

# La Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia - Rodigino

## Il Piano di Sviluppo Strategico

### Annex I - Analisi Urbanistiche e Inquadramento Territoriale

Marzo 2022



FONDAZIONE  
UNIVERSITARIA IUAV

# Indice

---

<b>1. Una ZLS per l'area vasta: i territori da Venezia a Rovigo</b> .....	5
<b>2. Schedatura dei comuni</b> .....	8
<b>2.1. Comune di Venezia</b> .....	9
2.1.1. Il porto di Venezia.....	10
2.1.1.1. <i>La pianificazione portuale vigente</i> .....	12
2.1.1.2. <i>Punti di forza/opportunità e potenzialità per una ZLS in ambito portuale</i> .....	16
2.2.1. L'isola di Murano ed il distretto del vetro .....	17
2.2.1.1 La Crisi del Settore Vetrario.....	21
2.2.1.2 Promosse dal Comune di Venezia per il Sostegno e lo Sviluppo del Settore .....	23
2.2.1.3 Prescrizioni dallo Strumento Urbanistico (PAT) .....	24
<b>2.2. Comuni del rodigino</b> .....	29
2.2.1 Comune di Rovigo.....	29
2.2.2 Comune di Bagnolo di Po.....	30
2.2.3 Comune di Bergantino .....	31
2.2.4 Comune di Bosaro.....	33
2.2.5 Comune di Calto .....	34
2.2.6 Comune di Canaro .....	35
2.2.7 Comune di Castelmassa .....	36
2.2.8 Comune di Castelnovo Bariano.....	37
2.2.9 Comune di Ceneselli .....	39
2.2.10 Comune di Ficarolo .....	40
2.2.11 Comune di Fiesso Umbertino .....	41
2.2.12 Comune di Gaiba .....	42
2.2.13 Comune di Melara .....	43
2.2.14 Comune di Occhiobello.....	44
2.2.15 Comune di Polesella .....	45
2.2.16 Comune di Salara .....	46
2.2.17 Comune di Stienta .....	47
2.2.18 Comune di Trecenta .....	48
<b>2.3. Interporto di Rovigo</b> .....	49
<b>3. Analisi della componente logistica:</b> .....	56
3.1. Dotazione infrastrutturale .....	56
3.1.1. Servizi di trasporto e di logistica.....	56
3.2. Analisi delle isocrone .....	57
3.3. Comune di Venezia.....	58
3.3.1. Isocrone di Tronchetto .....	60
3.3.2. Isocrone di Campalto .....	61

3.3.2. Isocrone di Porto Marghera.....	62
3.4. Comuni del rodigino .....	63
3.4.1. Isocrone di Rovigo.....	63
3.4.2. Isocrone di Bagnolo di Po .....	65
3.4.3. Isocrone di Bergantino.....	66
3.4.4. Isocrone di Bosaro .....	67
3.4.5. Isocrone di Calto .....	68
3.4.6. Isocrone di Canaro .....	69
3.4.7. Isocrone di Castelmassa.....	70
3.4.8. Isocrone di Castelnovo Bariano .....	71
3.4.9. Isocrone di Ceneselli .....	72
3.4.10. Isocrone di Ficarolo.....	73
3.4.11. Isocrone di Fiesso Umbertino .....	74
3.4.12. Isocrone di Gaiba .....	75
3.4.13. Isocrone di Melara .....	76
3.4.14. Isocrone di Occhiobello .....	77
3.4.15. Isocrone di Polesella .....	78
3.4.16. Isocrone di Salara.....	79
3.4.17. Isocrone di Stienta .....	80
3.4.18. Isocrone di Trecenta .....	81
3.5. Riflessioni conclusive .....	82
<i>Aree ZLS del Comune di Venezia</i> .....	82
<i>Aree ZLS dei comuni rodigini</i> .....	82
<b>4. Analisi e localizzazione strategica delle aree ZLS</b> .....	84
4.1. Comune di Venezia.....	84
4.1.1. Inquadramento ed analisi delle aree.....	85
4.1.1.1. Area strategica di Campalto: analisi dei vincoli e delle azioni di trasformabilità (PAT di Venezia) .....	85
4.1.1.2. Area strategica di Porto Marghera: analisi dei vincoli e delle azioni di trasformabilità (PAT di Venezia) .....	87
4.1.1.3. Area strategica di Tronchetto: analisi dei vincoli e delle azioni di trasformabilità (PAT di Venezia) .....	90
4.1.1.4. Area strategica dell’Arsenale: analisi dei vincoli e delle azioni di trasformabilità (PAT di Venezia) .....	92
4.1.1.5. Area strategica di Murano: analisi dei vincoli e delle azioni di trasformabilità (PAT di Venezia) .....	94
4.2. Comuni del rodigino .....	96
4.2.1. Inquadramento ed analisi delle aree.....	96
4.2.1.1. Comune di Bagnolo di Po.....	96
4.2.1.2. Comune di Bergantino.....	97

---

4.2.1.3. Comune di Bosaro.....	98
4.2.1.4. Comune di Calto .....	99
4.2.1.5. Comune di Canaro .....	100
4.2.1.6. Comune di Castelmassa.....	101
4.2.1.7. Comune Castelnovo Bariano .....	102
4.2.1.8. Comune di Ceneselli .....	103
4.2.1.9. Comune di Ficarolo .....	104
4.2.1.10. Comune Fisso Umbertino .....	105
4.2.1.11. Comune di Gaiba .....	106
4.2.1.12. Comune di Melara .....	107
4.2.1.13. Comune di Occhiobello.....	108
4.2.1.14. Comune di Polesella .....	109
4.2.1.15. Comune di Salara .....	110
4.2.1.16. Comune di Stienta .....	111
4.2.1.17. Comune di Trecenta .....	112

## 1. Una ZLS per l'area vasta: i territori da Venezia a Rovigo<sup>1</sup>

Il piano per la ZLS Venezia-Rovigo, pur non avendo una natura conformativa e regolativa ma preminentemente strategica e di indirizzo, non può chiaramente prescindere dalle indicazioni degli strumenti urbanistici comunali oltre che dell'opportuna interazione con gli elementi territoriali ed infrastrutturali che possano favorire il funzionamento spaziale della ZLS. Non va sottaciuto come il territorio che comprende la costa veneta da Venezia alla provincia di Rovigo, per proseguire lungo le direttrici disegnate dal Po e dall'Adige, oltre che dall'Idrovia Fissero-Tartaro-Canal Bianco, può rappresentare un banco di prova di grande rilievo per uno sviluppo territoriale che guardi alla transizione ecologica e che arrivi a connettere, soprattutto spazialmente, il sud della Lombardia e il Veneto, con attenzione al potenziamento di connessioni ferro/acqua/porto orientate a favorire una mobilità a basse emissioni di carbonio. In una dimensione di area vasta pare evidente che il Porto di Venezia possa rappresentare un attore chiave per il settore dei trasporti dell'Unione Europea, già incluso nella lista dei porti marittimi prioritari della rete trans-europea di trasporto (TEN-T), anche in accordo con il Regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013. Infatti il Porto di Venezia possiede i requisiti per fungere da elemento *pivot*, attorno al quale impostare la definizione di una ZLS collocata in Veneto, estendendosi su un territorio vasto che va da Venezia al Polesine, integrando l'asse ferroviario Venezia-Rovigo e la rete di mobilità su acqua che ruota attorno all'Interporto di Rovigo e all'asse dell'idrovia del Fissero-Tartaro-Canal Bianco. È proprio l'Interporto di Rovigo e il territorio comunale del capoluogo del Polesine, a rappresentare il secondo elemento *pivot* del piano ZLS, garantendo l'integrazione dei comuni del rodigino con il sistema della portualità e della logistica che ruota attorno a Venezia. Non può essere inoltre trascurato che tutto il sistema della ZLS Venezia-Rovigo ruoti attorno al sistema di connessioni che caratterizza il sistema adriatico settentrionale che nel corso del 2021 sarà interessato dalla redazione del Piano Spaziale del Mare per l'Italia<sup>2</sup> a supporto delle economie del mare di tutto il sistema Italia (Figura 1).

L'approfondimento proposto in questo capitolo, si sviluppa attraverso tre macro-fasi di lavoro alle quali corrispondono questioni di ordine differente, ossia:

- 1) Schedatura dei comuni e riconoscimento dei caratteri distintivi dei territori come espressione dell'inquadramento geografico, del modello insediativo e della vocazionalità territoriale, nonché degli aspetti e dei valori economici, sociali e ambientali dei luoghi.
- 2) Analisi dedicata alla componente logistico-infrastrutturale orientata al riconoscimento di una accessibilità trasportistica strategica (sia attiva che passiva) dell'area metropolitana di

---

<sup>1</sup> Hanno curato il capitolo per Fondazione Universitaria Iuav: prof. Francesco Musco, Arch. Carlo Federico Dall'Omo, Dr. Gianfranco Pozzer con il supporto di Punto Confindustria. Hanno collaborato l'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Settentrionale, l'Interporto di Rovigo, il Comune di Venezia, il Comune di Rovigo, la Provincia di Rovigo, i comuni polesani della ZLS.

<sup>2</sup> L'autorità di gestione del Piano Spaziale del Mare è il Ministero dei Trasporti e della Mobilità Sostenibile, la redazione del piano è affidata al Polo Scientifico veneziano composto da CORILA, Iuav e CNR Ismar.

Venezia e Rovigo rispetto ai nodi logistici provinciali e regionali di primo livello, e alle aree ZLS di localizzazione e specializzazione economico-produttiva.

- 3) Analisi della relazione tra inquadramento strategico delle ZLS e rilevazione delle scelte di natura urbanistico-territoriale orientate fra scelte di tutela e scelte di trasformabilità.

La **prima macro-fase** attiva per ogni ambito di indagine (Comune di Venezia e Comuni del rodigino<sup>3</sup>) uno studio sulle relazioni esistenti tra classi di uso del suolo, attività commerciali prevalenti, analisi demografica e profili di impresa. I risultati di questa prima esplorazione evidenziano modelli comunali dotati di differenti eredità storico-geografiche e da adattamenti morfologico-funzionali ancorati ad un rapporto terra-acqua orientano all'uso del territorio prevalentemente verso produzioni industriali, agricole (nello specifico per l'ambiente rodigino) e manifatturiere.

Questa prima fase di indagine è inoltre arricchita dallo studio di due importanti ambiti portuali, capisaldi nella realizzazione e sperimentazione di una zona economica speciale, ossia: **Porto di Venezia** e **Interporto di Rovigo**. Qui si attiva un affondo sulla pianificazione spaziale del sistema portuale e sulle potenzialità dei modelli di interportualità. Il lavoro è supportato e corroborato dall'*Autorità di Sistema del Mare Adriatico Settentrionale* e da *Interporto di Rovigo Spa*.

La **seconda macro-fase** restituisce una analisi infrastrutturale e logistica dei comuni, basata sulla rappresentazione cartografica della relazione tra spazio e tempi di percorrenza. Il tempo di percorrenza risulta legato sia alla diversa natura delle variabili economiche, sia alle caratteristiche fisico-strutturali e ambientali dai processi organizzativi dei tessuti urbanisti e sociali. Si tratta di un modello di analisi dei tempi basato sullo studio dei livelli di accessibilità trasportistica delle ZLS attraverso la costruzione di mappe temporali (o isocrone). I risultati mostrano la presenza di comuni dotati di un asse portante proprio nel sistema viabilistico terrestre e nel trasporto per via d'acqua. Nello specifico, il comune di Venezia dimostra di essere inserito in una contestualizzazione connettiva strategica e articolata sia in ambito terrestre che marittimo, mentre i comuni del rodigino dimostrano di disporre della presenza di buone relazioni intessute con il sistema intermodale di Rovigo, e questo grazie all'accesso al trasporto fluviale garantito dalla presenza delle conche di navigazione.

La **terza ed ultima macro-fase** evidenzia i profili strategici delle aree ZLS, dimostrando come nella progettazione di zone economiche speciali (ZES) il concetto di 'strategico' rinvii a diversi esiti della pianificazione urbana.

In ambito veneziano si contestualizzano le aree ZES di Campalto, Porto Marghera, Tronchetto, Arsenale e Murano all'interno della disciplina del Piano di Assetto Territoriale (PAT), con specifica attenzione al tema dei vincoli e dei modelli di trasformabilità delle unità spaziali. I risultati della

---

<sup>3</sup> Rovigo; Bagnolo di Po; Bergantino; Calto; Canaro; Castelmasa; Castelnovo Bariano; Bosaro; Ceneselli; Ficarolo; Fisso Umbertiano; Gaiba; Melara; Occhiobello; Polesella; Salara; Stienta; Trecenta.

comparazione consentono di orientare l'indirizzo e il coordinamento strategico delle aree ZLS nel contesto urbanizzato.

In ambito rodigino si cerca di comprendere in particolare la bontà del modello di insediamento strategico. Nello specifico, la bontà viene misurata nel rapporto acqua-territorio e nella vicinanza dei contesti industriali, agro-industriali e commerciali-artigianali, ai nodi logistici e all'interconnessione del sistema di navigazione fluviale, utilizzando con attenzione la presenza dell'Interporto di Rovigo. Il Comune di Rovigo non è tra i territori individuati dalla Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020, ricadenti nelle aree del veneziano e del rodigino; al contempo il suo ingresso nel piano ZLS appare come fattore chiave a garantire l'interconnessione acqua/ferro, per tramite dell'Interporto, di tutti i comuni della Provincia di Rovigo ricompresi in ambito ZLS.

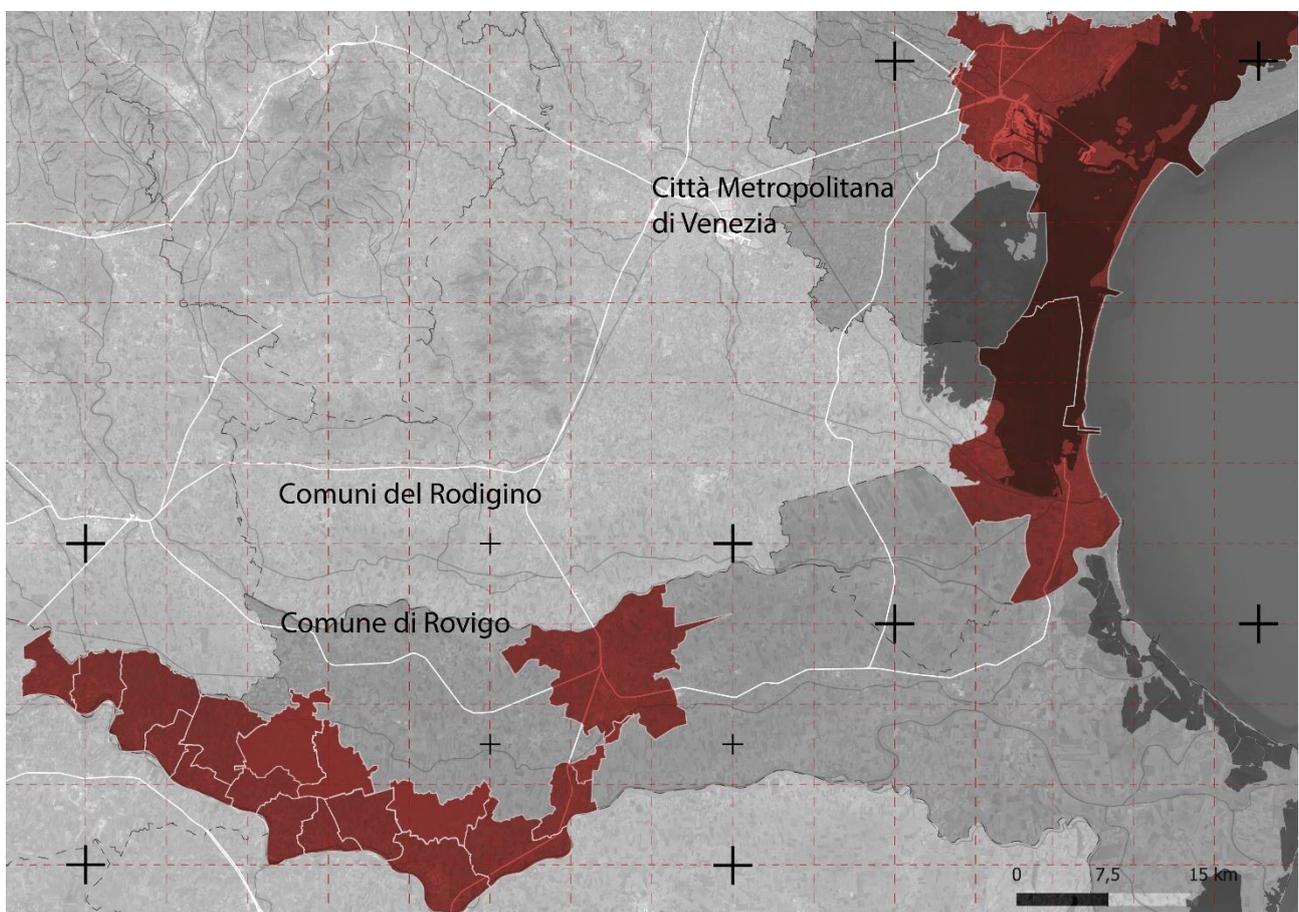


Figura 1 - I territori della ZLS

## 2. Schedatura dei comuni

Al fine di riconoscere i principali caratteri di ciascun comune ricompreso all'interno della proposta di ZLS, è stata elaborata una scheda di sintesi per ciascuno di essi. I contenuti riportati hanno

Nome del Comune

1	2
3	4
5	6

Figura 2 - Scheda tipo

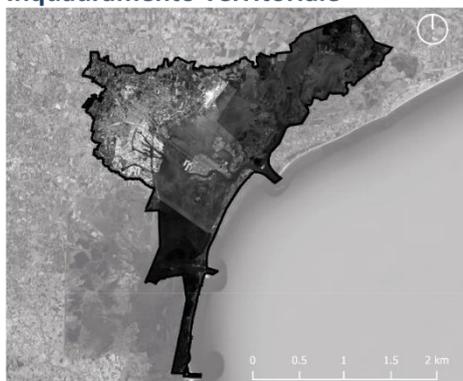
l'obiettivo di riconoscere i diversi aspetti, considerati rilevanti, all'interno dell'analisi urbanistico-quantitativa prodotta. Ciascuna sezione della scheda riporta le seguenti informazioni:

- 1. Inquadramento Territoriale:** in questa sezione è stato riportato un inquadramento dell'unità amministrativa comunale, evidenziando i rapporti con i comuni limitrofi e le caratterizzazioni morfologico-ambientali.
- 2. Inquadramento Geografico:** la sezione riporta in termini quantitativi la superficie del comune, la popolazione residente e la relativa densità.
- 3. Analisi Classi Uso del Suolo:** basandosi sui dati regionali, è stata effettuata un'analisi quantitativa delle principali classi di uso del suolo per ciascun comune, al fine di rappresentarne i caratteri prevalenti.
- 4. Vocazionalità Territoriale:** sulla base dei dati di Camera di Commercio ed Istat, è stata elaborata una valutazione delle tipologie delle attività economiche prevalenti, identificando la vocazionalità del comune in oggetto.
- 5. Analisi Demografica:** è stata analizzata e riportata la distribuzione per classi d'età della popolazione al fine di rappresentare la potenzialità demografica dei comuni.
- 6. Inquadramento socioeconomico:** al fine di produrre un inquadramento socioeconomico di ampio spettro sono stati riportati: il numero di imprese, il tasso di occupazione, numero delle famiglie e saldo migratorio.

## 2.1. Comune di Venezia

### Comune di Venezia

#### Inquadramento Territoriale



#### Inquadramento Geografico



#### Analisi Classi Uso del Suolo



Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

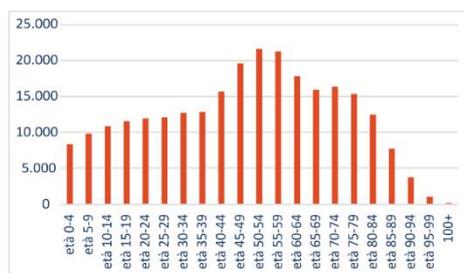
#### Vocazionalità Territoriale

##### Attività Commerciali Prevalenti:

Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli



#### Analisi Demografica



Distribuzione delle classi d'età.

#### Inquadramento Socioeconomico

Numero Imprese: 64.574  
Tasso Occupazione: 70,48%  
Famiglie: 128.218  
Saldo migratorio: +544

Figura 3 - Scheda comune di Venezia

Il territorio del Comune di Venezia appare particolarmente articolato e complesso in quanto si compone di parti tra loro diverse dal punto di vista morfologico, geografico e storico. Le realtà che lo caratterizzano sono la laguna con il suo arcipelago di isole, l'antica città di Venezia e la terraferma che comprende Mestre, Marghera e alcuni comuni minori. La laguna rappresenta una componente importante all'interno del territorio comunale, dato che emerge dall'analisi delle classi di uso del suolo sovrastante. I nuclei abitativi si concentrano nel centro storico veneziano, nelle isole e nella fascia di terraferma a ridosso della laguna, attorno alla quale si estendono i terreni agricoli. Il territorio, inoltre, presenta un'alta accessibilità.

All'interno del sistema comunale sono state identificate 5 aree di interesse strategico prioritario alla luce della loro morfologia, caratteristiche e predisposizione all'insediamento di nuove imprese. Esse sono:

- Tronchetto,
- Porto Marghera,
- Campalto,
- Arsenale,
- Murano.

Oltre ad una questione prettamente di accessibilità logistica, infatti i primi 3 siti consentono l'accessibilità carrabile, quanto più li differenzia è la tipologia di tessuto urbano ed i relativi strumenti di prescrizione e programmazione urbanistica. L'area che strategicamente risulta la più rilevante all'interno della proposta di ZLS è quella di Porto Marghera, presentata all'interno del capitolo 2.1.1, in quanto essa è intesa come il fulcro attorno cui ruota il sistema logistico locale. L'altra area che risulta rilevante per tradizione industriale e manifatturiera è l'isola di Murano. Il sito, presentato all'interno del capitolo 2.2.1, presenta una consistente disponibilità di aree per l'insediamento di nuove attività e con una potenzialità di generazione economica rilevante.

### 2.1.1. Il porto di Venezia

Nel presente capitolo si fornisce una panoramica dal punto di vista urbanistico del territorio di competenza dell'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Settentrionale - porti di Venezia e Chioggia. Si ritiene utile illustrare l'assetto del sistema portuale per individuare il possibile ambito operativo della ZLS, che dovrà necessariamente corrispondere all'intero Ambito portuale, al fine di creare utili sinergie tra il trasporto marittimo, l'industria e la logistica.

Ai sensi dell'art. 5, comma 1, della L. 84/94 e ss.mm.ii., il Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP) è lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) e si compone di un Documento di Pianificazione Strategica di Sistema e dei Piani Regolatori Portuali di ciascun porto.

Il **Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS)** è redatto dall'Autorità di Sistema Portuale coerentemente con:

- gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali;
- il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL);
- il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL);
- il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto 2030.

Il DPSS:

- a. definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici della pianificazione dell’Autorità di Sistema Portuale;
- b. individua e perimetra:
  - le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali;
  - le aree di interazione porto-città;
  - i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema;
  - gli attraversamenti del centro urbano;
- c. descrive l’assetto territoriale del sistema, per assicurare una chiara ed univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la redazione dei piani regolatori portuali.

I **Piani Regolatori Portuali** (PRP) sono redatti in attuazione del suddetto PNSPL e del DPSS nonché in conformità alle Linee Guida emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e approvate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

I PRP declinano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascun scalo marittimo, delineando anche l’assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.

Successivamente all’approvazione del DPSS, per ciascun porto componente il sistema, sono redatti i PRP che:

- delimitano l’ambito portuale e l’assetto complessivo delle aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali e agli assi di collegamento viario e ferroviario, come individuati nel DPSS;
- individuano analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

Le funzioni presenti nell’ambito portuale dei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, sono le seguenti:

- a) commerciale e logistica;
- b) industriale e petrolifera;
- c) di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi;
- d) peschereccia;
- e) turistica e da diporto.

Attualmente il nuovo Piano Regolatore dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale è in fase di redazione, pertanto si applica quanto previsto dall’art. 27 della L. 84/94, secondo cui *i piani regolatori portuali vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge, conservano efficacia fino al loro aggiornamento, da effettuare secondo le disposizioni di cui all’articolo 5.*

Come recentemente riconfermato dal TAR Toscana (sentenze 01350/2020 e 01352/2020), il Piano regolatore Portuale è l’unico strumento di pianificazione che ha valenza all’interno dell’ambito portuale, non sono ammessi strumenti attuativi quali i piani particolareggiati, o simili.

### *2.1.1.1. La pianificazione portuale vigente*

Il Porto di Venezia ricompreso nell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, ai sensi dell'art. 4 della L. n. 84/94 e ss.mm.ii. appartiene alla classe II, categoria I (porti di rilevanza internazionale), è situato nell'estremità nord occidentale del Mare Adriatico nella Regione Veneto. L'infrastruttura si sviluppa su parte degli specchi acquei della Laguna di Venezia e dei Comuni di Mira e Cavallino Treporti. Il porto, relativo al territorio del Comune di Venezia impegna nel centro storico la Stazione Marittima, le aree di Sant'Andrea e Santa Marta, le banchine di Santa Marta e Di Ciò (ex-banchina San Basilio), la Riva dei Sette Martiri; nella terraferma occupa Porto Marghera, dalla zona industriale fino a Fusina.

In relazione alla pianificazione portuale di Venezia, risultano ad oggi vigenti i seguenti strumenti urbanistici:

- "Piano regolatore generale della zona di espansione commerciale ed industriale di Venezia (Legge 2 marzo 1963, n. 397)", redatto dal Consorzio obbligatorio per il Nuovo Ampliamento del Porto e della zona industriale di Venezia - Marghera, 7 luglio 1964 ed approvato dal Ministro dei Lavori Pubblici nel 1965 (PRP '65);
- Venezia "Centro Storico", redatto dalla Commissione per lo Studio dei Piani Regolatori dei Porti del Regno, positivamente valutato dal CSLLPP nel 1908 (PRP 1908).

Le funzioni della zonizzazione del PRP di Porto Marghera sono quella industriale a sud e industriale-commerciale a nord, così come esplicitato nella planimetria generale del '65.



L'ambito di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale corrisponde quindi alla delimitazione definita dal Piano Regolatore Portuale vigente che, come definito dalla L. 84/94 e ss.mm.ii, inoltre disegna l'assetto complessivo delle aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali e gli assi di collegamento viario e ferroviario.

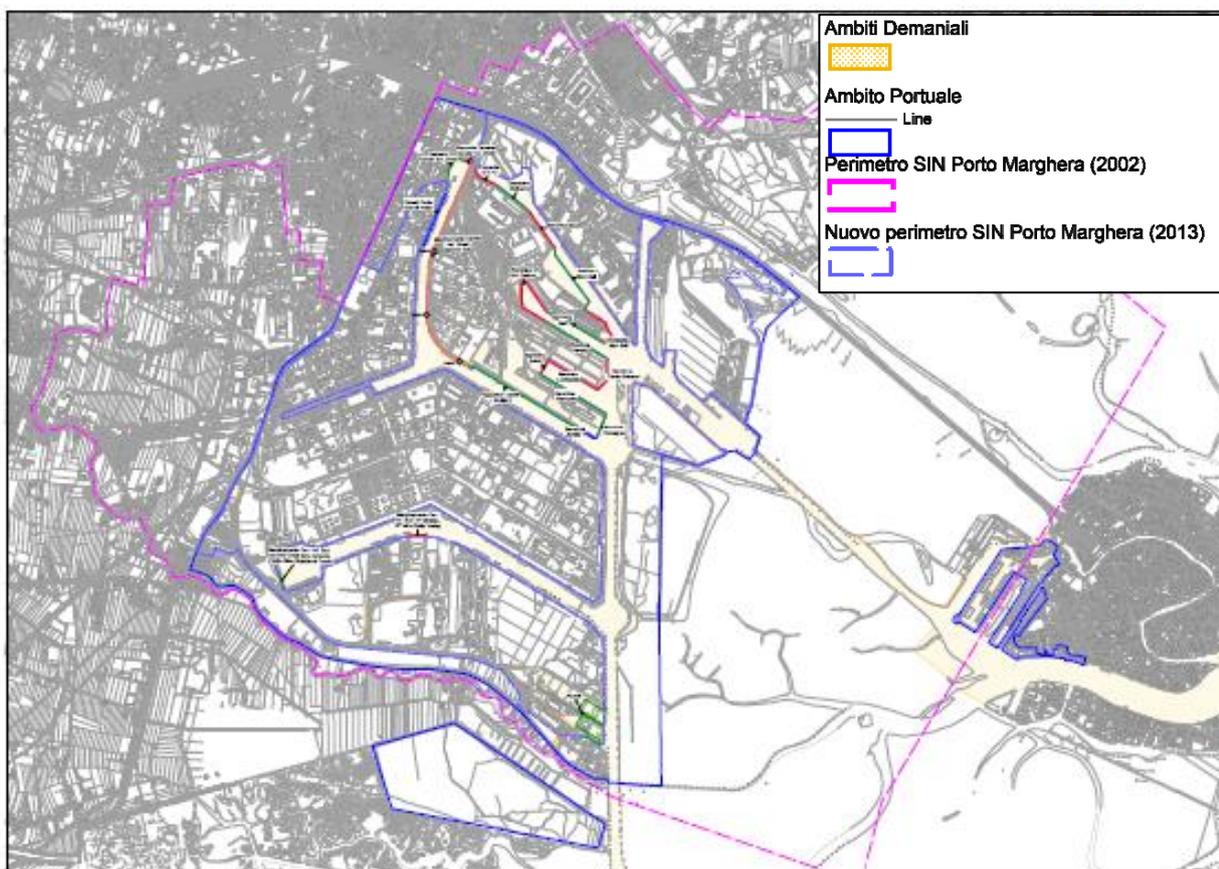


Figura 5 – Ambito del Porto di Venezia (Porto Marghera)

All'interno dell'ambito portuale trovano collocazione varie attività storicamente legate al trasporto via mare, attività commerciali, attività cantieristica, attività destinate alla produzione industriale, a servizi portuali e allo sviluppo del territorio, ma sempre con funzione portuale.

Porto Marghera rappresenta un'area già fortemente infrastrutturata grazie ad una consolidata rete di sottoservizi e opere civili (banchine, piazzali, strade, binari, ecc.).

La possibilità di impiegare potenziali investimenti da parte dello Stato (per esempio per i marginamenti ambientali o la bonifica di siti contaminati), l'ampia disponibilità di collegamenti viabilistici/ferroviari e di superfici prossime ai terminal portuali, si configurano quali elementi utili per definire il porto un asset fondamentale per attrarre iniziative ed imprese.

L'utilizzo delle banchine e dei servizi connessi possono portare quindi, attraverso operazioni di trasformazione e lavorazione, a un più alto valore aggiunto delle merci, qualificando il mercato marittimo portuale e il territorio di riferimento.

La centralità di Porto Marghera diventa un'opportunità anche rispetto all'hinterland, composto da aree altamente urbanizzate ed industrializzate che rappresentano il luogo primario di consumo e produzione delle merci.

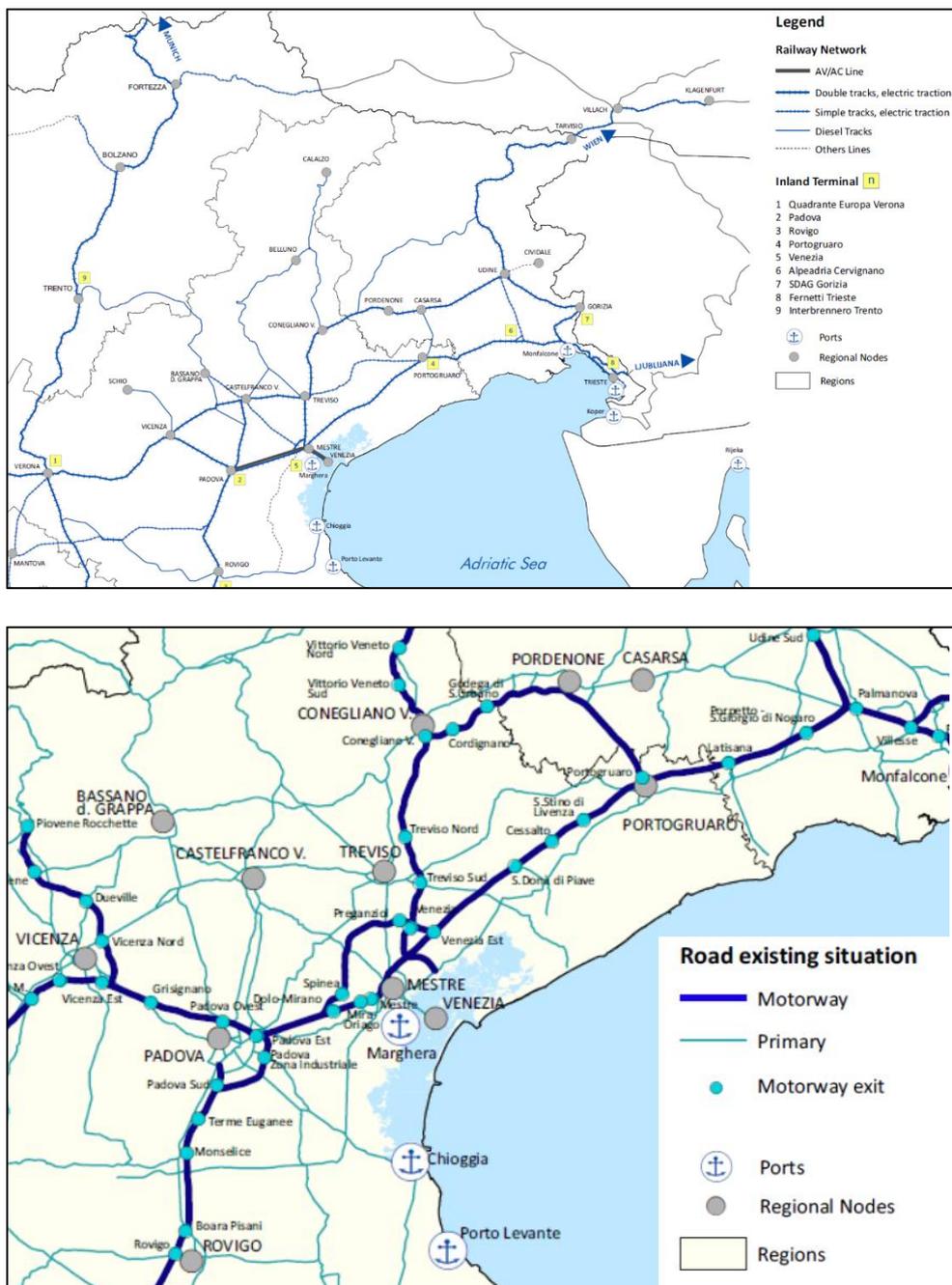


Figura 6 – Collegamenti stradali e ferroviari di AdSPMAS

Dal punto di vista della pianificazione comunale l'ambito di Porto Marghera è riconosciuto nel PAT come ATO 6. All'interno della *Tabella 1* vengono riportate in termini quantitativi quelli che sono i dati dimensionali del comparto.

*Tabella 1– Dimensionamento A.T.O. 6 (Porto Marghera)*

A.T.O. 6 Porto Marghera <sup>4</sup>			
CARICO INSEDIATIVO AGGIUNTIVO		STANDARD URBANISTICI	
RESIDENZIALE	50 mq/abitante	30 mq/abitante	
	40.000 mq (1) (2)	PRIMARI (3) (6,5 mq/abitante) 5.200 mq	SECONDARI (4) (23,5 mq/abitante) 18.000 mq
COMMERCIALE DIREZIONALE	1.800.000 mq (1)	1 mq/ma di Sp	
		PRIMARI (3) (0,5 mq/abitante) 900.000 mq	SECONDARI (4) (0,5 mq/abitante) 900.000 mq
PRODUTTIVO	2.700.000 mq (1)	10% della Sf per singola zona (5)	
		450.000 mq	
TURISTICO	50.000 mq (1)	45 mq/100 mq (6)	
		22.500	
DIMENSIONAMENTO AREE PER SERVIZI			
ABITANTI TEORICI TOTALI (8) 966		AREE PER SERVIZI (7) 28.980 mq	

### *2.1.1.2. Punti di forza/opportunità e potenzialità per una ZLS in ambito portuale*

La corrispondenza fra ZLS e ambito dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, determina la configurazione di un sistema logistico complesso, sviluppato attorno ad un sistema portuale. Una zona logistica speciale in ambito portuale permette di mettere in stretta relazione agevolazioni amministrative e fiscali con banchina, stoccaggio, lavorazione e distribuzione

#### 4 Note

(1) carico aggiuntivo espresso in Superficie lorda di pavimento (Sp)

(2) superficie equivalente a 800 abitanti teorici

(3) abitanti teorici 800 x 6,5 mq/ab

(4) abitanti teorici 800 x 23,5 mq/ab

(5) superficie fondiaria stimata zone produttive ATO 6 pari a 4.500.000 mq (art. 31 c.3 lett.b L.R. 11/04)

(6) 15 mq/100 mc previsti all'art. 31 c.3 lett.d L.R. 11/04 sono equivalenti a 45mq/100mq

(7) abitanti teorici totali 966 x 30 mq/ab

(8) abitanti teorici totali comprendono:

popolazione esistente al 31.12.2009 (166)

+ gli abitanti insediabili nei piani urbanistici attuativi approvati (0)

+ il carico aggiuntivo di nuova previsione PAT (800)

della merce. Ciò significa massimizzare l'efficienza logistica, diminuendo i costi e riducendo la catena distributiva "origine-destinazione".

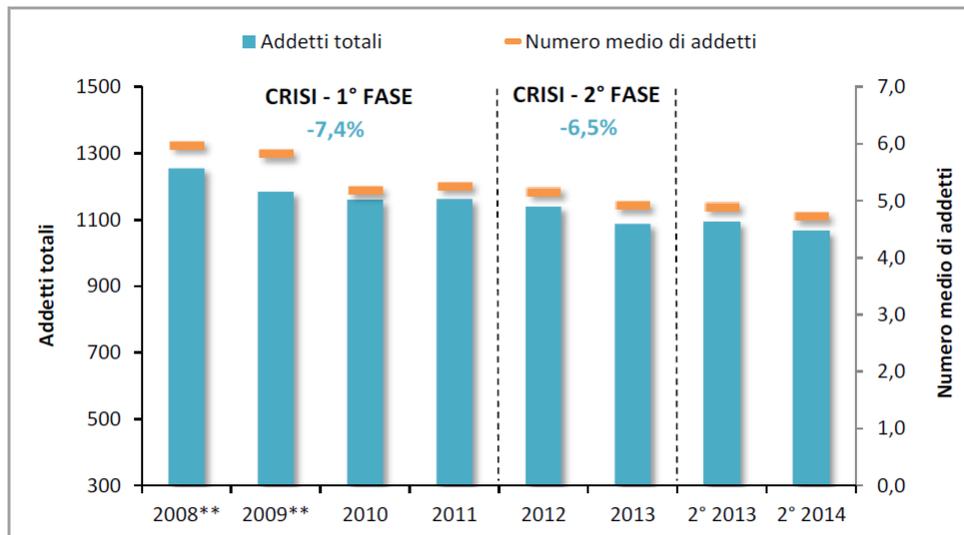
In tale ottica la corrispondenza tra ZLS e Ambito Portuale è motivo di efficienza tra disponibilità di infrastrutture e agevolazioni legate all'accelerazione dei termini procedurali e agli adempimenti speciali caratteristici delle **zone logistiche speciali**.

### 2.2.1. L'isola di Murano ed il distretto del vetro

La realtà economica dell'isola di Murano è storicamente caratterizzata dalla produzione del vetro artistico. Il settore vetrario in laguna ha assunto le connotazioni di un vero e proprio distretto produttivo che si concentra quasi esclusivamente nell'isola. Il Distretto del vetro artistico di Murano comprende una ricchissima articolazione produttiva che spazia in tutte le forme del vetro, alcuni dei prodotti caratteristici prodotti nell'isola sono: vetri di prima lavorazione, articoli per l'illuminazione, vetri incisi, vetri decorati, vetri decorati per acidatura e sabbiatura, vetri molati, lavorazioni murrine, specchi e vetri a lume e perle. Lo sviluppo e la promozione dell'attività vetraria sono valutati e programmati dal Piano Operativo 2020-2023 del Distretto del Vetro artistico di Murano e del vetro veneziano, elaborato dal Consorzio Promovetro Murano. Come riportato nel Piano<sup>5</sup>, la mission del Consorzio (soggetto giuridico nell'ambito del Distretto), è rivolta pertanto allo sviluppo e sostegno delle aziende del distretto nei campi del marketing, della digitalizzazione e della ricerca e innovazione dei processi e del prodotto, favorendone l'internazionalizzazione e la commercializzazione e rafforzando la promozione e tutela del vetro di Murano attraverso il marchio regionale Vetro Artistico® Murano. Promuovere l'internazionalizzazione, la ricerca, lo sviluppo Tecnologico e l'innovazione delle aziende del Distretto attraverso la realizzazione di progetti mirati nei diversi ambiti sono diventati perciò gli obiettivi del Consorzio. Le proposte individuate sono volte quindi all'attuazione di programmi in materia di "Ricerca, Sviluppo Tecnologico e Innovazione" e "Internazionalizzazione".

---

<sup>5</sup> Piano Operativo 2020-2023 del Distretto del Vetro Artistico di Murano e del Vetro del Veneziano (a cura del Consorzio Promovetro Murano, ottobre 2020).



Elaborazioni Centro Studi Sintesi su dati Infocamere

Figura 7 – Dinamica degli addetti delle imprese attive nel settore Lavorazione di vetro a mano e a soffio artistico nel comune di Venezia dal 2008 al 2° trimestre 2014 – valori assoluti, numero medio di addetti e variazioni percentuali tra inizio e fin

Si sottolinea come alla filiera del vetro spesso concorrano imprese manifatturiere attive nella lavorazione e produzione del vetro che “completano” il ciclo produttivo attraverso l’apertura di unità locali per la commercializzazione dei prodotti, nonché società di servizi che svolgono attività di supporto, formazione e ricerca al comparto.

A Maggio 2015<sup>6</sup> le imprese del vetro artistico di Murano attive erano circa 150 ed occupavano poco meno di 1.100 addetti: si tratta del 25% di tutte le imprese italiane del settore, una concentrazione non riscontrabile in nessun altro settore produttivo.

La seguente figura (Figura 8) restituisce cartograficamente i profili di impresa attivi in Murano. La composizione percentuale per settore economico evidenzia specificità e peculiarità del tessuto produttivo che contribuiscono a distinguere Murano rispetto al contesto comunale:

- agricoltura e pesca rappresentano solo lo 0,5% delle attività locali;
- più della metà delle imprese attive opera nel settore industriale (il 52%, 397 unità su 764);
- il peso del commercio (218 unità) sembra assimilare l’isola più alla città antica che al resto dell’estuario.

<sup>6</sup> Fonter: Centro studi sintesi - CGIA



*Figura 8 – Localizzazione delle Imprese attive a Murano, per comparto. Settembre 2010 (Fonte: elaborazione COSES, 2011 su dati CCIAA di Venezia)*

Come si può evincere dalla Figura 9, la filiera del vetro riveste a Murano un peso tuttora rilevante, sia rispetto all'economia locale (il 55% delle imprese attive al 2010 (420 unità di produzione e commercializzazione), sia rispetto alla loro rappresentatività sul totale comunale, contraddistinguendosi - ancora oggi e nonostante i processi di crisi del settore e di delocalizzazione verso altre zone del territorio - come funzione economica caratteristica dell'isola.

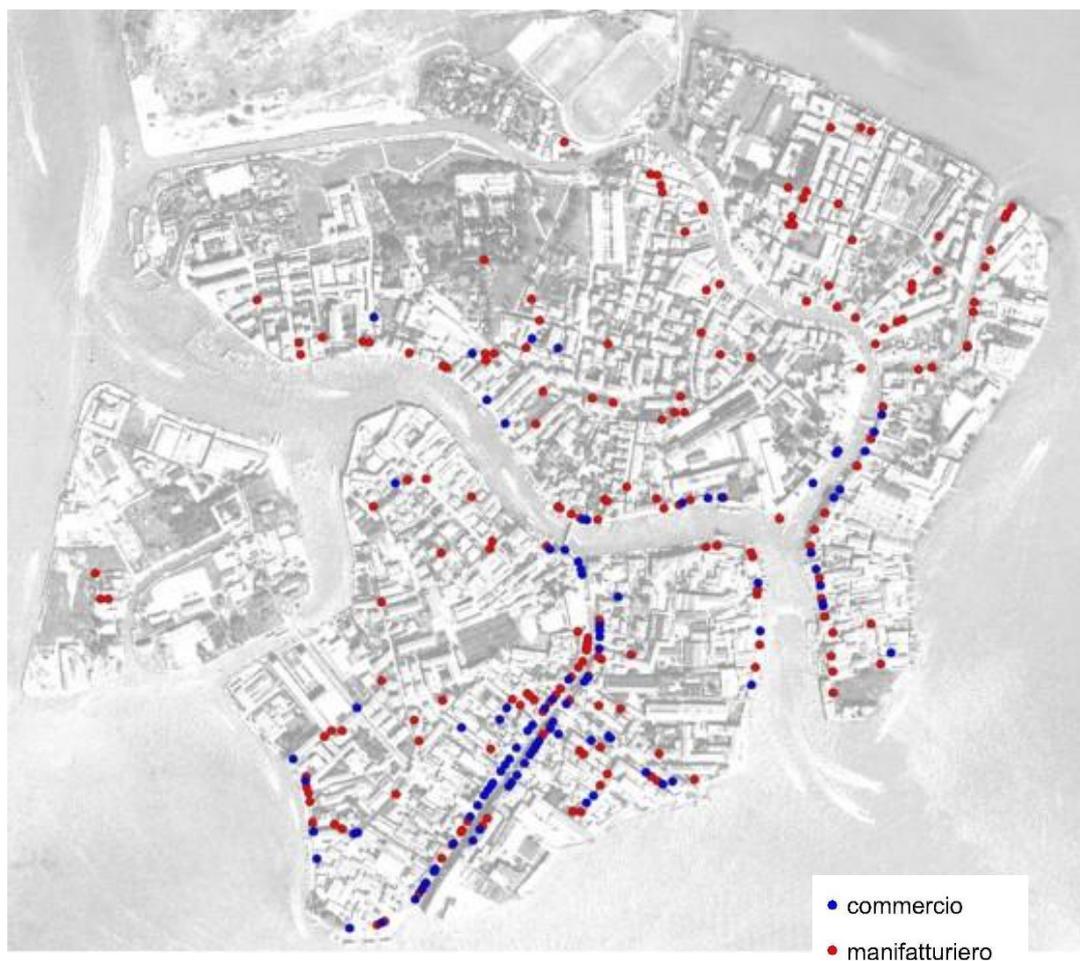


Figura 9 – Localizzazione delle imprese della 'filiera del vetro'. Settembre 2010 (Fonte: elaborazione COSES, 2011 su dati CCIAA di Venezia)

La localizzazione delle imprese evidenzia una concentrazione nella zona a sud di Murano ed in particolare lungo le due fondamenta che costeggiano il canale. Un numero minore di aziende è invece localizzato nella zona centrale dell'isola con una diversa distribuzione tra le aziende appartenenti al commercio (più concentrate sulle rive) e le aziende appartenenti al settore della lavorazione e produzione (localizzate nelle aree più interne).

La crescita dell'industria vetraria di Murano è stata sostenuta dallo sviluppo di un polo cantieristico minore (Figura 10). Al 2010, sulla base dei dati CCIAA di Venezia, sono 11 le imprese che svolgono attività di cantieristica, prevalentemente localizzate a Sacca Serenella. Gli aspetti localizzativi denotano una situazione di relativo equilibrio nella dotazione di spazi, ma con alcune caratteristiche di saturazione.



Figura 10 – Le imprese della cantieristica . Settembre 2010 ( Fonte: elaborazione COSES, 2011 su dati CCIAA di Venezia)

### 2.2.1.1 La Crisi del Settore Vetrario

Da tempo il settore del vetro artistico di Murano è caratterizzato da una profonda crisi i cui effetti sono apparsi particolarmente evidenti a partire dal 2008 a seguito della crisi congiunturale che caratterizza l'attuale fase economica che ha comportato una notevole contrazione del numero delle aziende (anche storiche) e la conseguente crisi occupazionale (da 5.000 addetti negli anni '60 ai circa 1000 attuali).

**Addetti nelle imprese attive del comparto del vetro e nel settore Lavorazione di vetro a mano e a soffio artistico nel comune di Venezia nel 2008, 2013 e 2° trimestre 2014 e variazioni assolute e percentuali**

	Valori assoluti			Variazione 2008 / 2013	
	2008	2013	2° 2014	Assoluta	%
Comparto del vetro	2.299	1.767	1.724	-532	-23,1
Lavorazione di vetro a mano e a soffio artistico	1.255	1.087	1.065	-168	-13,4

*Elaborazioni Centro Studi Sintesi su dati Infocamere*

La crisi del settore vetrario ha iniziato a dare i primi segnali a partire dal 1998, a seguito del problema legato agli sgravi fiscali ed in concomitanza con l'adeguamento degli impianti delle vetrerie in materia di sicurezza ed ambiente (fumi, scarichi acque, ecc.), ripercussioni che si sono manifestate con la chiusura di alcune realtà produttive anche storiche, la perdita di posti di lavoro e l'aumento della richiesta di cassa integrazione da parte delle aziende del settore.

In merito a questo argomento, il PAT di Venezia nella sezione "ATO 8" delle *Norme tecniche. Allegato A: Ambiti Territoriali Omogenei* segnala come la crisi produttiva del comparto del vetro abbia generato una situazione di precarietà delle aziende produttive e una conseguente tendenza all'abbandono di parti significative del complesso produttivo. Qui, sono evidenti i problemi di convivenza delle produzioni industriali con la residenza, il commercio, il turismo (rischio industriale, smaltimenti, inquinamento).

- Le parti marginali dell'isola che si configurano come periferia disordinata e degradata.
- Sacca Serenella che oltre a rispondere alle esigenze di insediamento produttivo, dovrà offrire nelle sue parti pubbliche (percorsi e standard), qualità degne di una localizzazione lagunare.
- Sacca S. Mattia che, in relazione al grado di inquinamento da accertare, dovrà trovare una forma compiuta (marginamento, altimetria) per il suo utilizzo a fini prevalentemente produttivi e di servizi.
- Gli ambiti di accesso dei mezzi pubblici e dei mezzi turistici privati che vanno opportunamente strutturati, per ridurre i conflitti tra residenti e turisti ed offrire un'adeguata dotazione di servizi.

In generale, tra le cause di tale crisi si possono individuare:

- gli alti costi della produzione, legati tra l'altro agli alti costi dei trasporti, delle materie prime e dei prodotti e delle forniture energetiche;
- le criticità gestionali quali la piccola dimensione aziendale, il mancato ricambio generazionale e il problema del reperimento e della formazione della manodopera;
- la scarsa regolamentazione a tutela della produzione artistica, salvo la presenza del marchio *Vetro Artistico® Murano*, con conseguente concorrenza di prodotti a basso prezzo provenienti dai paesi dell'est asiatico, affiancata ad una massiccia presenza di prodotti contraffatti (si stima che il 70-80% dei prodotti in vendita nei negozi del centro storico di Venezia e spacciati come Vetro di Murano, sino realizzati fuori dall'isola)
- l'alto costo per l'adeguamento e/o gestione degli impianti nel rispetto della normativa vigente in materia di sicurezza ed ambiente.
- la richiesta di rimborso da parte dello Stato degli sgravi contributivi concessi alle aziende tra il 1995 e il 1997 perchè considerati dall'Unione Europea un "illecito aiuto di Stato". Recentemente è stata stabilita l'applicazione del tasso semplice di interesse.

### 2.2.1.2 Promosse dal Comune di Venezia per il Sostegno e lo Sviluppo del Settore

L'Amministrazione Comunale, riconoscendo la valenza strategica della produzione del Vetro e dell'isola di Murano, promuove strategie e politiche di sostegno e sviluppo al fine di valorizzare le potenzialità e le specificità dell'isola, favorire il mantenimento della sua tradizionale vocazione produttiva e la salvaguardia dei livelli occupazionali.

L'importanza dell'isola di Murano è stata confermata anche nel Patto per lo sviluppo della città di Venezia sottoscritto dal Sindaco e dal Presidente del Consiglio il 26 novembre. Tra gli Interventi per lo sviluppo economico, la coesione sociale e territoriale della Città di Venezia, infatti, sono compresi anche specifiche azioni per il rilancio dell'isola, in particolare:

1. il riconoscimento Murano come Area di Crisi Industriale Complessa (ai sensi del D.M. 31 gennaio 2013 del Ministero dello Sviluppo Economico, "Attuazione dell'articolo 27, comma 8, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83 recante: «Misure urgenti per la crescita del Paese»);
2. l'ampliamento della Zona Franca Doganale di Venezia a Murano che, con i connessi vantaggi fiscali, potrebbe favorire l'insediamento di nuove iniziative economiche e l'attrazione di nuovi investimenti.

Il "Documento del Sindaco per il piano degli interventi" presentato, ai sensi della L.R.V. 23 aprile 2004 n. 11, al Consiglio Comunale di Venezia nella seduta del 15 giugno 2016 propone di

- valorizzare il sistema della produzione del vetro migliorando l'approvvigionamento delle materie prime e delle fonti energetiche;
- incentivare l'ammodernamento degli impianti produttivi e favorire la loro espansione;
- favorire insediamento di strutture ricettive e di qualità in aree dismesse o di riconversione;
- rivitalizzare il tessuto urbano evitando lo svuotamento serale, inserendo funzioni di servizio ai cittadini e valorizzando gli spazi pubblici;
- incentivare la riqualificazione del patrimonio edilizio inutilizzato sostenendo interventi di riconversione a nuove destinazioni d'uso;
- facilitare le connessioni via acqua con la terraferma e Venezia, migliorando l'accessibilità;
- riordinare le parti marginali come Sacca San Mattia e Sacca Serenella;
- migliorare il sistema degli approdi per la nautica da diporto.

L'isola di Murano è compresa tra le aree di intervento previste dal progetto Enel Open Fiber per Venezia. Il progetto, promosso dal Governo e da Enel, consentirà a residenti, imprese, artigiani e commercianti, di navigare a 100 mega attraverso l'intervento di Enel nelle aree cosiddette profittevoli e con risorse messe a disposizione da Stato e Regione.

### 2.2.1.3 Prescrizioni dallo Strumento Urbanistico (PAT)

L'isola di Murano, che comprende Murano e le sacche Serenella e di San Mattia e il sistema dei canali circostanti, è riconosciuta dal PAT di Venezia come un Ambito Territoriale Omogeneo (A.T.O. n. 8) a prevalente destinazione residenziale, in equilibrio con alcuni insediamenti artigianali prevalentemente mono-produttivi. L'isola di Murano presenta caratteristiche paesaggistiche particolarmente complesse, sia rispetto ad un particolare sviluppo del processo edilizio-abitativo, sia per la presenza di diverse identità morfologiche (antropiche e naturali).

Il PAT, individuando l'A.T.O. n. 8 intende quindi rispondere in merito al dimensionamento e allo sviluppo ordinato e sostenibile degli insediamenti dell'isola seguendo lo studio di specifici macrotemi per il rilancio del suo sistema urbano-territoriale, tra cui: "La tutela"; "La salvaguardia e il recupero"; "L'innovazione e le strategie di sviluppo".

Di seguito, si riportano (come da PAT)<sup>7</sup> gli obiettivi specifici del dimensionamento e le direttive per il Piano degli Interventi utili alla definizione di un progressivo miglioramento dell'ecosistema urbano rispetto al suo contesto ambientale.

#### *Obiettivi specifici*

##### *Ambiente e paesaggio*

- La salvaguardia e la tutela della salute pubblica in un ambiente che vede convivere produzione industriale e residenza è un obiettivo che potrà trovare soluzione con interventi sul ciclo produttivo e allontanando dal tessuto urbano consolidato le produzioni nocive secondo un piano dell'intero comparto industriale di Murano. Il possibile sito di nuovo insediamento, salvo ulteriori verifiche ambientali, può essere quello di Sacca S. Mattia.
- Riordino delle parti marginali dell'isola al fine di rendere pubblicamente fruibili a fini paesaggistici e quali terminali di percorsi pedonali verso la laguna.
- Ricomposizione di parti del territorio al fine di rendere maggiormente percepibili, attraverso la connessione di percorsi pedonali pubblici, i principali valori storici, architettonici e testimoniali dell'isola di Murano.
- Garantire, a seguito di nuovi interventi di urbanizzazione ed edificazione, la tutela dei valori paesaggistici tipici e delle funzioni ecologiche del territorio (permeabilizzazione dei suoli, mitigazioni ambientali).
- Riordinare il verde urbano nelle sue componenti arboree ed arbustive al fine di creare un sistema di servizi e spazi pubblici in quanto valori di qualità urbana e ambientale (assorbimento inquinamento, rumore, ombreggiamento).

---

<sup>7</sup> PAT di Venezia – Norme tecniche. Allegato A: Ambiti Territoriali Omogenei.

### *Tutela e recupero degli edifici e complessi di valore monumentale e testimoniale*

- Per le zone del Centro Storico il P.A.T. intende tutelare l'impianto morfologico e la struttura tipologica degli edifici secondo le regole di classificazione tipologica assunte dal piano della Città Antica, rivisitate in ragione dei diversi modelli insediativi dell'isola, con particolare riguardo alle strutture della casa-fondaco (a Murano: fabbrica) e dei successivi complessi produttivi otto-novecenteschi.
- Gli edifici e i complessi di edifici, che conservano o in cui sia ricomponibile l'identità originaria ovvero abbiano raggiunto nel tempo un grado di equilibrio riconoscibile e consolidato, vanno preservati nella loro struttura complessiva garantendo gli interventi necessari per un uso moderno secondo le destinazioni d'uso insediabili.
- Per gli edifici, o complessi di edifici dismessi o in via di dismissione, occorre consentire un processo di riqualificazione fisico-funzionale per la loro valorizzazione con tutela delle qualità storiche e testimoniali degli insediamenti, qualora presenti, eliminando elementi e manufatti incongrui recenti per un uso strategico per lo sviluppo residenziale ed economico e la dotazione di servizi anche attraverso specifici piani o progetti complessivi di intervento.
- Le destinazioni d'uso prevalenti, anche per gli interventi di riconversione fisico-funzionale, saranno quelle residenziali, definendo per quelle ricettive alberghiere una congrua quantità ammissibile nell'arco temporale di previsione del P.A.T.

### *Insedimenti recenti o di nuovo impianto*

- Il P.A.T. incentiva il consolidamento delle parti del territorio già urbanizzate, con particolare riferimento alle previsioni di interventi diretti al miglioramento della qualità urbana, anche attraverso l'insediamento di nuove funzioni residenziali e di servizio.
- Le nuove espansioni produttive e di servizio sono previste nell'area di Sacca S. Mattia con l'obiettivo di salvaguardare i valori paesaggistici presenti, le funzioni ecologiche del territorio (permeabilizzazione dei suoli, mitigazioni ambientali) e di relazionare i nuovi impianti al contesto, sia per quanto riguarda le modalità d'uso degli spazi pubblici, che per il carattere e la qualità degli edifici e della struttura insediativa.

### *Mobilità*

- Gli ambiti di accesso dei mezzi pubblici e dei mezzi turistici privati che vanno opportunamente strutturati per ridurre i conflitti tra residenti e turisti ed offrire un'adeguata dotazione di servizi, informazione turistica, etc.
- Realizzazione di un nuovo punto di accesso pubblico a Sacca S. Mattia o Sacca Serenella in relazione alla realizzazione del nuovo terminal di Tesserà e alla conseguente linea di collegamento tra Tesserà e Fondamenta Nuove.
- Verifica idraulica e di opportunità tecnico-economica per la realizzazione a nord di Sacca S. Mattia di un canale per il collegamento del canale di Burano con quello di Tesserà.
- Previsione di una linea di trasporto pubblico lagunare secondo la direttrice Burano - Torcello - Ca' Noghera con modalità compatibili con i caratteri ambientali dei siti. Tale previsione andrà sottoposta a studio di fattibilità ambientale che metta a confronto le possibili alternative progettuali; in ogni caso la soluzione progettuale che sarà adottata

dovrà essere assoggettata a procedura di valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 5 del DPR 357/1997 e ss.mm.ii. (prescrizione VINCA, integrazione luglio 2013).

### *Attrezzature*

- Garantire per l'isola un'offerta di servizi pubblici soddisfacente per la comunità locale, migliorando qualitativamente quella presente e prevedendo adeguati programmi di intervento per l'accessibilità ai servizi di scala superiore esterni all'isola.
- Formazione di punti di accesso acquei e attracchi per imbarcazioni per i residenti e per la nautica da diporto anche al fine di favorire l'accessibilità all'isola.
- Inserire nella rete dell'offerta dei servizi e delle attrezzature fruibili le aree e gli edifici di elevato interesse ambientale e storico-testimoniale anche privati, oggetto di recupero quali risorse integrate di sistema.
- Valorizzare e connettere, quali risorse turistiche, i punti di eccellenza legati al territorio quali monumenti, musei, scorci paesaggistici, insieme alla produzione artistica al fine di articolare e diversificare l'offerta turistica a beneficio dell'intera isola.

### **Direttive per il Piano degli Interventi**

#### *Modalità attuative e dimensionamenti*

- Il P.I. individua gli strumenti nelle diverse zone territoriali per determinare le condizioni per la salvaguardia e tutela delle invariati, il superamento delle situazioni di degrado, il raggiungimento degli obiettivi specifici nell'ambito delle funzioni prevalenti così come in precedenza definite.
- Il P.I. individua le aree in cui gli interventi sull'esistente di nuova costruzione e/o ampliamento sono consentiti in diretta attuazione dello stesso e le aree da assoggettare a piano urbanistico attuativo, con particolare riguardo a quelle in cui gli interventi di nuova urbanizzazione, di riqualificazione e/o riconversione per incentivare gli insediamenti, sono finalizzati anche ad incrementare le dotazioni territoriali di servizi.
- Il P.I. individua per gli edifici, o complessi di edifici dismessi o in via di dismissione, o per aree libere riutilizzabili, le modalità di intervento finalizzate alla riqualificazione fisico-funzionale valorizzando e tutelando le qualità storiche e testimoniali e prevedendo anche l'incremento delle dotazioni territoriali di servizi con particolare riguardo alle attrezzature a parco, per il gioco e lo sport.
- Il P.I. individua il dimensionamento delle capacità edificatorie e le destinazioni d'uso ammesse nelle aree da assoggettare a piano urbanistico attuativo, gli elementi e le opere incongrue soggetti alla formazione del credito edilizio, con particolare attenzione per la residenzialità e i contenuti e le forme dello sviluppo turistico.

#### *Destinazioni d'uso degli insediamenti*

- Per le zone di completamento ed espansione il P.I., nelle previsioni insediative, tiene conto della particolare struttura morfologica dell'isola e della tipologia prevalente anche con eventuali rivisitazioni delle tipologie.

- Per la destinazione turistico ricettiva il P.I. definisce la soglia di compatibilità e le modalità di attuazione degli interventi.
- Le aree produttive sono disciplinate dal P.I. tenendo conto delle necessarie operazioni di recupero ambientale delle aree e degli interventi di mitigazione e riduzione degli impatti con il contesto dell'isola e della laguna.

#### *Tutele e valorizzazioni*

- L'area S.I.C. e Z.P.S. della laguna è adiacente ai lati nord ed est di Murano, pertanto il P.I. per tutti gli interventi, di nuova urbanizzazione, ristrutturazione, tiene conto delle prescrizioni relative agli ambiti di tutela delle aree lagunari vincolate.
- Il P.I. disciplina gli ambiti di possibile fruizione e il sistema dei percorsi con le attrezzature e i servizi realizzabili compatibili e gli elementi di alto valore storico-testimoniale, con le finalità di tutela e valorizzazione delle risorse da inserire nei circuiti turistici, culturali e del tempo libero.
- Per il fronte lagunare il P.I. prevede forme di tutela e salvaguardia dei contesti paesaggistici favorendo la continuità della percorribilità del fronte laguna e la sua percezione visiva.
- Il P.I. disciplina l'organizzazione degli approdi, degli ormeggi, degli attracchi sia per il servizio pubblico, per l'uso privato e la nautica da diporto.

#### *Linee guida progettuali di carattere prescrittivo (prescrizioni VINCA)*

I Piani degli Interventi che interessano direttamente o indirettamente l'ATO 8 Isola di Murano sono assoggettati a procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale, con particolare riguardo per le trasformazioni di tipo commerciale-direzionale, produttivo e turistico e relative alla nautica. Qualora la VINCA evidenzi probabili incidenze significative negative sugli habitat e le specie di interesse comunitario, dirette o indirette, anche riconducibili a effetti congiunti con altri piani e progetti, e qualora tali incidenze non possano essere risolte con soluzioni alternative, misure di mitigazione o misure di compensazione, il Piano degli Interventi deve escludere le trasformazioni che originano tali incidenze, anche se questo comporta una mancata attuazione dei carichi insediativi aggiuntivi previsti nel dimensionamento definito dal PAT per l'ATO 8.

Tabella 2 – Dimensionamento A.T.O. 8 (Isola di Murano)

<b>A.T.O. 8 Isola di Murano<sup>8</sup></b>			
<b>CARICO INSEDIATIVO AGGIUNTIVO</b>		<b>STANDARD URBANISTICI</b>	
	50 mq/abitante	30 mq/abitante	
<b>RESIDENZIALE</b>	40.000 mq (1) (2)	PRIMARI (3)	SECONDARI (4)
		(6,5 mq/abitante)	(23,5 mq/abitante)
		5.200 mq	18.000 mq
<b>COMMERCIALE DIREZIONALE</b>	40.000 mq (1)	1 mq/ma di Sp	
		PRIMARI (3)	SECONDARI (4)
		(0,5 mq/abitante)	(0,5 mq/abitante)
		20.000 mq	20.000 mq
<b>PRODUTTIVO</b>	100.000 mq (1)	10% della Sf per singola zona (5)	
		16.670 mq	
<b>TURISTICO</b>	8.000 mq (1)	45 mq/100 mq (6)	
		3.600	

**8 Note**

(1) carico aggiuntivo espresso in Superficie lorda di pavimento (Sp)

(2) superficie equivalente a 800 abitanti teorici

(3) abitanti teorici 800 x 6,5 mq/ab

(4) abitanti teorici 800 x 23,5 mq/ab

(5) superficie fondiaria stimata zone produttive ATO 8 pari a 166.700 mq (art. 31 c.3 lett.b L.R. 11/04)

(6) 15 mq/100 mc previsti all'art. 31 c.3 lett.d L.R. 11/04 sono equivalenti a 45mq/100mq

(7) abitanti teorici totali 5.489 x 30 mq/ab

(8) abitanti teorici totali comprendono:

popolazione esistente al 31.12.2009 (4.664)

+ gli abitanti insediabili nei piani urbanistici attuativi approvati (25)

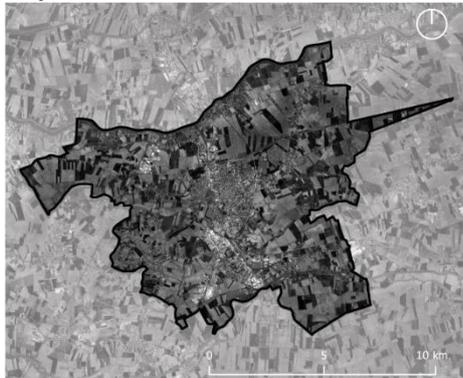
+ il carico aggiuntivo di nuova previsione PAT (800)

## 2.2. Comuni del rodigino

### 2.2.1 Comune di Rovigo

#### Comune di Rovigo

##### Inquadramento Territoriale



##### Inquadramento Geografico



Superficie: 108,8 kmq

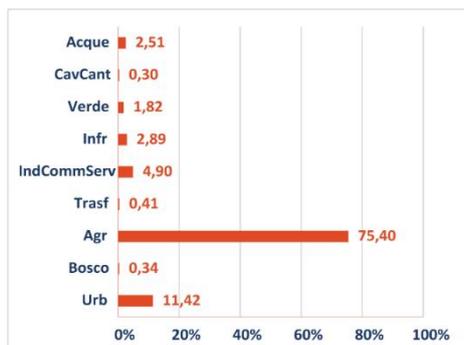


Popolazione: 49.985



Densità: 459,4 ab./kmq

##### Analisi Classi Uso del Suolo



Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

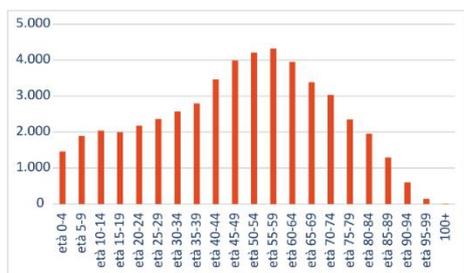
##### Vocazionalità Territoriale

##### **Attività Commerciali Prevalenti:**

Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli



##### Analisi Demografica



Distribuzione delle classi d'età.

##### Inquadramento Socioeconomico

Numero Imprese: 16.671

Tasso Occupazione: 71,42%

Famiglie: 23.994

Saldo migratorio: +125

Figura 11 - Scheda comune di Rovigo

Il Comune di Rovigo sorge tra l'Adige, a nord, e il Tartaro-Canalbianco-Po di Levante, a sud. Il territorio è attraversato da una moltitudine di canali artificiali, utili tanto alla bonifica quanto all'irrigazione dei campi, che in alcuni tratti segnano il confine comunale. Nel centro fisico del comune sorge il centro urbano, che si sviluppa a raggiera e raggiunge le diverse frazioni che ne fanno parte. Rovigo presenta importanti connessioni con il resto del territorio, basti pensare alle direttrici viarie che la collegano rapidamente ad altre città anche, oltre il confine regionale e all'interporto, che ne favoriscono un'alta accessibilità.

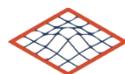
## 2.2.2 Comune di Bagnolo di Po

### Comune di Bagnolo di Po

#### Inquadramento Territoriale



#### Inquadramento Geografico



Superficie: 21,36 kmq



Popolazione: 1.203



Densità: 56,32 ab./kmq

#### Analisi Classi Uso del Suolo



Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

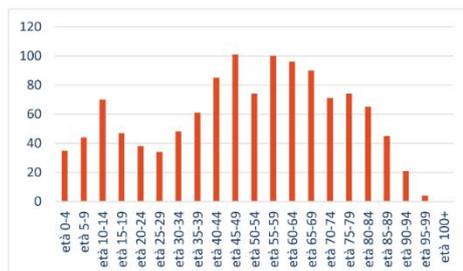
#### Vocazionalità Territoriale

##### Attività Commerciali Prevalenti:

Coltivazioni agricole



#### Analisi Demografica



Distribuzione delle classi d'età.

#### Inquadramento Socioeconomico

Numero Imprese: 158

Tasso Occupazione: 67,04%

Famiglie: 515

Saldo migratorio: +15

Figura 12 – Scheda Comune di Bagnolo di Po

Bagnolo di Po – da “Balneum”, la cui traduzione significa “Bagnato dalle acque” – prende il nome proprio dalla caratteristica configurazione del suo territorio ricco di pozze d’acqua. Nel corso della sua storia, Bagnolo è stato ripetutamente interessato dalle alluvioni del fiume Adige, del Tartaro-Canalbiano-Po di Levante, il quale costituisce un confine naturale nella parte nord del Comune, e del fiume Po. In particolare, di quest’ultimo si ricorda l’alluvione del 1951, che causò lo spopolamento del paese verso zone maggiormente industrializzate. Infatti, la vocazionalità del territorio è prevalentemente agricola e l’urbanizzato si concentra in minima parte nella fascia centrale che attraversa il Comune da nord a sud.

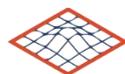
## 2.2.3 Comune di Bergantino

### Comune di Bergantino

#### Inquadramento Territoriale



#### Inquadramento Geografico



Superficie: 17,97 kmq

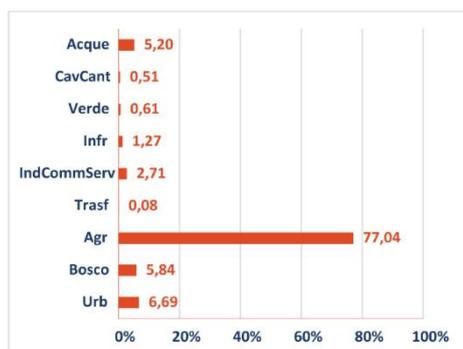


Popolazione: 2.492



Densità: 138,69 ab./kmq

#### Analisi Classi Uso del Suolo



Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

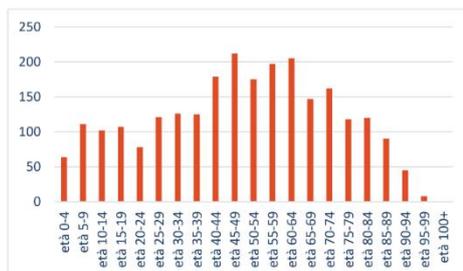
#### Vocazionalità Territoriale

**Attività Commerciali Prevalenti:**

Coltivazioni agricole



#### Analisi Demografica



Distribuzione delle classi d'età.

#### Inquadramento Socioeconomico

*Numero Imprese: 298*

*Tasso Occupazione: 71,79%*

*Famiglie: 1.014*

*Saldo migratorio: -10*

Figura 13 – Scheda Comune di Bergantino

L'abitato di Bergantino sorge nelle immediate vicinanze del fiume Po, dove un tempo si estendeva una vasta palude punteggiata da isolotti sormontati da palafitte. La zona centro settentrionale del Comune è invece occupata da terreni agricoli la cui coltivazione ne rappresenta la principale attività commerciale. Oltre al settore agricolo, sono numerose le aziende che operano nel settore dell'intrattenimento itinerante, attività che sorse sul finire degli anni '20 come risposta alla fase di depressione che stava attraversando l'agricoltura. Bergantino, infatti, è anche conosciuto come il "paese della giostra".

È interessante segnalare che dal punto di vista urbanistico il comune di Bergantino insieme ai comuni di Castelmasa (RO), Castelnovo Bariano (RO), Legnago (VR), Melara (RO), e alle province di Rovigo e Verona risulta ente firmatario dell'accordo di copianificazione per la redazione concertata del Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (PATI Tematico). Si tratta di un progetto finalizzato a pianificare in modo coordinato e strategico tematiche relative al territorio di più comuni, con particolare attenzione alla crescita produttiva, infrastrutturale e turistica. In termini produttivo-infrastrutturali, il PATI si pone l'obiettivo di avviare una riqualificazione radicale della banchina di Torretta sull'"autostrada fluviale" del Canalbianco. Ciò consentirà di ottimizzare, per i cinque comuni firmatari, la strategia di accesso alla navigabilità fluviale in sinergia con i progetti operativi in ottica ZES (Zona Economica Speciale).

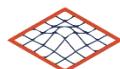
## 2.2.4 Comune di Bosaro

### Comune di Bosaro

#### Inquadramento Territoriale



#### Inquadramento Geografico



Superficie: 6,12 kmq

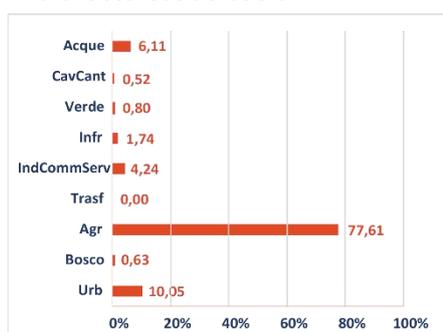


Popolazione: 1.468



Densità: 239,87 ab./kmq

#### Analisi Classi Uso del Suolo



Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

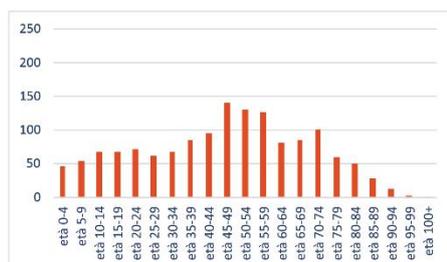
#### Vocazionalità Territoriale

##### Attività Commerciali Prevalenti:

Coltivazioni agricole



#### Analisi Demografica



Distribuzione delle classi d'età.

#### Inquadramento Socioeconomico

Numero Imprese: 89

Tasso Occupazione: 51,8%

Famiglie: 441

Saldo migratorio: +15

Il comune di Bosaro è situato nel cosiddetto medio Polesine, del quale condivide la tipica morfologia pianeggiante ricca di corsi d'acqua e di strutture sedimentarie tipiche di questo ambiente. Il territorio comunale confina con i comuni di Rovigo, Pontecchio Polesine, Guarda Veneta, Polesella e Arquà Polesine e conta circa 1468 abitanti residenti per lo più nel centro abitato situato al limite sud-occidentale del territorio comunale, in uno spazio pianeggiante compreso tra il Tartaro-Canalbianco-Po di levante e il Collettore Padano-Polesano. Il territorio comunale si estende su una superficie di circa 6 Km<sup>2</sup> e presenta una quota media di circa 3 m s.l.m. La vocazionalità del territorio è prevalentemente agricola.

## 2.2.5 Comune di Calto

### Comune di Calto

#### Inquadramento Territoriale



#### Inquadramento Geografico



Superficie: 10,85 kmq

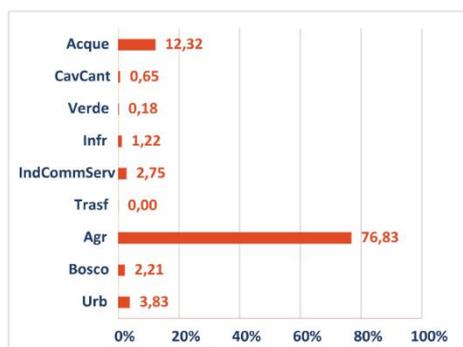


Popolazione: 684



Densità: 63,05 ab./kmq

#### Analisi Classi Uso del Suolo



Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

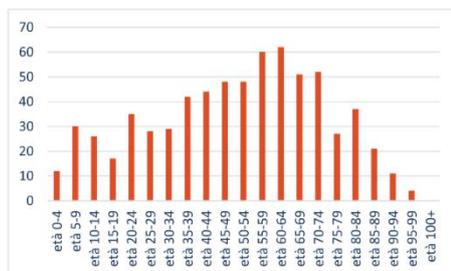
#### Vocazionalità Territoriale

**Attività Commerciali Prevalenti:**

Coltivazioni agricole



#### Analisi Demografica



Distribuzione delle classi d'età.

#### Inquadramento Socioeconomico

*Numero Imprese: 87*

*Tasso Occupazione: 68,76%*

*Famiglie: 313*

*Saldo migratorio: -13*

Figura 14 – Scheda Comune di Calto

Calto è il più piccolo comune del Polesine per numero di abitanti e negli ultimi 10 anni ha registrato un accentuato calo della popolazione. Gli elementi antropici che caratterizzano il territorio sono costituiti in larga parte dalle strade che lo attraversano, oltre che dalle arginature del fiume Po. L'economia è in prevalenza agricola seppure il numero delle imprese registrate sia importante rispetto al numero di abitanti insediati. Il centro abitato si colloca al centro del territorio comunale mentre il resto della superficie è occupato prevalentemente da terreni arabili.

## 2.2.6 Comune di Canaro

### Comune di Canaro

#### Inquadramento Territoriale



#### Inquadramento Geografico



Superficie: 32,65 kmq



Popolazione: 2.667



Densità: 81,68 ab./kmq

#### Analisi Classi Uso del Suolo



Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

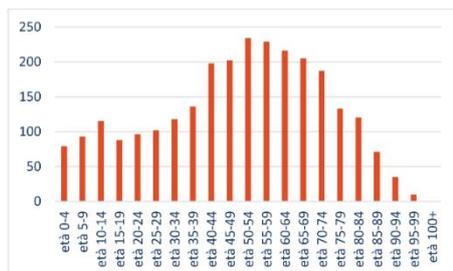
#### Vocazionalità Territoriale

**Attività Commerciali Prevalenti:**

Coltivazioni agricole



#### Analisi Demografica



Distribuzione delle classi d'età.

#### Inquadramento Socioeconomico

*Numero Imprese: 300*

*Tasso Occupazione: 68,39%*

*Famiglie: 1.183*

*Saldo migratorio: -23*

Figura 15 – Scheda Comune di Canaro

Il territorio comunale di Canaro è caratterizzato da molteplici frazioni e località distribuite lungo gli assi principali, costituiti dalle strade che lo attraversano. Se posto a confronto con i comuni limitrofi, nonostante la sua estensione il Comune di Canaro non presenta un'elevata concentrazione della popolazione. Al contrario la sua densità è paragonabile a quella di una realtà rurale e, infatti, il suolo è occupato per la maggior parte da terreni agricoli.

## 2.2.7 Comune di Castelmassa

### Comune di Castelmassa

#### Inquadramento Territoriale



#### Inquadramento Geografico



#### Analisi Classi Uso del Suolo



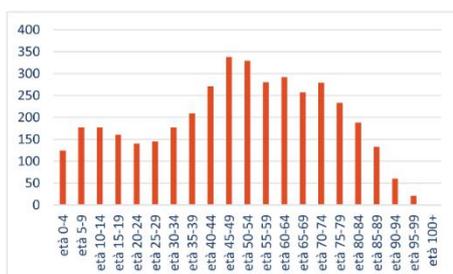
Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

#### Vocazionalità Territoriale

**Attività Commerciali Prevalenti:**  
Commercio al dettaglio



#### Analisi Demografica



Distribuzione delle classi d'età.

#### Inquadramento Socioeconomico

*Numero Imprese: 388*

*Tasso Occupazione: 68,77%*

*Famiglie: 1.810*

*Saldo migratorio: +3*

Figura 16 – Scheda Comune di Castelmassa

Il Comune di Castelmassa è caratterizzato da un unico centro urbano localizzato lungo il fiume Po, mentre la restante parte del territorio è fortemente a vocazionalità agricola. A differenza dei comuni confinanti, sotto l'aspetto economico è il commercio al dettaglio a prevalere. Da est a sud-ovest il comune è attraversato dalla strada regionale che costituisce l'asse principale che divide nettamente l'urbanizzato dai terreni agricoli. Considerando l'estensione comunale e confrontata con gli altri comuni presi in esame, la densità di popolazione risulta particolarmente elevata e lo stesso si può dire del numero di imprese presenti sul territorio.

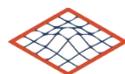
## 2.2.8 Comune di Castelnuovo Bariano

### Comune di Castelnuovo Bariano

#### Inquadramento Territoriale



#### Inquadramento Geografico



Superficie: 37,91 kmq



Popolazione: 2.651



Densità: 69,92 ab./kmq

#### Analisi Classi Uso del Suolo



Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

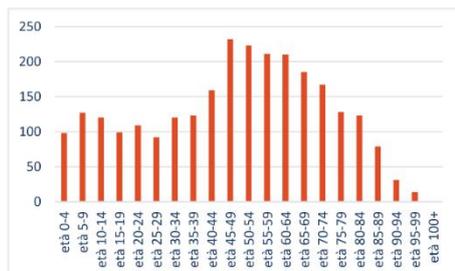
#### Vocazionalità Territoriale

**Attività Commerciali Prevalenti:**

Coltivazioni agricole



#### Analisi Demografica



Distribuzione delle classi d'età.

#### Inquadramento Socioeconomico

*Numero Imprese: 284*

*Tasso Occupazione: 65,06%*

*Famiglie: 1.131*

*Saldo migratorio: -10*

Figura 17 – Scheda Comune di Castelnuovo Bariano

Il Comune di Castelnuovo Bariano è situato tra il fiume Tartaro-Canalbianco-Po di Levante, con il quale confina a nord, e il fiume Po, che lo delimita a sud e in prossimità del quale è localizzato il centro urbano. La zona centrale è caratterizzata da strutture residenziali isolate e da edifici industriali disseminati sul territorio che sorgono lungo gli assi stradali. Di conseguenza, il numero di abitanti è piuttosto basso rispetto alla superficie territoriale comunale. I suoli sono quasi interamente dedicati alle coltivazioni agricole, che costituiscono l'attività commerciale prevalente. È in fase di ultimazione il PATI Tematico di Torretta, che riguarda il porto di Torretta (VR), nel tratto navigabile del Fissero, Tartaro, Canalbianco, che comprende 5 Comuni: Castelnuovo Bariano, Castelmasa, Bergantino,

Melara e Legnago e due Provincie, quelle di Rovigo e Verona. Rappresenta uno strumento urbanistico adatto all'insediamento di attività di logistica e produttive nei pressi della banchina portuale di Torretta di Legnago (Figura 18).

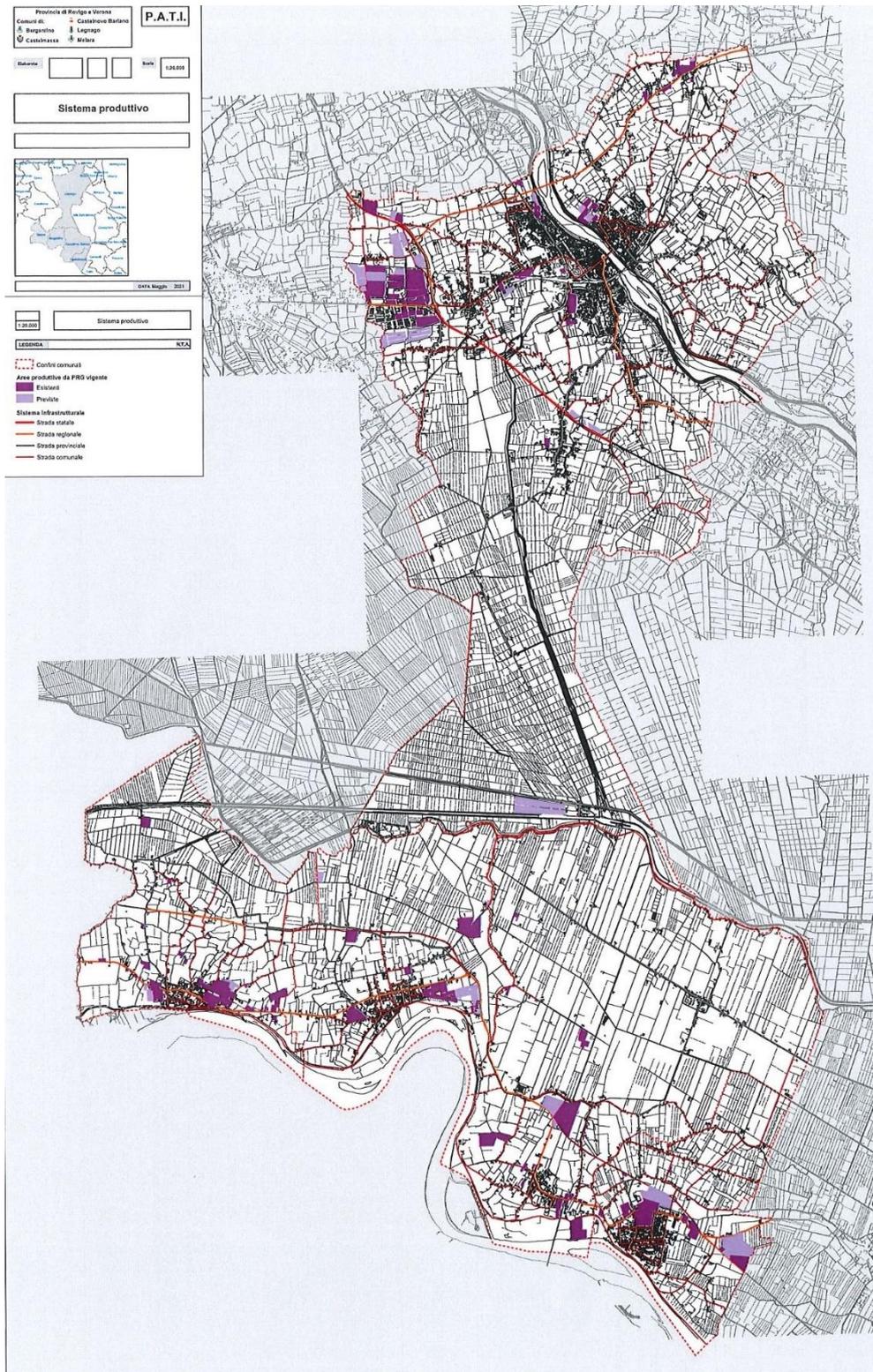


Figura 18 - PATI Castelnuovo Bariano

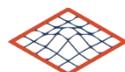
## 2.2.9 Comune di Ceneselli

### Comune di Ceneselli

#### Inquadramento Territoriale



#### Inquadramento Geografico



Superficie: 28,62 kmq

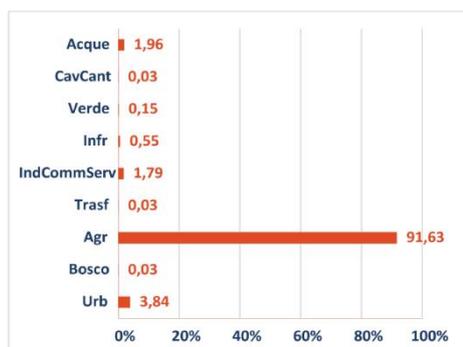


Popolazione: 1.595



Densità: 55,73 ab./kmq

#### Analisi Classi Uso del Suolo



Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

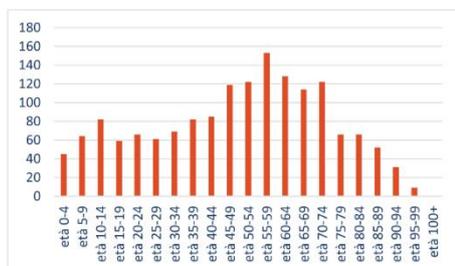
#### Vocazionalità Territoriale

**Attività Commerciali Prevalenti:**

Coltivazioni agricole



#### Analisi Demografica



Distribuzione delle classi d'età.

#### Inquadramento Socioeconomico

Numero Imprese: 193

Tasso Occupazione: 64,83%

Famiglie: 667

Saldo migratorio: -2

Figura 19 – Scheda Comune di Ceneselli

Il Comune di Ceneselli confina a nord con il Tartaro-Canalbianco-Po di Levante ed è percorso secondo direttrici parallele est-ovest da strade di livello sovracomunale e corsi d'acqua. Il centro abitato di Ceneselli si trova nella zona sud del territorio comunale ed è attraversato dalla strada regionale lungo la quale, salendo verso nord, si collocano le diverse frazioni, tra cui Granarone, la principale. Il suolo è destinato quasi interamente alle coltivazioni agricole, i cui terreni occupano più del 90% della superficie totale comunale.

## 2.2.10 Comune di Ficarolo

### Comune di Ficarolo

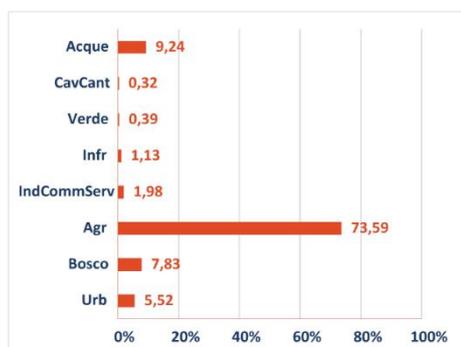
#### Inquadramento Territoriale



#### Inquadramento Geografico



#### Analisi Classi Uso del Suolo



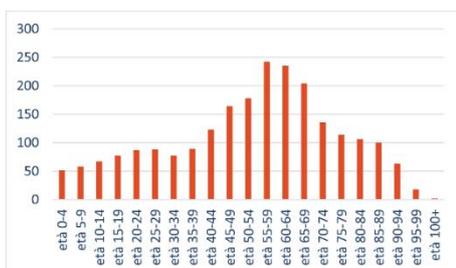
Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

#### Vocazionalità Territoriale

**Attività Commerciali Prevalenti:**  
Coltivazioni agricole



#### Analisi Demografica



Distribuzione delle classi d'età.

#### Inquadramento Socioeconomico

*Numero Imprese:* 226  
*Tasso Occupazione:* 67,24%  
*Famiglie:* 948  
*Saldo migratorio:* +3

Figura 20 – Scheda Comune di Ficarolo

Il Comune di Ficarolo sorge dove si incontrano le tre grandi regioni del Veneto, Emilia-Romagna e Lombardia ed è costeggiato a ovest e a sud dal fiume Po. Il territorio è caratterizzato da distese di campi e da un reticolo di canali che ne favoriscono la fertilità. Il centro urbano si localizza nella parte ovest del comune lungo la riva del fiume ed è circondato dall'incrocio tra i principali assi viari, costituiti da strade regionali e provinciali. Anche in questo contesto territoriale la vocazionalità è prevalentemente agricola e la maggior parte dei suoli è destinata alle attività del settore primario.

## 2.2.11 Comune di Fiesso Umbertino

### Comune di Fiesso Umbertino

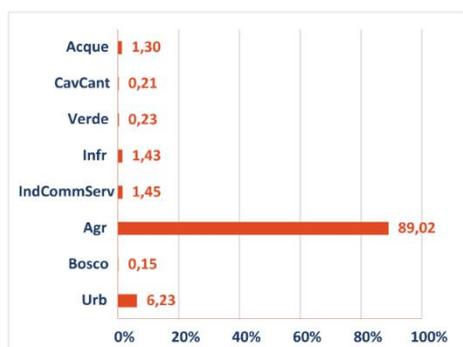
#### Inquadramento Territoriale



#### Inquadramento Geografico



#### Analisi Classi Uso del Suolo



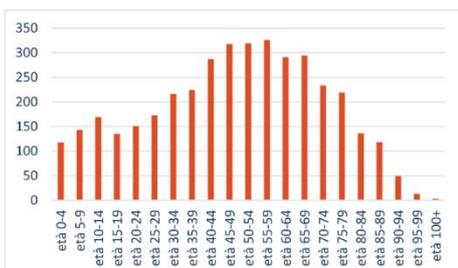
Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

#### Vocazionalità Territoriale

**Attività Commerciali Prevalenti:**  
Coltivazioni agricole



#### Analisi Demografica



Distribuzione delle classi d'età.

#### Inquadramento Socioeconomico

*Numero Imprese: 393*

*Tasso Occupazione: 68,33%*

*Famiglie: 1.698*

*Saldo migratorio: +26*

Figura 21 – Scheda Comune di Fiesso Umbertino

Il nucleo abitativo si estende orizzontalmente lungo la fascia centrale del territorio comunale, delimitato da molteplici corsi d'acqua e a est dall'autostrada. Il territorio comunale comprende il capoluogo Fiesso Umbertino, i centri abitati Capitello e Ospitaletto e il nucleo abitato Piacentina. Il capoluogo è attraversato dalle due direttrici rappresentate dall'incrocio di due strade provinciali che ne favoriscono il collegamento con i centri nelle vicinanze. È proprio lungo gli assi viari che si concentrano gli insediamenti industriali. Significativa rilevanza è costituita dal settore agricolo.

## 2.2.12 Comune di Gaiba

### Comune di Gaiba

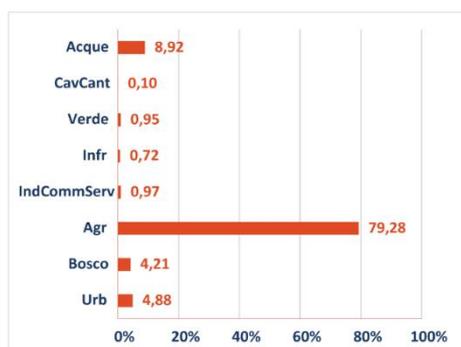
#### Inquadramento Territoriale



#### Inquadramento Geografico



#### Analisi Classi Uso del Suolo



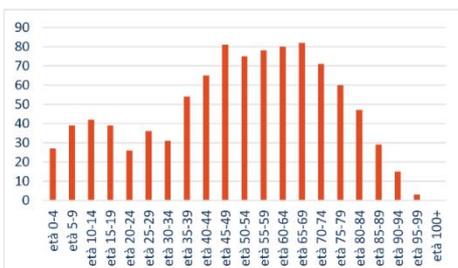
Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

#### Vocazionalità Territoriale

**Attività Commerciali Prevalenti:**  
Coltivazioni agricole



#### Analisi Demografica



Distribuzione delle classi d'età.

#### Inquadramento Socioeconomico

*Numero Imprese: 130*

*Tasso Occupazione: 64,33%*

*Famiglie: 421*

*Saldo migratorio: +1*

Figura 22 – Scheda Comune di Gaiba

Il nucleo abitativo principale del comune di Gaiba si colloca a sud del territorio comunale in prossimità del fiume Po. La realtà economica è caratterizzata dal settore primario per via del paesaggio agrario che il comune presenta. Il territorio è tagliato orizzontalmente dall'asse viario di livello sovracomunale costituito dalla strada regionale, che passa per il centro di Gaiba.

## 2.2.13 Comune di Melara

### Comune di Melara

#### Inquadramento Territoriale



#### Inquadramento Geografico



Superficie: 17,58 kmq

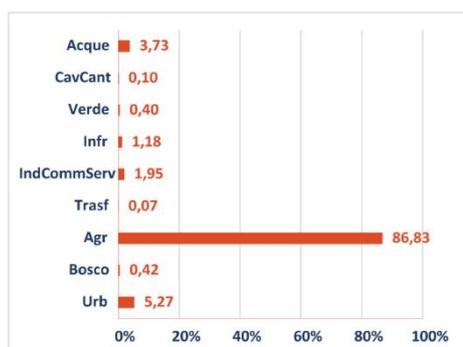


Popolazione: 1.747



Densità: 99,35 ab./kmq

#### Analisi Classi Uso del Suolo



Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

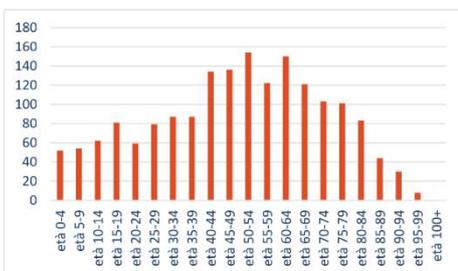
#### Vocazionalità Territoriale

##### Attività Commerciali Prevalenti:

Coltivazioni agricole



#### Analisi Demografica



Distribuzione delle classi d'età.

#### Inquadramento Socioeconomico

Numero Imprese: 185

Tasso Occupazione: 70,78%

Famiglie: 755

Saldo migratorio: +4

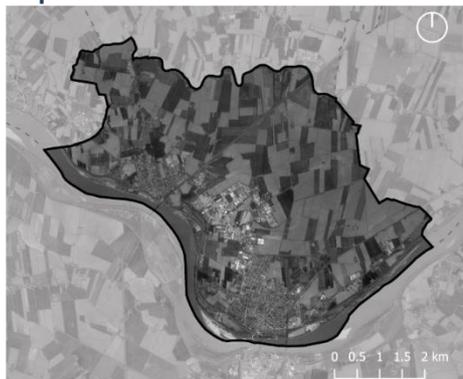
Figura 23 – Scheda Comune di Melara

Il Comune di Melara è il territorio più occidentale del Polesine e si colloca al confine tra Veneto e Lombardia. Il centro storico è situato nella fascia sud, a ridosso del fiume Po, mentre la restante parte delle strutture residenziali è distribuita sul territorio secondo la raggera viaria che parte dal centro urbano. Il comune è inoltre attraversato orizzontalmente dalla strada provinciale, regionale e dal fiume Tartaro-Canalbianco-Po di Levante. L'attività commerciali principale è, anche in questo caso, legata alla vocazionalità agricola del territorio.

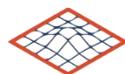
## 2.2.14 Comune di Occhiobello

### Comune di Occhiobello

#### Inquadramento Territoriale



#### Inquadramento Geografico



Superficie: 32,33 kmq

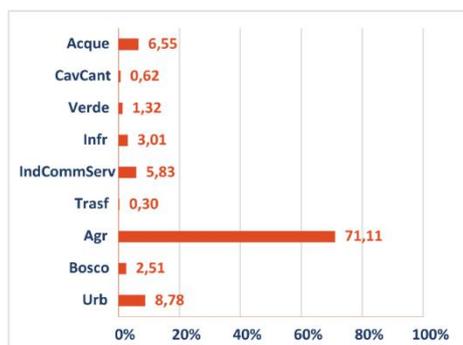


Popolazione: 11.950



Densità: 369,61 ab./kmq

#### Analisi Classi Uso del Suolo



Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

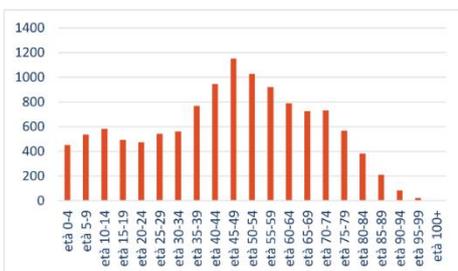
#### Vocazionalità Territoriale

##### Attività Commerciali Prevalenti:

Commercio al dettaglio



#### Analisi Demografica



Distribuzione delle classi d'età.

#### Inquadramento Socioeconomico

Numero Imprese: 1.368

Tasso Occupazione: 72,29%

Famiglie: 5.297

Saldo migratorio: +109

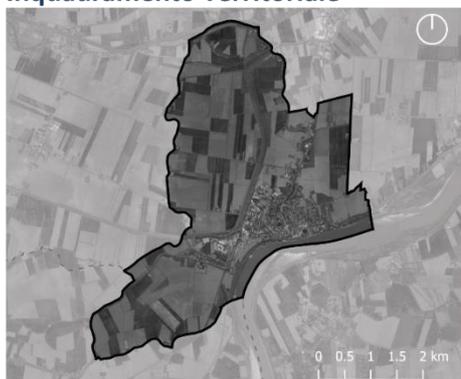
Figura 24 – Scheda Comune di Occhiobello

Il territorio di Occhiobello comprende al proprio interno tre nuclei abitati: il capoluogo, S. Maria Maddalena e Gurzone. È nei primi due che si concentra la quasi totalità della popolazione, il cui ammontare appare piuttosto significativo. Inoltre, tra di essi si collocano le zone produttive, mentre a nord si estendono i terreni agricoli. Il sistema viario si compone di due direttrici principali: una nord-sud rappresentata dalla strada statale e parallelamente dall'autostrada, e una ovest-est costituita dalla strada regionale. A differenza delle altre realtà comunali, nel contesto economico produttivo del comune di Occhiobello non è l'attività agricola ad essere predominante, bensì il commercio al dettaglio.

## 2.2.15 Comune di Polesella

### Comune di Polesella

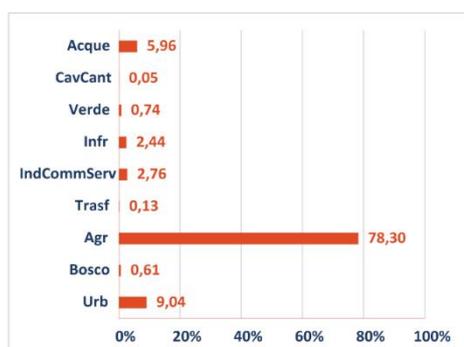
#### Inquadramento Territoriale



#### Inquadramento Geografico



#### Analisi Classi Uso del Suolo



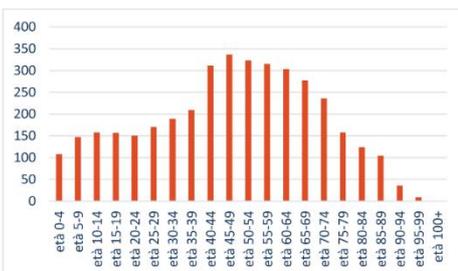
Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

#### Vocazionalità Territoriale

**Attività Commerciali Prevalenti:**  
Lavori di costruzione



#### Analisi Demografica



Distribuzione delle classi d'età.

#### Inquadramento Socioeconomico

*Numero Imprese: 394*

*Tasso Occupazione: 70,49%*

*Famiglie: 1.756*

*Saldo migratorio: -43*

Figura 25 – Scheda Comune di Polesella

Il territorio del comune di Polesella è caratterizzato da un centro urbano principale e da tre frazioni, Rocca, Bresparola e Raccano, prevalentemente residenziali. Inoltre, vi sono alcune abitazioni sparse sul territorio legate all'attività agricola. Il tracciato ferroviario taglia il comune da nord a sud e delimita, insieme all'urbanizzato di Polesella, le zone produttive. Il sistema ferroviario è caratterizzato dalla presenza oltre che della stazione, anche di uno scalo merci e di diversi servizi legati alla diramazione della rete. Sul quadro economico, la principale fonte di reddito è data dal settore delle costruzioni, seguito dal settore primario e commerciale.

## 2.2.16 Comune di Salara

### Comune di Salara

#### Inquadramento Territoriale



#### Inquadramento Geografico



Superficie: 14,16 kmq



Popolazione: 1.115



Densità: 78,76 ab./kmq

#### Analisi Classi Uso del Suolo



Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

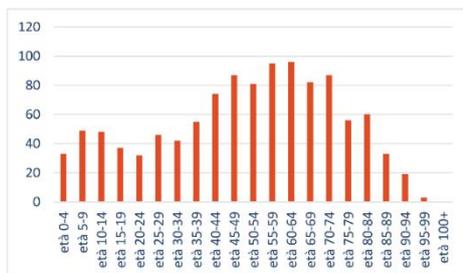
#### Vocazionalità Territoriale

##### Attività Commerciali Prevalenti:

Coltivazioni agricole



#### Analisi Demografica



Distribuzione delle classi d'età.

#### Inquadramento Socioeconomico

Numero Imprese: 116

Tasso Occupazione: 70,96%

Famiglie: 489

Saldo migratorio: +2

Figura 26 – Scheda Comune di Salara

Il Comune di Salara presenta un incrocio di infrastrutture viarie e di canali lungo i quali si sviluppa il tessuto urbano discontinuo, caratterizzato dal capoluogo e da piccole frazioni, tra cui si distingue Veratica per grandezza. A sud, in prossimità del fiume Po, si trova un'area dedicata agli insediamenti industriali, mentre la fascia ovest del territorio comunale è occupata dai terreni agricoli.

## 2.2.17 Comune di Stienta

### Comune di Stienta

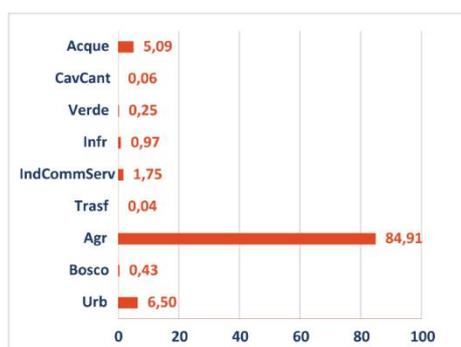
#### Inquadramento Territoriale



#### Inquadramento Geografico



#### Analisi Classi Uso del Suolo



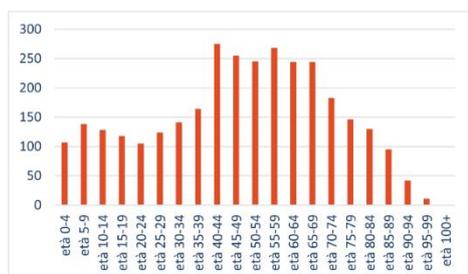
Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

#### Vocazionalità Territoriale

**Attività Commerciali Prevalenti:**  
Coltivazioni agricole



#### Analisi Demografica



Distribuzione delle classi d'età.

#### Inquadramento Socioeconomico

*Numero Imprese: 345*  
*Tasso Occupazione: 66,22%*  
*Famiglie: 1.360*  
*Saldo migratorio: -7*

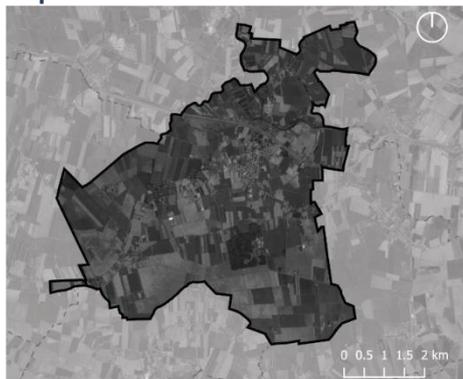
Figura 27 – Scheda Comune di Stienta

Il Comune di Stienta comprende l'omonimo capoluogo e il centro abitato di Sabbioni-Zampine, localizzate nella fascia sud al confine con il fiume Po, cui si aggiungono numerose località di dimensioni inferiori nella zona centro-nord. Il territorio comunale è attraversato, oltre agli assi viari di livello provinciale e regionale, da un reticolo di canali che corrono paralleli alla rete stradale. Una parte consistente del territorio è interessata da terreni agricoli che si rispecchiano nella realtà economica comunale la cui attività prevalente è costituita dalle coltivazioni.

## 2.2.18 Comune di Trecenta

### Comune di Trecenta

#### Inquadramento Territoriale



#### Inquadramento Geografico



Superficie: 35,08 kmq

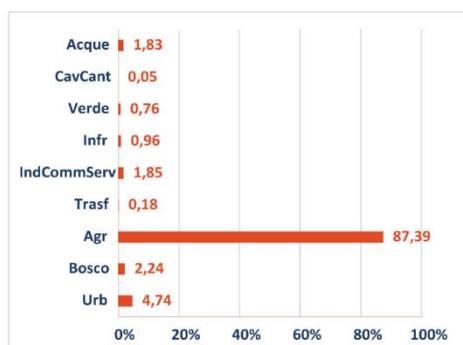


Popolazione: 2.629



Densità: 74,95 ab./kmq

#### Analisi Classi Uso del Suolo



Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

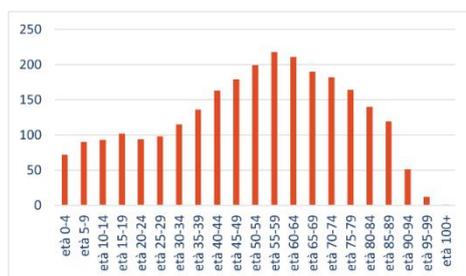
#### Vocazionalità Territoriale

##### Attività Commerciali Prevalenti:

Coltivazioni agricole



#### Analisi Demografica



Distribuzione delle classi d'età.

#### Inquadramento Socioeconomico

Numero Imprese: 303

Tasso Occupazione: 65,96%

Famiglie: 1.165

Saldo migratorio: +19

Figura 28 – Scheda Comune di Trecenta

Il Comune di Trecenta presenta una forma articolata, attraversata da un reticolo di strade che si diramano dal centro del capoluogo, raggiungendo le molteplici frazioni, località e nuclei abitati, e da una serie di corsi d'acqua, tra cui il Tartaro-Canalbianco-Po di Levante. Il paesaggio agrario tipico della pianura veneta si rispecchia sotto il profilo produttivo; dal punto di vista distributivo non vi è un polo produttivo, bensì una serie di microaree spalmate in maniera omogenea sul territorio.

### 2.3. Interporto di Rovigo

L'Interporto di Rovigo è un interporto di nuova generazione, un nodo plurimodale che integra tre tipologie di vettori: stradale, ferroviario e fluvio-marittimo.

L'Interporto di Rovigo si inserisce nel contesto della rete logistica nazionale come nodo plurimodale integrando tre tipologie di vettori: stradale, ferroviario e fluvio-marittimo.

La sua collocazione geografica e la facilità di accesso alle principali direttrici stradali, ferroviarie, aeroportuali e marittime incrementano ulteriormente le potenzialità di questa piattaforma logistica (Figura 29).

L'infrastruttura rodigina, a soli 40 km dal mare, occupa una posizione privilegiata in quanto si affaccia su un canale navigabile accessibile ad imbarcazioni fluviomarittime della V classe europea; essa è, inoltre, baricentrica rispetto ai maggiori porti del Nord Est.

L'Interporto di Rovigo, quindi, possiede tutti i requisiti per inserirsi in una corrente di scambio che, partendo dal Mediterraneo meridionale e attraversando il Nord-Est d'Italia, raggiunge i Paesi dell'Est Europeo, candidandosi, così, a svolgere il ruolo di "cerniera" tra il Corridoio Adriatico e l'entroterra Padano. Attraverso la ferrovia viene garantito il collegamento con tutto il Nord Europa.

L'Interporto di Rovigo tramite una bretella dedicata che non interseca alcun traffico cittadino, è collegato alle direttrici primarie di traffico, - autostrada A13 (Rovigo-Bologna) – A31 (Rovigo-Vicenza) – SS434 transpolesana (Rovigo-Verona-Brennero) e può essere definito la cerniera di collegamento tra il sistema produttivo del Nord Est, quello del Nord Europa e del bacino del Mediterraneo.



Figura 29 – Inquadramento infrastrutturale di trasporto

L'Interporto di Rovigo rappresenta, oggi, un nodo fondamentale nella rete logistica nazionale ed europea.

Le sue peculiarità sono determinate dalla plurimodalità ferro, acqua, gomma ed in particolare:

- integrazione con i nodi interportuali di Padova, Verona e Venezia;
- vantaggi di economicità, di competitività e di riduzione dell'impatto ambientale che il trasporto fluvio-marittimo assicura;
- funzione di collegamento tra la rete dei trasporti Padano-Veneta e i maggiori porti del nord est quali Chioggia, Venezia Ravenna e Trieste.
- progettazione improntata alla massima efficienza che prevede la suddivisione funzionale della superficie su cui sorge l'infrastruttura in due zone: una riservata completamente alla logistica e l'altra, adiacente e complementare, adibita ad insediamenti connessi con l'interportualità.

Da queste caratteristiche, che lo differenziano nettamente da qualsiasi altra struttura, derivano molteplici vantaggi per l'intero sistema economico e in particolare per le imprese che vi si insediano.

**Collegamenti fluviali:** la via navigabile nasce da Porto Levante e attraverso il canale navigabile Canalbianco - Tartaro - Fissero giunge fino a Mantova con una lunghezza di circa 170 km. Successivamente, tramite le conche di San Leone entra nel Po per raggiungere il Porto di Cremona. Il canale mantiene una profondità costante di 3.50 metri durante l'anno al contrario del Po, navigabile soltanto per alcuni mesi. Il canale è accessibile ad imbarcazioni della V classe europea, con una capacità di circa 1500 tonnellate (Figura 30).

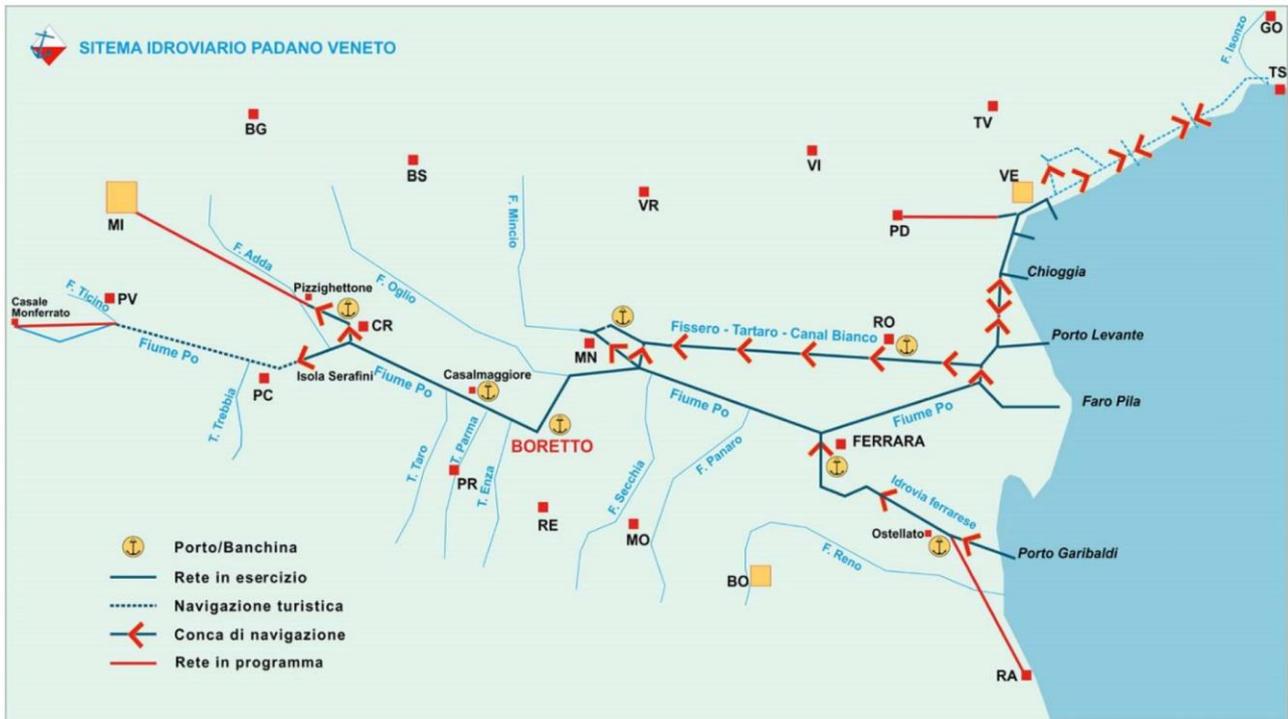


Figura 30 – Sistema idroviario padano veneto

**Collegamenti ferroviari:** l'Interporto di Rovigo è posto sulla linea strategica Bologna – Padova, si innesta sulla tratta Verona-Chioggia. Questa linea è molto importante perché congiunge l'Interporto di Verona, quello di Rovigo, l'area industriale Adria-Loreo ed il Porto di Chioggia. La struttura rovigina è inserita a pieno titolo nel piano logistico della Regione Veneto ed è in progetto un suo ulteriore potenziamento.



Figura 31 – Movimentazione dei vagoni ferroviari

**Le aree:** le caratteristiche dell'Interporto di Rovigo costituiscono una risposta di sistema di valenza europea, capace di affrontare efficacemente le sfide poste dalla globalizzazione dell'economia e di offrire sul mercato internazionale servizi di logistica integrata di elevato livello.

Ciò rappresenta, per le aziende che vi si insediano, un grande vantaggio competitivo che si aggiunge a quelli già descritti della localizzazione strategica e della facilità di accesso. Le aree che si sviluppano su di una superficie di più di 1.900.000 mq sono suddivise, secondo criteri di razionalità, efficienza e valorizzazione economica, in tre macroaree dedicate, rispettivamente, alla logistica, alle attività connesse all'interportualità e alle attività di servizio ai mezzi e alla persona. L'area interportuale è caratterizzata dalla presenza di:

- **Banchina di accosto fluviale** della lunghezza di 920 m, di cui 270 metri, raccordati con ferrovia e dotata di un piazzale antistante di 18.000 metri quadrati. Si presta allo stoccaggio merce varia tipologia, su pallet e non. Parte del piazzale viene destinato all'assemblaggio di manufatti di grandi dimensioni e successivo carico in chiatta e trasporto fino in porto per il successivo carico in nave.



*Figura 32 – Operai in azione nella banchina di accosto fluviale*

- **Piazzali** di movimentazione merci per una superficie complessiva di circa 50.000 mq.
- **Magazzino a temperatura controllata** di 6.000 mq.
- N. 2 **magazzini silos automatizzati** per prodotti agroalimentari sfusi serviti da ferrovia dedicata e da impianto per lo scarico/carico del prodotto da e verso chiatta/treno/camion. I magazzini hanno una capacità totale di 110.000 mc.



Figura 33 – Transito di un vagone ferroviario nel magazzino automatizzato

- Uffici spedizionieri.
- Magazzini spedizionieri dotati di ribalta ferro-gomma per una superficie di circa 20.000 mq.
- Palazzina ad uso uffici sede della Dogana.
- Palazzina ad uso uffici.
- Pesa abilitata al trasporto stradale pesante e pesa in linea ferroviaria.
- Raccordo ferroviario a servizio dei piazzali, magazzini e banchina di accosto fluviale.



Figura 34 – Raccordo ferroviario all'Interporto di Rovigo

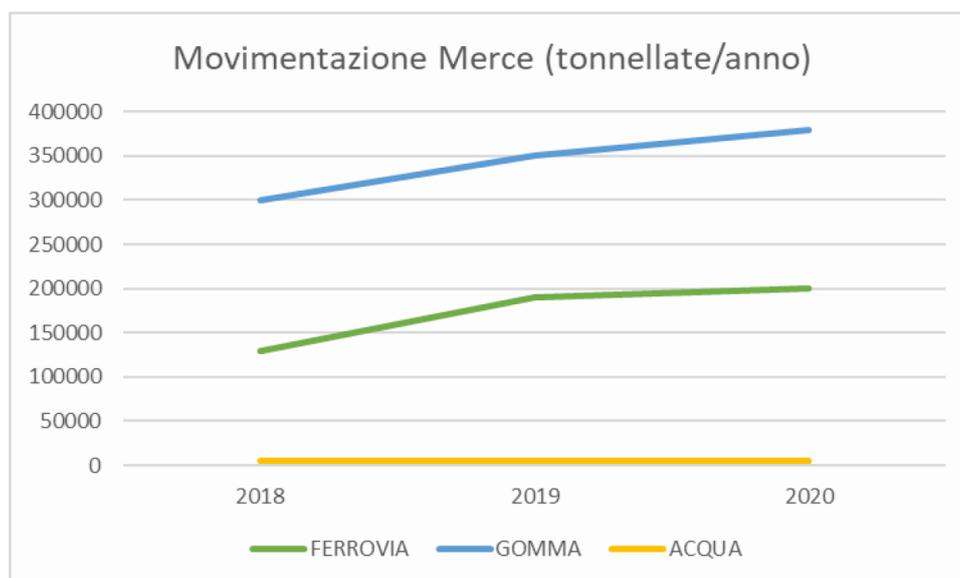
### Movimentazione e stoccaggio merce

L'area interportuale di Rovigo comprende una superficie di circa 1.900.000 metri quadrati. La società Interporto di Rovigo Spa è proprietaria di un'area di 350.000 metri quadrati, di cui 41.000 mq di magazzini.

Tra gli operatori logistici è presente in particolare una società che gestisce un magazzino di 6.000 mq a temperatura controllata. L'area è caratterizzata dalla presenza di magazzini silos automatizzato in grado di contenere 110.000 metri cubi di rinfuse agroalimentari. Tale magazzino consente lo shift modale dalle diverse modalità di trasporto. Da chiatta a camion o da treno a camion, il materiale in arrivo in grandi quantità viene quindi spedito a destino con gli automezzi.

Interporto è in grado di offrire alle imprese e agli operatori del settore un servizio integrato in grado di soddisfare le esigenze di mercato, garantendo un livello di servizio ottimale in considerazione delle caratteristiche dell'area interportuale. Di seguito alcuni esempi di attività operanti in Interporto:

- **Agroalimentare:** ricezione di treni di merce rinfusa, stoccaggio e ricarica su camion per consegna a destino (Cargill Spa).
- **Settore dentale:** magazzino a temperatura controllata di 6.000 mq.
- **Packaging:** ricezione, stoccaggio e ricarica per conto di un fornitore di imballi per lo stabilimento Amazon di Castelguglielmo, gli spazi dedicati sono 3.500 mq in fase di espansione nel 2021. Questo coinvolgimento diretto in qualità di sub-fornitore è dunque motivo di orgoglio per Interporto di Rovigo che riconosce in quella di Amazon senza dubbio l'operazione più importante degli ultimi anni in Polesine dai punti di vista infrastrutturale, occupazionale e logistico.
- **Archivio:** gestione archivio di enti pubblici e istituti bancari.
- **Granulo di plastica:** deposito e movimentazione di materia prima secondaria di granulo di plastica in big bags su pallet. Le operazioni comprendono scarico/carico su camion o container per destinazioni nazionale e estero. Piazzali dedicati per oltre 15.000 mq.
- **Sosta mezzi:** sono molteplici le aziende di trasporto che hanno individuato l'area interportuale per la sosta dei propri automezzi. L'area perimetrata, videosorvegliata e monitorata dal servizio di pattugliamento notturno offre un servizio completo.



*Figura 35 – Movimentazione merci (tonnelate/anno) 2018-2019*

Il **traffico ferroviario** aumenterà del 50% a seguito dello spostamento del segnale di stazione, intervento già programmato dalla Rete Ferroviaria Italiana Spa.

Per quanto attiene il **trasporto fluviale**, l'asta navigabile Fissero-Tartaro-Canalbianco risulta utilizzata prevalentemente da natanti turistici. In considerazione dell'emanazione del contributo Marebonus si prevede un forte incremento della navigazione fluviale commerciale. Al riguardo la Regione Veneto ha previsto interventi per 30 milioni di euro nell'ambito del potenziamento del sistema idroviario padano-veneto. L'Interporto di Rovigo sarà interessato da due interventi distinti. Il primo – pari a mezzo milione di euro – prevede il completamento della pavimentazione dei piazzali retrostanti e a servizio della banchina di accosto fluviale al fine di migliorarne l'utilizzo da parte di attività logistiche, commerciali e turistiche: l'ultimazione dei piazzali permetterà ad Interporto di Rovigo di avere a disposizione complessivamente 50mila metri di superficie con portata idonea alla movimentazione e allo stoccaggio di merci e container. Il secondo intervento riguarda invece il ripristino dei fondali a ridosso della banchina stessa, che vengono mantenuti alla quota di sicurezza di 3,5 metri, condizione per il passaggio delle chiatte di classe V per 1800/2000 tonnellate: in questo caso l'importo è di 800mila euro.

### 3. Analisi della componente logistica:

Questo capitolo si concentra principalmente sull'analisi della realtà infrastrutturale di trasporto e di logistica dei territori coinvolti nella proposta progettuale per l'individuazione delle aree strategiche idonee alla realizzazione e sperimentazione della Zona economica speciale – ZES. Si tratta di uno studio che valuta le possibilità aperte per l'integrazione dei flussi merci che collegano i territori comunali del polesine alle realtà portuali del Mare Adriatico Settentrionale, considerando le esigenze trasportistiche per l'ottimizzazione dei processi operativi e di logistica legati alla fornitura di servizi dedicati.

Affrontando il tema della connessione al sistema portuale (e retroportuale in termini di accesso logistico), l'analisi si propone di definire una lettura geografico-territoriale in merito alle componenti infrastrutturali del sistema della viabilità e di trasporto integrato (pubblico-privato) di interesse sovracomunale. Nell'ambito di questa ricerca, il GIS (*Geographic Information System*) è stato lo strumento operativo in grado di analizzare l'attuale modello di mobilità dei flussi di traffico attraverso la costruzione di una base di dati interregionali di natura temporale utile alla valutazione dei tempi di percorrenza lungo l'intera catena trasportistica di interscambio tra porto ed entroterra.

L'utilizzo del GIS si articola in quattro processi principali tra loro stratificati e integrati concettualmente e spazialmente, ossia:

1. Acquisizione dei dati di carattere logistico-infrastrutturale e viabilistico.
2. Archiviazione, interrogazione e analisi dei dati cartografici.
3. Analisi delle isocrone<sup>9</sup>.
4. Produzione di cartografia tematica.

#### 3.1. Dotazione infrastrutturale

##### 3.1.1. Servizi di trasporto e di logistica

I territori adibiti all'acquisizione delle ZLS dispongono di una dotazione infrastrutturale nel complesso buona rispetto all'assetto nazionale. Il sistema è composto da diversi elementi, attività e funzioni di tipo logistico e trasportistico. Fanno parte di questo sistema i nodi delle reti di trasporto (porti, aeroporti, interporti, piattaforme logistiche, caselli autostradali) e gli assi componenti tali reti (assi autostradali, ferroviari e marittimo-fluviali).

Il rilievo elaborato in ambiente GIS ha permesso di finalizzare e determinare lo stato e la dotazione attuale delle reti di trasporto pubbliche e private, e di individuare la funzione svolta dalle principali vie di collegamento.

Rete dei trasporti e sistema logistico sono suddivisibili in quattro dimensioni:

1. Trasporto stradale.

---

<sup>9</sup> Analisi di valutazione dell'accessibilità attraverso la costruzione di mappe temporali (o isocrone). L'isocrona può essere definita come un'area che rappresenta la raggiungibilità di una rete stradale (di una infrastruttura, o di un punto infrastrutturale) entro un intervallo di tempo predefinito (considerando unitamente tutti i vincoli infrastrutturali) dato un punto di partenza.

2. Trasporto ferroviario.
3. Trasporto fluviale.
4. Infrastrutture intermodali.

*Trasporto stradale.* Per il trasporto stradale si analizza la rete viaria principale, riconducibile al grafo autostradale. La rilevazione ufficiale considera: archi (tracciato viario) e nodi (caselli autostradali). I dati vengono ricavati dai quadri conoscitivi territoriali regionali: Regione Veneto, Regione Lombardia, Regione Emilia-Romagna.

*Trasporto ferroviario.* L'analisi del trasporto ferroviario considera tutte le linee in esercizio per tipo di binario (elettrificato e non) e per numero di binari (singolo o doppio). I dati vengono ricavati dai quadri conoscitivi territoriali regionali: Regione Veneto, Regione Lombardia, Regione Emilia-Romagna.

*Trasporto fluviale.* La rete di navigazione interna viene garantita attraverso una serie di infrastrutture di movimentazione, quali porti, vie di navigazione e collegamento, porti fluviali e conche di navigazione. I dati sono restituiti cartograficamente attraverso la lettura dei documenti AIPO (Agenzia Interregionale per il fiume Po).

*Infrastrutture intermodali.* Le infrastrutture intermodali comprendono gli aeroporti, i porti, gli interporti ed i centri intermodali delle Ferrovie. I dati sono sempre desunti da fonti cartografiche regionali.

### 3.2. Analisi delle isocrone

L'interazione tra sistema logistico e territorio è stata analizzata attraverso lo studio delle isocrone di accessibilità calcolate dai centroidi comunali e perimate sulla connettività viabilistica intesa come possibilità di accesso al servizio infrastrutturale mediante l'uso di mezzi pesanti motorizzati (accessibilità isocronica).

La costruzione delle isocrone è avvenuta attraverso l'utilizzo dell'algoritmo specializzato 'ORS Tools', implementato in ambiente Qgis<sup>10</sup>. Di natura monocentrica, l'algoritmo genera un bacino d'utenza inteso come un'area territoriale raggiungibile nello stesso tempo a partire da punti geografici opportunamente georeferenziati (baricentri). Il bacino di utenza viene suddiviso secondo fasce o gradi di raggiungibilità (isocrone di accessibilità) rispetto all'analisi di interpolazione spaziale tra le variabili distanza e tempo di percorso. Le isocrone consentono di unire tutti i punti raggiungibili nello stesso periodo di tempo (luoghi isocroni), adattando il processamento alla tipologia di percorso, all'utilizzo dei mezzi per lo spostamento e ai vincoli di natura fisico-spaziale (accessi, limiti di velocità,

---

<sup>10</sup> Strumento GIS open source.

tipologia di viabilità, ostacoli fisici, ecc.). Considerano tutte queste variabili le mappe isocrone si presentano spazialmente come degli areali deformati.

Per ogni indagine isocronica i gradi di accessibilità sono legati alle seguenti condizioni:

- velocità stradale consentita compatibile con le caratteristiche della rete viaria;
- velocità massima consentita dal codice della strada per l'arco in esame;
- velocità realmente assunta dal veicolo compatibilmente alla geometria del tracciato, ai limiti di velocità, allo spazio percorso con moto uniformemente vario;
- variazione di velocità dovuta alle variazioni di curvatura dell'arco in esame, alle caratteristiche della rete viaria, ai vincoli infrastrutturali, ecc.;
- estensione geografica.

A seguito di tali considerazioni sono state calcolate le seguenti isocrone: 15, 30, 45 e 60 minuti.

### 3.3. Comune di Venezia

L'analisi dell'assetto infrastrutturale e logistico del comune di Venezia mostra un sistema territoriale strategicamente interconnesso sotto il profilo del traffico merci e della logistica, oltre che autosufficiente nei trasporti pubblici terrestri, aerei e marittimi (Figura 36). La presenza di una adeguata convergenza di servizi e infrastrutture intermodali, con orientamenti nettamente prevalenti al trasporto ferroviario e marittimo, consente di raggiungere ogni area ZLS in tempi relativamente brevi se considerati i vincoli territoriali dettati dal profilo morfologico della laguna. Nello specifico, la connessione Tronchetto-Porto Marghera-Campalto è agevolmente coperta da un minutaggio di circa 20 minuti grazie alle connessioni logistiche terrestri, mentre il collegamento Tronchetto-Murano-Arsenale può essere percorso con collegamenti marini che vanno da un minimo di 25 minuti (per la connessione Murano-Arsenale) ad un massimo di 55 minuti (per la connessione Arsenale-Tronchetto). In conclusione, si può affermare che la localizzazione del progetto ZLS veneziano gode di una contestualizzazione connettiva strategica e articolata.

### Analisi delle percorrenze tra le Aree ZLS

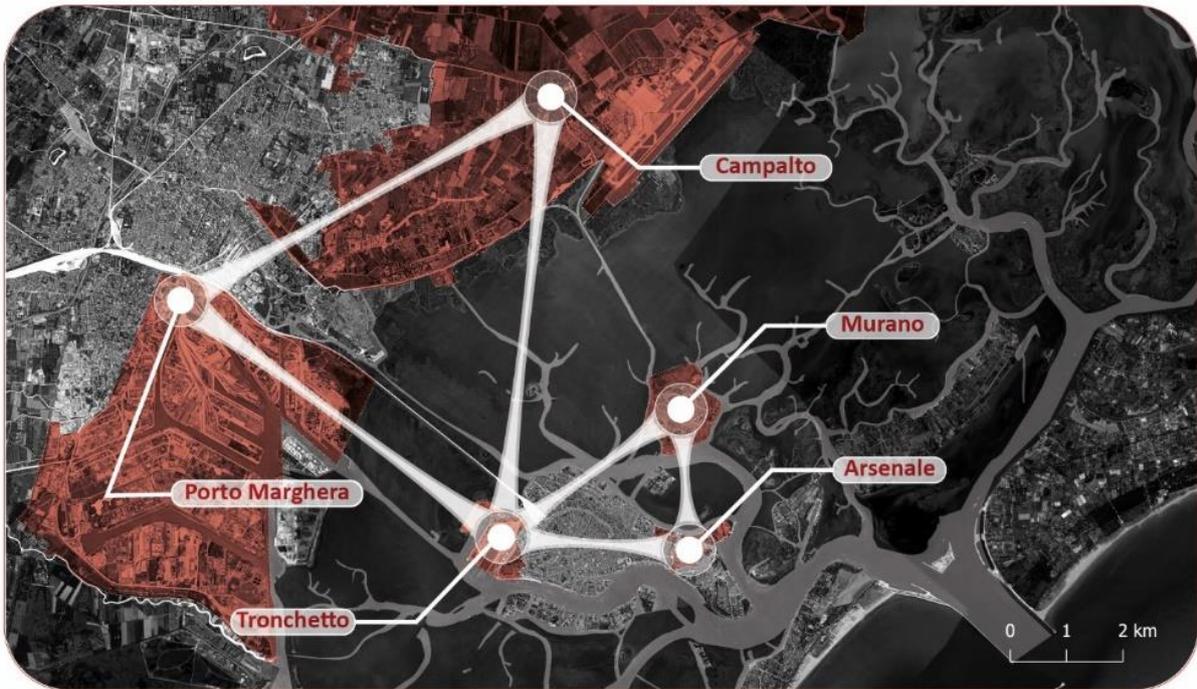
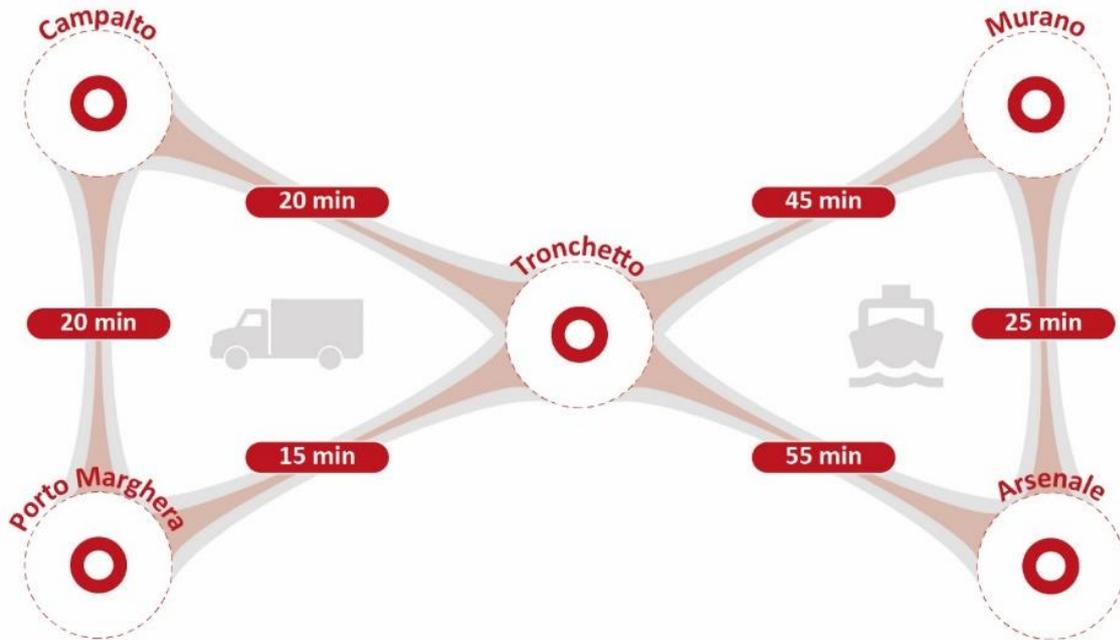


Figura 36 - Analisi logistica globale del sistema Venezia

### 3.3.1. Isocrone di Tronchetto

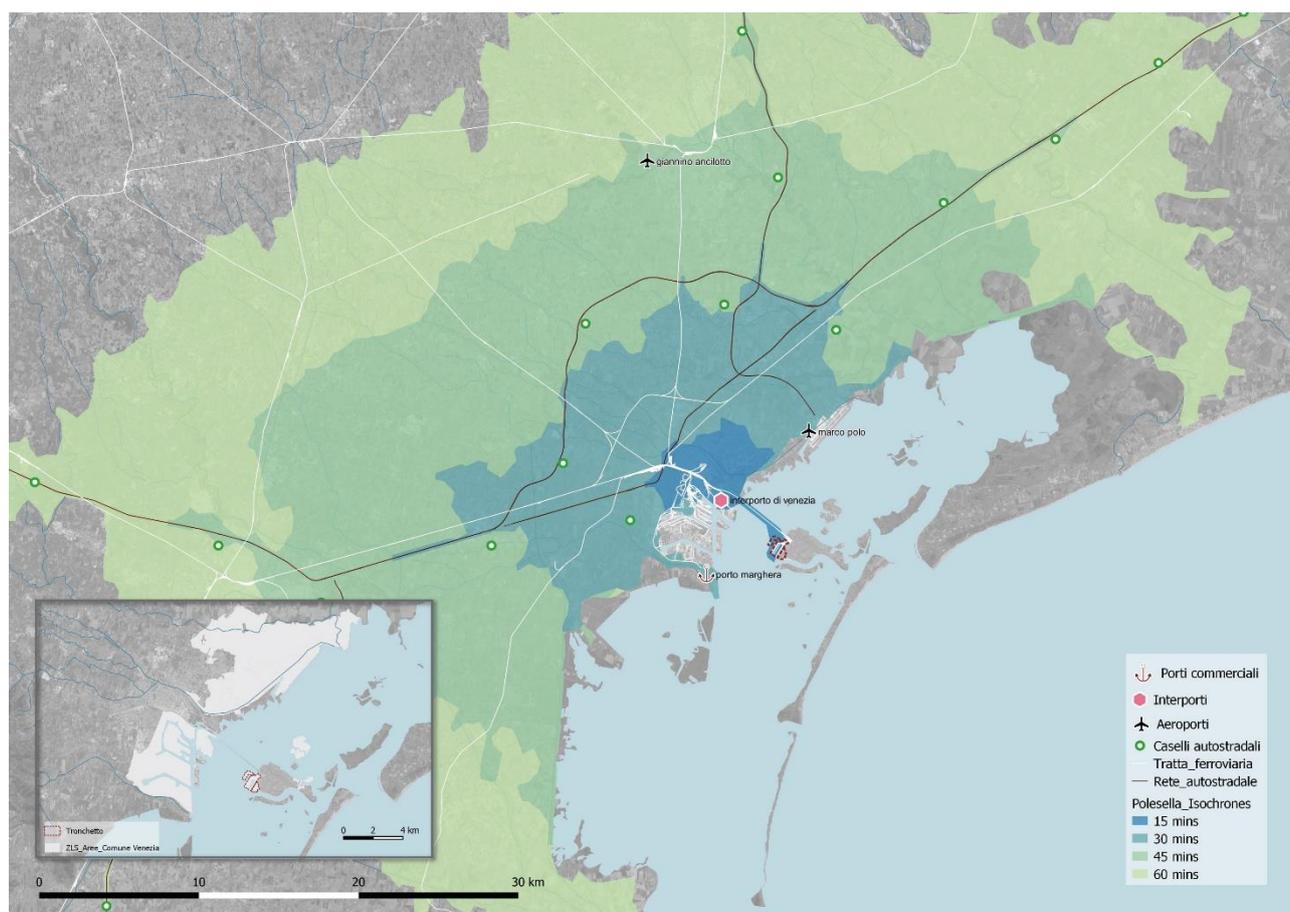


Figura 37 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dall’area strategica di Tronchetto

La tavola delle isocrone di Tronchetto mostra un’area strategica autosufficiente nei trasporti terrestri, aerei e marittimi, grazie alla presenza di un adeguato servizio di servizi logistici e infrastrutture intermodali. In questo sistema rete ferroviaria (AV/AC) e nodi di interscambio si pongono come elementi generatori nei processi di mobilità retroportuale (a scala metropolitana e regionale) e portuale (a scala interregionale, nazionale e sovranazionale). Analizzando le isocrone dei 15’ e dei 30’ emerge un’ottima accessibilità al nodo autostradale e all’intermodalità portuale e aeroportuale. Le isocrone dei 45’ e dei 60’ non registrano variazioni significative in termini di accesso. In conclusione, l’area di Tronchetto gode di un ottimo posizionamento strategico rispetto ai potenziali di accesso al sistema portuale e retroportuale.

Tabella 3– Modelli di accessibilità nelle diverse fasce temporali

Tempo di percorrenza	Casello autostradale	Aeroporto	Interporto ferroviario di Venezia	Porto di Venezia
0-15			•*	
15-30	•	•		•
30-45				
45-60				
oltre 60				

\* Soluzione prevalente

### 3.3.2. Isocrone di Campalto

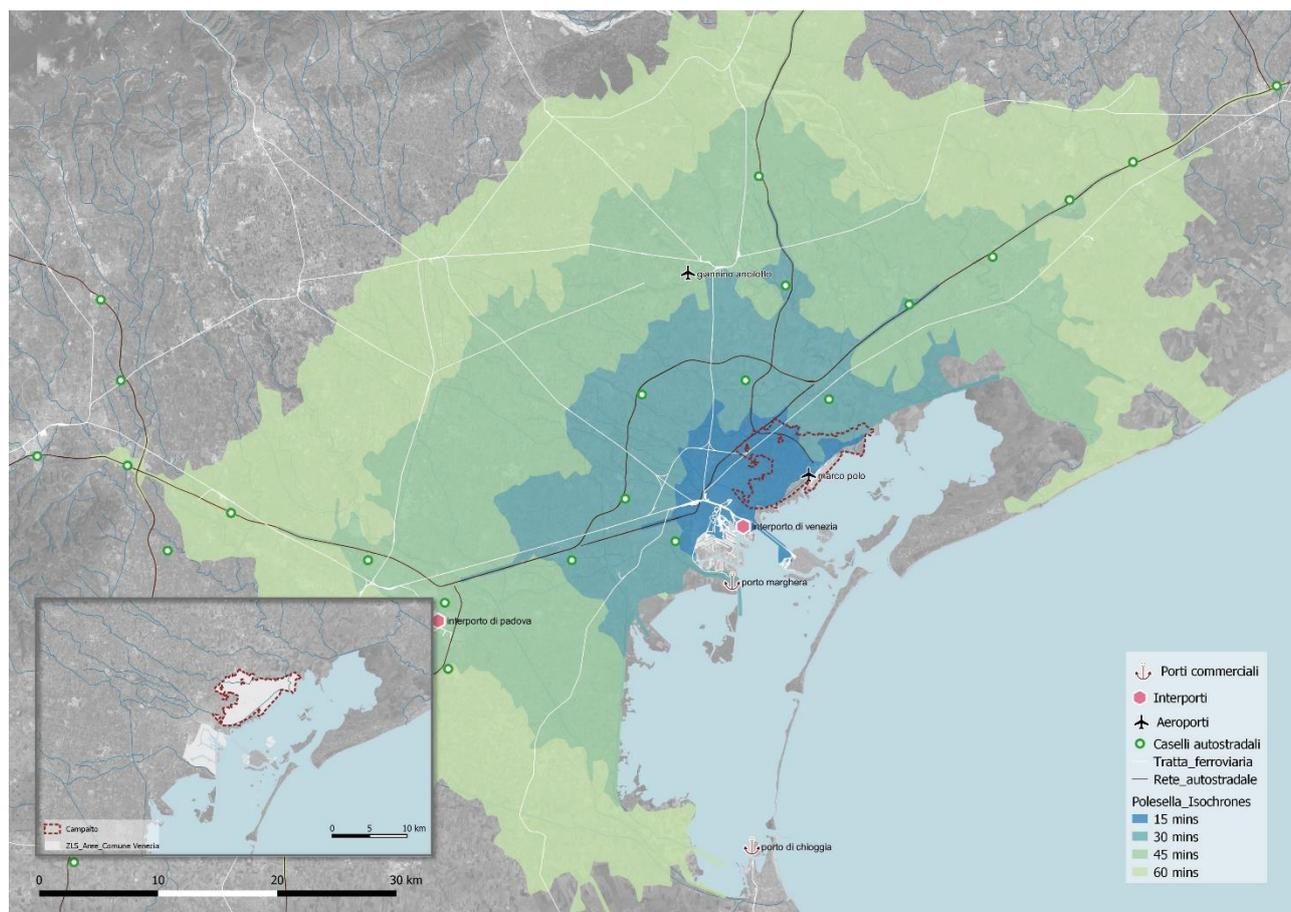


Figura 38 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dall’area strategica di Campalto

La tavola delle isocrone di Campalto mostra un territorio ben servito dell’intermodalità. Dalla lettura delle isocrone dei 15 e dei 30 minuti emerge che l’area di Campalto possiede un’ottima accessibilità alla rete di comunicazione interportuale e all’infrastruttura puntuale (porto e aeroporto). Aumentando il minutaggio, l’isocrona dei 45 minuti trova una significativa espansione lungo la rete autostradale garantendo un rapido accesso all’area retroportuale metropolitana e al sistema urbano regionale e interregionale. L’isocrona dei 60’ non registra variazioni significative in termini di accesso. In conclusione, è possibile affermare che Campalto gode di un adeguato posizionamento strategico in termini autostradali, ferroviari e portuali.

Tabella 4– Modelli di accessibilità nelle diverse fasce temporali

Tempo di percorrenza	Casello autostradale	Aeroporto	Interporto ferroviario di Venezia	Porto di Venezia
0-15		•*	•*	
15-30				•
30-45	•			
45-60				
oltre 60				

\* Soluzioni prevalenti

### 3.3.2. Isocrone di Porto Marghera

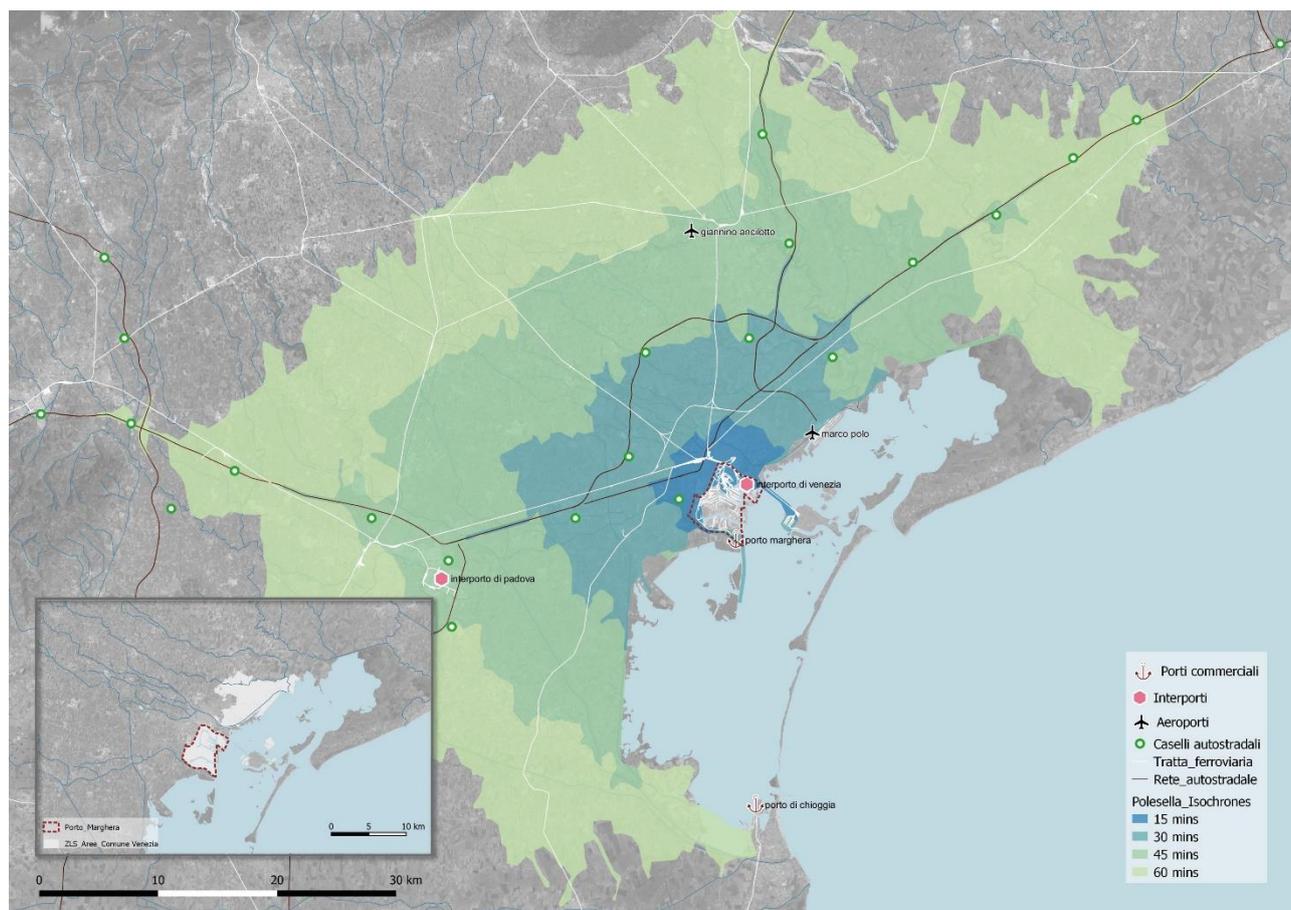


Figura 39 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dall’area strategica di Porto Marghera

La tavola delle isocrone di Porto Marghera mostra un’area strategica ben servita dal sistema autostradale e dal sistema logistico portuale. Dalla lettura dell’isocrone dei 15 minuti si evince che Porto Marghera possiede una accessibilità strategica in termini infrastrutturali, godendo di un adeguato inserimento ad una rete di ancoraggio nazionale e internazionale. Aumentando il minutaggio, l’isocrone dei 30 minuti trova una significativa espansione lungo la rete autostradale garantendo un rapido accesso all’area aeroportuale. Le isocrone dei 45’ e dei 60’ non registrano variazioni significative in termini di accesso. In conclusione, è possibile affermare che Porto Marghera trova un asse portante proprio nella viabilità acquea e nel sistema della viabilità terrestre.

Tabella 5– Modelli di accessibilità nelle diverse fasce temporali

Tempo di percorrenza	Casello autostradale	Aeroporto	Interporto ferroviario di Venezia	Porto di Venezia
0-15	•*		•*	•*
15-30		•		
30-45				
45-60				
oltre 60				

\* Soluzioni prevalenti

### 3.4. Comuni del rodigino

#### 3.4.1. Isocrone di Rovigo

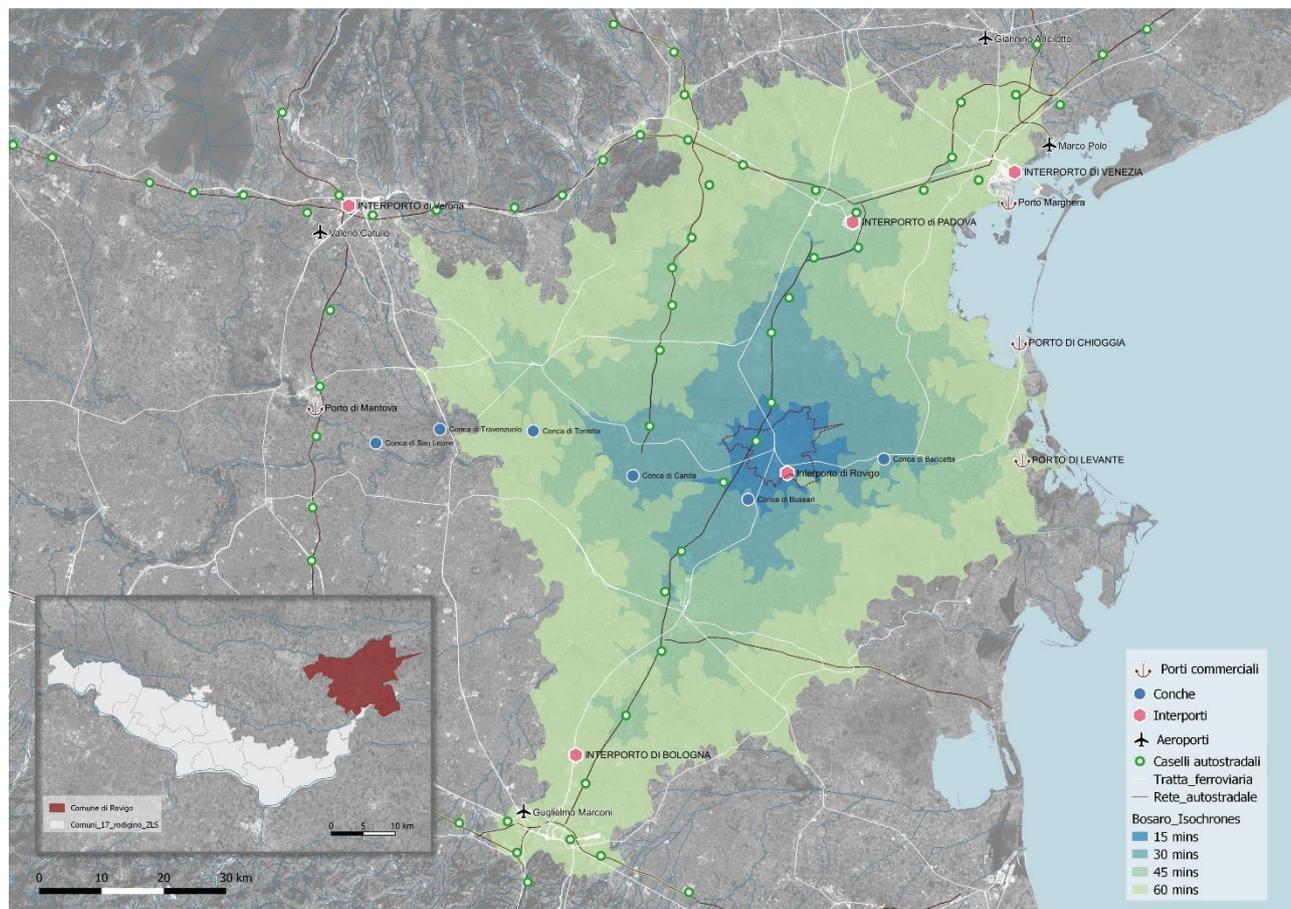


Figura 40 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Rovigo

La tavola delle isocrone di Rovigo mostra un territorio ben servito dalla rete auto-stradale e autosufficiente nei trasporti terrestri, aerei, marittimi e fluviali (intermodalità). Il territorio si presenta inserito in un sistema territorialmente diramato di connessioni meridionali e settentrionali. L'effetto è dettato dal sistema autostradale e dalla linea ferroviaria Bologna-Padova, le quali assicurano e garantiscono relazioni primarie e veloci tra i maggiori centri dell'Emilia-Romagna e del Triveneto. Analizzando le isocrone dei 15' emerge un'ottima accessibilità ai nodi autostradali, all'intermodalità e all'interporto di Rovigo. Le isocrone dei 30' e dei 45' non registrano variazioni significative in termini di accesso, mentre l'isocrona dei 60' consente un accesso facilitato al sistema aeroportuale e alla realtà portuale adriatica. In conclusione, il comune di Rovigo gode di un ottimo posizionamento strategico in termini infrastrutturali, il quale consente alla città una adeguata accessibilità al sistema di trasporto intermodale.

Tabella 6– Modelli di accessibilità nelle diverse fasce temporali

Tempo di percorrenza	Casello autostradale	Aeroporto	Interporto ferroviario	Conca di navigazione	Interporto di Rovigo	Porto di Venezia
0-15	•*		•*	•*	•*	
15-30						
30-45						
45-60		•				•
oltre 60						

\* Soluzioni prevalenti

Tabella 7– Tempi di percorrenza per l'interporto di Rovigo (minutaggi originati dai centroidi dei comuni)

Comune	Tempi di percorrenza				
	0-15	15-30	30-45	45-60	oltre 60
Rovigo	•				
Bagnolo di Po		•			
Bergantino				•	
Bosaro	•				
Calto			•		
Canaro		•			
Castelmassa			•		
Castelnuovo Bariano				•	
Ceneselli			•		
Ficarolo			•		
Fisso Umbertino		•			
Gaiba			•		
Melara				•	
Occhiobello		•			
Polesella	•				
Salara			•		
Stienta			•		
Trecenta			•		

### 3.4.2. Isocrone di Bagnolo di Po

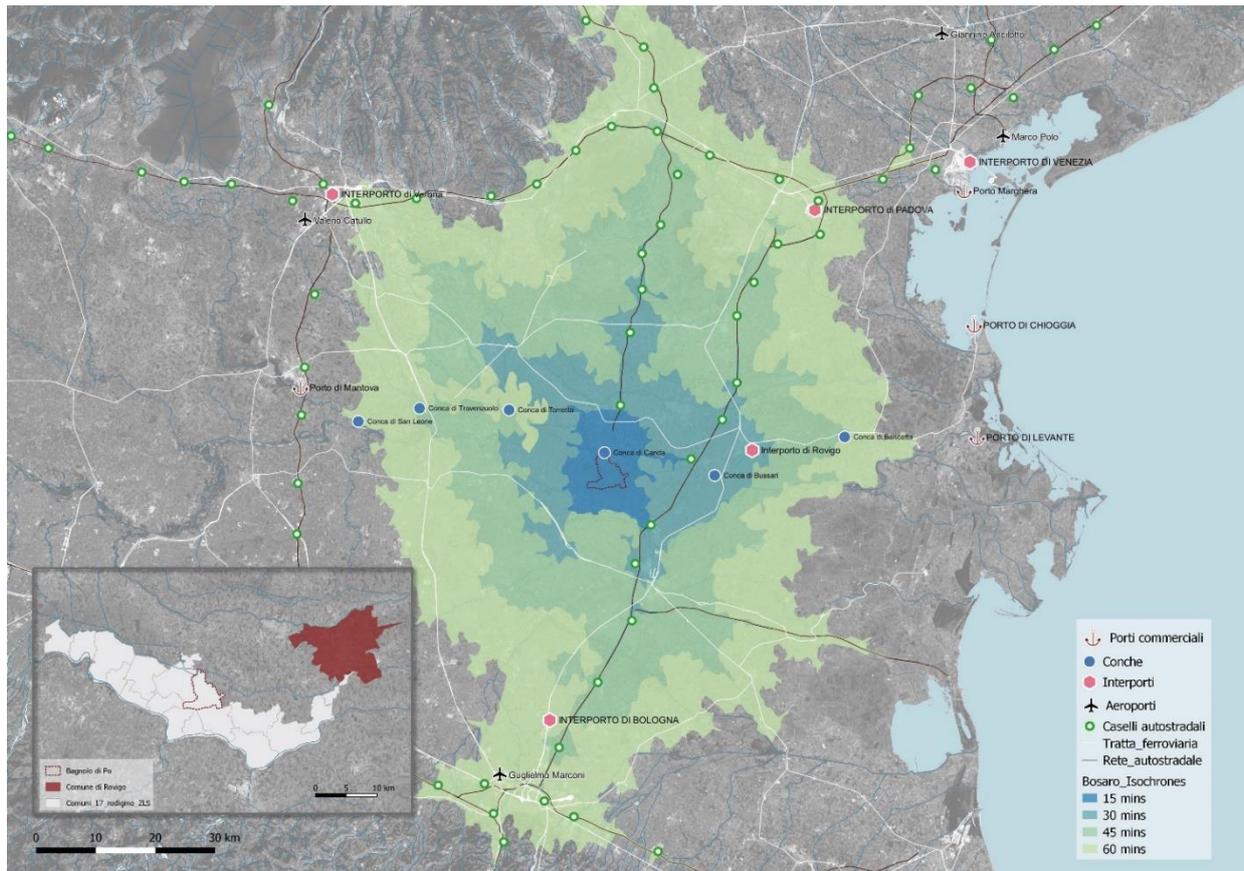


Figura 41– Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Bagnolo di Po

Dalla lettura della isocrona dei 15 minuti emerge che il comune di Bagnolo di Po possiede una buona accessibilità alla rete autostradale. Con l’aumento del minutaggio, l’isocrona dei 30 minuti trova una significativa espansione lungo la rete ferroviaria garantendo un rapido accesso all’interporto di Rovigo. Per quanto concerne l’isocrona dei 45 minuti non si registrano variazioni di accessibilità significative, mentre è possibile notare come l’espansione dell’isocrona dei 60 minuti lungo il percorso autostradale meridionale favorisca l’accessibilità all’area interportuale e aeroportuale della città di Bologna. Infine, è rilevabile che l’arrivo al porto più vicino necessita di un arco temporale superiore ai 60 minuti. In conclusione, è possibile affermare che il territorio di Bagnolo di Po gode di un adeguato posizionamento strategico in termini autostradali, ferroviari e portuali.

Tabella 8 – Modelli di accessibilità nelle diverse fasce temporali

Tempo di percorrenza	Casello autostradale	Aeroporto	Interporto ferroviario	Conca di navigazione	Interporto di Rovigo	Porto di Venezia
0-15	•*			•*		
15-30					•	
30-45						
45-60		•	•			
oltre 60						•

\*Soluzioni prevalenti

### 3.4.3. Isocrone di Bergantino

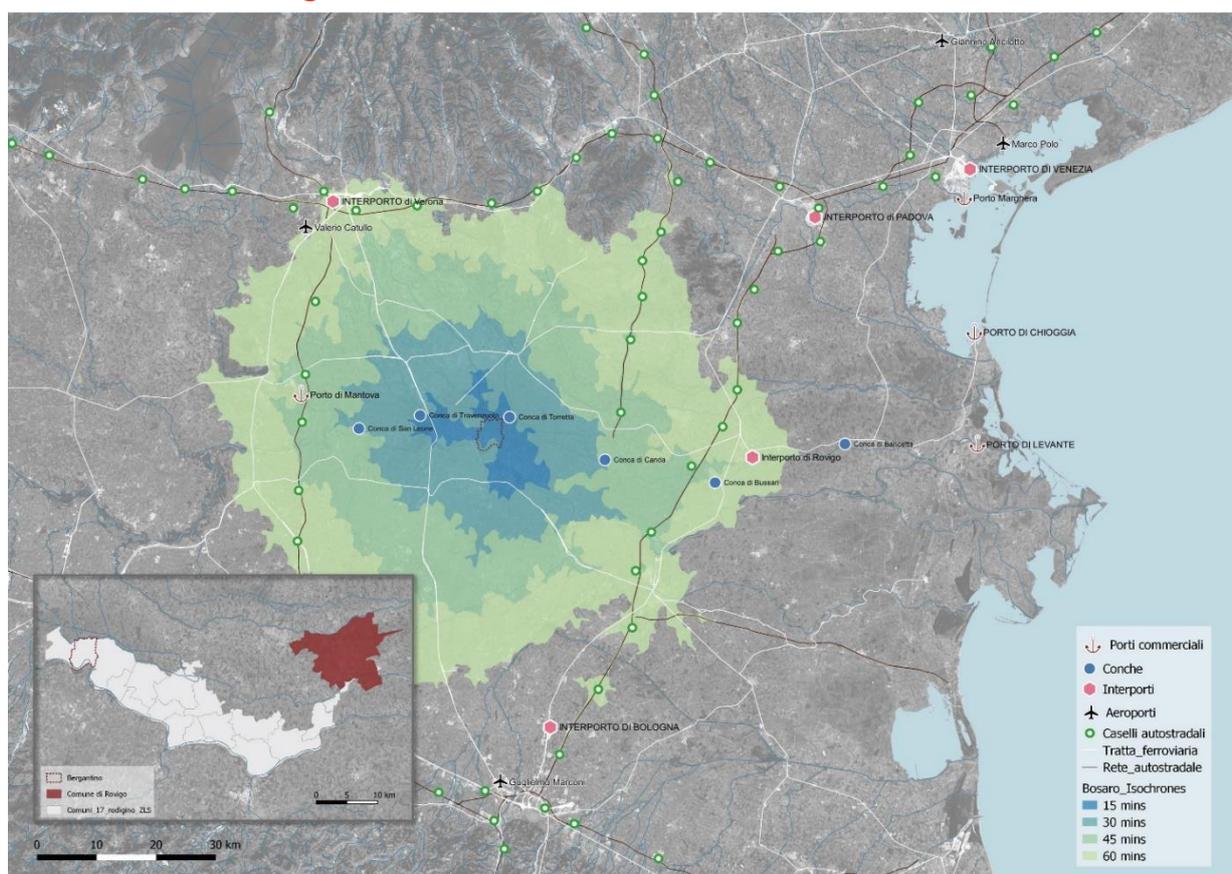


Figura 42 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Bergantino

Analizzando le variazioni delle isocrone dei 15' e 30' emerge una lieve criticità complessiva legata alla scarsa accessibilità alle infrastrutture di trasporto. Per quanto concerne l'isocrona dei 45' si registrano le prime variazioni significative. Qui si può apprezzare un incremento di accessibilità al sistema autostradale favorito dalla compenetrazione delle arterie Bologna-Padova, Piovene Rocchette-Rovigo e Brennero-Modena. Questo arco temporale favorisce inoltre l'accesso al sistema portuale. Salendo di minutaggio, l'isocrona dei 60' consente l'arrivo all'interporto di Rovigo e all'area aeroportuale di Verona. In conclusione, nonostante il comune di Bergantino non disponga di una adeguata localizzazione strategica in termini autostradali, il suo posizionamento geografico consente una connettività ai principali nodi logistici con periodi di percorrenza della durata massima di 60 minuti.

Tabella 9 – Modelli di accessibilità nelle diverse fasce temporali

Tempo di percorrenza	Casello autostradale	Aeroporto	Interporto ferroviario	Conca di Navigazione	Interporto di Rovigo	Porto di Venezia
0-15				•*		
15-30						
30-45	•					
45-60		•	•		•	
oltre 60						•

\*Soluzione prevalente

### 3.4.4. Isocrone di Bosaro

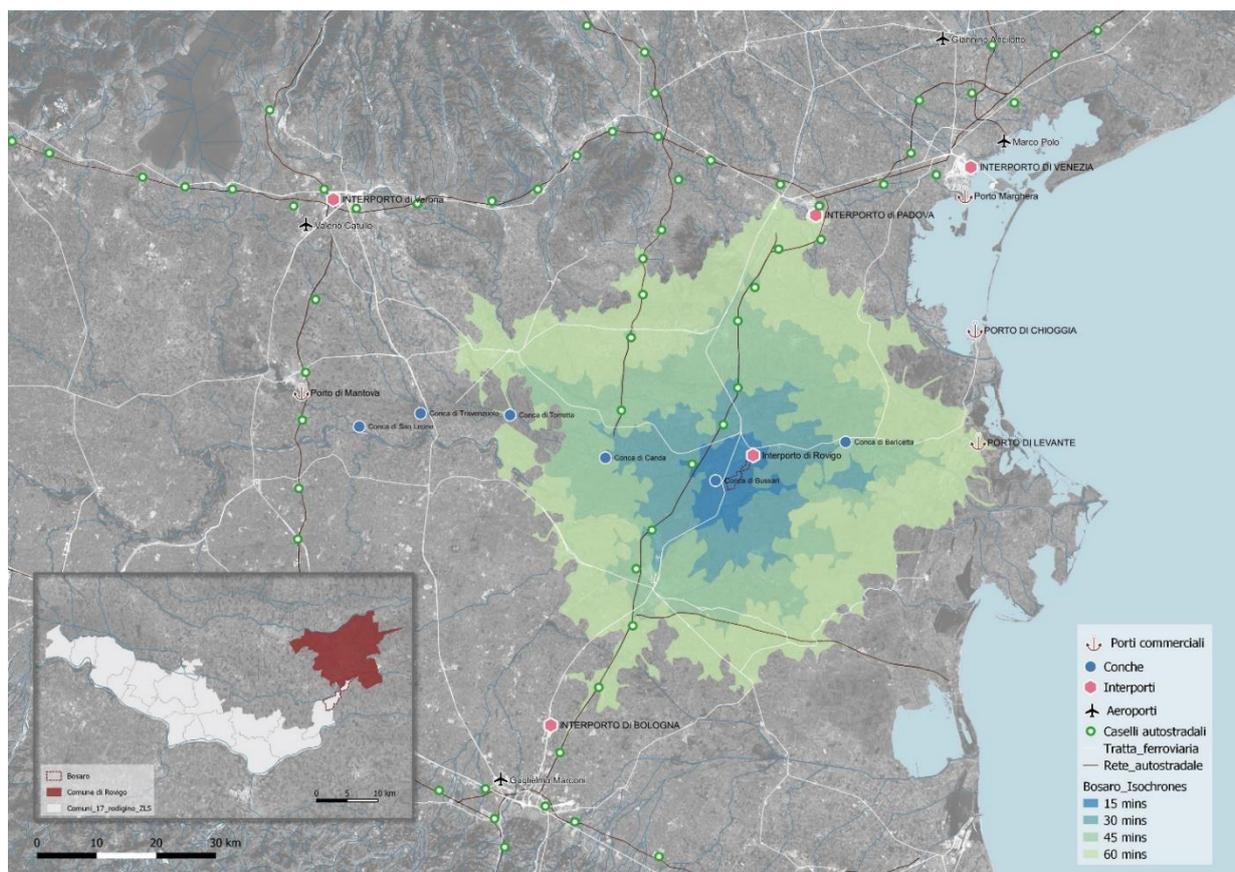


Figura 43 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Bosaro

La tavola delle isocrone di Bosaro mostra un territorio ben servito dalla rete auto-stradale e autosufficiente nei trasporti terrestri e fluviali. Come per Rovigo, il comune si presenta inserito in un sistema territorialmente diramato di connessioni meridionali e settentrionali alimentate dal sistema autostradale e dalla linea ferroviaria Bologna-Padova. Analizzando le isocrone dei 15' emerge un'ottima accessibilità ai nodi autostradali, all'intermodalità e all'interporto di Rovigo. Le isocrone dei 30' e dei 45' non registrano variazioni significative in termini di accesso, mentre l'isocrona dei 60' consente un accesso facilitato al sistema aeroportuale e alla realtà portuale adriatica. In conclusione, il comune di Bosaro gode di una adeguata accessibilità al sistema di trasporto intermodale.

Tabella 10 – Modelli di accessibilità nelle diverse fasce temporali

Tempo di percorrenza	Casello autostradale	Aeroporto	Interporto ferroviario	Conca di Navigazione	Interporto di Rovigo	Porto di Venezia
0-15	•*		•*	•*	•*	
15-30						
30-45						
45-60						
oltre 60		•				•

\*Soluzione prevalente

### 3.4.5. Isocrone di Calto

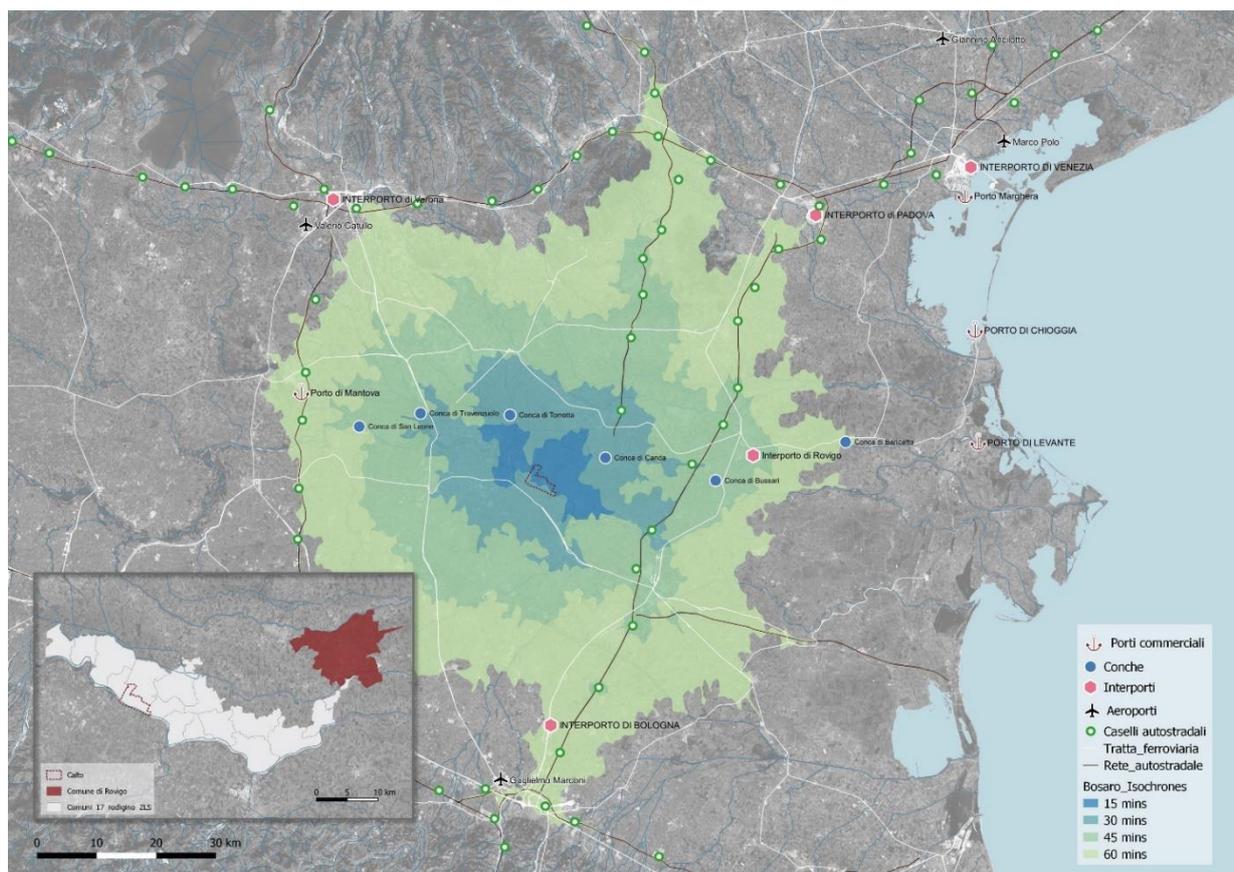


Figura 44 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Calto

Prendendo come riferimento un tempo di viaggio pari a 15 minuti, con il centro localizzato sul centroide del Comune, non si registrano significative opportunità di accessibilità alla rete dei trasporti e al sistema logistico. Osservando l'isocrona dei 30 minuti è invece possibile evidenziare la possibilità di accesso alla rete autostradale. Con un tempo di viaggio pari a 45 minuti la possibilità di accesso considera la realtà interportuale di Rovigo, mentre con un viaggio esteso a 60 minuti l'accesso diviene di tipo aeroportuale. In quest'ultima isocrona si osserva una significativa espansione dell'accessibilità nelle aree territoriali occidentali, settentrionali e meridionali. Ciò favorisce un adeguato accesso a tutti i principali nodi logistici, dotando il Comune di Calto di un adeguato posizionamento strategico in termini infrastrutturali e logistici.

Tabella 11 – Modelli di accessibilità nelle diverse fasce temporali

Tempo di percorrenza	Casello autostradale	Aeroporto	Interporto ferroviario	Conca di navigazione	Interporto di Rovigo	Porto di Venezia
0-15						
15-30	•			•		
30-45					•	
45-60		•	•			
oltre 60						•

\*Soluzione prevalente

### 3.4.6. Isocrone di Canaro

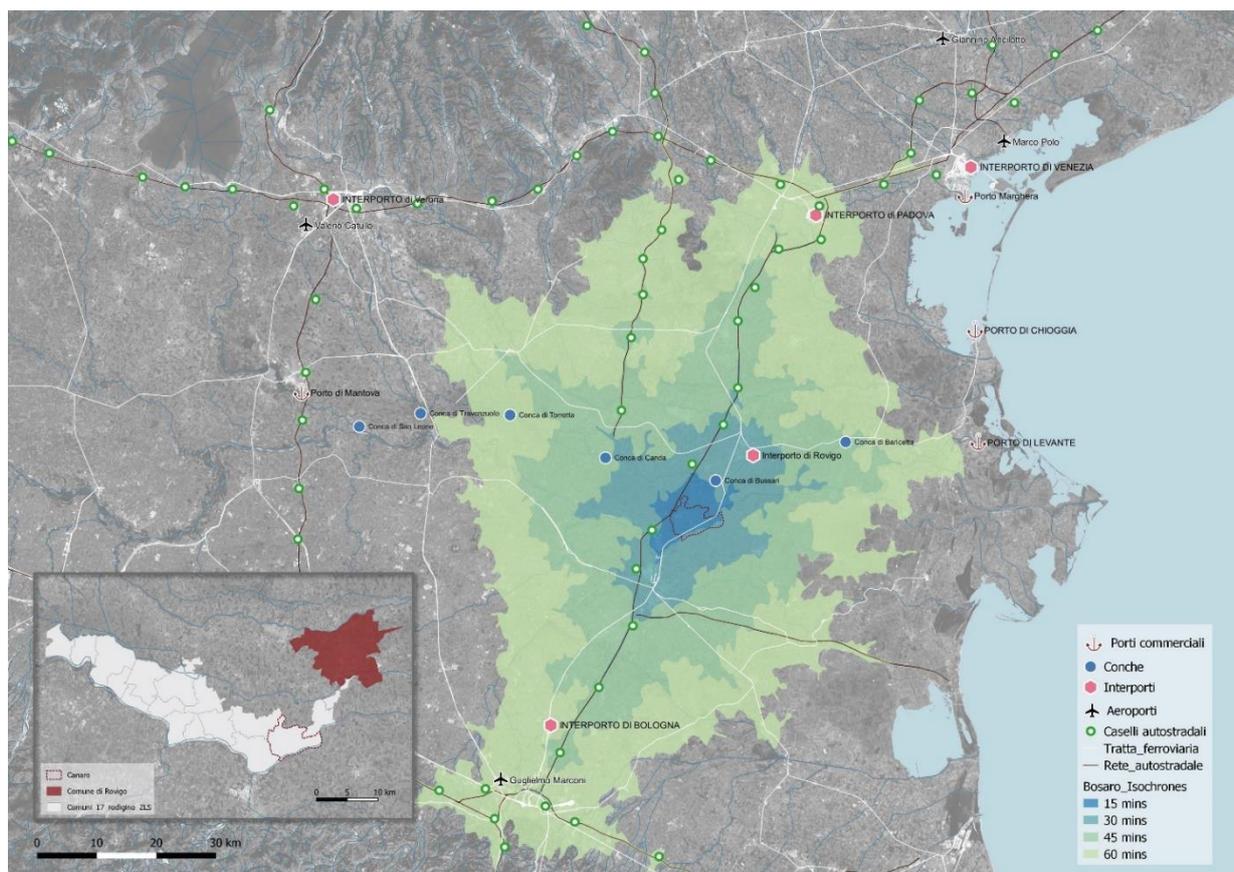


Figura 45 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Canaro

L'estensione spaziale delle isocrone di Canaro si sviluppa prevalentemente nelle aree territoriali settentrionali e meridionali. Questo è un tipico effetto dettato dalla rete autostradale, ma è anche conseguenza di una migliore mobilità su gomma dettata dal posizionamento strategico del Comune. Analizzando le variazioni delle isocrone dei 15' e 30' emerge un'ottima accessibilità ai nodi autostradali e all'interporto di Rovigo. L'isocrona dei 45' non registra variazioni significative in termini di accesso, mentre l'isocrona dei 60' consente un accesso facilitato al nodo aeroportuale. La portualità adriatica è raggiungibile con un tempo di percorrenza superiore ai 60 minuti. In conclusione, è possibile affermare che il comune di Canaro è dotato di un adeguato posizionamento strategico in termini infrastrutturali e logistici.

Tabella 12 – Modelli di accessibilità nelle diverse fasce temporali

Tempo di percorrenza	Casello autostradale	Aeroporto	Interporto ferroviario	Conca di navigazione	Interporto di Rovigo	Porto di Venezia
0-15	•*					
15-30				•	•	
30-45						
45-60		•	•			
oltre 60						•

\*Soluzione prevalente

### 3.4.7. Isocrone di Castelmassa

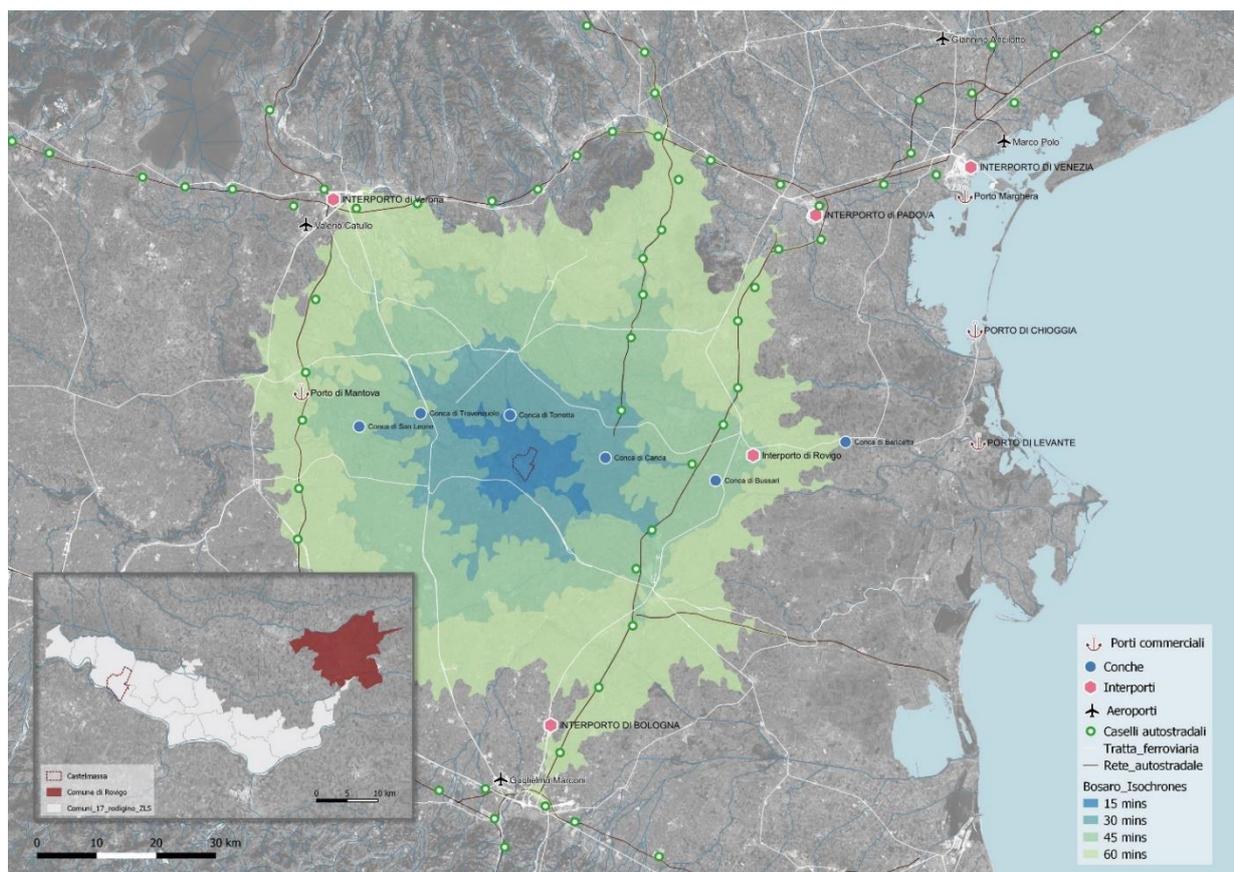


Figura 46 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Castelmassa

Analizzando l'isocrona dei 15' emerge una criticità complessiva legata alla scarsa accessibilità alle infrastrutture di trasporto e al sistema logistico. Per quanto concerne l'isocrona dei 30' si registrano le prime variazioni significative. Qui si può apprezzare un incremento di accessibilità al sistema autostradale favorito dalla compenetrazione delle arterie Bologna-Padova e Piovene Rocchette-Rovigo. Con un aumento del minutaggio, l'isocrona dei 45' consente l'arrivo al sistema interportuale di Rovigo. Per quanto concerne l'isocrona dei 60' è invece possibile apprezzare (in questa fascia temporale) l'accesso al sistema portuale. Infine, è rilevabile che l'arrivo all'aeroporto più vicino necessita di un arco temporale superiore ai 60 minuti. In conclusione, il comune di Castelmassa pur non rilevando un collegamento strategico alla viabilità autostradale gode ugualmente di un discreto posizionamento geografico, che gli consente una buona connettività ai nodi portuali e interportuali con periodi di percorrenza della durata massima di 60'.

Tabella 13 – Modelli di accessibilità nelle diverse fasce temporali

Tempo di percorrenza	Casello autostradale	Aeroporto	Interporto ferroviario	Conca di navigazione	Interporto di Rovigo	Porto di Venezia
0-15						
15-30	•*			•*		
30-45					•	
45-60		•				
oltre 60			•			•

### 3.4.8. Isocrone di Castelnuovo Bariano

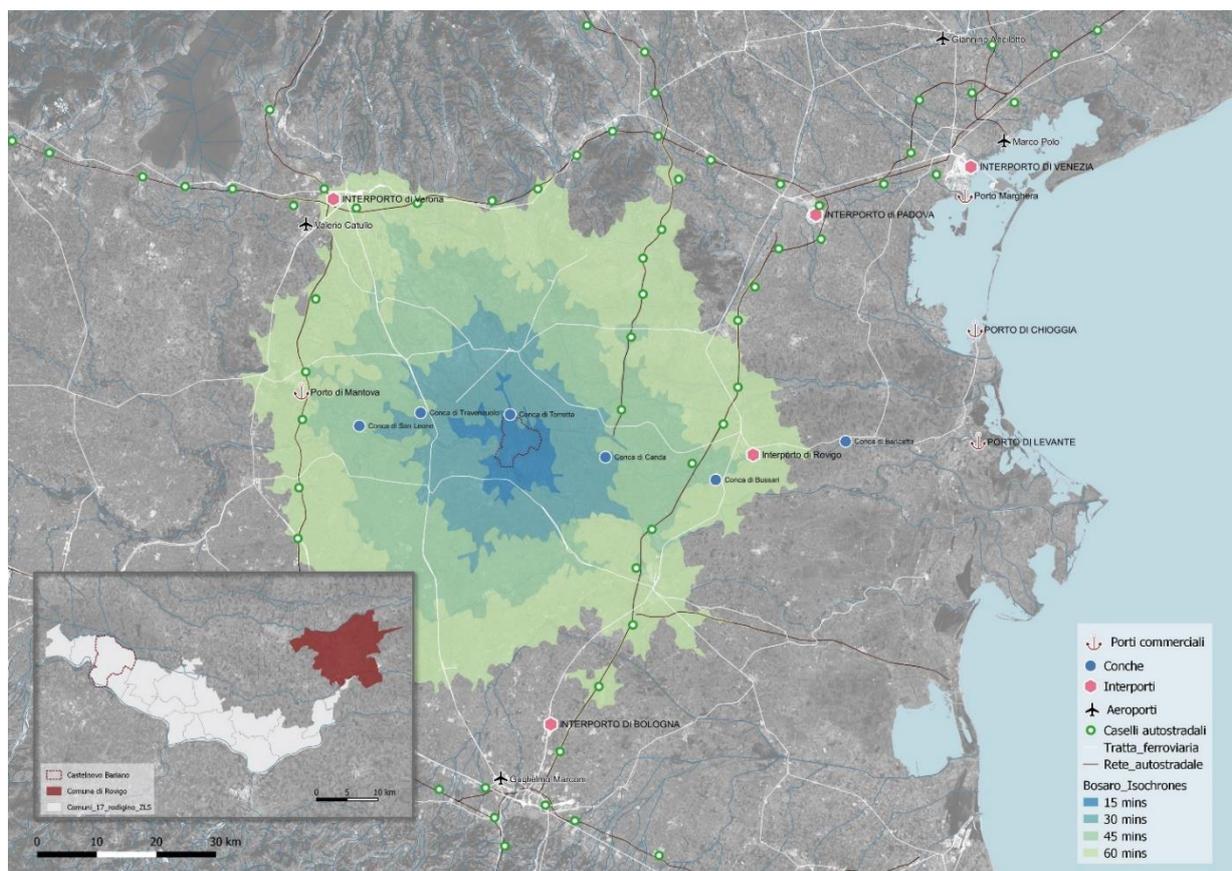


Figura 47 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Castelnuovo Bariano

Analizzando le variazioni delle isocrone dei 15' e 30' emerge una lieve criticità complessiva legata alla scarsa accessibilità alle infrastrutture di trasporto. Per quanto concerne l'isocrona dei 45' qui si registra un incremento di accessibilità al sistema autostradale favorito dalla presenza delle arterie Bologna-Padova e Piovene Rocchette-Rovigo. Questa isocrona favorisce inoltre l'accesso al sistema portuale di Rovigo. Salendo con il minutaggio, nell'isocrona dei 60' si osserva la possibilità di accedere al sistema interportuale di Padova e all'area aeroportuale di Verona. In conclusione, nonostante Castelnuovo Bariano non disponga di una adeguata localizzazione strategica in termini autostradali il suo posizionamento geografico consente al territorio comunale una discreta connettività ai principali nodi logistici con periodi di percorrenza della durata massima di 60 minuti. Si segnala che è in corso la riqualificazione della Strada Provinciale 9. L'intervento prevede l'ampliamento della carreggiata ed il potenziamento di una via che collega l'Alto Polesine con il Comune di Legnago (Vr), in cui si trova l'imbocco della Transpolesana. Questo è un corridoio di collegamento importante tra Regione Veneto e Regione Lombardia, un asse viario strategico che non presenta soluzioni logistiche alternative.

Tabella 14 – Modelli di accessibilità nelle diverse fasce temporali

Tempo di percorrenza	Casello autostradale	Aeroporto	Interporto ferroviario	Conca di navigazione	Interporto di Rovigo	Porto di Venezia
0-15				•*		
15-30						
30-45	•				•	
45-60		•	•			
oltre 60						•

\* Soluzione prevalente

### 3.4.9. Isocrone di Ceneselli

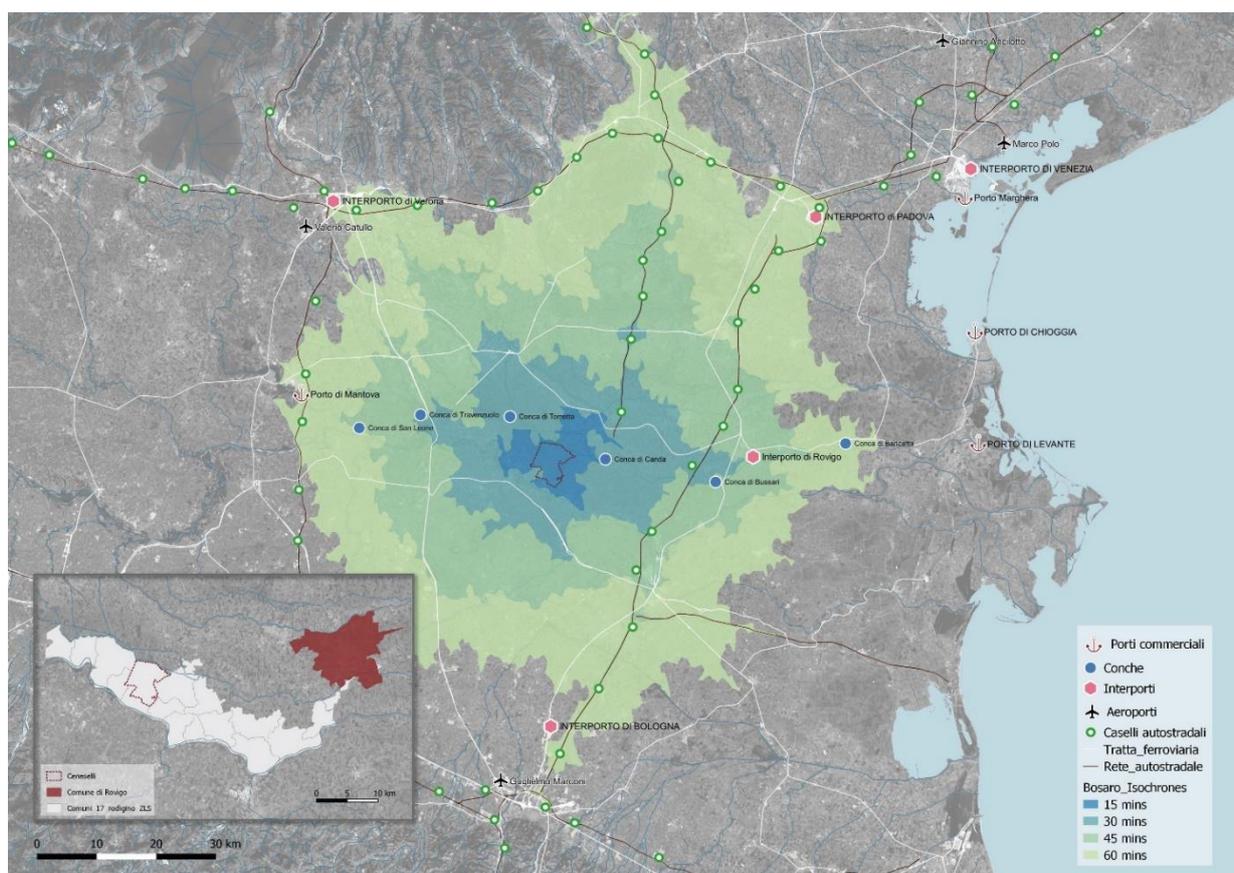


Figura 48– Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Ceneselli

Analizzando l'isocrona dei 15 minuti emerge una bassa accessibilità alle infrastrutture di trasporto. Aumentando il minutaggio, l'isocrona dei 30 minuti trova una significativa espansione lungo le aree territoriali orientali garantendo l'accesso al sistema autostradale e all'area interportuale di Rovigo. L'isocrona dei 45 minuti non registra variazioni significative, mentre la percorrenza dei 60 minuti favorisce l'accessibilità alle aree interportuali di Padova e Verona. Infine, è rilevabile che l'arrivo all'aeroporto più vicini necessita di un arco temporale superiore ai 60 minuti. In conclusione, è possibile affermare che il posizionamento geografico del comune di Ceneselli consente una discreta connettività ai principali nodi logistici.

Tabella 15 – Modelli di accessibilità nelle diverse fasce temporali

Tempo di percorrenza	Casello autostradale	Aeroporto	Interporto ferroviario	Conca di navigazione	Interporto di Rovigo	Porto di Venezia
0-15						
15-30	•*			•*	•*	
30-45						
45-60			•			•
oltre 60		•				

\*Soluzioni prevalenti

### 3.4.10. Isocrone di Ficarolo

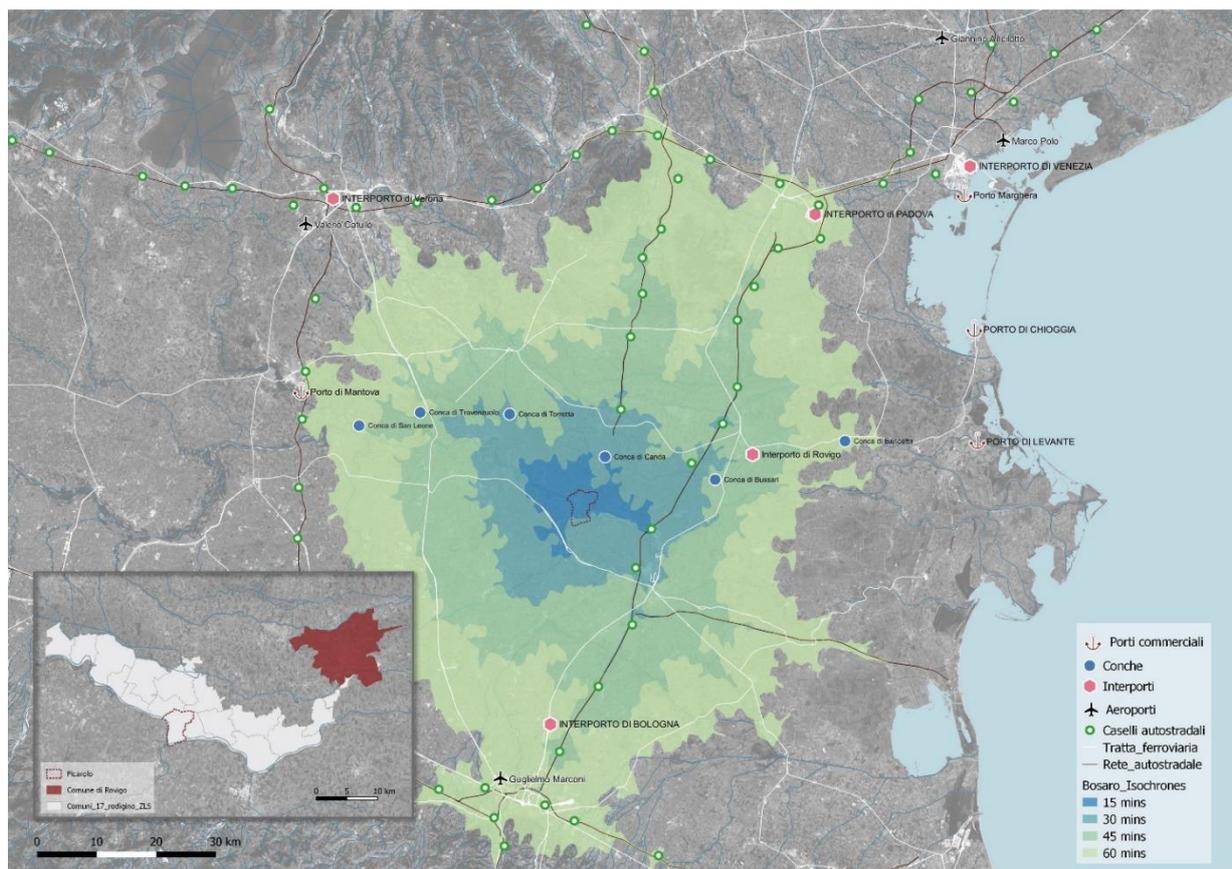


Figura 49 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Ficarolo

Dalla lettura della isocrona dei 15 minuti emerge che il comune di Ficarolo possiede una buona accessibilità alla rete autostradale. Aumentando il minutaggio, l'isocrona dei 30' non registra, in termini di accesso, variazioni significative, mentre l'isocrona dei 45' evidenzia una apprezzabile accessibilità all'infrastruttura portuale di Rovigo. È inoltre possibile notare come l'espansione dell'isocrona dei 60 minuti lungo il percorso autostradale meridionale favorisca l'accessibilità all'area interportuale e aeroportuale della città di Bologna. Infine, è rilevabile che l'arrivo alla portualità adriatica necessita di un arco temporale superiore ai 60 minuti. In conclusione, è possibile affermare che il posizionamento geografico di Ficarolo consente al territorio comunale di accedere in modo fluido ai nodi autostradali e interportuali.

Tabella 16 – Modelli di accessibilità nelle diverse fasce temporali

Tempo di percorrenza	Casello autostradale	Aeroporto	Interporto ferroviario	Conca di navigazione	Interporto di Rovigo	Porto di Venezia
0-15	•*					
15-30				•		
30-45					•	
45-60		•	•			
oltre 60						•

\*Soluzione prevalente

### 3.4.11. Isocrone di Fiesso Umbertiano

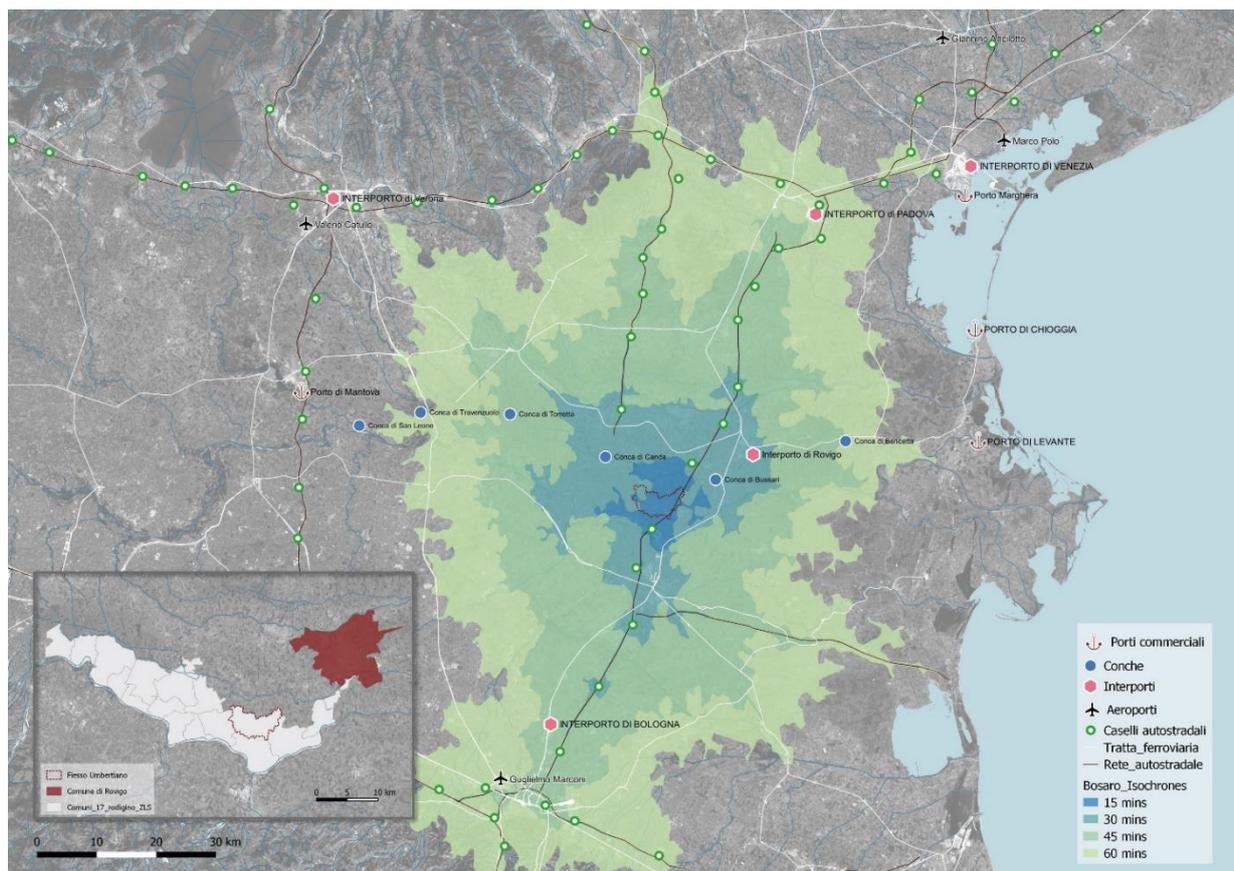


Figura 50 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Fiesso Umbertiano

La tavola delle isocrone di Fiesso Umbertiano mostra un territorio ben servito dalla rete autostradale esistente e interconnesso con i principali assi ferroviari per la mobilità di persone e di merci. Le isocrone si sviluppano prevalentemente nelle aree territoriali settentrionali e meridionali. Questo è un tipico effetto dettato dalla rete autostradale e ferroviaria. Analizzando le variazioni delle isocrone dei 15' e 30' emerge un'ottima accessibilità ai nodi autostradali e al sistema interportuale di Rovigo. L'isocrone dei 45' non registra variazioni significative in termini di accesso, mentre l'isocrone dei 60' consente un accesso facilitato al nodo aeroportuale di Bologna. Il porto di Venezia è raggiungibile con un tempo di percorrenza superiore ai 60 minuti. In conclusione, è possibile affermare che il comune di Fiesso Umbertiano è dotato di un ottimo posizionamento strategico in termini infrastrutturali e logistici, dovuto ad una adeguata presenza di linee di collegamenti di trasporto su ferro e su gomma.

Tabella 17 – Modelli di accessibilità nelle diverse fasce temporali

Tempo di percorrenza	Casello autostradale	Aeroporto	Interporto ferroviario	Conca di navigazione	Interporto di Rovigo	Porto di Venezia
0-15	•*					
15-30				•	•	
30-45			•			
45-60		•				
oltre 60						•

\*Soluzione prevalente

### 3.4.12. Isocrone di Gaiba

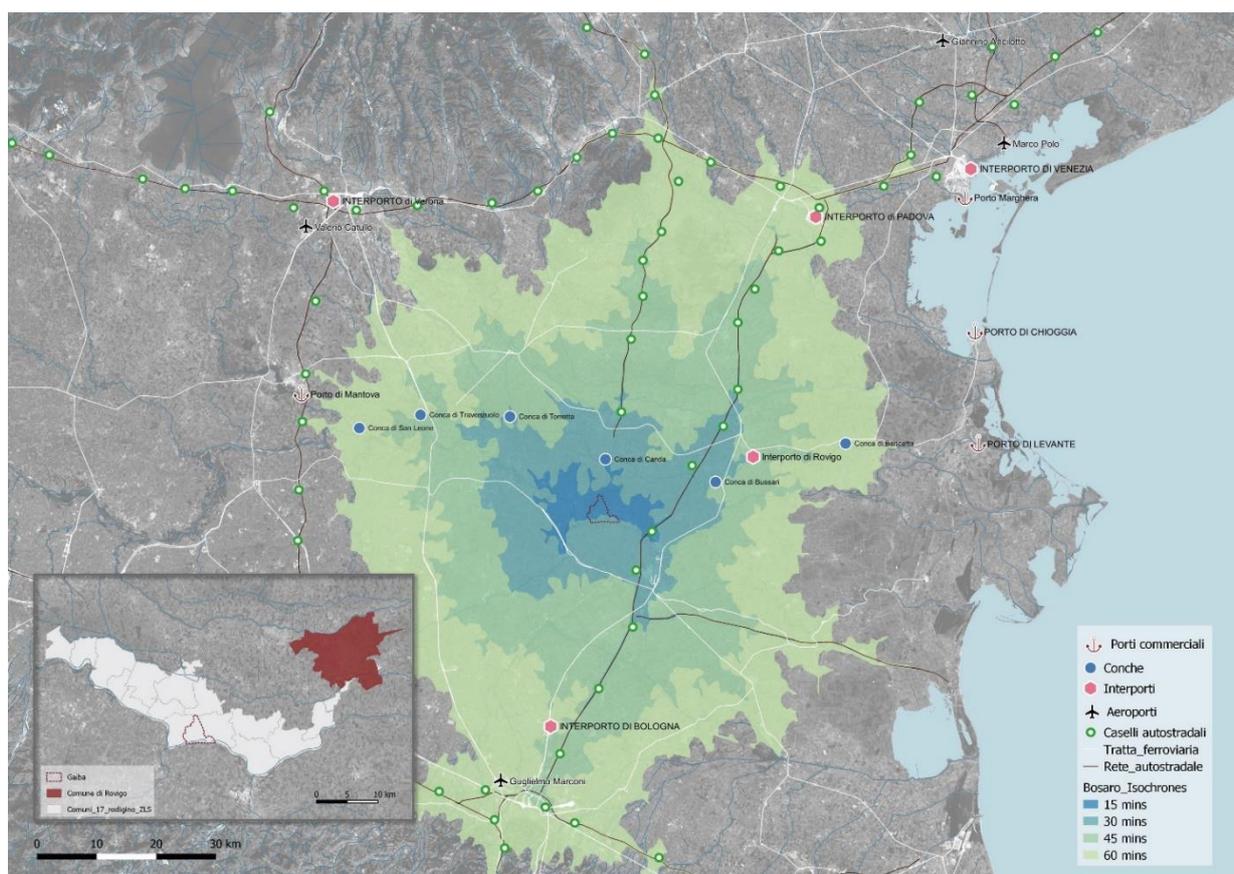


Figura 51 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Gaiba

La tavola delle isocrone di Gaiba mostra un territorio integrato nella rete autostradale esistente e adeguatamente interconnesso con i principali centri ferroviari intermodali. Anche per questo territorio i tempi di accessibilità si sviluppano prevalentemente nelle aree territoriali settentrionali e meridionali. L'effetto è dettato dalla presenza della rete autostradale e ferroviaria, ma è anche conseguenza di una migliore mobilità su gomma dettata dal posizionamento strategico del Comune e dalla funzionalità dei rapporti intercomunali, la quale stabilisce relazioni e connessioni ampie con l'intero ambito di studio (provinciale, regionale, interregionale). Analizzando l'isocrona dei 15' emerge un'ottima accessibilità ai nodi autostradali. L'isocrona dei 30' consente l'accesso all'interporto di Rovigo, mentre le isocrone dei 45' e dei 60' consentono un accesso facilitato al nodo aeroportuale di Bologna. Il porto adriatico è raggiungibile con un tempo di percorrenza superiore ai

60 minuti. In conclusione, è possibile affermare che Gaiba è dotato di un ottimo posizionamento strategico in termini infrastrutturali e logistici.

Tabella 18 – Modelli di accessibilità nelle diverse fasce temporali

Tempo di percorrenza	Casello autostradale	Aeroporto	Interporto ferroviario	Conca di navigazione	Interporto di Rovigo	Porto di Venezia
0-15	•*					
15-30				•	•	
30-45			•			
45-60		•				
oltre 60						•

\*Soluzione prevalente

### 3.4.13. Isocrone di Melara

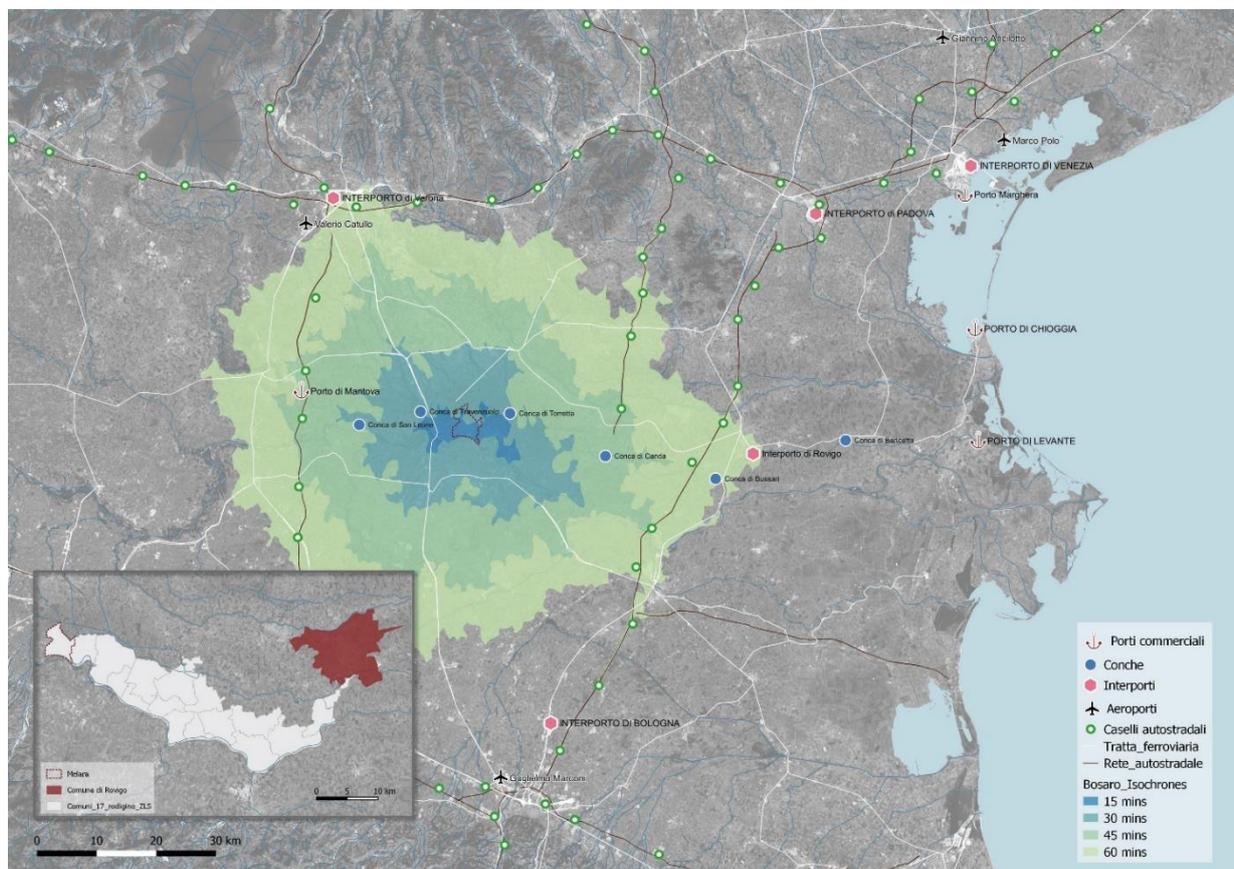


Figura 52 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Melara

Analizzando le variazioni delle isocrone dei 15' e 30' emerge una lieve criticità complessiva legata alla scarsa accessibilità alle infrastrutture di trasporto. Per quanto concerne l'isocrona dei 45' qui si registra un incremento di accessibilità al sistema autostradale favorito dalla compenetrazione delle arterie Brennero-Modena e Piovene Rocchette-Rovigo. Salendo con il minutaggio, nell'isocrona dei 60' si osserva la possibilità di accedere al sistema interportuale di Rovigo e all'area aeroportuale di Verona. In conclusione, nonostante il comune di Melara non disponga di una adeguata localizzazione strategica in termini autostradali, il suo posizionamento geografico consente una discreta connettività ad alcuni dei nodi principali della rete aeroportuale, interportuale e portuale.

Tabella 19 – Modelli di accessibilità nelle diverse fasce temporali

Tempo di percorrenza	Casello autostradale	Aeroporto	Interporto ferroviario	Conca di navigazione	Interporto di Rovigo	Porto di Venezia
0-15				*		
15-30						
30-45	•					
45-60		•			•	
oltre 60			•			•

\*Soluzione prevalente

### 3.4.14. Isocrone di Occhiobello

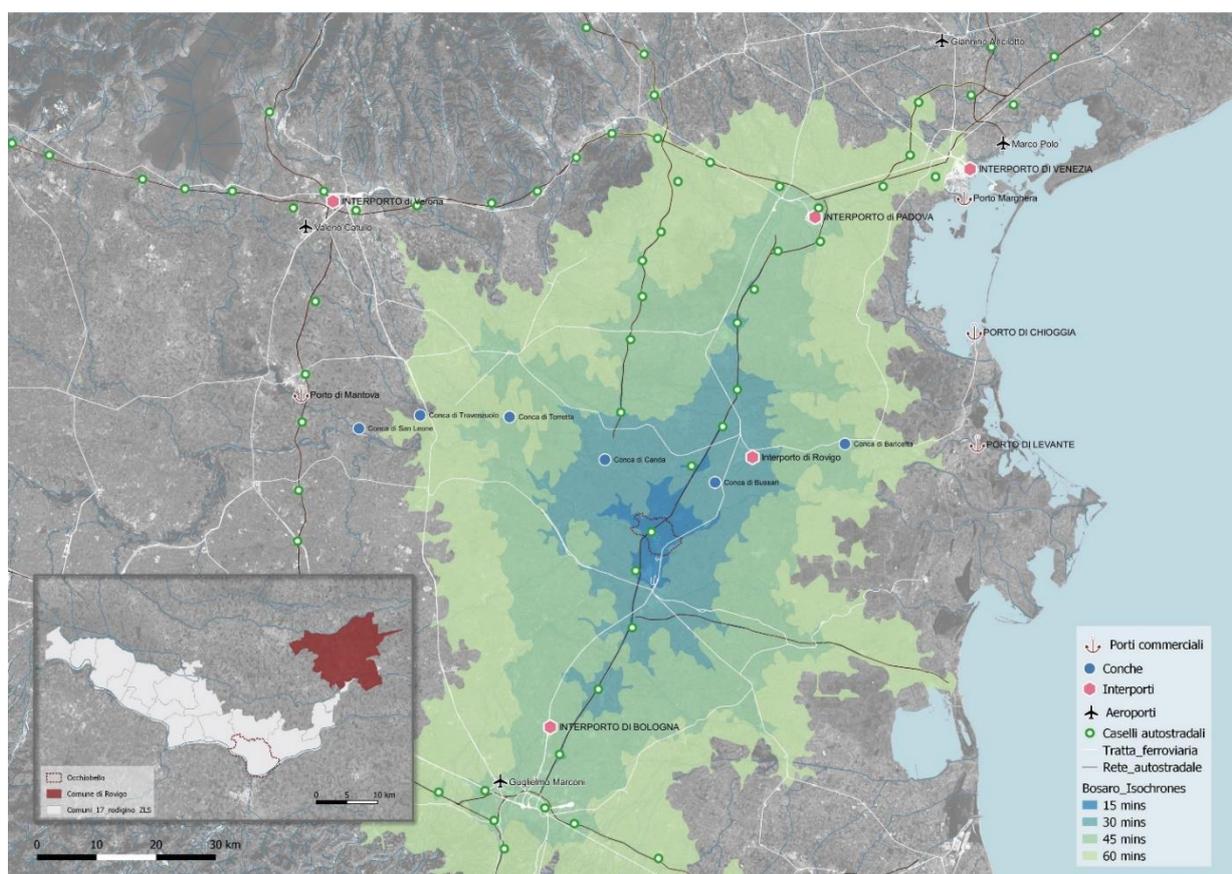


Figura 53 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Occhiobello

La tavola delle isocrone di Occhiobello mostra un territorio ben servito dalla rete stradale e dalle infrastrutture intermodali. Anche questo territorio si presenta inserito in un sistema territorialmente diramato di connessioni meridionali e settentrionali. L'effetto è dettato dalla presenza della rete ferroviaria e stradale Bologna-Padova, la quale assicura e garantisce al comune un'ottima posizione geografico-strategica rispetto all'accesso a diverse funzionalità intermodali di natura provinciale, regionale, interregionale. Analizzando le isocrone dei 15' e dei 30' emerge chiaramente un'ottima accessibilità ai nodi autostradali e interportuali (interporto di Rovigo). L'isocrona dei 45' registra la presenza di un accesso aeroportuale, mentre le isocrone dei 60' consentono un accesso facilitato al nodo portuale veneziano. In conclusione, è possibile affermare

che Occhiobello è dotato di un ottimo posizionamento strategico in termini infrastrutturali e logistici.

Tabella 20 – Modelli di accessibilità nelle diverse fasce temporali

Tempo di percorrenza	Casello autostradale	Aeroporto	Interporto ferroviario	Conca di navigazione	Interporto di Rovigo	Porto di Venezia
0-15	•*					
15-30				•	•	
30-45		•	•			
45-60						•
oltre 60						

\*Soluzione prevalente

### 3.4.15. Isocrone di Polesella

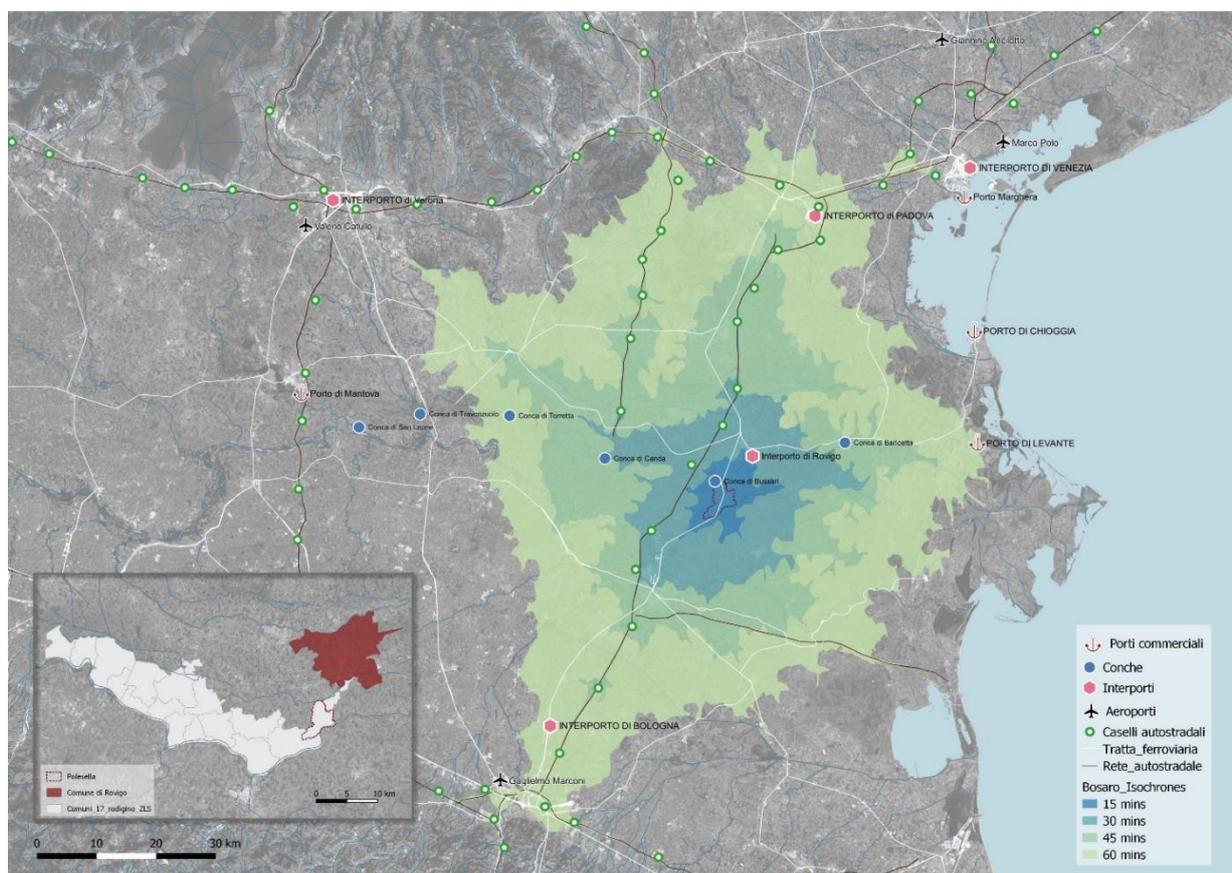


Figura 54 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Polesella

Dalla lettura della isocrona dei 15 minuti emerge che il comune di Polesella possiede una buona accessibilità alla rete interportuale di Rovigo. Aumentando il minutaggio, l'isocrona dei 30 minuti trova una significativa espansione lungo la rete autostradale garantendo un rapido accesso all'asse viario Bologna-Padova. Per quanto concerne l'isocrona dei 45 minuti non si registrano variazioni di accessibilità significative, mentre è possibile notare come l'espansione dell'isocrona dei 60 minuti lungo il percorso autostradale meridionale e occidentale favorisca l'accessibilità al nodo interportuale e aeroportuale della città di Bologna, oltre che all'area portuale di Levante. In

conclusione, è possibile affermare che il territorio di Polesella consente un adeguato posizionamento strategico in termini ferroviari, aeroportuali e portuali. È inoltre interessante rilevare che il territorio di Polesella sia collegato al sistema della Transpolesana che favorisce collegamenti compresi tra i 30' e i 60' con la parte meridionale della provincia di Verona e di Padova.

Tabella 21 – Modelli di accessibilità nelle diverse fasce temporali

Tempo di percorrenza	Casello autostradale	Aeroporto	Interporto ferroviario	Conca di navigazione	Interporto di Rovigo	Porto di Venezia
0-15				•*	•*	
15-30	•					
30-45						
45-60		•	•			•
oltre 60						

\*Soluzioni prevalenti

### 3.4.16. Isocrone di Salara

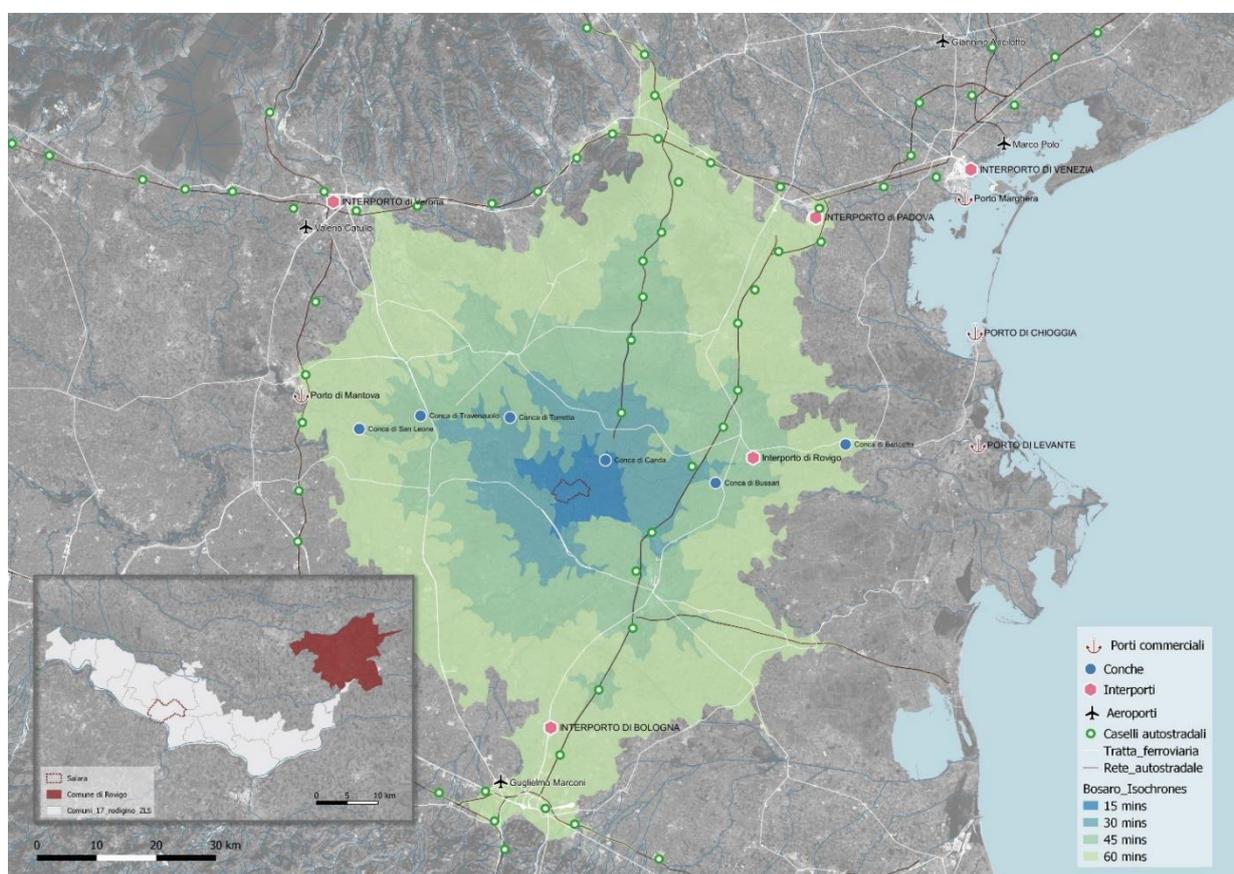


Figura 55 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Salara

L'estensione spaziale delle isocrone di Salara si sviluppa prevalentemente nelle aree territoriali settentrionali, orientali e meridionali. Questo è un tipico effetto dettato da una buona mobilità su gomma favorito dal posizionamento strategico del Comune rispetto alla rete autostradale. Analizzando l'isocrona dei 15' si registra una scarsa accessibilità alla rete dei trasporti, mentre l'isocrona dei 30' mostra un'ottima accessibilità ai nodi autostradali. Salendo di minutaggio, l'isocrona dei 45' restituisce variazioni di accesso di tipo interportuale (interporto di Rovigo), mentre l'isocrona dei 60' consente un accesso facilitato al nodo aeroportuale. In conclusione, è possibile

affermare che il comune di Salara è dotato di un adeguato posizionamento strategico in termini infrastrutturali e logistici.

Tabella 22 – Modelli di accessibilità nelle diverse fasce temporali

Tempo di percorrenza	Casello autostradale	Aeroporto	Interporto ferroviario	Conca di navigazione	Interporto di Rovigo	Porto di Venezia
0-15				●*		
15-30	●					
30-45					●	
45-60		●	●			●
oltre 60						

\*Soluzione prevalente

### 3.4.17. Isocrone di Stienta

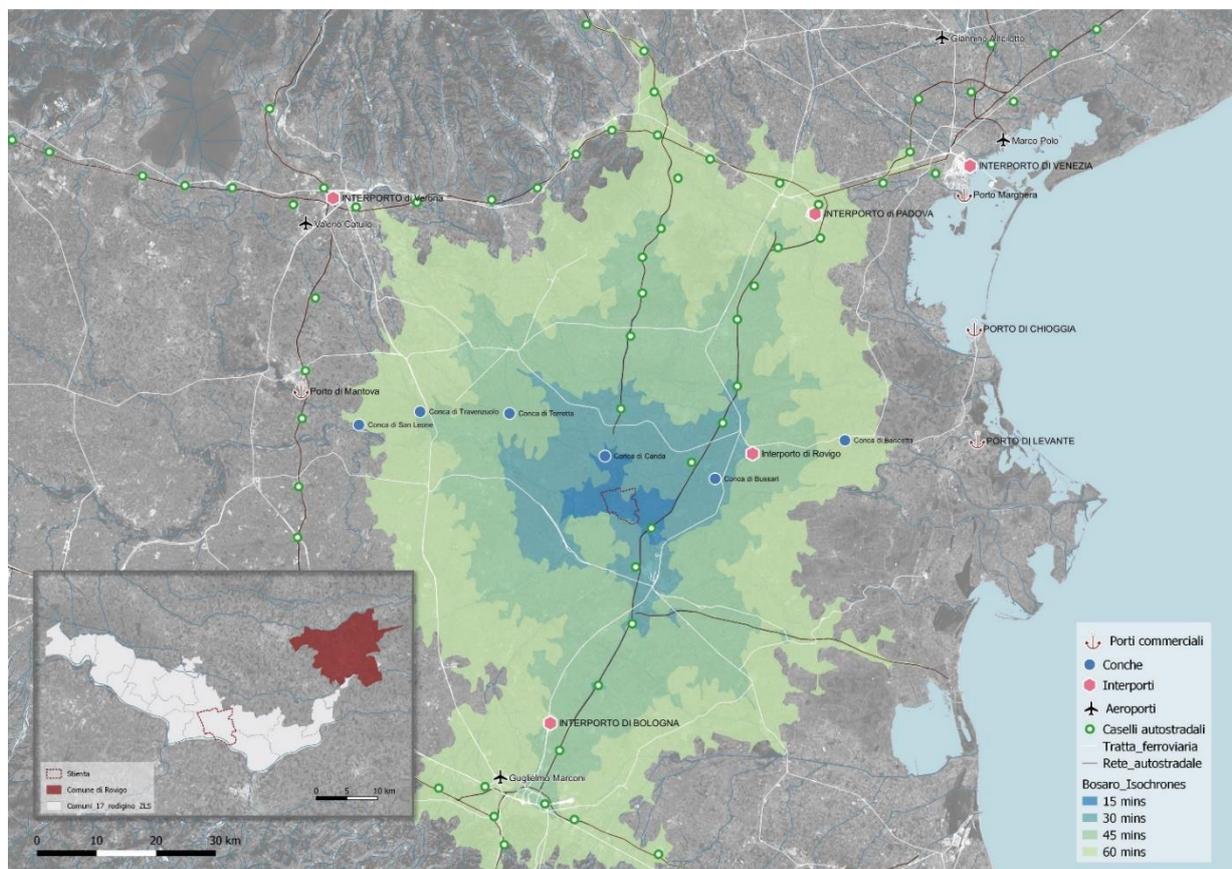


Figura 56 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Stienta

La rappresentazione cartografica delle isocrone restituisce una buona interazione tra sistema logistico e territorio. Questo quadro di riferimento infrastrutturale favorisce una distribuzione spaziale delle isocrone prevalentemente nelle aree territoriali settentrionali e meridionali. Analizzando l'isocrona dei 15' emerge un'ottima accessibilità ai nodi autostradali. L'isocrona dei 30' registra variazioni di accesso in termini interportuali (interporto di Rovigo), mentre l'isocrona dei 45' consente un accesso facilitato all'intermodalità ferroviaria di Bologna e Padova. L'aeroporto è raggiungibile con un tempo di percorrenza inferiore ai 60 minuti, mentre l'area portuale adriatica ricade all'interno di un ambito isocrono superiore ai 60 minuti. In conclusione, è possibile affermare che il comune di Stienta è dotato di un buon posizionamento strategico in termini infrastrutturali.

Ciò consente al territorio comunale una adeguata accessibilità ad alcuni dei più importanti nodi della rete aeroportuale e interportuale.

Tabella 23 – Modelli di accessibilità nelle diverse fasce temporali

Tempo di percorrenza	Casello autostradale	Aeroporto	Interporto ferroviario	Conca di navigazione	Interporto di Rovigo	Porto di Venezia
0-15	•*			•*		
15-30					•	
30-45			•			
45-60		•				
oltre 60						•

\*Soluzioni prevalenti

### 3.4.18. Isocrone di Trecenta

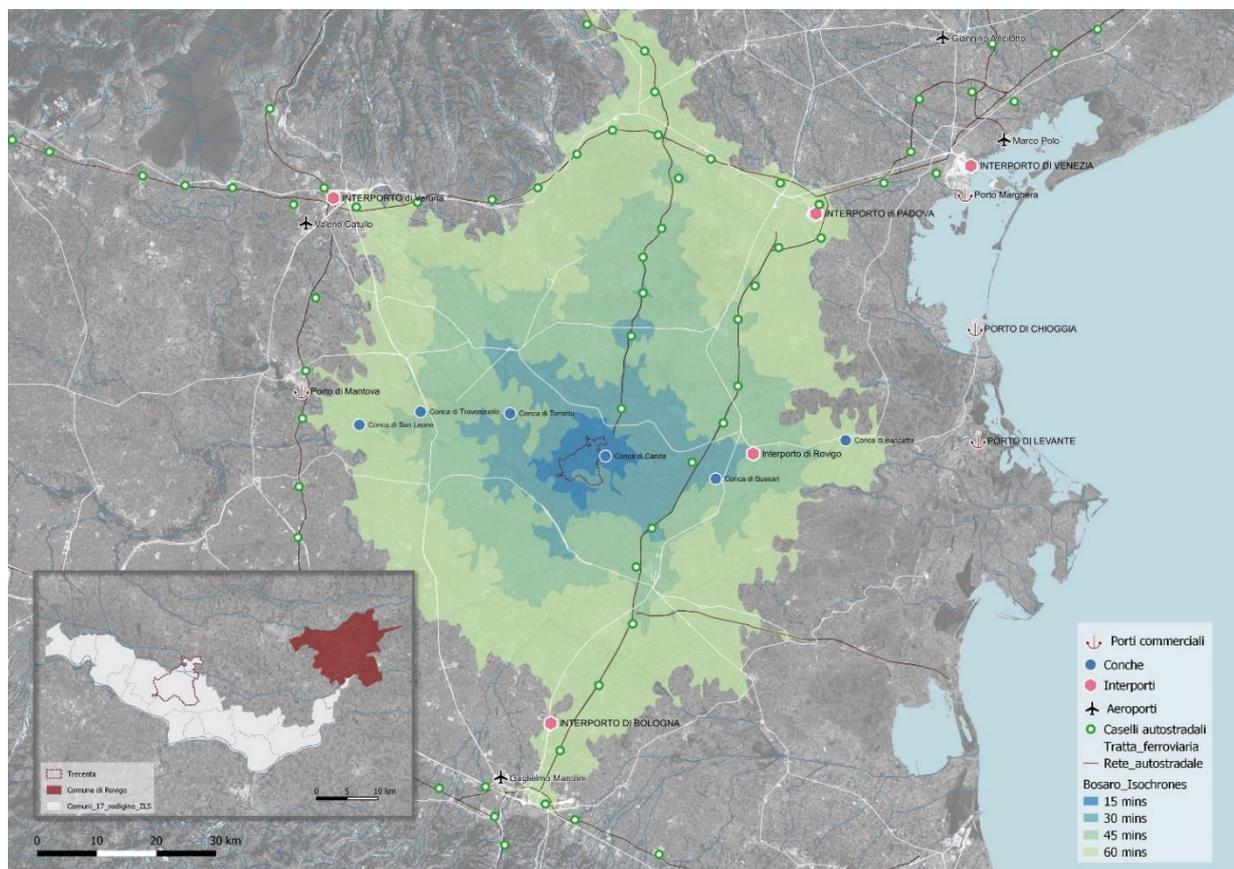


Figura 57 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Trecenta

Dalla lettura della isocrona dei 15 minuti emerge una lieve criticità infrastrutturale legata ad una scarsa accessibilità alle infrastrutture di trasporto. Aumentando il minutaggio, l'isocrona dei 30 minuti consente un rapido accesso agli assi viari Bologna-Padova e Rovigo-Piovene Rocchette, e al nodo interportuale di Rovigo. Per quanto concerne l'isocrona dei 45 minuti non si registrano variazioni di accessibilità significative, mentre è possibile notare come l'espansione dell'isocrona dei 60 minuti lungo il percorso autostradale meridionale favorisca l'accessibilità al nodo aeroportuale della città di Bologna. L'area portuale adriatica ricade invece all'interno di un ambito isocrono

superiore ai 60 minuti. In conclusione, è possibile affermare che il territorio di Trecenta consente un adeguato posizionamento strategico in termini ferroviari e aeroportuali.

Tabella 24 – Modelli di accessibilità nelle diverse fasce temporali

Tempo di percorrenza	Casello autostradale	Aeroporto	Interporto ferroviario	Conca di navigazione	Interporto di Rovigo	Porto di Venezia
0-15				•*		
15-30	•				•	
30-45						
45-60		•	•			
oltre 60						•

\*Soluzione prevalente

### 3.5. Riflessioni conclusive

Le modalità di accesso avvengono in contesti a diversa dinamica da un punto di vista infrastrutturale e logistico. Nelle analisi della relazione tra spazio e tempo di percorrenza si assume che quest'ultimo sia l'esito di condizioni fisico-strutturali e ambientali modellate da processi organizzativi, economici e sociali di diversa natura. L'analisi dei tempi ha carattere puramente esplorativo: si tratta di rappresentazioni cartografiche in cui sono stati uniti da isocrone tutti i punti (o contesti) ZLS con lo stesso tempo di percorrenza della distanza dal centroide comunale (contesto rodigino) e dal polo areale strategico (contesto veneziano).

L'analisi condotta permette alcune riflessioni importanti sia per l'ambito veneziano che per quello rodigino.

#### Aree ZLS del Comune di Venezia

Le aree strategiche risultano tutte dotate di un asse portante proprio nel sistema viabilistico terrestre e nel sistema di trasporto su acqua. Nello specifico, le isocrone dei 15' e dei 30' consentono un accesso facilitato al sistema ferroviario, al trasporto aeroportuale e alla realtà portuale adriatica.

#### Aree ZLS dei comuni rodigini

Da un punto di vista logistico, anche in seguito ad un confronto operativo con i 16 comuni polesani, possono essere presentate le presenti considerazioni:

- Il tema della viabilità è un tema centrale per le prospettive delle imprese che vogliono insediarsi sul territorio. A tal fine, va rilevato come sarebbe opportuno il potenziamento della rete viaria Ovest-Est soprattutto per quanto concerne l'Eridania e i collegamenti con la SS 434 Transpolesana, che necessiterebbe di bretelle di collegamento, in particolare un raccordo Castelnovo Bariano (presenza ponte sul Po) -Ficarolo (presenza ponte sul Po)- Trecenta (presenza Ospedale)-Canda-Valdastico e del rafforzamento della SR 482. Si

riterebbe inoltre utile il potenziamento della Strada Provinciale 9, primario corridoio di collegamento tra l'Alto Polesine e la Transpolesana, asse primario di collegamento tra Lombardia e basso Veneto.

- Si guarda con soddisfazione alla prospettata elettrificazione e al potenziamento della rete ferroviaria Rovigo-Chioggia in grado di ridurre la distanza da percorrere dal territorio polesano Zls a Marghera. Si ritiene altresì importante, per lo sviluppo dell'area Alto-Polesana, il potenziamento della rete ferroviaria Verona-Rovigo, con possibile raccordo da e verso la banchina di Torretta di Legnago, fondamentale per l'intermodalità e lo scambio acqua-ferro.
- Occorre rafforzare, attraverso uno studio specifico, il settore del Trasporto Pubblico Locale relativo ai collegamenti da e verso gli insediamenti produttivi;

Dal punto di vista dell'analisi isocronica il tempo di accessibilità può essere suddiviso in due macro-categorie infrastrutturali e logistiche, ossia: il tempo di accessibilità alla rete stradale veloce e il tempo di accessibilità al sistema logistico intermodale.

Nella prima macro-categoria tendono a concentrarsi le isocrone dei 15' e dei 30'. Qui, quasi la totalità dei comuni è dotata di un buon livello di accessibilità al trasporto autostradale. Questo sistema di movimentazione dei flussi fisici consente di raggiungere in tempi relativamente brevi i principali poli di trasporto intermodale, in primis: i poli di interscambio ferro-gomma e le aree di collegamento aereo/ferro/ gomma.

La seconda macro-categoria è a sua volta divisibile in due sotto categorie:

- la prima sottocategoria considera le isocrone dei '15-30' minuti e dei '30-45' minuti. Questa prima sottoclasse dimostra che la maggior parte dei 16 comuni rodigini dispone di una adeguata accessibilità all'interporto di Rovigo. Questa condizione consente ai territori in questione di godere di una buona dimensione fluviale commerciale/industriale (vedi Tabella 7).
- la seconda sottocategoria raccoglie le isocrone dei 45' e dei 60'. Questa classe di raggruppamento è pensata prevalentemente per i collegamenti di medio/lungo raggio con specifiche domande di mobilità delle merci. Questa tendenza è motivata dal fatto che molte tipologie di merce necessitano di flussi di viaggio specifici, di natura interregionale, nazionale e internazionale, orientati all'uso del trasporto intermodale. Il raggiungimento di questi importanti centri di distribuzione è spesso garantito dall'accessibilità autostradale, che in questa indagine risulta riequilibrata dalla prima macro-categoria.

In conclusione, emerge un quadro di riferimento infrastrutturale dai contorni sufficientemente performanti, in grado di favorire pratiche portuali snelle e adeguatamente supportate da una connettività fra porto e flussi retroportuali in una logica intermodale.

## 4. Analisi e localizzazione strategica delle aree ZLS

### 4.1. Comune di Venezia

Le seguenti elaborazioni sono dedicate ad un primo inquadramento urbanistico delle aree ZLS di Campalto, Porto Marghera, Tronchetto, Arsenale e Murano all'interno della disciplina del Piano di Assetto Territoriale (PAT), con specifica attenzione al tema della vincolistica e delle azioni strategiche di trasformabilità.

Nello specifico la ricognizione della strumentazione urbanistica vigente considera due tavole di progetto:

1. Tavola 1: Carta dei Vincoli e della pianificazione territoriale (PAT, 2014).
2. Tavola 4: Carta delle Trasformabilità (PAT, 2014).

La Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale restituisce una ricognizione sistematica di elementi territoriali, urbanistici ed ambientali sottoposti a vincoli regolati da disposizioni legislative, normative e prescrittive di carattere sovraordinato.

La Carta della Trasformabilità costituisce il riferimento per le strategie di trasformazione della città e del territorio, con le quali l'amministrazione comunale detta lo sviluppo socioeconomico del comune nella tutela della qualità della vita, della valorizzazione culturale e della sostenibilità ambientale.

Una seconda fase di analisi riguarda la mappatura delle aree di porto e di demanio site nel contesto portuale di Porto Marghera. Questa fase di studio utilizza le informazioni cartografiche presenti nel Piano Regolatore vigente del Porto di Venezia (PRP del 1965).

Il lavoro si è dunque basato sulla messa a sistema delle basi informative dello strumento di pianificazione generale mediante scomposizione e ricomposizione dei dati vettoriali su base lessicografica in ambiente GIS.

Questa prima analisi evidenzia alcuni aspetti di rilievo urbanistico-territoriale che potrebbero significativamente condizionare lo sviluppo analitico-metodologico dello studio di fattibilità della Zona Logistica Semplificata (ZLS) nell'area Metropolitana di Venezia.

## 4.1.1. Inquadramento ed analisi delle aree

### 4.1.1.1. Area strategica di Campalto: analisi dei vincoli e delle azioni di trasformabilità (PAT di Venezia)

Il paragrafo analizza lo strumento di pianificazione generale locale e identifica le relazioni tra l'area studio di Campalto e i contenuti urbanistici (e territoriali) rilevanti, sia in termini vincolistici che strategici.

Dall'analisi della Cartografia dei Vincoli e della pianificazione territoriale del PAT sinteticamente sono stati individuati e restituiti cartograficamente i seguenti vincoli (Figura 58):

1. vincolo archeologico D.Lgs. 42/2004;
2. vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 – Corsi d'acqua;
3. ambito del Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana;
4. vincolo monumentale D.Lgs. 42/2004 – Corsi d'acqua;
5. centri storici;
6. aeroporto (elemento generatore di vincolo).

D'analisi della carta delle trasformabilità risulta invece una distinzione tra aree di urbanizzazione consolidata nelle quali si può agire direttamente ed aree di riqualificazione, riconversione e di miglioramento della qualità di vita urbana e territoriale soggette a successivi piani operativi. (Figura 59).

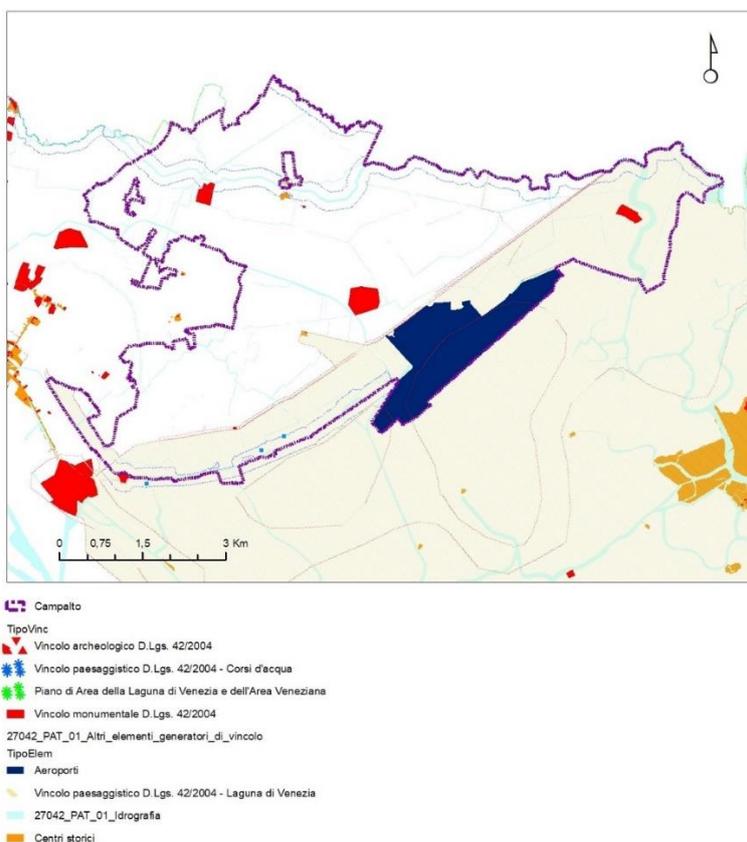


Figura 58 – PAT - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (PAT): particolare della tavola 1.

Fonte: Comune di Venezia

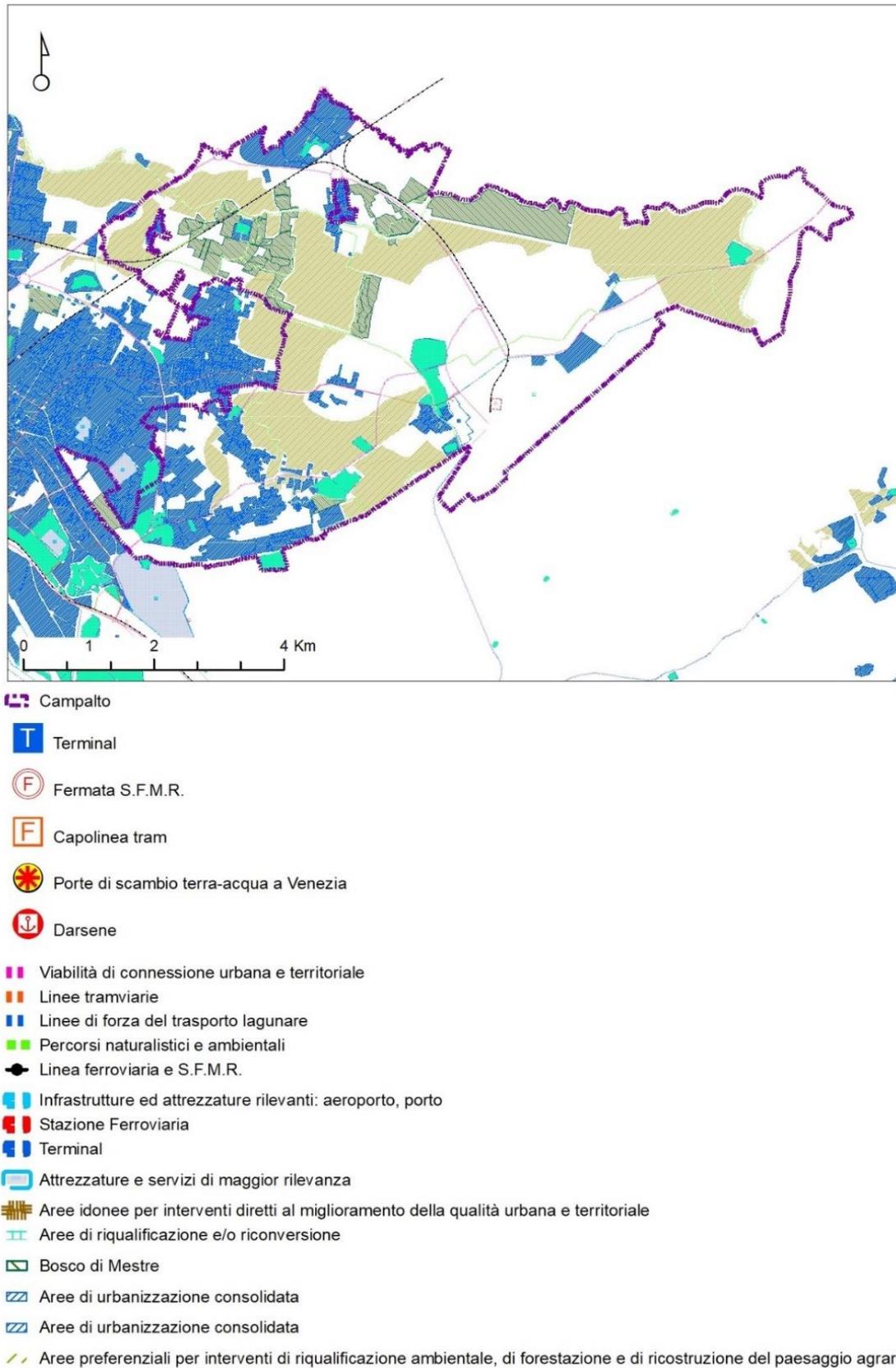


Figura 59 – PAT - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (PAT): particolare della tavola 4a.

Fonte: Comune di Venezia

#### 4.1.1.2. Area strategica di Porto Marghera: analisi dei vincoli e delle azioni di trasformabilità (PAT di Venezia)

Il paragrafo analizza lo strumento di pianificazione generale locale e identifica le relazioni tra l'area studio di Porto Marghera e i contenuti urbanistici (e territoriali) rilevanti, sia in termini vincolistici che strategici.

Dall'analisi della Cartografia dei Vincoli e della pianificazione territoriale del PAT sinteticamente sono stati individuati e restituiti cartograficamente i seguenti vincoli (Figura 60):

1. aree a rischio incidente rilevante;
2. vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 – Corsi d'acqua;
3. ambito del Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana.

D'analisi della carta delle trasformabilità risulta invece una distinzione tra aree di urbanizzazione consolidata nelle quali si può agire direttamente ed aree di riqualificazione e riconversione soggette a successivi piani operativi (Figura 61).

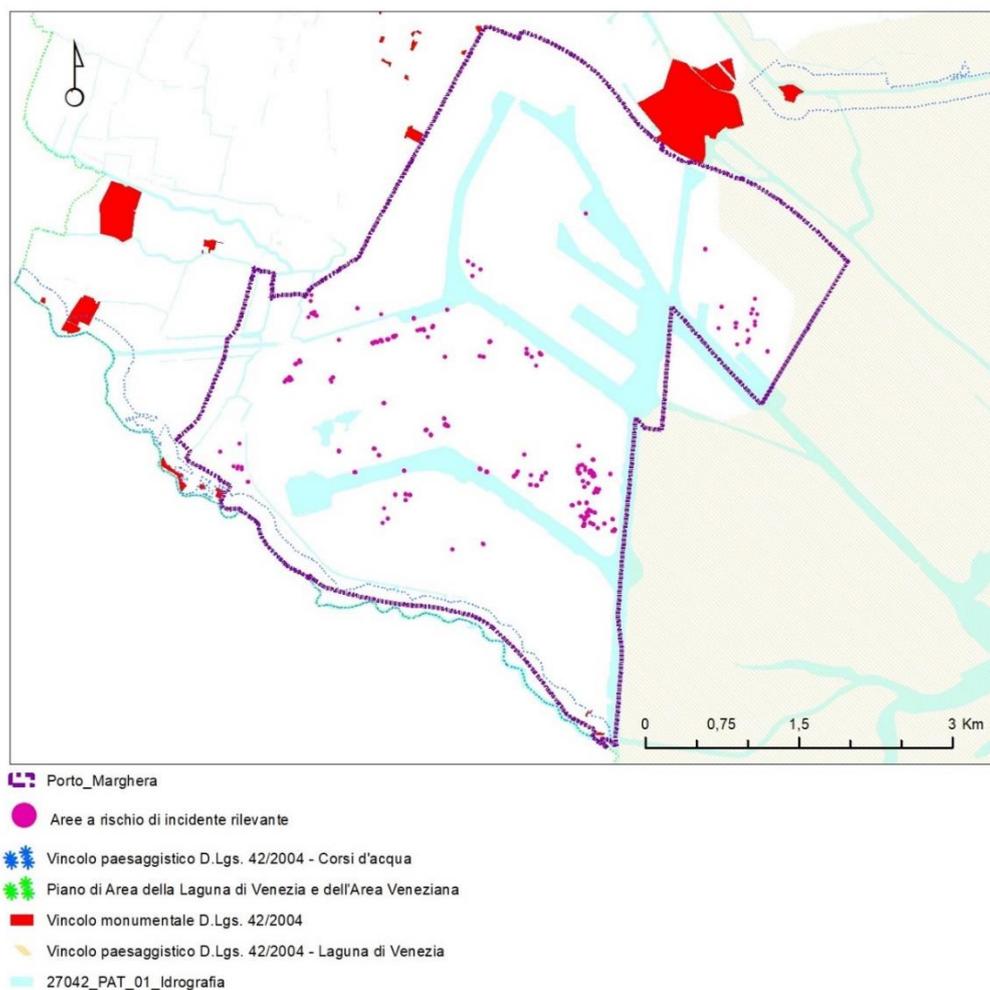
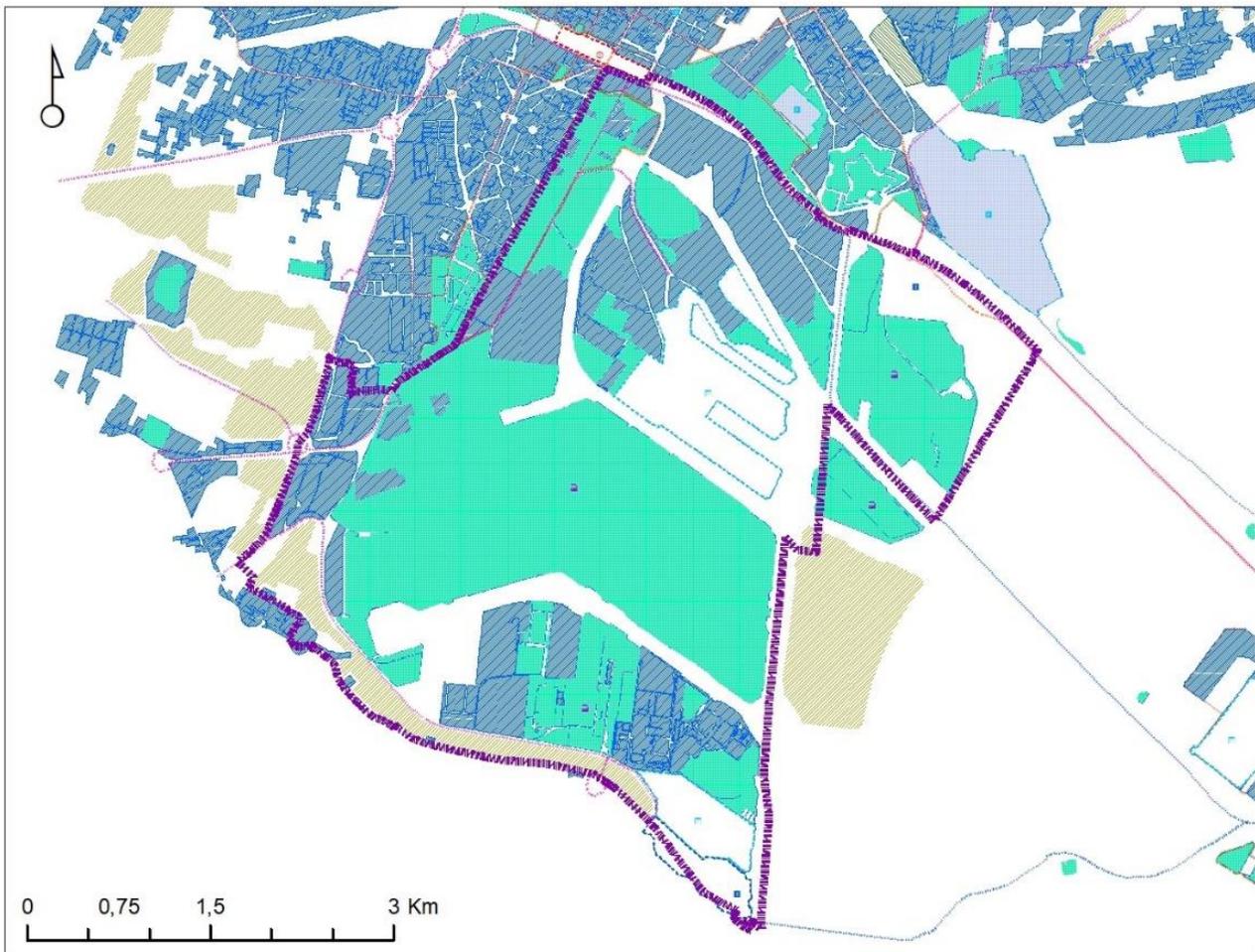


Figura 60 – PAT - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (PAT): particolare della tavola 1.

Fonte: Comune di Venezia



-  Porto\_Marghera
-  Riqualficazione funzionale produttiva
-  Terminal
-  Viabilità di connessione urbana e territoriale
-  Linee tramviarie
-  Linee di forza del trasporto lagunare
-  Infrastrutture ed attrezzature rilevanti: aeroporto, porto
-  Stazione Ferroviaria
-  Terminal
-  Attrezzature e servizi di maggior rilevanza
-  Aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale
-  Aree di riqualificazione e/o riconversione
-  Bosco di Mestre
-  Aree di urbanizzazione consolidata
-  Aree di urbanizzazione consolidata
-  Aree preferenziali per interventi di riqualificazione ambientale, di forestazione e di ricostruzione del paesaggio agrario

Figura 61 – PAT - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (PAT): particolare della tavola 4a.

Fonte: Comune di Venezia

#### 4.1.1.2.1. Ambito portuale di Porto Marghera

L'ambito portuale di Porto Marghera è attualmente suddiviso in due macro-aree perimetrali (Figura 62): una ambito demaniale ed uno portuale (a sua volta suddiviso in diverse proprietà). Complessivamente l'ambito comprende circa 1950 ettari di cui 1600 di terre emerse e 350 di superfici acquee.

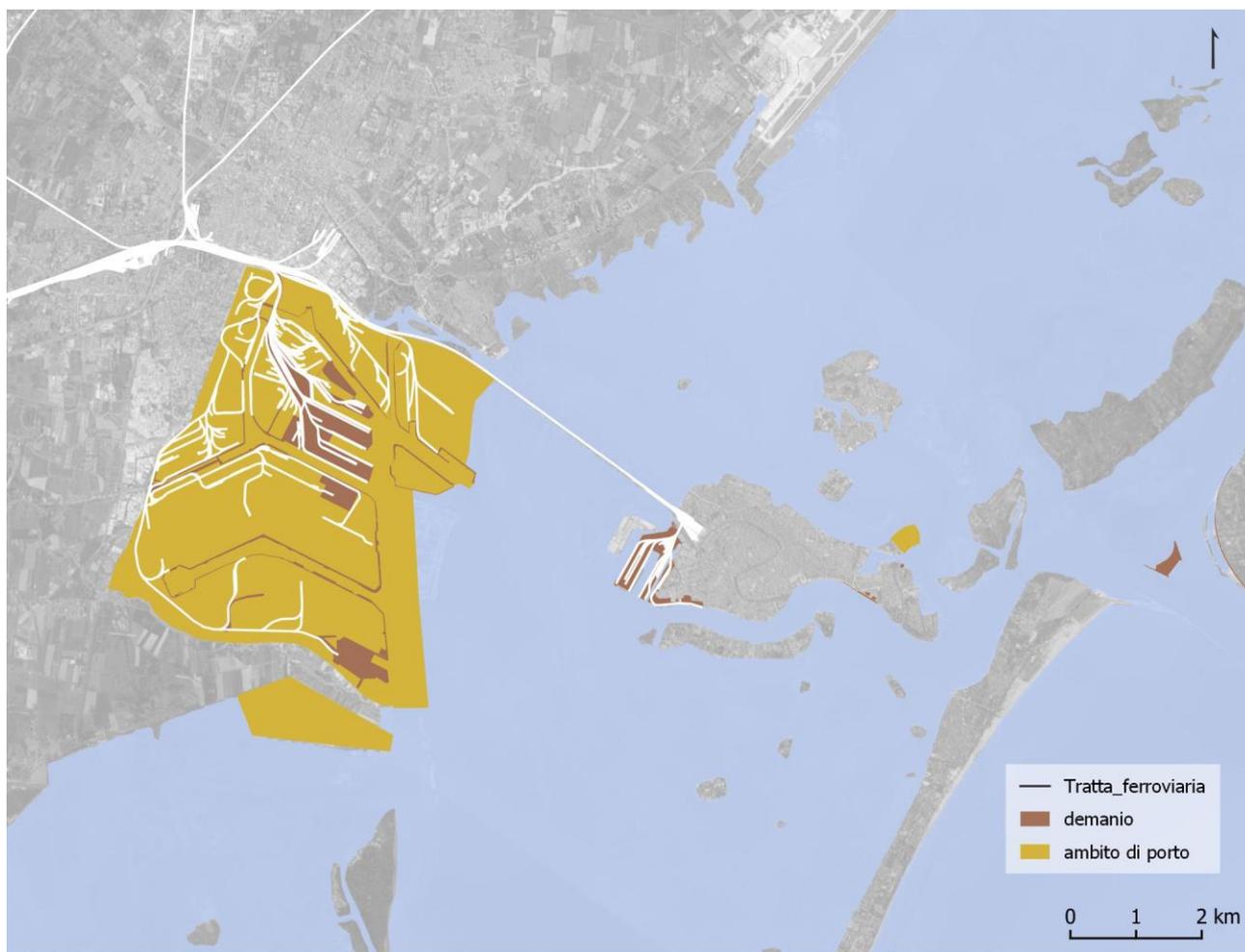


Figura 62 –Ricognizione di aree demaniali e di porto site nell'ambito portuale di Porto Marghera.  
Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale

#### 4.1.1.3. Area strategica di Tronchetto: analisi dei vincoli e delle azioni di trasformabilità (PAT di Venezia)

Il paragrafo analizza lo strumento di pianificazione generale locale e identifica le relazioni tra l'area studio di Tronchetto e i contenuti urbanistici (e territoriali) rilevanti, sia in termini vincolistici che strategici.

Dall'analisi della Cartografia dei Vincoli e della pianificazione territoriale del PAT sinteticamente sono stati individuati e restituiti cartograficamente i seguenti vincoli (Figura 63):

1. Vincolo monumentale D.Lgs. 42/2004;
2. ambito del Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana;
3. Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 – Corsi d'acqua;
4. centri storici.

D'analisi della carta delle trasformabilità risulta invece una distinzione tra aree di urbanizzazione consolidata nelle quali si può agire direttamente ed aree di riqualificazione e riconversione soggette a successivi piani operativi (Figura 64). In questa area il PAT individua, inoltre, aree classificate come zone "F", "Infrastrutture ed attrezzature rilevanti per il sistema portuale e aeroportuale veneziano".

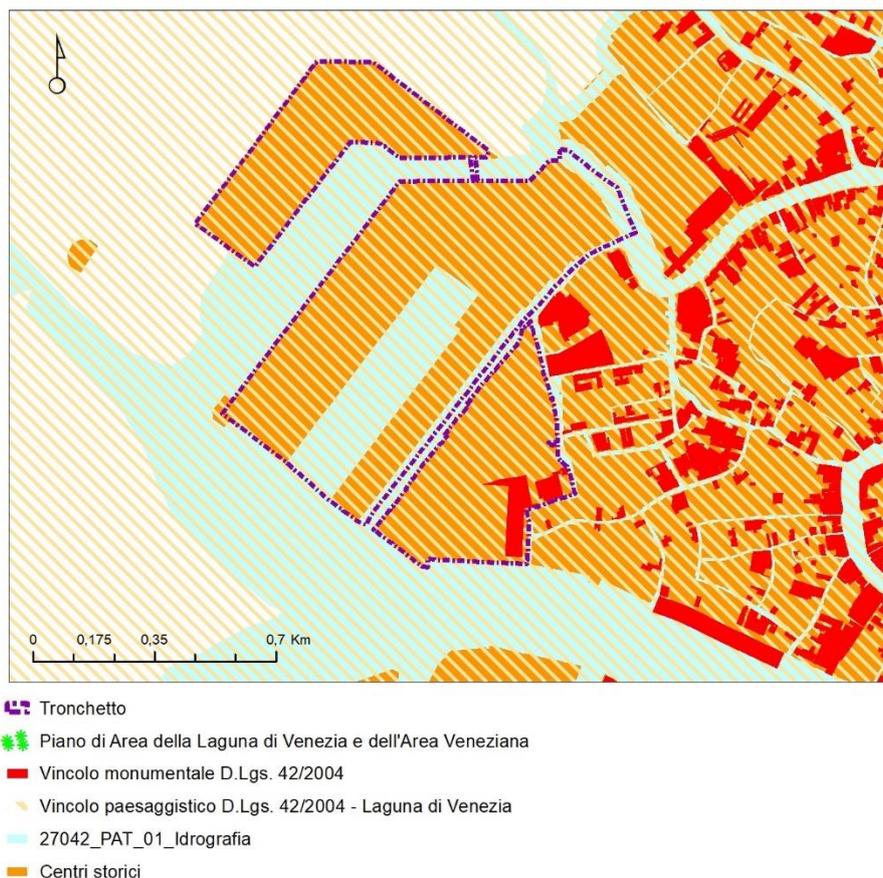
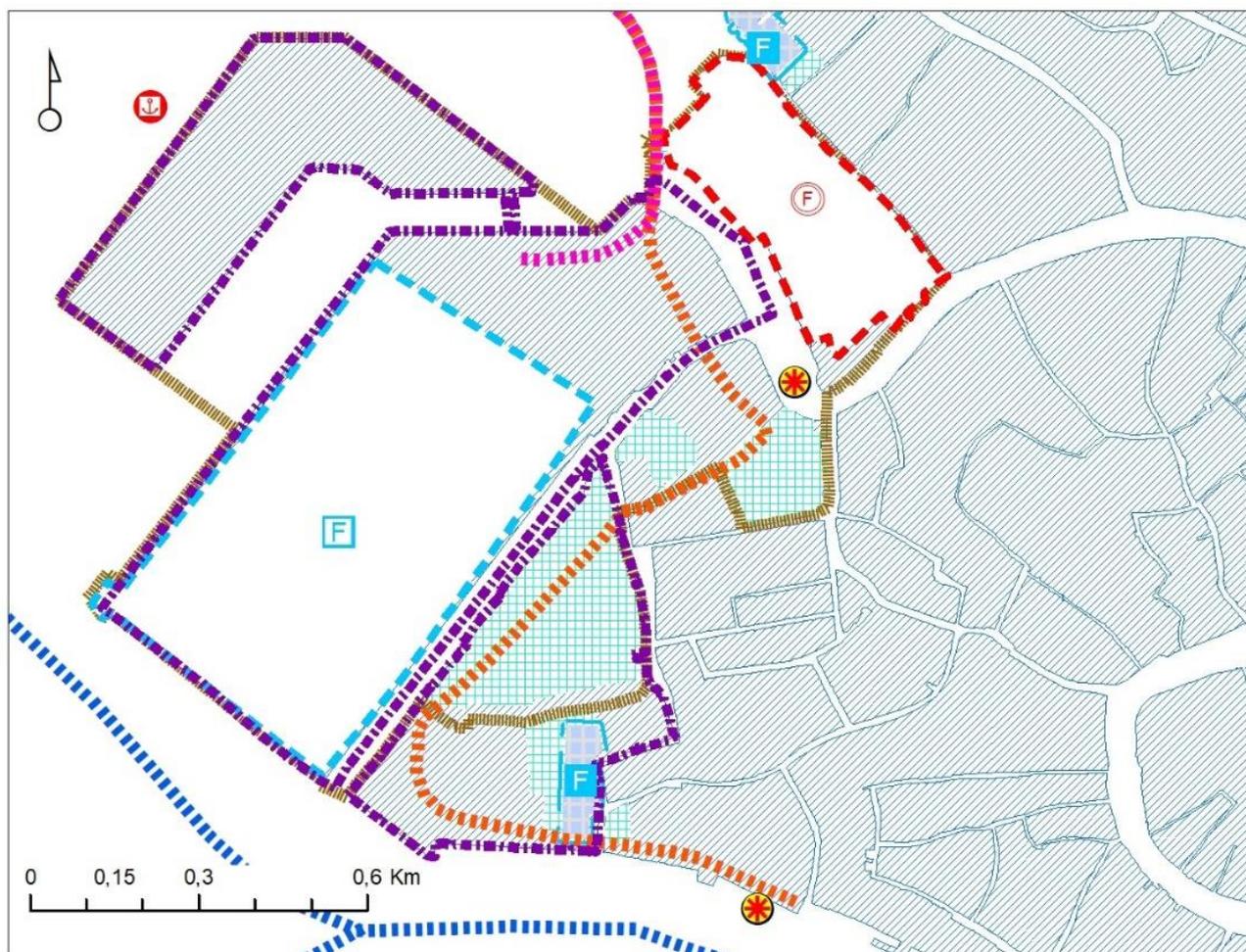


Figura 63 – PAT - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (PAT): particolare della tavola 1.  
Fonte: Comune di Venezia



 Tronchetto

 Porte di scambio terra-acqua a Venezia

 Darsene

 Viabilità di connessione urbana e territoriale

 Linee tramviarie

 Linee di forza del trasporto lagunare

 Infrastrutture ed attrezzature rilevanti: aeroporto, porto

 Stazione Ferroviaria

 Terminal

 Attrezzature e servizi di maggior rilevanza

 Aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale

 Aree di riqualificazione e/o riconversione

 Aree di urbanizzazione consolidata

Figura 64 – PAT - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (PAT): particolare della tavola 4a.  
Fonte: Comune di Venezia

#### 4.1.1.4. Area strategica dell'Arsenale: analisi dei vincoli e delle azioni di trasformabilità (PAT di Venezia)

Il paragrafo analizza lo strumento di pianificazione generale locale e identifica le relazioni tra l'area studio dell'Arsenale e i contenuti urbanistici (e territoriali) rilevanti, sia in termini vincolistici che strategici.

Dall'analisi della Cartografia dei Vincoli e della pianificazione territoriale del PAT sinteticamente sono stati individuati e restituiti cartograficamente i seguenti vincoli (Figura 65):

1. vincolo monumentale D.Lgs. 42/2004;
2. ambito del Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana;
3. vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 – Corsi d'acqua;
4. centri storici.

D'analisi della carta delle trasformabilità risulta invece una distinzione tra aree di urbanizzazione consolidata nelle quali si può agire direttamente ed aree di riqualificazione e riconversione soggette a successivi piani operativi (Figura 66). In questa area il PAT individua, inoltre, aree F per attrezzature e servizi di maggior rilevanza.

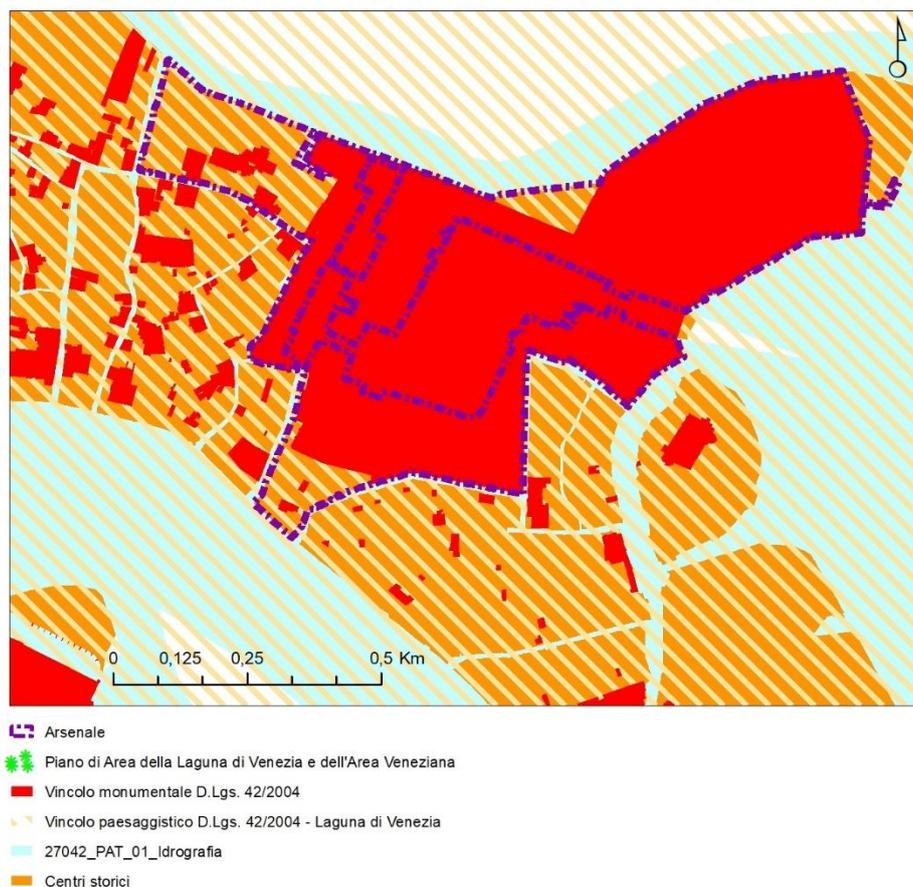
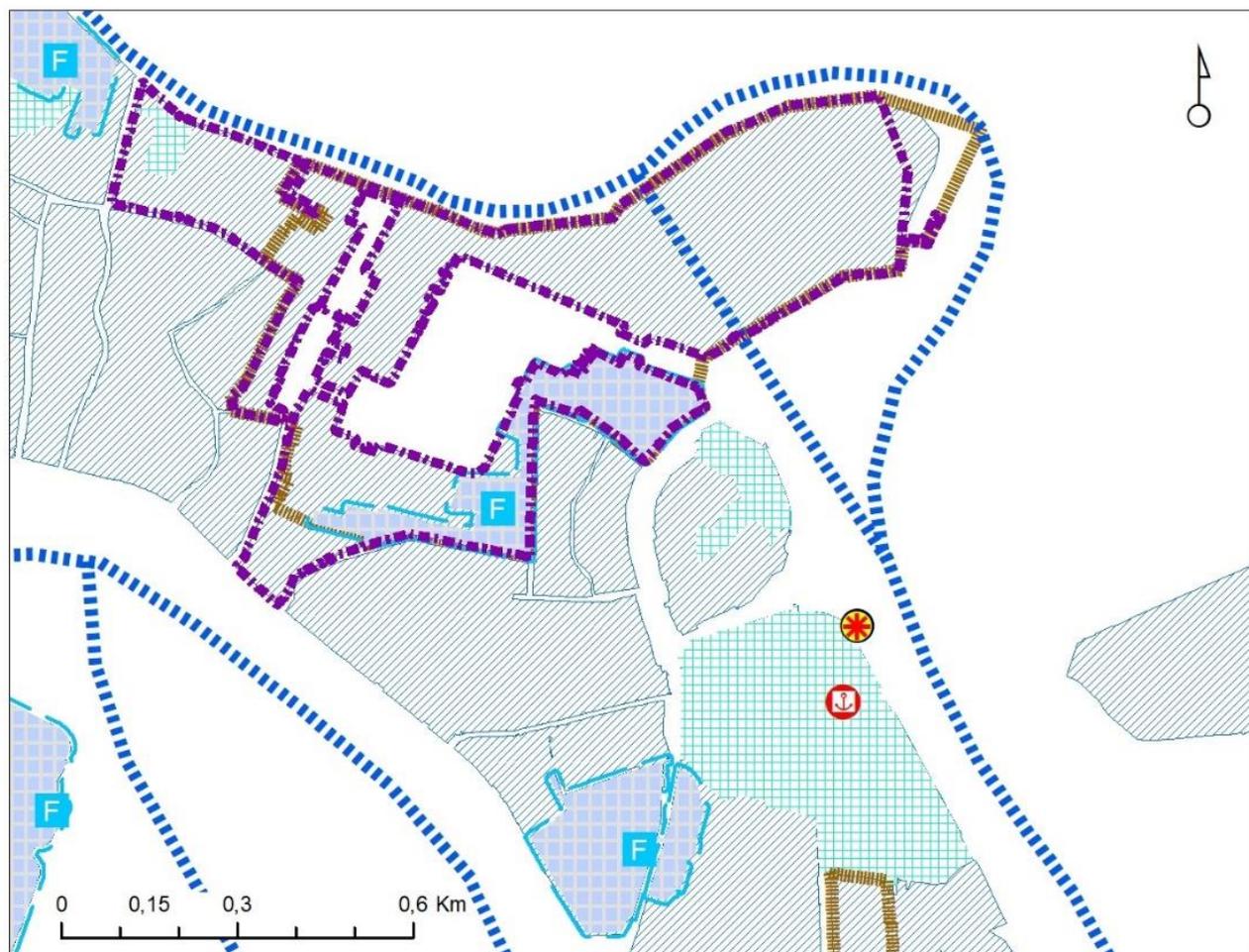


Figura 65 – PAT - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (PAT): particolare della tavola 1.  
Fonte: Comune di Venezia



-  Arsenale
-  Porte di scambio terra-acqua a Venezia
-  Darsene
-  Linee di forza del trasporto lagunare
-  Attrezzature e servizi di maggior rilevanza
-  Aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale
-  Aree di riqualificazione e/o riconversione
-  Aree di urbanizzazione consolidata

*Figura 66 – PAT - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (PAT): particolare della tavola 4a.  
Fonte: Comune di Venezia*

#### 4.1.1.5. Area strategica di Murano: analisi dei vincoli e delle azioni di trasformabilità (PAT di Venezia)

Il paragrafo analizza lo strumento di pianificazione generale locale e identifica le relazioni tra l'area studio di Murano e i contenuti urbanistici (e territoriali) rilevanti, sia in termini vincolistici che strategici.

Dall'analisi della Cartografia dei Vincoli e della pianificazione territoriale del PAT sinteticamente sono stati individuati e restituiti cartograficamente i seguenti vincoli (Figura 67):

1. vincolo monumentale D.Lgs. 42/2004;
2. ambito del Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana;
3. vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 – Corsi d'acqua;
4. centri storici.

D'analisi della carta delle trasformabilità risulta invece una distinzione tra aree di urbanizzazione consolidata nelle quali si può agire direttamente ed aree di riqualificazione e riconversione soggette a successivi piani operativi (Figura 68).

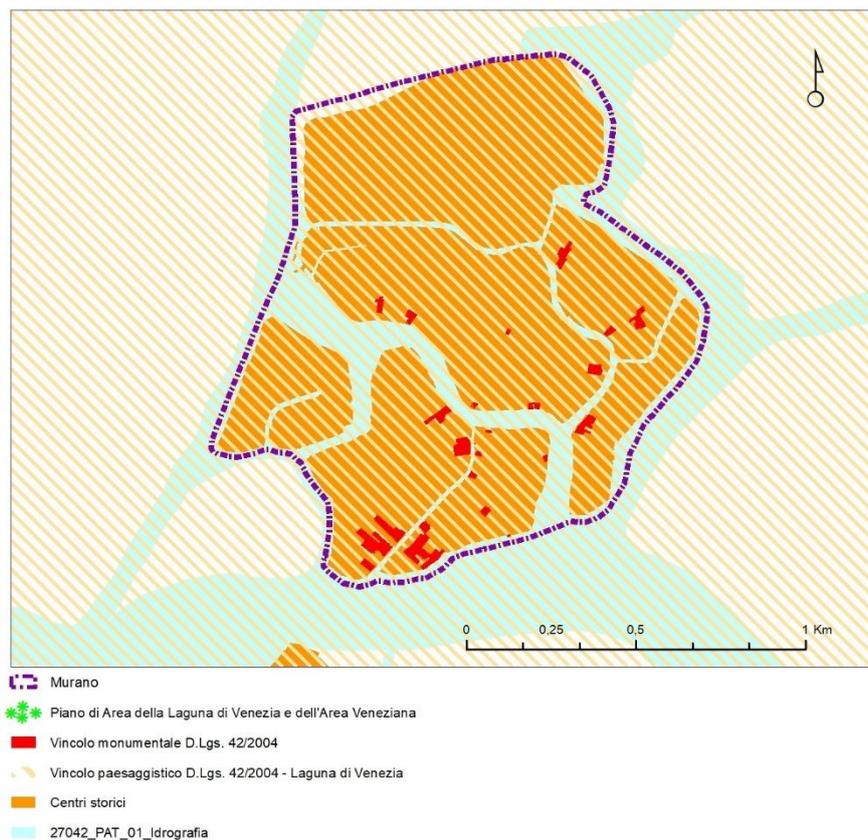
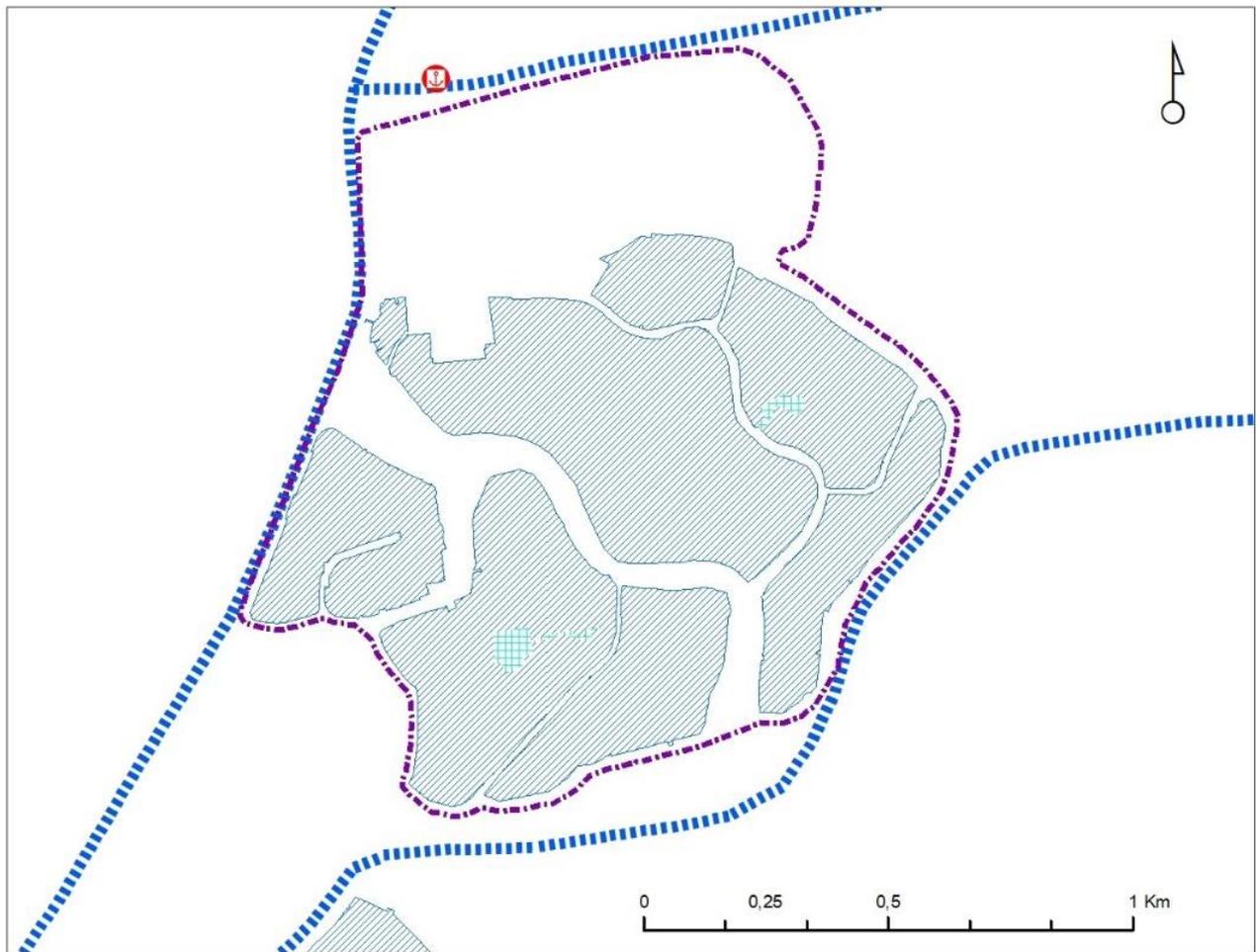


Figura 67 – PAT - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (PAT): particolare della tavola 1.  
Fonte: Comune di Venezia



-  Murano
-  Darsene
-  Linee di forza del trasporto lagunare
-  Aree di riqualificazione e/o riconversione
-  Aree di urbanizzazione consolidata

*Figura 68 – PAT - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (PAT): particolare della tavola 4a.  
Fonte: Comune di Venezia*

## 4.2. Comuni del rodigino

### 4.2.1. Inquadramento ed analisi delle aree

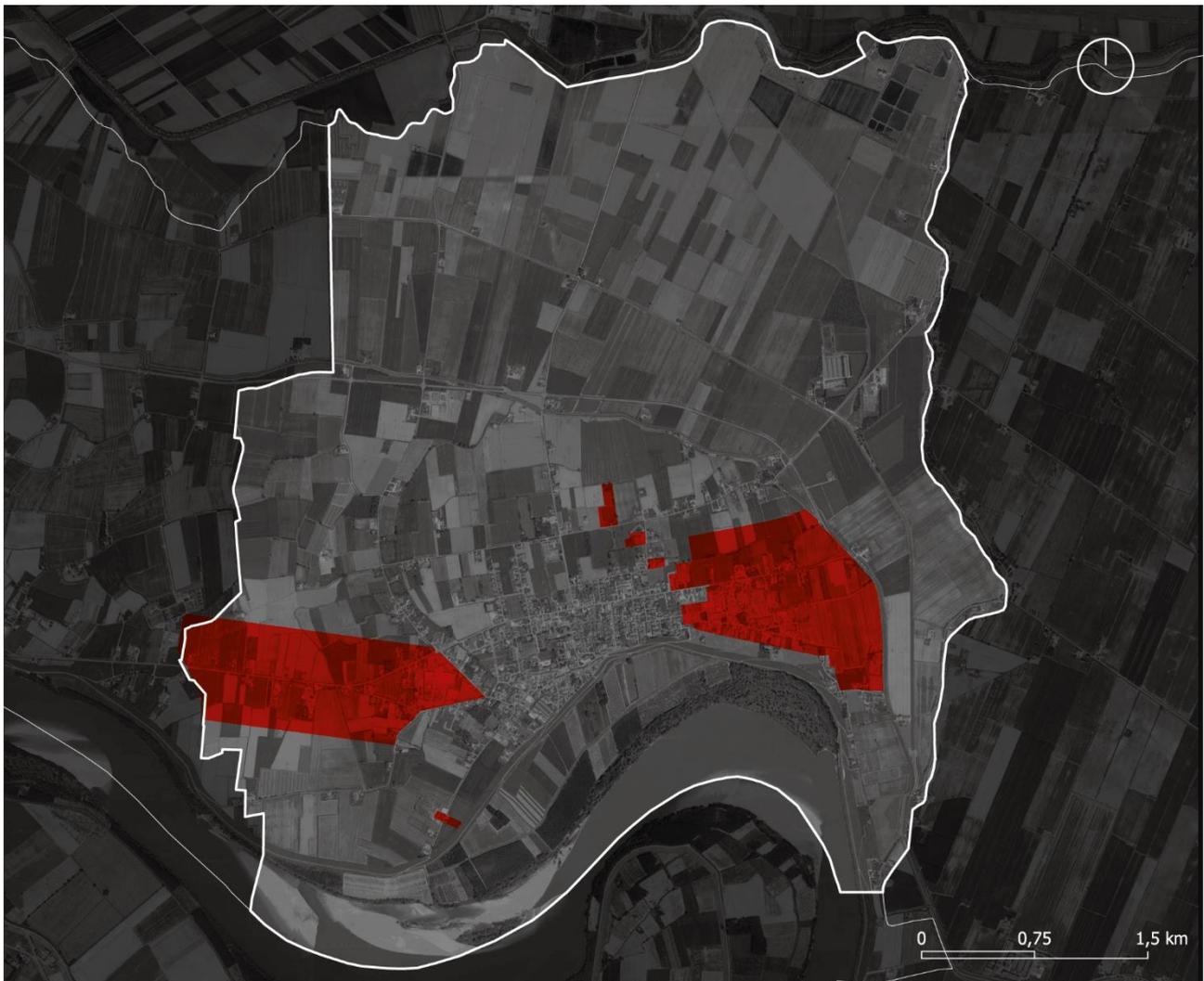
#### 4.2.1.1. Comune di Bagnolo di Po



*Figura 69 – Localizzazione delle ZLS nel Comune di Bagnolo di Po*

Il comune di Bagnolo di Po ospita sei macro-aree strategiche interessate dal progetto di localizzazione ZLS. Si tratta di contesti artigianali, ricettivi, industriali, agro-industriali e di espansione situati in zone periurbane, urbane e in ambiti non urbanizzati. Sotto il profilo logistico e trasportistico terrestre le aree ZLS presentano un ottimo posizionamento strategico in termini infrastrutturali (si veda l'analisi logistica), mentre sotto il profilo del trasporto fluviale il loro accesso alla navigazione viene garantito dalla conca di Canda situata a nord del confine comunale.

#### 4.2.1.2. Comune di Bergantino



*Figura 70 – Localizzazione delle ZLS nel Comune di Bergantino*

Il comune di Bergantino ospita sei macro-aree strategiche interessate dal progetto di localizzazione ZLS. Queste aree sono localizzate in parte nella zona rurale del comune e in parte nell'area urbana meridionale, ai piedi della sinistra idraulica del fiume Po. Sotto il profilo logistico e trasportistico si segnala che le aree ZLS possono disporre di un buon livello di accessibilità al trasporto autostradale (si veda l'analisi logistica), oltre che di un sicuro accesso alla navigazione fluviale garantito dalla presenza della conca di navigazione di Torretta (conca localizzata a nord-est del confine comunale).

#### 4.2.1.3. Comune di Bosaro



*Figura 71 – Localizzazione delle ZLS nel Comune di Bosaro*

Il comune di Bosaro ospita sette aree ZLS. Queste aree sono localizzate in parte nella zona meridionale del comune e in parte nei contesti produttivi. Sotto il profilo logistico e trasportistico terrestre le aree ZLS presentano un ottimo posizionamento strategico in termini infrastrutturali (si veda l'analisi logistica). Il trasporto fluviale è invece garantito dalla conca di navigazione Bussari situata nelle vicinanze delle aree ZLS meridionali.

#### 4.2.1.4. Comune di Calto



*Figura 72 – Localizzazione delle ZLS nel Comune di Calto*

Il comune di Calto ospita solo una macro-area strategica interessata dal progetto di localizzazione ZLS. Si tratta di un'area industriale posta a nord del centro urbano. Sotto il profilo logistico e trasportistico terrestre l'area strategica dispone di un discreto livello di accessibilità al sistema autostradale (si veda l'analisi logistica), mentre per quanto riguarda il trasporto su acqua il suo accesso alla navigazione fluviale viene garantito dalla conca di Canda situata a circa 9 km a nord-est del centro di Calto.

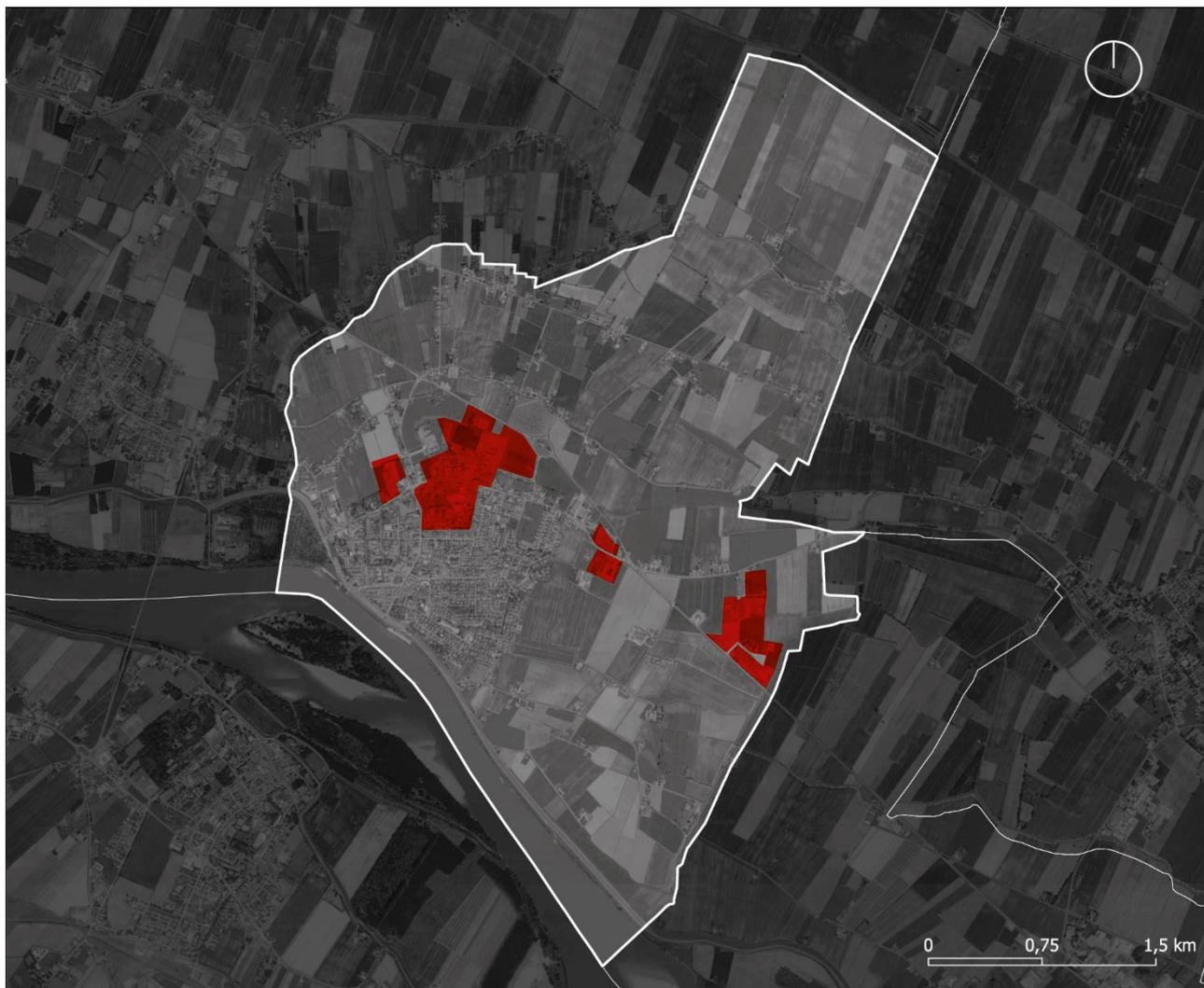
#### 4.2.1.5. Comune di Canaro



*Figura 73 – Localizzazione delle ZLS nel Comune di Canaro*

Il comune di Canaro ospita solo una macro-area strategica interessata dal progetto di localizzazione ZLS. Si tratta di un'area industriale posta nelle vicinanze del fiume Po, in area periurbana. Sotto il profilo logistico e trasportistico terrestre l'area strategica gode di un adeguato posizionamento strategico in termini infrastrutturali (si veda l'analisi logistica), mentre per quanto riguarda il trasporto su acqua il suo accesso alla navigazione fluviale viene garantito dalla conca di Bussari situata a circa 7 km a nord-est del centro di Canaro.

#### 4.2.1.6. Comune di Castelmassa



*Figura 74 – Localizzazione delle ZLS nel Comune di Castelmassa*

Il comune di Castelmassa ospita tre macro-aree strategiche interessate dal progetto di localizzazione ZLS. Si tratta di tre contesti industriali, uno posto nel tessuto urbano consolidato, e due in aree periurbane. Sotto il profilo logistico e trasportistico terrestre le tre aree strategiche non godono di un adeguato posizionamento strategico in termini infrastrutturali (si veda l'analisi logistica); tuttavia, la presenza della conca di Torretta situata a circa 8 Km a nord-ovest del centro comunale garantisce al progetto un adeguato accesso alla navigazione fluviale.

#### 4.2.1.7. Comune Castelnuovo Bariano



*Figura 75 – Localizzazione delle ZLS nel Comune di Castelnuovo Bariano*

Il comune di Castelnuovo Bariano ospita due macro-aree strategiche interessate dal progetto di localizzazione ZLS. Si tratta di un contesto industriale situato a nord del centro città in area periurbana, e di un piccolo contesto industriale/agricolo posto nelle vicinanze del tessuto urbano. Sotto il profilo logistico e trasportistico terrestre le due aree strategiche non godono di un adeguato posizionamento strategico in termini infrastrutturali (si veda l'analisi logistica); tuttavia, la presenza della conca di Torretta situata a nord del confine comunale garantisce al progetto un sicuro accesso alla navigazione fluviale.

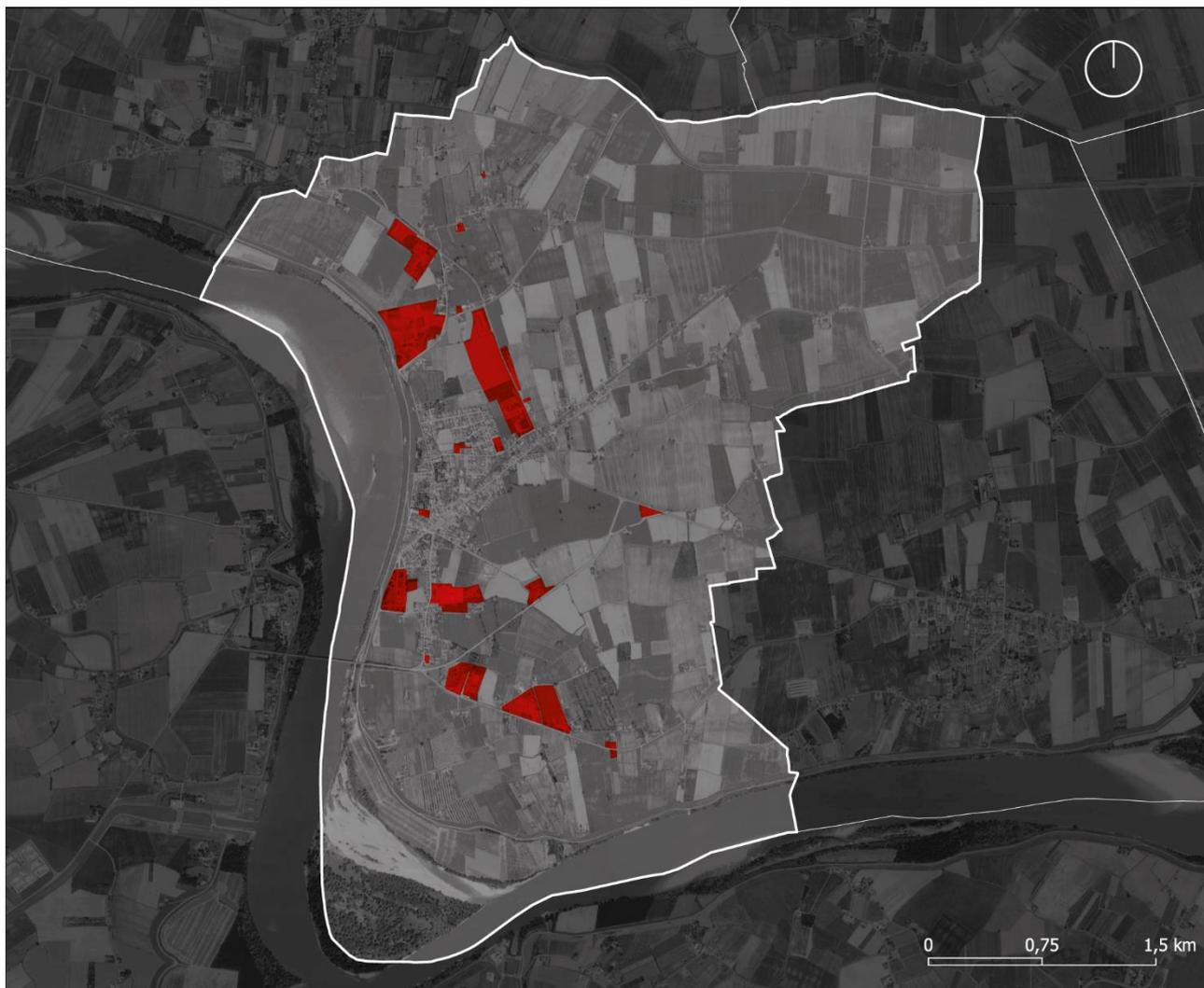
#### 4.2.1.8. Comune di Ceneselli



*Figura 76 – Localizzazione delle ZLS nel Comune di Ceneselli*

Il comune di Ceneselli ospita due macro-aree strategiche interessate dal progetto di localizzazione ZLS. Si tratta di un contesto industriale situato a sud del centro città in area periurbana, e di un piccolo complesso artigianale/industriale posto in area non urbanizzata. Sotto il profilo logistico e trasportistico terrestre le due aree strategiche godono di un discreto posizionamento strategico in termini infrastrutturali (si veda l'analisi logistica), mentre sotto il profilo del trasporto fluviale il loro accesso alla navigazione viene adeguatamente garantito dalla conca di Canda situata a circa 8 km a nord-est del centro di Ceneselli.

#### 4.2.1.9. Comune di Ficarolo



*Figura 77 – Localizzazione delle ZLS nel Comune di Ficarolo*

Il comune di Ficarolo ospita otto macro-aree strategiche interessate dal progetto di localizzazione ZLS. Si tratta di contesti industriali, artigianali e agro-industriali situati in aree periurbane o in zone non urbanizzate. La quasi totalità delle aree gode della vicinanza del fiume Po. Sotto il profilo logistico e trasportistico terrestre le aree strategiche presentano un buon posizionamento strategico in termini infrastrutturali (si veda l'analisi logistica), mentre sotto il profilo del trasporto fluviale il loro accesso alla navigazione viene agevolato dalla presenza della conca di Canda situata a circa 8 km a nord-est del centro di Ficarolo.

#### 4.2.1.10. Comune Fisso Umbertino



*Figura 78 – Localizzazione delle ZLS nel Comune di Fisso Umbertino*

Il comune di Fisso Umbertino ospita tre macro-aree strategiche interessate dal progetto di localizzazione ZLS. Si tratta di contesti industriali, artigianali e agro-industriali situati rispettivamente in area urbana, in area periurbane e in zona non urbanizzata. Sotto il profilo logistico e trasportistico terrestre le aree strategiche presentano un ottimo posizionamento strategico in termini infrastrutturali (si veda l'analisi logistica), mentre sotto il profilo del trasporto fluviale il loro accesso alla navigazione viene facilitato dalla presenza della conca di Bussari situata a circa 9 km a nord-est del centro comunale.

#### 4.2.1.11. Comune di Gaiba



*Figura 79 – Localizzazione delle ZLS nel Comune di Gaiba*

Il comune di Gaiba ospita solo una macro-area strategica interessata dal progetto di localizzazione ZLS. Si tratta di un contesto industriale situato in area periurbana. Sotto il profilo logistico e trasportistico terrestre l'area ZLS presenta un ottimo posizionamento strategico in termini infrastrutturali (si veda l'analisi logistica), mentre sotto il profilo del trasporto fluviale il suo accesso alla navigazione sfrutta la presenza della conca di Canda situata a circa 7 km a nord del centro comunale.

#### 4.2.1.12. Comune di Melara



*Figura 80 – Localizzazione delle ZLS nel Comune di Melara*

Il comune di Melara ospita due macro-aree strategiche interessate dal progetto di localizzazione ZLS. Si tratta di un contesto agro-industriali e di un'area di espansione situati rispettivamente in zona periurbana e in un ambito non urbanizzato. Sotto il profilo logistico e trasportistico terrestre le aree ZLS presentano un buon posizionamento strategico in termini infrastrutturali (si veda l'analisi logistica). Sotto il profilo del trasporto fluviale il loro accesso alla navigazione viene garantito dalla conca di Torretta situata a circa 6 km a ovest del centro comunale.

#### 4.2.1.13. Comune di Occhiobello



*Figura 81 – Localizzazione delle ZLS nel Comune di Occhiobello*

Il comune di Occhiobello ospita sei macro-aree strategiche interessate dal progetto di localizzazione ZLS. Si tratta di contesti artigianali, industriali, agro-industriali e di espansione situati in zone periurbane, urbane e in ambiti non urbanizzati. Sotto il profilo logistico e trasportistico terrestre le aree ZLS presentano un ottimo posizionamento strategico in termini infrastrutturali (si veda l'analisi logistica). Sotto il profilo del trasporto fluviale il loro accesso alla navigazione viene garantito dalla conca di Bussari situata a circa 12 km a nord-est del centro comunale.

#### 4.2.1.14. Comune di Polesella



Figura 82 – Localizzazione delle ZLS nel Comune di Polesella

Il comune di Polesella ospita due macro-aree strategiche interessate dal progetto di localizzazione ZLS. Si tratta di contesti industriali situati in zone periurbane relativamente vicine alla sinistra idraulica del fiume Po. Sotto il profilo logistico e trasportistico terrestre le aree ZLS presentano un ottimo posizionamento strategico in termini infrastrutturali (si veda l'analisi logistica). Sotto il profilo del trasporto fluviale il loro accesso alla navigazione viene garantito dalla conca di Bussari situata a nord del confine comunale e dalla vicinanza dell'interporto di Rovigo situato entro un raggio di 8 Km dal centro di Polesella. Oltre al collegamento fluviale, le aree sono favorite anche dalla prossimità con il sistema ferroviario che presenta oltre alla stazione passeggeri anche un'area di interscambio merci.

#### 4.2.1.15. Comune di Salara



*Figura 83 – Localizzazione delle ZLS nel Comune di Salara*

Il comune di Salara ospita tre macro-aree strategiche interessate dal progetto di localizzazione ZLS. Si tratta di contesti industriali e artigianali situati in zone periurbane e relativamente vicini alla sinistra idraulica del fiume Po. Sotto il profilo logistico e trasportistico terrestre le aree ZLS presentano un discreto posizionamento strategico in termini infrastrutturali (si veda l'analisi logistica). Il trasporto fluviale è invece garantito dalla conca di navigazione di Canda situata a circa 6 Km a nord-est dal centro comunale.

#### 4.2.1.16. Comune di Stienta



*Figura 84 – Localizzazione delle ZLS nel Comune di Stienta*

Il comune di Stienta ospita quattro macro-aree strategiche interessate dal progetto di localizzazione ZLS. Si tratta di contesti industriali e artigianali situati in zone periurbane e relativamente vicini alla sinistra idraulica del fiume Po. Sotto il profilo logistico e trasportistico terrestre le aree ZLS presentano un ottimo posizionamento strategico in termini infrastrutturali (si veda l'analisi logistica). Il trasporto fluviale è invece garantito dalla conca di navigazione di Canda situata a circa 8 Km a nord dal centro comunale.

#### 4.2.1.17. Comune di Trecenta



*Figura 85 – Localizzazione delle ZLS nel Comune di Trecenta*

Il comune di Trecenta ospita sette macro-aree strategiche interessate dal progetto di localizzazione ZLS. Si tratta di contesti produttivi e di espansione situati in zone periurbane e in aree non urbanizzate. Sotto il profilo logistico e trasportistico terrestre le aree ZLS presentano un buon posizionamento strategico in termini infrastrutturali (si veda l'analisi logistica), mentre sotto il profilo del trasporto fluviale il loro accesso alla navigazione viene agevolmente garantito dalla presenza della conca di Canda situata a ovest del confine comunale.