovalutate o sottoutilizzate, ma sempre all'interno di un quadro che sappia adeguare la nuova domanda alla qualità.

IV.2 *Configurazione di scenari*

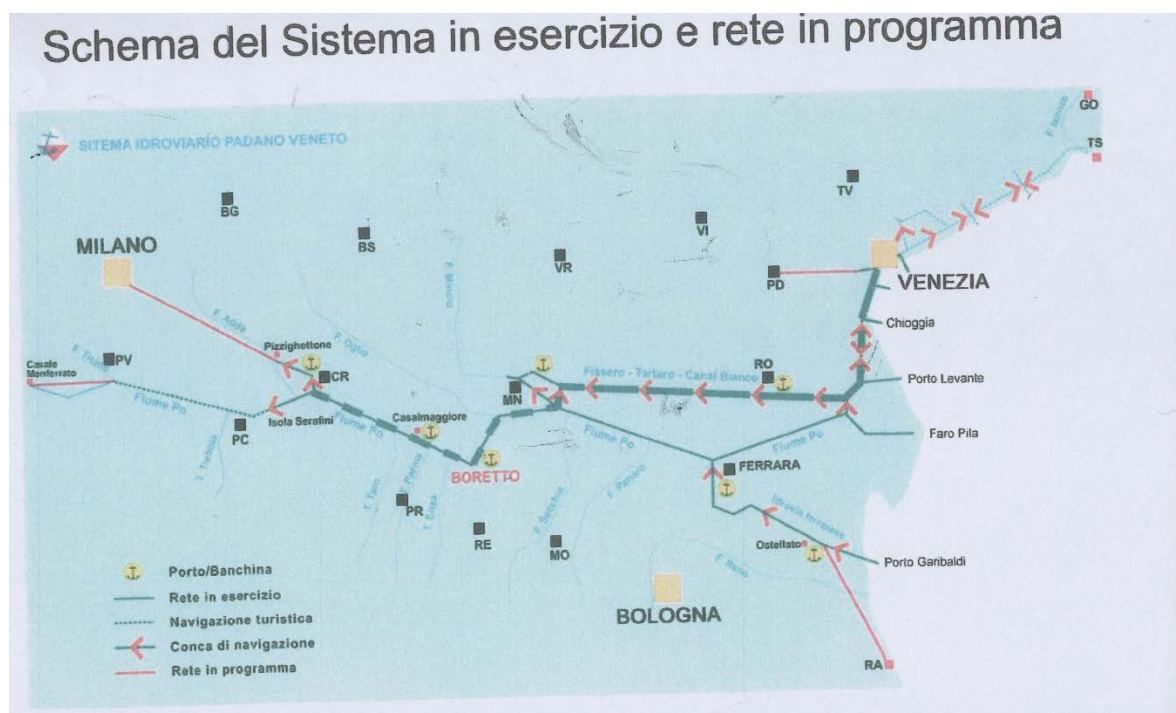
Il territorio dell'Alto Polesine ha l'opportunità di entrare con un ruolo definito nella pianificazione regionale, raccogliendo un'occasione importante per lo sviluppo del territorio e la valorizzazione delle sue potenzialità naturalistiche, turistiche, produttivo-commerciali legate alle vie di comunicazione e all'integrità del territorio aperto.

In particolare il recente intervento di raddoppio del Canale di Suez, che prevede il passaggio di un centinaio di navi al giorno (circa il doppio delle attuali), apre nuovi scenari di mercato del trasporto, che potrebbero costituire una opportunità per il futuro. Inoltre l'avvio di accordi bilaterali tra i porti cinesi e le autorità del sistema portuale adriatico, potrebbero aprire la strada a nuove opportunità di sviluppo.

Fiume Adige quale via d'acqua per la fruizione di ambiti di paesaggio ed insiemi naturalistici di rilevante interesse ambientale e per la pratica del turismo sportivo non competitivo.

Asta fluviale dell'Adigetto generatrice "forma urbis" dei Centri Storici di Badia Polesine, Lendinara, Villanova del Ghebbo, Fratta Polesine, Costa di Rovigo

Asta navigabile del Fissero-Tartaro-Canal Bianco, costituisce la principale via d'acqua interna della pianura padana, destinata al trasporto delle merci e struttura di riferimento per il turismo acqueo compatibile.



Banchina di Canda e di Torretta, costituiscono strutture capaci di aumentare la competitività del sistema produttivo della Città agropolitana delle pianure e valli grandi veronesi e dell'Alto Polesine nonché principali punti di riferimento per la navigabilità turistica. All'interno degli ambiti portuali possono essere destinati spazi e strutture destinati al turismo acqueo e di opportune strutture a servizio dello stoccaggio e prima trasformazione dei prodotti.

Il sistema della mobilità acquea, relativamente all'area dell'Alto Polesine ha i due poli attrattori principali nel **Porto di Chioggia** a Est e ad Ovest nel **Porto di Valdaro**, a Mantova, il quale rappresenta il terminal naturale del sistema della navigabilità interna veneto-lombardia e costituisce il principale Centro Intermodale per la connessione acqua-gomma ed acqua-ferro.

La mobilità stradale si articola principalmente in:

Rete della relazione territoriale (S.S. 434 Transpolesana - Autostrada "Nogara - Mare", "A 31 - Valdastico Sud", "A 13 - Padova - Bologna" Caselli di Villamarzana e Occhiobello, Mestre - Orte (Romea Commerciale), S.S. 16 "Adriatica", S.R. 88 "Rodigina", S.R. 482 "Altopolesana", S.R. 6 "Eridania Occidentale")

Sistema della principale percorrenza del territorio (Relazione Legnago - Torretta - Castelmasa - Sermide; Relazione S.R.6 "Eridania-Torretta- "Nogara-Mare")

Sistema della fruizione del territorio (Itinerari delle Acque; Pista ciclabile della Destra Adige; Pista ciclabile Delta Po-Torino; Alzaia del Po; Percorsi del Fissero-Tartaro; Percorsi delle Valli Grandi; Pista ciclabile Adige – PO, R.E.V. (Rete Escursionistica Veneta))

Nodi di connessione territoriale (Terminal Valdastico Sud Badia P.-Lendinara, Nodo di Villamarzana, Porte della Nogara-Mare (Legnago, Villabartolomea, Castagnaro, Menà, Badia Polesine, Canda, San Bellino, Castelguglielmo, Fratta P., Villamarzana) Nodo di Occhiobello, Autostrada digitale (Nogara-Mare) Accessibilità Ospedale San Luca)

La mobilità ferroviaria si articola in :

Sistema delle relazioni metropolitane (Asse principale Occidentale (Corr. Europeo 1, tratta Verona-Bologna), Asse principale Orientale (Padova-Bologna, Corr. Europei 1 e Adriatico), Dorsale Altopol. Legnago-Rovigo (Integr. rete ferr. Valli Grandi), Stazioni della Dorsale, Stazione di Sermide)

Il sistema della logistica si articola in:

- Hub di liv. Nazionale Quadrante Europa
- Nodo di Villamarzana-Costa di Rovigo-Arquà Polesine
- Interporto di Rovigo S.p.A.
- Luogo di scambio di Nogara
- Interporto ferro-gomma di Isola della Scala
- Az. Spec. Porto di Chioggia (ASPO)
- Scali di Canda e di Torretta
- Autostrada digitale (Verona-Mare)

La mobilità aerea , che si articola, oltre ad una dimensione sovregionale attraverso gli aeroporti “Catullo” di Verona Villafranca, “Marco Polo” di Venezia e “Marconi” di Bologna, nella dimensione locale, riconducibile ad una fruibilità legata al tempo libero e agli sport all’aria aperta, nell’aviosuperficie di Vangadizza (Legnago) e nelle Piste per extraleggeri (Fiesso Umbertiano, Lusia).

LA CULTURA DELL’ACQUA:

La Relazione del Piano di Area delle Pianure e delle Valli Grandi Veronesi dedica un capitolo alla “Rete per la valorizzazione della cultura dell’acqua”. La Variante a questo piano focalizzata sui territorio dell’Alto Polesine non può se non riprendere appieno quanto espresso in quella occasione aggiungendo ad esso alcune considerazioni.

Al riguardo il Piano di Area citato osservava:

“In un territorio definito “terra delle acque” l’acqua e la cultura sottintesa costituiscono gli elementi costitutivi del paesaggio.

Il piano individua la rete quale risorsa sulla quale costruire politiche territoriali sostenibili atte a dare identità e valore all’intera armatura insediativa e come elemento strategico per il restauro degli spazi aperti.

Le pianure e le Valli Grandi Veronesi sono un territorio caratterizzati dall’estrema ricchezza di fiumi e canali, un ambiente dove la rete idrografica sostiene ed articola le trame naturalistiche.

Il piano, al fine di una loro valorizzazione paesaggistica, propone la ricostruzione degli originali assetti naturalistici, anche attraverso interventi di restauro degli alvei e di ripristino della vegetazione riparia.

Una politica di valorizzazione dei fiumi non può tuttavia prescindere dalla sicurezza idraulica ed idrogeologica degli stessi.

La progressiva distruzione della risorsa acqua infatti è pienamente avvertibile anche nella realtà locale: diminuzione delle portate dei corsi d'acqua, difficoltà nei deflussi, modifiche delle falde freatiche, proliferazione di fenomeni inquinanti, riduzione della capacità di depurazione.

Il piano pertanto, con l'obiettivo di perseguire qualità ed utilizzo delle acque, sottolinea e richiama alla necessità di attivare politiche di risanamento dei corpi idrici, di contenimento degli inquinanti e di completamento delle reti fognarie ed acquedottistiche.

I corsi d'acqua sono ambienti caratterizzati da paesaggi suggestivi, ricchezza floro-faunistica e dalla presenza di elementi storici e culturali.

I luoghi dell'acqua sono individuati e riconosciuti quali elementi strutturanti la "filiera del verde", da tutelare e valorizzare anche al fine di una loro fruizione, nell'ottica di una migliore qualità dell'abitare.

I corsi d'acqua costituiscono inoltre naturali itinerari di accesso e visitazione al territorio.

Opportunamente attrezzati con percorsi pedonali ciclabili, ippici ed eventualmente nautici, possono costituire una naturale trama per la fruizione del territorio e per la visitazione turistica dell'ambiente".(Relazione Piano di area Pianure e Vali Grandi Veronesi, pp. 22-23)

Parimenti nell'Alto Polesine si riconosce un sistema delle acque strutturato principalmente su:

1) Sistema dell'asta fluviale del Fiume Po

I Comuni altopolesani appartenenti alla "Asta fluviale del Fiume Po" sono Melara, Bergantino, Castelnuovo Bariano, Castelmassa, Calto, Salara, Ficarolo, Gaiba, Stienta, Occhiobello, Canaro, Polesella, Guarda Veneta, Fiesso Umbertiano, Pincara.

La variante al piano si pone l'obiettivo di promuovere la necessaria concertazione delle azioni a livello di area agropolitana rivierasca, con la partecipazione congiunta dei soggetti pubblici e privati, allo scopo di attivare quegli opportuni interventi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica atti a mantenere un equilibrato rapporto fra turismo e rispetto dei luoghi, preservando e valorizzando le caratteristiche culturali, monumentali, storiche, naturalistiche e sociali del contesto ambientale e del paesaggio.

In questa logica rientra la valorizzazione e la riqualificazione delle strutture ricettive all'aperto e la promozione della rete dei percorsi pedonali, ciclabili ed equitabili che interessano l'Asta fluviale del Fiume Po. Potranno essere organizzati gli approdi rivieraschi della sponda veneta in sinistra Po in accordo con quelli emiliano-romagnoli e lombardi del fiume, quali elementi fondamentali da valorizzare per specializzare al meglio l'offerta culturale, turistica e sportiva complessiva del fiume Po e rafforzare la propria identità rivierasca quale realtà significativa ed esclusiva dell'area padana.

All'interno di questo quadro una attenzione particolare potrà essere assegnata agli specifici "paesaggi delle barene" che caratterizzano in maniera significativa l'asta del Fiume Po.

In questo senso anche la rete degli approdi fluviali costituisce elemento strutturale finalizzato alla realizzazione degli obiettivi individuati.

Andranno promosse e incentivate le eccellenze ambientali, paesistiche e produttive presenti. In particolare Bergantino promuove e sviluppa la presenza e le attività connesse al "**Museo Nazionale della Giostra**".

All'interno di quest'area la Variante di piano valuta le opportune iniziative di relazione e di integrazione già parzialmente in essere con la adiacente realtà veronese (Legnago, Nogara, ecc.) nonché con il territorio lombardo dell'Oltre Secchia (Sermide), del mantovano e con quello emiliano facente riferimento a Bondeno.

Un'eccellenza è rappresentata dal "**Polo di Polesella**", che costituisce la "summa" delle vicende che hanno coinvolto il suo territorio e delle quali sono memoria le numerose testimonianze storiche,

architettoniche, culturali e religiose che dall'undicesimo secolo, con la successiva presenza degli Estensi e della Repubblica Serenissima, giungono fino al ventesimo secolo, di cui sono testimonianza i residui degli ospedali militari al servizio dei feriti della "Grande Guerra", della quale il Polesine tutto divenne retroterra di servizio e di supporto. Polesella costituisce inoltre significativo riferimento nel rapporto fra il Polesine e l'area Emiliana limitrofa alla quale è collegato attraverso la SP5 "Borsea-Guarda Veneta". Si pone inoltre quale elemento centrale di riferimento dell'Unione dei comuni dell'Eridano assieme a Bosaro, Crespino, Guarda Veneta e Pontecchio Polesine.

Il comune di **Fiesso Umbertino** testimonia, con il proprio Centro Storico e con le strutture superstiti dell'originario complesso della tenuta dei Vendramin Calergi (strutture arricchite dal caratteristico sistema degli Oratori mariani), il ruolo svolto nei secoli scorsi. Svolge attualmente con la propria struttura produttiva, in adiacenza al comune di Occhiobello, una funzione di supporto ed integrazione alla più significativa realtà produttiva dell'area. Il piano è finalizzato anche alla valorizzazione del sistema storico e paesaggistico del territorio evidenziando anche la presenza delle eccellenze naturalistiche costituite dai Gorghi di Trecenta. L'adiacente Comune di **Pincara**, dimensionalmente modesto, attraverso una propria struttura produttiva collegata con quella dell'adiacente comune di Fiesso Umbertino rappresenta una realtà tesa e collegata con il proprio naturale centro di riferimento di Occhiobello.

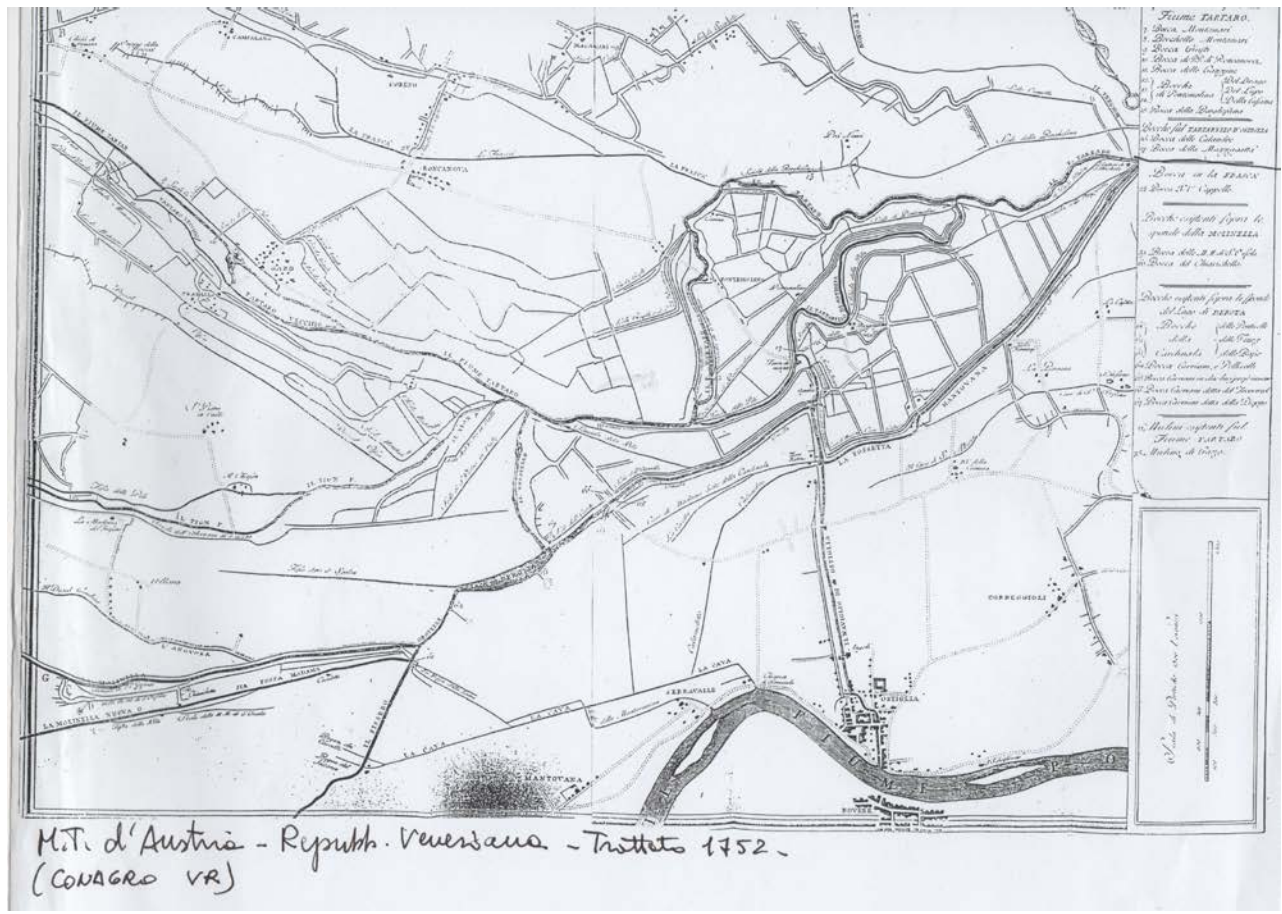
2) Fiume Adige

Costituisce l'elemento di confine settentrionale del territorio altopolesano e individua anche il confine amministrativo della Provincia di Rovigo con quella di Padova.

Il Piano di Area delle Valli Grandi Veronesi ha sottolineato il ruolo di via commerciale che il fiume ha avuto in passato, facilitando la trasmissione all'interno del territorio veneto delle peculiarità veneziane.

L'area rivierasca dell'Adige e le relative barene costituiscono elementi idonei alla fruizione naturalistica e l'attuale realizzazione della pista ciclabile in corso può costituire elemento di continuità con il territorio del Piano di Area delle Valli Grandi Veronesi, con la Città di Legnago e, più a Nord ancora, con la stessa Città di Verona e la Val d'Adige.

All'interno di questo quadro assume significato particolare la storica presenza di un sistema tale da permettere il collegamento nautico fra Adige e Po, attraverso Legnago ed Ostiglia, utilizzando il Naviglio Bussè, il Fiume Tartaro ed il Naviglio di Ostiglia. Sistema già attivo nel IX Sec. (Fossa Olobia) e successivamente, a seguito dell'avverarsi di diverse e contrastanti situazioni, oggetto di un formale Trattato nel 1752 tra Maria Teresa d'Austria e Repubblica Veneziana.



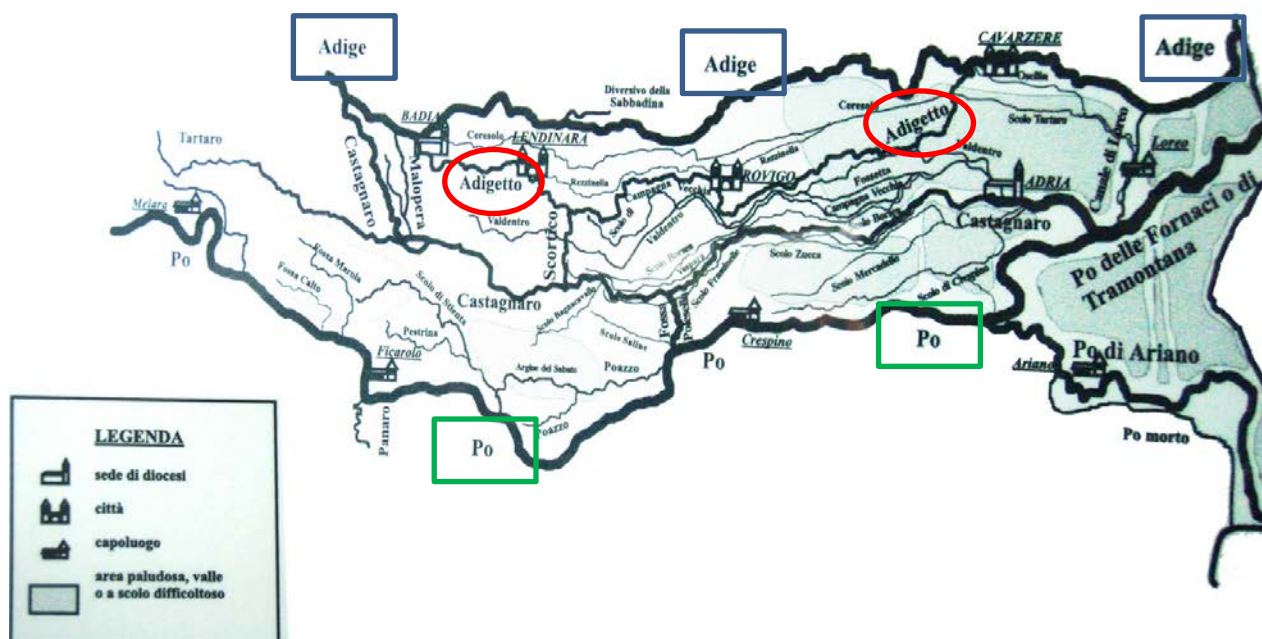
3) Asta fluviale dell'Adigetto

L'asta fluviale dell'Adigetto costituisce momento significativo nel quadro della struttura idrologica altopolesana. Si distacca dall'Adige a Badia Polesine e segue un percorso praticamente parallelo al suo fiume di origine fino a Rovigo.

La sua presenza ha svolto un ruolo determinante nei processi generatori della "forma urbis" dei Centri Storici di Badia Polesine, Lendinara, Villanova del Ghebbo, Costa di Rovigo.

Nel passato ha assunto un ruolo significativo in termini di navigabilità interna ed ancor oggi, da Villanova del Ghebbo fino ad oltre Rovigo, svolge una significativa funzione relativa alla pratica del canottaggio.

L'idrografia Polesana agli albori dell'età moderna (sec XVI)



4) Asta fluviale del Fissero-Tartaro-Canal Bianco

L'asta navigabile del Fissero-Tartaro-Canal Bianco, con le relative banchine di Torretta e di Canda presenti nell'ambito del piano, costituisce l'unica via d'acqua interna del Paese, attraversando la pianura padana dal Po di Levante a Mantova, ed è destinata al trasporto delle merci nonché costituisce importante struttura di riferimento per il turismo acquatico compatibile.

Si collega, ad Ovest, con il porto commerciale di Valdaro, a Mantova, ed a Governolo, nel mantovano, è dotata di un sistema di conche che permettono l'interscambio dei natanti con il Fiume Po. L'idrovia permette la navigazione di natanti della classe V europea (1500-1600 tonnellate).

La struttura distributiva ed organizzativa del sistema della navigazione interna padano-veneta si integra con il più complessivo principale sistema idrologico territoriale determinato, come si è già osservato dal fiume Po, dall'Adigetto e dall'Adige.

Sotto il profilo della attività turistica collegata alla navigazione interna è da sottolineare l'intensa attività sviluppata da parte emiliana, mantovana e perfino cremonese, mentre si deve registrare una più debole presenza veneta in questo settore che tuttavia trova, nel Delta, elevati livelli di attività nel campo della navigabilità a fini turistici.

RAFFORZAMENTO E VALORIZZAZIONE DELL'IDENTITÀ STORICO-CULTURALE

La Provincia di Rovigo è dotata di una significativa e qualificata presenza di presidi e luoghi di valenza e di ruolo culturale elevato: il Museo dei Grandi Fiumi, Palazzo Roverella, Palazzo Roncale, l'Accademia dei Concordi, le Ville Palladiane, l'Abbazia della Vangadizza a Badia Polesine, il Museo della Giostra a Bergantino, numerosi Teatri diffusi in molti Centri Storici della provincia, ed altro ancora.

La Variante di piano, coinvolgendo in ciò il Comune Capoluogo ed articolando una sorta di collaborazione virtuosa fra le differenti componenti della cultura e dell'organizzazione culturale polesana, si propone di

mettere a rete queste differenti situazioni e promuovere una attività culturale diffusa, continua, caratterizzata nelle sue differenti manifestazioni (Esposizioni, mostre tematiche, concerti, attività teatrali, ecc.).

La Città di Rovigo e la sua provincia si collocano nel centro focale di una realtà territoriale che vede nel Bacino gardesano, nell'area del Veneziano, nell'area dei Lidi del ravennate, una presenza annua di quasi trenta milioni annui di presenze turistiche.

In complementarietà con il piano di area già approvato delle pianure e valli grandi veronesi, si pongono le condizioni per la promozione di una specifica offerta di fruizione delle significative presenze polesane a questo importante potenziale di presenze turistiche dislocate in territori distanti circa un' ora di viaggio.

All'interno della rete del sistema didattico del sapere e dei poli per la cultura diffusa l'Alto Polesine presenta poi almeno due poli culturali di rilevante interesse, vale a dire il "Campus della formazione " di Badia Polesine e il Polo didattico che interessa i Comuni di Melara, Bergantino, Castelnuovo Bariano, Castelmasa e Ceneselli.

La continuità del territorio altopolesano con quello oggetto del Piano di Area delle Pianure e Valli Grandi Veronesi permette la utilizzazione dei medesimi termini nella messa a fuoco di alcune situazioni.

In riferimento al tema dell'ospitalità e conoscenza del territorio, sarà possibile osservare in concomitanza con l'altro Piano di Area come l'area sia caratterizzata dalla presenza di numerosi elementi naturalistici, da un fitto reticolo di fiumi e canali, da visuali panoramiche e paesaggi rurali di valore inestimabile che la qualificano come contesto unico e suggestivo.

Il vasto ambito della cinquecentesca "Bonifica Bentivoglio costituisce ancor oggi l'elemento fisico di unione e di saldatura fra il territorio altopolesano e quello oggetto del Piano di Area delle Valli Grandi Veronesi.

Per quanto riguarda le politiche territoriali da perseguire per la valorizzazione e promozione del sistema storico-paesaggistico dell'area, la Variante di piano propone una interrelazione tra conoscenza e tutela attiva del territorio, finalizzata alla creazione di più circuiti per la visitazione e l'ospitalità. In particolare, in collegamento ed integrazione con il Parco Archeologico delle Valli Grandi Veronesi, punta alla valorizzazione dei giacimenti archeologici altopolesani che, nella localizzazione della Frattesina, trovano il loro massimo momento di concentrazione e di qualità.

Si tratta di un territorio che, causa principalmente la presenza continua di acquitrini, conserva un patrimonio eccezionale di reperti dell'arco di seimila anni di storia. Storicamente, l'esclusività di questi territori è desumibile dalla particolare posizione geografica, a ridosso delle culture centro-europee e nel contempo in stretto contatto con quelle mediterranee.

Si tratta di un' enclave che ha rarissimi paragoni in Italia settentrionale e che pertanto richiede una particolare protezione e conservazione.

La romanità, riscontrabile negli agri centuriati presenti all'interno del territorio del Piano di Area della Valli Grandi Veronesi, si conferma in quelli che, da Gazzo Veronese e Torretta, si evidenziano particolarmente lungo la tratta da Bergantino a Ceneselli.

Rilevante è anche la rete dei paleoalvei di alcuni corsi d'acqua, fra i quali principalmente spicca l'Adige con le numerose variazioni di percorso che lo hanno caratterizzato lungo i secoli, con particolare evidenza all'interno del territorio altopolesano.

Il piano, laddove è possibile, tende ad evidenziare questa presenza attraverso, anche l'individuazione documentale dei percorsi di questi antichi corsi d'acqua che, in genere, coniugano la testimonianza storica di un remoto passato con caratteristiche morfologiche ed ambientali di notevole significato.

In stretta connessione con l'obiettivo della valorizzazione della cultura dell'acqua si colloca l'iniziativa tesa alla **valorizzazione degli itinerari devozionali-culturali locali collegati alle grandi Vie di Pellegrinaggio** (Strade Romee, Cammino di S. Antonio, ...)

Il territorio del Polesine, infatti, è in particolare una Terra di interconnessione di itinerari religiosi (Romee, Strada di S. Antonio, Via Francigena), ricca di elementi liturgico-culturali da riscoprire nonché di percorsi devozionali minori. Il piano si prefigge la riscoperta di itinerari religiosi mediante la valorizzazione turistica – in relazione ad ambienti e contesti di pregio naturalistico ambientale e storico-culturale- allo scopo di proporre un'offerta diversificata ma integrata di prodotti, anche attraverso la creazione di un sistema di ricettività diffusa.

In questo senso si sono già espressi i Comuni interessati dal piano attraverso un "Protocollo dei Sindaci per la realizzazione di interventi, opere ed infrastrutture, finalizzate alla valorizzazione turistica in relazione ad ambienti e contesti di pregio naturalistico ambientale e storico-culturale" (sottoscritto in data 6 ottobre 2016), che nasce all'interno di un quadro di sempre maggiore sensibilità ed apertura che la cultura ed il costume italiano dimostrano in riferimento al sistema dei Beni storici e culturali ed alle iniziative conseguenti per garantire ad essi sempre maggiore capacità di tutela, di valorizzazione e di fruizione da parte di una fascia sempre più larga di popolazione.

L'obiettivo della valorizzazione turistico-culturale del Polesine come "terra di relazione" tra la Bassa Padovana, Verona, Mantova-Lombardia ed Emilia Romagna focalizza l'attenzione sul "**sistema delle acque**" come elemento di connotazione trasversale alle vicine Regioni Lombardia ed Emilia:

- Il Po, la sua navigazione turistica e commerciale (il canale della navigazione interna congiunge il Po di Levante al porto di Valdaro, in Mantova, e a quello di Cremona, interessando il Mincio, fiume lombardo-veneto e l'Oglio, interamente lombardo).
- A loro volta i "**percorsi della fede**", che connotano per tradizione un **turismo "lento"**, consapevole e sostenibile, segnano il territorio del Polesine come quello lombardo attraverso una fitta rete di itinerari caratterizzati ancora oggi dai presidi logistico-funzionali al viaggio. Città, borghi, monasteri, abbazie, costituiscono riferimenti storici importanti per una painificazione territoriale che metta in rete luoghi di devozione ed elementi di interesse storico-culturale in una dimensione **slow**, tale da valorizzare le qualità ambientali e paesistiche in una logica interregionale ed integrata tra le diverse funzioni di supporto all'ospitalità e alla fruizione turistica.

PROGETTO SPORT

Per le sue particolari caratteristiche geomorfologiche ed ambientali il territorio altopolesano si presta in modo particolare alla programmazione di forme di turismo integrato. In questo contesto il turismo sportivo rappresenta un investimento di prospettiva tale da influenzare in modo profondo, anche sotto il profilo occupazionale, il comparto del terziario.

Oggi, infatti, lo sport praticato non è più solo un accessorio o un modo di intendere un certo tipo di turismo ma, sovente, propone una modalità nuova di sviluppo territoriale e di tutela ambientale.

In conseguenza dell'affermarsi delle motivazioni sopra individuate cambia il pubblico di riferimento ed entrano in questo settore anche soggetti nuovi: non ultime le organizzazioni che operano nel settore dell'intervento culturale e dell'educazione continua.

In tal modo può venire individuata una nuova prospettiva per le istituzioni territoriali ed anche per l'associazionismo sportivo: non si tratta più di utilizzare lo sport solo per incrementare il turismo stagionale: si tratta, oggi, di intervenire diversamente sul contesto complessivo per rafforzare la tutela ambientale, per attrezzare il territorio ed evidenziarne le possibilità di richiamo con interventi mirati e specializzati.

Questa situazione apre, per il territorio altopolesano, interessanti prospettive e possibilità di intervento nell'ambito del turismo e dello sport anche in virtù della modestia degli investimenti finalizzati a questi obiettivi.

Il turismo sportivo integrato, che consegue a questa visione si fonda di conseguenza su una accezione ampia del concetto di accoglienza, intesa in tutte le sue sfaccettature.

Il turismo sportivo integrato deve tener conto di tutte le differenti esigenze dei fruitori, da quelle meno riconoscibili a quelle palesemente evidenti, e presuppone la sensibilizzazione di tutte le strutture direttamente o indirettamente coinvolte.

LE PIATTAFORME DELL'INNOVAZIONE INTEGRAZIONE DI SVILUPPO E VALORI

All'interno dell'Altopolesine, in analogia con quanto presente all'interno del territorio oggetto del Piano di Area delle Pianure e Valli Grandi Veronesi, sono presenti numerose e differenti aree di specializzazione produttiva diffusa in differenti settori dell'economia.

Dei 17 distretti produttivi del Veneto l'Altopolesine vede presente, come luogo della specializzazione, il "Distretto della Giostra" di Bergantino, Melara, Castelmassa e, sempre a Bergantino, è presente il "Museo Nazionale della Giostra". E' da osservare come all'interno dell'area trovino anche sede due fra le più importanti attività industriali di tutto il Polesine: il riferimento è rivolto alla industria Bormioli presente in Bergantino ed alla Società Cargill presente in Castelmassa.

Con riferimento al settore agro-alimentare, che rispecchia la vocazione naturale del territorio, è presente l'area produttiva della "Buona Terra" avente come principale centro il Comune di Lusia.

Con riferimento al settore della calzatura l'Altopolesine vede una significativa concentrazione di attività di produzione qualificata nell'area avente come principale centro il Comune di Villanova del Ghebbo. L'attività produttiva di questo settore si sviluppa in stretto contatto ed in collaborazione con il Distretto della Calzatura della Riviera del Brenta.

Con riferimento al settore commerciale, opportune riflessioni e approfondimenti dovranno riguardare il ruolo dell'area produttiva multiuso complessa con tipologia prevalentemente commerciale come possibile nuova centralità identificabile come "Porta di Occhiobello" (art. 43, lett. f delle N.d.A. della Variante 2013 al P.T.R.C.), costituita dal principale insieme articolato di insediamenti produttivi, servizi ed infrastrutture all'interno di un ambito nel quale convergono molteplici flussi di traffico e dove hanno collocazione funzioni di rango superiore afferenti prevalentemente alle attività direttive e di commercializzazione di prodotti, beni e servizi in diretto rapporto con la realtà frontaliere emiliano-romagnola, particolarmente individuata dall'insieme Pontelagoscuro-Ferrara.

Infine il settore della Logistica, attualmente solo potenzialmente presente in Altopolesine dovrà costituire nel prossimo futuro un settore di grande e significativa importanza per l'intero Polesine.

Le considerazioni che seguono nascono dalla presa d'atto che il nuovo quadro infrastrutturale che nel medio periodo verrà a realizzarsi nel Veneto, ed in particolare nell'Alto Polesine, determinerà situazioni nuove e di elevato significato sotto il profilo trasportistico, con particolare riferimento alle attività di logistica integrata ed a quelle connesse alla grande distribuzione, portando così alla individuazione di un Sito che potrebbe essere denominato come "Area della Logistica Polesana", con la possibilità di potenziare e diversificare le modalità legate al trasporto su ferro, gomma, aria ed acqua, situazione unica in Italia, in presenza delle principali direttrici di trasporto nazionali ed europee.

Questo anche in riferimento alla localizzazione del Sito, che si pone in posizione baricentrica ad uno fra i più importanti bacini di popolazione residente dell'Italia Settentrionale ed in posizione baricentrica anche a

tre fra le più importanti concentrazioni turistiche nazionali (il bacino del Garda, l'area del Veneziano, ed il bacino del Delta del Po e dei Lidi Ferraresi).

L'opportunità deriva dalla situazione caratterizzante il Sito stesso, già dotato di un vasto compendio di strumenti urbanistici approvati a destinazione produttiva e commerciale, immediatamente attivabili.

IV.3 *Organizzazione per progetti*

Il Piano prende anche forma dall'organizzazione per progetti che attraverso la loro attuazione determinano il disegno del territorio, l'area dell'Alto polesine è interessata da un insieme di progetti specifici di valenza territoriale.

I segni della storia, identità e memoria

- Città d'acqua agropoli rivierasche del Fiume Po
- Villa Badoer, detta Badoera a Fratta Polesine di Andrea Palladio
- Ville Venete;
- Castelli e Fortificazioni;
- Torri in Polesine Segni e Tracce del Sistema difensivo (IX sec ai XVIII sec.) incentivare il recupero e la valorizzazione delle torri presenti nel Polesine
- I paesaggi delle Bonifiche;
- I manufatti storici delle Bonifiche
- I Mulini;
- I siti archeologici
- I percorsi storico-testimoniali;
- I paesaggi fluviali

Luoghi della cultura

- Museo Nazionale della Giostra a Bergantino
- Museo Archeologico a Fratta Polesine, Villa Badoer
- Museo del Risorgimento a Lendinara
- Teatro Ballarin di Lendinara
- Teatro di Rovigo
- Teatro Balzan di Badia
- L'abbazia di Vangadizza a Badia
- Palazzo Pepoli a Trecenta
- Museo Matteotti di villa Matteotti a Fratta
- Museo della civiltà contadina di Fratta di Polesine
- Museo della civiltà contadina a Costa di Rovigo

- Antiche distillerie Mantovani a Pincara
- Museo dei Grandi Fiumi a Rovigo

La mobilità lenta:

- le vie ciclabili,
- le vie d'acqua
- I percorsi devozionali della fede;

La rete dei servizi alla persona:

- Ospedale di Trecenta
- "Campus della Formazione" e "Centro dell'Istruzione" di Badia Polesine
- Infrastrutture di rete (completamento dei corridoi Ten T):

La comunicazione veloce:

- Nogara-Mare (porzione veneta della nuova Autostrada Mediopadana Torino – Adria)
- A 31 "Valdastico Sud" e suo collegamento con la A22 "Autobrennero" a Rovereto
- Autostrada "Civitavecchia Orte - Mestre", (nella tratta veneta denominata "Romea Commerciale")

Rete della connessione interregionale acquea

- Sistema dell'asta fluviale del Fiume Po;
- Fiume Adige
- Fiume Adigetto
- Asta navigabile del Fissero-Tartaro-Canal Bianco;
- Banchina di Canda e di Torretta;
- Porto di Valdaro.

Logistica Integrata – Multimodalità

- Hub di liv. Reg. Quadrante Europa;
- Nodo di Villamarzana-Costa di Rovigo-Arquà Polesine
- Interporto di Rovigo S.p.A.
- Luogo di scambio di Nogara
- Interporto ferro-gomma di Isola della Scala.
- Az. Spec. Porto di Chioggia (ASPO)
- Scali di Canda e di Torretta
- Autostrada digitale (infrastrutture di connettività Verona-Mare)

Luoghi dell'innovazione

- Porta Logistica Direzionale
- "Distretto della Giostra"
- "Eccellenze dell'agroindustria e della conservazione alimentare"

- Gli Orti di Salara
- Polo calzaturiero di Villanova del Ghebbo, Fratta Polesine, Lendinara
- Porta Logistica Direzionale
- Sala Agostiniani di Polesella.

V APPARATI

V.1 Riferimenti documentali e contributi specialistici a supporto del processo di pianificazione

- 28 maggio 1992, PCR 382, Approvazione del Piano territoriale Regionale di Coordinamento
- 5 ottobre 1994, PCR 1000, Approvazione Piano di Area delta del Po
- 20 ottobre 1999, DCR 69, Approvazione del Piano di Area Quadrante Europa
- Tavolo interregionale per lo sviluppo territoriale sostenibile dell'area padano-alpino-marittima:
 - 15 febbraio 2007, "Carta di Venezia"
 - 8 giugno 2007, "Impegni di Milano"
 - 18-19 settembre 2008, "Documento di Verona"
 - 12 ottobre 2010, "Prospettive di Genova"
 - 27 gennaio 2012, "Agenda di Bologna",
- 17 febbraio 2009, DGR 372, "Adozione del Piano territoriale regionale di coordinamento (lr n. 11/2004 artt. 25 e 4)".
- 15 luglio 2009, "Protocollo d'Intesa sottoscritto tra Ministero per i beni e le attività culturali e Regione del Veneto", Roma
- 15 marzo 2010, DGR 827, Adozione del Piano di Area Garda – Baldo;
- 15 giugno 2010, "Monitoraggio e definizione di buone pratiche nei territori delle Province di Treviso, Venezia, Padova, Vicenza e Verona, nelle quali ricadono il Parco Naturale Regionale del Fiume Sile e l'asse Treviso - Ostiglia"
- 12 ottobre 2010 "Sulla stessa terra, interagire per pianificare lo sviluppo" documento programmatico del Tavolo Interregionale per lo sviluppo sostenibile della macro regione padano-alpina
- 14 dicembre 2010, DGR 2938 "Variante di approfondimento paesaggistico, ai sensi del DLgs n. 42/2004 e dell'intesa Stato - Regione del 15.7.2009, dei piani territoriali vigenti per le aree relative alla laguna di Venezia e suo retroterra, al Delta del Po e ai rilievi collinari Berici-Euganei".
- 26 ottobre 2011, DGR 1705:"Piano territoriale regionale di coordinamento adottato. Avvio predisposizione variante parziale"
- 17 novembre 2011, "Avvio di collaborazione sulla Pianificazione Territoriale Coordinata tra la Regione del Veneto e la Regione Lombardia per le Terre a cavaliere del Mincio e del Garda", sottoscritto dagli assessori competenti delle regioni Lombardia e Veneto, Geoikos, Veronafiere
- 2 agosto 2012, DCR 108, Approvazione del Piano di Area Pianure e Valli Grandi Veronesi.
- 10 aprile 2013, DGR 427, PTRC, Adozione Variante Parziale con attribuzione della valenza paesaggistica

- “Strategie per il Territorio: politiche, piani e azioni per il Paesaggio veneto”, novembre 2014
- Documento di economia e finanza regionale (DEFER) 2016-2018, approvato con DCR n. 95 dell'11 dicembre 2015
- “Gente del viaggio. Storie di vita, immagini e macchine degli spettacoli viaggianti di Bergantino”, a cura di Elisabetta Silvestrini, Bologna, Patron Editore, 2000.
- “Un territorio e le sue acque”, a cura di G. Morin e R. Scola Gagliardi, Consorzio di Bonifica Valli Grandi e Medio Veronese, 23 dicembre 1993
- “Torri in Polesine”, a cura di N. Boscolo e G. Lonetti, Accademia dei Concordi Editore, 2008
- “Il sistema idroviario mantovano”, a cura di I. Pagliari, ed. Diabasis, 2009
- L'immagine della pianura veronese dal Tregnion all'Adige attraverso la cartografia veneta (sec. XVI – XIX), a cura di R. Scola Gagliardi, Consorzio di Bonifica Valli Grandi e Medio Veronese, Nuovi Orizzonti, 2015
- “Paesaggi di villa. Architettura e giardini nel Veneto”, a cura di Giuseppe Rallo, Mariapia Cunico, Margherita Azzi Visentini, Marsilio Editore, 2015
- Contributo degli architetti Silvia Lezziero e Marco Lucat a seguito degli apporti e proposte collaborative emerse dai tavoli di lavoro per la elaborazione della Variante 1 al Piano di Area delle Pianure e Valli Grandi Veronesi (giugno 2015)