



REPUBBLICA ITALIANA

BOLLETTINO UFFICIALE

REGIONE DEL VENETO

Venezia, venerdì 22 aprile 2022

Anno LIII - N. 52

PARTE SECONDA

CIRCOLARI, DECRETI, ORDINANZE E DELIBERAZIONI

Sezione seconda

DELIBERAZIONI DELLA GIUNTA REGIONALE

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE n. 359 del 08 aprile 2022

Approvazione della proposta aggiornata del “Piano di sviluppo strategico”, di cui alla deliberazione della Giunta regionale n. 1072 del 3 agosto 2021, finalizzato all’istituzione della Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino, ai sensi del combinato disposto dell’articolo 4, comma 5, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91 e dell’articolo 1, comma 65, della legge 27 dicembre 2017, n. 205..... 1

[Settore secondario]

Direzione - Redazione

Dorsoduro 3901, 30123 Venezia - Tel. 041 279 2862 - 2900 - Fax. 041 279 2905

Sito internet: <http://bur.regione.veneto.it> e-mail: uff.bur@regione.veneto.it

Direttore Responsabile Dott. Lorenzo Traina

PARTE SECONDA

CIRCOLARI, DECRETI, ORDINANZE, DELIBERAZIONI

Sezione seconda

DELIBERAZIONI DELLA GIUNTA REGIONALE

(Codice interno: 474788)

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE n. 359 del 08 aprile 2022

Approvazione della proposta aggiornata del "Piano di sviluppo strategico", di cui alla deliberazione della Giunta regionale n. 1072 del 3 agosto 2021, finalizzato all'istituzione della Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino, ai sensi del combinato disposto dell'articolo 4, comma 5, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91 e dell'articolo 1, comma 65, della legge 27 dicembre 2017, n. 205.

[Settore secondario]

Note per la trasparenza:

Con il presente provvedimento si approva, in esito al dialogo intercorso con il Dipartimento per le Politiche di Coesione, la versione aggiornata del "Piano di sviluppo strategico", di cui alla deliberazione della Giunta regionale n. 1072 del 3 agosto 2021, da presentare a corredo della proposta di istituzione della Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino.

L'Assessore Roberto Marcato riferisce quanto segue.

Il decreto legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito con modificazioni dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, agli articoli 4 e 5 ha previsto l'istituzione delle cosiddette "Zone Economiche Speciali" (di seguito per brevità "ZES"); per ZES si intende, nel dettaglio, una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale e che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal Regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Ai fini dell'esercizio di attività economiche e imprenditoriali, le aziende già operative e quelle che si insedieranno nella ZES possono beneficiare di specifiche agevolazioni fiscali, in relazione alla natura incrementale degli investimenti e delle attività di sviluppo di impresa, nonché di semplificazioni amministrative.

Come chiarito dall'articolo 4, comma 4, del sopracitato decreto-legge n. 91 del 2017, le proposte di istituzione di una ZES possono essere presentate dalle regioni "meno sviluppate" e "in transizione", così come individuate dalla normativa europea, ammissibili alle deroghe previste dall'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea. In Italia tali territori corrispondono attualmente alle Regioni Sicilia, Calabria, Basilicata, Puglia, Campania, Sardegna, Abruzzo e Molise.

In attuazione di quanto previsto dall'articolo 4 del decreto-legge n. 91 del 2017, è stato emanato il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 12 del 25 gennaio 2018, che individua le modalità di istituzione delle ZES, la loro durata, i criteri per l'identificazione e la delimitazione delle aree, nonché i criteri per l'accesso delle aziende e il coordinamento generale degli obiettivi di sviluppo.

La legge 27 dicembre 2017, n. 205 (Legge di bilancio 2018), all'articolo 1, commi 61-65, ha provveduto ad estendere parzialmente la disciplina delle ZES alle regioni "più sviluppate", tra cui rientra il Veneto, mediante l'istituzione delle "Zone Logistiche Semplificate" (di seguito "ZLS"); tale legge consentiva inizialmente la sola fruizione, da parte delle imprese situate nelle ZLS, delle procedure semplificate di cui all'articolo 5, comma 1, del decreto-legge n. 91 del 2017. Inoltre, in virtù di quanto disposto dall'articolo 1, comma 65, della legge n. 205 del 2017 per l'istituzione delle ZLS si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni relative alla procedura di istituzione delle ZES previste dal citato DPCM n. 12 del 2018.

Successivamente, con la legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Legge di bilancio 2020), articolo 1, comma 313, è stato modificato quanto disposto dalla citata legge n. 205 del 2017 ed attribuito alle imprese operanti nelle ZLS la possibilità di usufruire, oltre che delle succitate procedure semplificate, anche dei benefici di carattere fiscale attribuiti alle ZES, di cui all'articolo 5, comma 2, del decreto-legge n. 91 del 2017, limitatamente alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea. In Veneto, le aree rispondenti al suddetto requisito, per il periodo di Programmazione 2014-2020 (Decisione della Commissione europea C(2014) 6424 final del 16 settembre 2014, come modificata dalla decisione C(2016) 5938 final del 23 settembre 2016), erano quelle di Porto Marghera, Campalto, Murano, Arsenal, Zona Portuale e Tronchetto nel Comune di Venezia, oltre che i seguenti Comuni situati nella provincia di

Rovigo: Bagnolo di Po, Bergantino, Calto, Canaro, Castelmassa, Castelnovo Bariano, Ceneselli, Ficarolo, Fiesso Umbertiano, Gaiba, Melara, Occhiobello, Polesella, Salara, Stienta e Trecenta.

Al fine di approfondire e dare seguito agli aspetti tecnici e normativi connessi alla creazione di una ZLS che interessi le aree del Comune di Venezia e della Provincia di Rovigo individuate dalla Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020, con deliberazione della Giunta regionale n. 550 del 5 maggio 2020 è stato istituito il "Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino", a sua volta coadiuvato da un gruppo di lavoro tecnico coordinato dal Direttore dell'Area Politiche Economiche, Capitale Umano e Programmazione Comunitaria.

Nello specifico, il Tavolo tematico, presieduto dall'Assessore regionale allo Sviluppo Economico, Energia e Legge speciale per Venezia, è stato inquadrato nell'ambito dell'operatività del "Tavolo permanente per Porto Marghera", istituito dalla Regione del Veneto (nel seguito "Regione"), a partire dal 12 ottobre 2010, in esecuzione dell'articolo 69, comma 1, della legge regionale 16 febbraio 2010, n. 11.

L'attività svolta dal Tavolo tematico, in particolare, è stata orientata a definire gli elementi sostanziali e procedurali richiesti dal combinato disposto dell'articolo 4, comma 5, del decreto legge n. 91 del 2017 e dell'articolo 1, comma 65, della legge n. 205 del 2017, che definisce l'iter per l'istituzione delle ZLS prevedendo che lo stesso sia avviato sulla base di una proposta, corredata da un Piano di sviluppo strategico, che il Presidente della Regione sottopone al Presidente del Consiglio dei Ministri. La ZLS è istituita, ai sensi del decreto-legge n. 91 del 2017, articolo 4, comma 5, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare su proposta del Ministro per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno, di concerto con il Ministro dell'economia e delle Finanze e con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In tale contesto, nel corso della prima riunione del "Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino", tenutasi il 4 giugno 2020, la Camera di Commercio di Venezia Rovigo ha espresso la propria disponibilità a collaborare con la Regione per la redazione in tempi rapidi del Piano di sviluppo strategico (nel seguito "Piano"). Con deliberazione n. 1239 del 1 settembre 2020, la Giunta regionale ha approvato lo schema di protocollo d'intesa, tra la Regione del Veneto e la Camera di Commercio Venezia Rovigo, per la promozione di azioni sinergiche finalizzate all'istituzione della ZLS Porto di Venezia-Rodigino, con specifico riferimento alla predisposizione del Piano; protocollo sottoscritto dalle Parti in data 15 settembre 2020.

La collaborazione tra Regione e Camera di Commercio ha consentito di addivenire in tempi rapidi alla predisposizione del Piano, redatto in ossequio a quanto disposto dall'articolo 6 del DPCM n. 12 del 2018, rubricato "Requisiti delle proposte e Piano di sviluppo strategico", il quale individua i contenuti minimi da includere nel Piano medesimo. La proposta di Piano è stata inoltre elaborata tenendo conto di tutti contributi pervenuti da parte dei soggetti pubblici e privati componenti il "Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino".

Con deliberazione n. 1072 del 3 agosto 2021, la Giunta regionale ha approvato il suddetto Piano, disponendone la trasmissione, a corredo della proposta di istituzione della Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino, al Presidente del Consiglio dei Ministri, ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del DPCM n. 12 del 2018.

Con nota a firma del Presidente della Giunta regionale del 6 agosto 2021, protocollo n. 352697, si è provveduto alla trasmissione al Presidente del Consiglio dei Ministri della proposta di istituzione della ZLS; tale passaggio ha consentito l'avvio della fase di interlocuzione con i competenti Uffici ministeriali, i quali, ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del DPCM n. 12 del 2018, possono richiedere, ai fini dell'adozione del decreto istitutivo della ZLS, integrazioni o modifiche al Piano.

In particolare, la concomitanza tra il confronto instauratosi con il Dipartimento per le politiche di coesione, che fa capo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, avviato in data 18 novembre 2021, e la scadenza, intervenuta in data 31 dicembre 2021, del periodo di validità della "Carta degli aiuti a finalità regionale 2014-2020", ha consentito di effettuare un significativo aggiornamento del Piano approvato con deliberazione della Giunta regionale n. 1072 del 3 agosto 2021. Nel dettaglio, allo scopo di valorizzare al massimo il ruolo centrale ricoperto dall'Interporto di Rovigo, quale meccanismo di integrazione dei Comuni del rodigino con il sistema della portualità e della logistica che ruota attorno a Venezia, si è provveduto ad includere, tra i territori della istituenda ZLS, il Comune di Rovigo, in cui l'Interporto ricade; ciò ha consentito di rafforzare significativamente il quadro di connessione economica e funzionale tra le aree della istituenda Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino messo in luce dal Piano. L'inserimento del Comune di Rovigo ha determinato, peraltro, la conseguente inclusione del Comune di Bosaro, per effetto dei vincoli di contiguità territoriale fissati dalla Commissione europea.

Inoltre, l'attività di confronto con il Dipartimento per le Politiche di coesione e gli altri Uffici ministeriali competenti in materia ha permesso di integrare il Piano con specifici elementi aggiuntivi; il riferimento è, in primo luogo, all'attività di raccolta ed elaborazione dei dati relativi alle singole particelle catastali corrispondenti ai territori da ricomprendere nella futura ZLS; tali territori, peraltro, rispetto alla versione iniziale del Piano, sono stati ampliati in conseguenza della già citata inclusione dei Comuni di Rovigo e Bosaro, nonché dell'area portuale di Chioggia, considerato che, a seguito dell'entrata in vigore del decreto

legislativo 4 agosto 2016 n. 169, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale comprende i porti di Venezia e Chioggia.

Al fine di accelerare l'iter di definizione del Piano, e più in generale, di agevolare la conclusione del procedimento istitutivo della ZLS, la Giunta regionale ha approvato, con deliberazione n. 1881 del 29 dicembre 2021, lo schema di "Protocollo d'intesa per l'istituzione della Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino tra il Ministero per il Sud e la Coesione Territoriale e la Regione del Veneto", accordo sottoscritto dalle Parti in data 24 gennaio 2022. In particolare, le Parti si sono impegnate a coordinarsi e a collaborare, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze e prerogative, attraverso i propri uffici, per la rapida istituzione della ZLS, assumendosi altresì l'onere di verificare, entro 90 giorni dalla sottoscrizione del Protocollo, lo stato di attuazione delle procedure ed entro i successivi 180 giorni lo stato di avvio della Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino.

Nel pieno rispetto dei termini sopra indicati, la versione aggiornata del Piano è stata condivisa con il Dipartimento per le Politiche di coesione, a cui è stata trasmessa con nota del Direttore dell'Area Politiche economiche, capitale umano e programmazione comunitaria in data 24 febbraio 2022, prot. n. 86747.

In particolare, il Dipartimento per le Politiche di coesione ha espresso la propria positiva valutazione in merito ai contenuti del documento trasmessogli con nota, a firma del Capo dello Dipartimento, dell'11 marzo 2022, prot. n. 0001738.

Si propone, pertanto, in applicazione degli articoli 4, comma 5, del decreto-legge n. 91 del 2017, nonché degli articoli 5, comma 3, e 6 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 12 del 2018, di approvare la proposta aggiornata del Piano di sviluppo strategico della Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino, **Allegato A**, e delle relative Analisi Urbanistiche e Inquadramento Territoriale, **Allegato B**, e Analisi catastale, **Allegato C**, tutti allegati su supporto digitale al presente provvedimento di cui costituiscono parte integrante e sostanziale.

Il relatore conclude la propria relazione e propone all'approvazione della Giunta regionale il seguente provvedimento.

LA GIUNTA REGIONALE

UDITO il relatore, il quale dà atto che la struttura competente ha attestato, con i visti rilasciati a corredo del presente atto, l'avvenuta regolare istruttoria della pratica, anche in ordine alla compatibilità con la vigente legislazione statale e regionale, e che successivamente alla definizione di detta istruttoria non sono pervenute osservazioni in grado di pregiudicare l'approvazione del presente atto;

VISTO il Regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013;

VISTA la Decisione della Commissione europea C(2014) 6424 final del 16 settembre 2014, come modificata dalla decisione C(2016) 5938 final del 23 settembre 2016;

VISTO il decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123 e, in particolare, gli articoli 4 e 5;

VISTO l'articolo 1, commi 61-65, della legge 27 dicembre 2017, n. 205;

VISTO l'articolo 1, comma 313, della legge 27 dicembre 2019, n. 160;

VISTO l'articolo 69, comma 1, della legge regionale 16 febbraio 2010, n.11;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 gennaio 2018, n. 12;

VISTO il decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 8 marzo 2017;

VISTE le deliberazioni della Giunta regionale n. 550 del 5 maggio 2020, n. 1239 del 1 settembre 2020, n. 1072 del 3 agosto 2021 e n. 1881 del 29 dicembre 2021;

VISTA la nota del Dipartimento per le politiche di coesione datata 11 marzo 2022, prot. n. 0001738;

VISTO l'articolo 2, comma 2, della legge regionale 31 dicembre 2012, n. 54;

delibera

1. di approvare le premesse quale parte integrante e sostanziale del presente atto;

2. di approvare il documento su supporto digitale **Allegato A** alla presente deliberazione, di cui costituisce parte integrante e sostanziale, contenente la proposta aggiornata di Piano di sviluppo strategico, in attuazione di quanto previsto dagli articoli 4, comma 5, del decreto legge 20 giugno 2017, n. 91, nonché dagli articoli 5, comma 3, e 6 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 12 del 25 gennaio 2018, finalizzato all'istituzione della Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino;
3. di approvare le Analisi Urbanistiche e Inquadramento Territoriale, **Allegato B** e l'Analisi catastale, **Allegato C**, allegati su supporto digitale al presente provvedimento di cui costituiscono parte integrante e sostanziale;
4. di procedere alla trasmissione al Presidente del Consiglio dei Ministri della proposta aggiornata di Piano di sviluppo strategico, **Allegato A** e degli **Allegati B e C** di cui ai punti precedenti, ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 12 del 2018;
5. di dare atto che la presente deliberazione non comporta spesa a carico del bilancio regionale;
6. di demandare al Direttore dell'Area Politiche economiche, Capitale umano e Programmazione comunitaria eventuali modifiche non sostanziali del Piano di sviluppo strategico che si rendessero necessarie ai fini dell'accoglimento della proposta di istituzione della Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino;
7. di incaricare la Direzione Industria, Artigianato, Commercio e Servizi e Internazionalizzazione delle Imprese dell'esecuzione del presente atto;
8. di pubblicare il presente atto nel Bollettino ufficiale della Regione, omettendo l'**Allegato C**, il quale è consultabile su supporto digitale presso la Direzione Industria Artigianato Commercio e Servizi e Internazionalizzazione delle Imprese.

Allegato C (*omissis*)

Allegato A

La Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia - Rodigino

Piano di Sviluppo Strategico

Marzo 2022

Indice

1. LE AREE DELLA ZLS DEL VENETO	5
1.1 Introduzione	5
1.1.1 Individuazione delle aree ZLS nella Regione Veneto	5
1.1.1.1 Valori massimi di superficie ZLS previsti per la Regione del Veneto	6
1.1.1.2 Mappature della ZLS	7
1.1.1.3 Fonti dati e metodologia	7
1.1.2 Mappatura delle aree e calcolo delle superfici del contesto veneziano	7
1.1.2.1 Il Comune di Venezia	8
1.1.2.2 Il sistema portuale di Venezia.....	11
1.1.3 Le aree escluse dalla ZLS per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione.....	16
1.1.4 Mappatura delle aree e calcolo delle superfici del contesto rodigino	16
1.1.4.1 Il Comune di Rovigo	16
1.1.4.2 Il sistema interno dei 17 comuni rodigini	17
1.1.5 Riepilogo dei valori di superficie ZLS candidati dalla Regione del Veneto	19
1.2 Il quadro delle infrastrutture e dei servizi esistenti e programmati. Art.6, lett. b) e d) DPCM 12/18	20
1.2.1 Porti di Venezia e Chioggia	20
1.2.2 La pianificazione portuale vigente.....	22
1.2.3 Il sistema delle infrastrutture e della logistica regionale.....	25
1.2.4 Accessibilità dei porti di Venezia e Chioggia.....	27
1.2.4.1 Accessibilità stradale	27
1.2.4.2 Accessibilità ferroviaria.....	27
1.2.4.3 Accessibilità fluviale.....	28
1.2.5 L'aeroporto Marco Polo di Venezia	28
1.2.6 Gli interporti	29
1.3 Progetti di sviluppo dei porti di Venezia e Chioggia e dell'area di Porto Marghera	32
1.3.1 Progetti realizzabili o comunque avviabili nel breve periodo (2022/2023).....	32
1.3.2 Progetti realizzabili o comunque avviabili nel medio lungo periodo (2026 e oltre).....	35
1.4 Infrastrutture di collegamento tra aree non territorialmente adiacenti	40
1.4.1 L'interporto di Rovigo.....	40
1.4.2 Ulteriori infrastrutture di collegamento e relativi interventi pianificati.....	41
1.5 Le infrastrutture digitali	43
2. IL CONTESTO SOCIOECONOMICO E TERRITORIALE DELLA ZLS – ART. 6, LETT. D) DPCM 12/18	55

2.1 Le condizioni attuali e i potenziali sviluppi delle imprese e dei settori produttivi dell'area di Venezia Rovigo in relazione al trasporto marittimo	55
2.1.1 Il ricorso al trasporto marittimo da parte delle imprese e dei settori produttivi delle province di Venezia- Rovigo	55
2.1.2 Le filiere produttive collegate allo sviluppo della ZLS.....	62
2.2. Le filiere dei porti di Venezia e Chioggia	80
2.2.1 Le filiere del Porto di Venezia	82
2.2.2 Le filiere del Porto di Chioggia.....	86
2.3 L'attività logistica dell'Interporto di Rovigo	87
2.3.1 Progetto di potenziamento dell'hub interportuale	87
2.4 Inquadramento a livello globale della performance dei poli infrastrutturali della ZLS ed effetti della crisi Covid 19	88
3. LA PROPOSTA DI ZLS DELLA REGIONE VENETO – ART.3, CO 1); ART.6, LETT. D) E G) DPCM 12/18	96
3.1 Le sfide e gli obiettivi generali	96
3.2 Il Piano operativo della ZLS.....	100
3.2.1 Premessa.....	100
3.2.2 Le attività che si intendono promuovere all'interno della ZLS	103
3.2.3 Il quadro delle semplificazioni amministrative che si intendono attivare nella ZLS.....	107
3.2.4 Le modalità di esercizio delle funzioni amministrative e di gestione della Regione. Gli accordi con le Amministrazioni centrali dello Stato. Le convenzioni con gli organismi e/o con le strutture nazionali a totale partecipazione pubblica	112
3.2.5 Agevolazioni ed Incentivazioni che possono essere concesse nella ZLS.....	114
4. L'IMPATTO SOCIOECONOMICO DELLA ZLS – ART. 6, LETT. C) DPCM 12/18	120
4.1 Premessa	120
4.2 Gli impatti attesi	120
4.2.1 Outlook dell'impatto delle zone franche portuali nel mondo.....	120
4.2.2 Impatto sulle aree ZLS nel Veneto.....	123
4.2.3 Impatto decennale della ZLS sul Pil e l'occupazione regionali.....	127
4.2.4 Effetto moltiplicativo degli incentivi.....	129
5. LA GOVERNANCE DELLA ZLS	135
5.1 Generalità.....	135
5.1.1 Il Comitato d'Indirizzo e il Commissario straordinario	135
5.1.2 La Cabina per lo sviluppo strategico della ZLS.....	136
5.1.3 Il Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino	136
5.2 La gestione della ZLS	137
5.2.1 L'Ufficio ZLS.....	137
5.2.2 Lo Sportello SUA dell'AdSPMAS.....	137

5.2.3 Il Referente locale ZLS.....	138
6. LA CONSULTAZIONE DEI SOGGETTI INTERESSATI ALLA COSTITUZIONE DELLA ZLS	139

1. LE AREE DELLA ZLS DEL VENETO

1.1 Introduzione

La Regione del Veneto, nell'ambito del Piano di sviluppo strategico del DPCM 12/2018, è chiamata a identificare le aree da includere all'interno della Zona Logistica Semplificata (ZLS).

La Regione del Veneto considera come aree di programmazione ZLS quelle relazionate ai sistemi logistici portuali sia marittimi che fluviali di Venezia e Rovigo. Il riconoscimento delle aree da ascrivere alla ZLS si è basato su una concertazione effettuata con le amministrazioni comunali e con l'Autorità Portuale di Venezia valutando i vincoli urbanistici, il livello di infrastrutturazione e la presenza di collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con il sistema "Venezia-Rodigino".

Nel comune di Venezia vengono considerate le aree di Porto Marghera, Campalto, Murano, Arsenal, Zona Portuale e Tronchetto, Tessera e Porto di Chioggia, mentre nella Provincia di Rovigo vengono selezionate le aree ricadenti nei comuni di Rovigo, Bagnolo di Po, Fiesse Umbertino, Trecenta, Bergantino, Ceneselli, Polesella, Canaro, Occhiobello, Stienta, Gaiba, Ficarolo, Salara, Calto, Castelmasa, Castelnuovo Bariano, Melara e Bosaro.

Il riconoscimento geografico di queste aree è avvenuto attraverso lo sviluppo di due macro-fasi di lavoro:

- a) la prima macro-fase riguarda la ricomposizione geografica delle aree e il calcolo della loro superficie in relazione ai massimali previsti;
- b) la seconda macro-fase corrisponde a una indagine urbano-territoriale ad hoc impostata su tre livelli di approfondimento: geo-demografico; logistico-infrastrutturale; catastale. Questa seconda macro-fase di lavoro viene documentata e illustrata all'interno dei documenti "Annex I" e "Annex II".

L'approfondimento proposto in questo capitolo restituisce i risultati analitici, statistici e cartografici prodotti dalla prima macro-fase di lavoro.

Il riconoscimento geografico delle aree ZLS e il calcolo della loro dimensione spaziale sono stati eseguiti attraverso una mappatura cartografica GIS (Geographic information system) condotta su dati spaziali e informazioni cartografiche già in possesso degli enti territoriali.

Il lavoro di riconoscimento geografico delle aree ZLS in ambiente GIS ha portato alla costruzione di una banca dati cartografica in formato vettoriale, con la quale risulta possibile quantificare l'estensione totale in ettari delle aree industriali strategiche e logistiche della Regione del Veneto, nel rispetto dei valori massimi di superficie ZES/ZLS previsti dall'allegato 1 al DPCM 25 gennaio 2018, n. 12, pubblicato nella gazzetta ufficiale 47 del 26/2/2018.

1.1.1 Individuazione delle aree ZLS nella Regione Veneto

Questo capitolo presenta i risultati di due dorsali di lavoro distinte, ma, al tempo stesso, tra loro correlate:

- la **prima dorsale** riguarda l'elaborazione dei massimi di superficie ZLS previsti per la Regione del Veneto. L'elaborazione utilizza i parametri e le disposizioni di calcolo prescritte dall'allegato 1 del DPCM 12/2018;
- la **seconda dorsale** si riferisce alla ricostruzione spaziale delle aree ZLS attraverso una proposta metodologica di rilevamento GIS per l'analisi quantitativa delle superfici, definita e concertata con le amministrazioni locali.

Di seguito si riporta un inquadramento territoriale del sistema della Zona Logistica Semplificata (ZLS) di Venezia e Rovigo (Fig. 1).

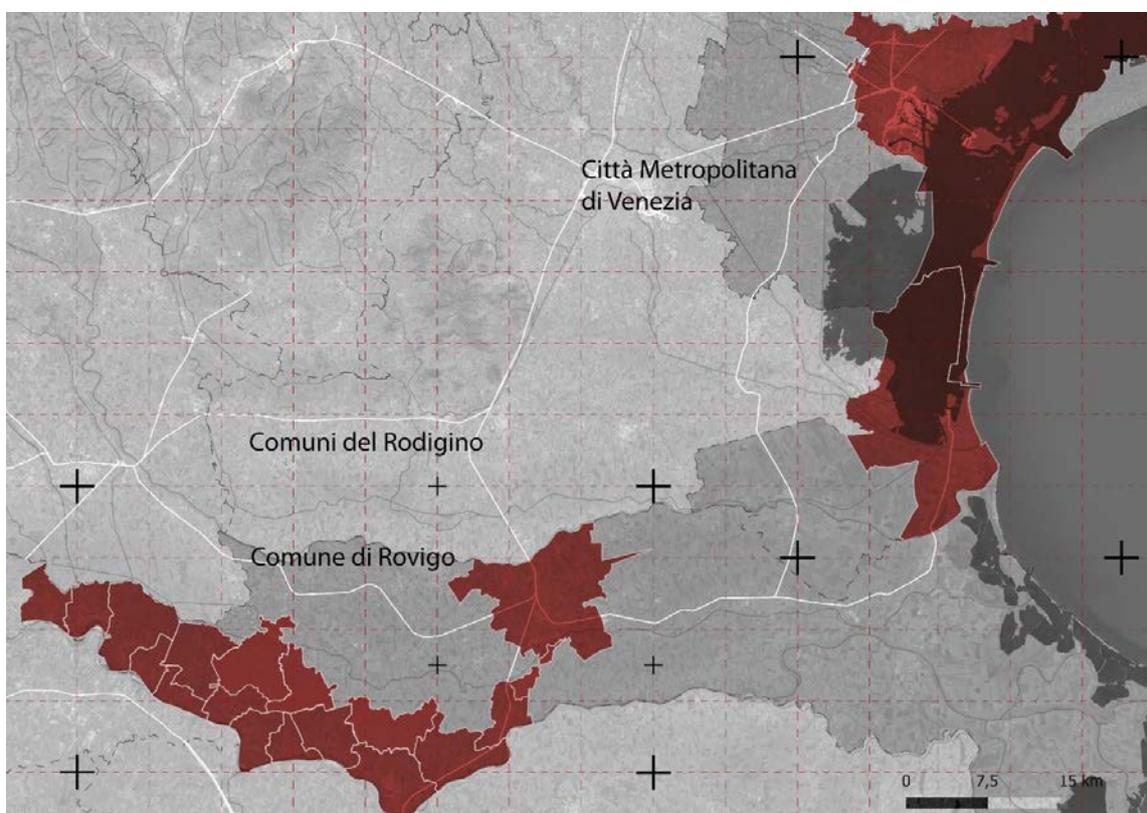


Figura 1 – I Territori della ZLS

1.1.1.1 Valori massimi di superficie ZLS previsti per la Regione del Veneto

Con il DPCM 12/2018 il Governo italiano ha definito il regolamento che disciplina l'istituzione delle ZES e delle ZLS e i criteri per l'identificazione e la delimitazione delle aree strategiche. Dalla lettura dell'allegato 1 al DPCM 12/2018, risulta possibile esaminare i massimali assegnati a ogni Regione italiana. Il DPCM stabilisce infatti una formula con la quale risulta possibile calcolare l'estensione massima della perimetrazione ZES/ZLS. La formula è la seguente:

$$1,6 \% S^* (D_r/D_n) + 0,6 \% S$$

dove,

S= Superficie regionale (espressa in Km² o Ha)

D_r= densità abitativa regionale

D_n= densità abitativa nazionale

Il risultato assegnato alla Regione del Veneto è di 5.074,02 ettari (Tab. 1).

Tabella 1 – Massima estensione delle aree ZES, per la Regione del Veneto

Regione	Popolazione	Superficie	Densità	1,6‰*S (densità regione/densità italia)	0,6‰*S	Valore massimo superficie ZLS		
	residenti	Km2	ab/km2	Km2	Ha	ha		
Veneto*	4.869.830,00	18.345,37	265,45	39,73	3.973,30	11,01	1.100,72	5.074,02
Italia				196,10				

* Dati relativi alla densità di popolazione aggiornati al 1° gennaio 2021 (fonte ISTAT)

1.1.1.2 Mappature della ZLS

La mappatura delle aree ZLS è stata condotta attraverso l'acquisizione informatica delle cartografiche esistenti e l'elaborazione di dati vettoriali bidimensionali, ottenendo, alla fine, differenti mappature.

La procedura ha prodotto la definizione di uno strumento di rilevamento flessibile e interattivo, in grado di supportare la conoscenza, l'analisi e la valutazione in una fase di concertazione tra amministrazioni ed enti pubblici.

Il presente paragrafo illustra i diversi step di questo lavoro, confrontando i modelli spaziali con dati di natura quantitativa.

1.1.1.3 Fonti dati e metodologia

La fase di mappatura GIS è strutturata in due sotto-fasi, fra loro nettamente distinte a seconda dell'area geografica di riferimento.

La **prima sotto-fase** riguarda le aree del veneziano, portuali e retro-portuali. In questa prima sotto-fase il processo di mapping utilizza basi cartografiche GIS provenienti dai quadri conoscitivi locali e dai database spaziali dell'Autorità Portuale.

La **seconda sotto-fase** riguarda le aree comunali del contesto rodigino. In questa seconda fase, la mappatura delle aree ZLS è stata conclusa attraverso un lavoro di vettorializzazione di areali cartografici agganciati a coordinate spaziali. Si tratta di un processo di ricostruzione geometrica di immagini cartografiche provenienti dalle rilevazioni di aree comunali idonee a investimenti di natura produttiva e/o infrastrutturale (Fonte: Piani Regolatori Comunali).

La **fase finale** del lavoro si conclude con la costruzione di un unico database in funzione delle distribuzioni spaziali e delle dimensioni areali.

1.1.2 Mappatura delle aree e calcolo delle superfici del contesto veneziano

Ciascuna realtà territoriale è stata indagata attraverso un processo di concertazione con le amministrazioni locali, le quali hanno fornito il riconoscimento delle diverse aree da ascrivere alla ZLS. In questo capitolo vengono presentate le mappature delle aree e il calcolo delle superfici per

ciascun contesto geografico. Il sistema veneziano è stato suddiviso in quanto identificato da parte del Comune di Venezia e dell'Autorità Portuale di Venezia, mentre il sistema rodigino è stato suddiviso in Rovigo – Porto Fluviale e i 17 comuni polesani.

1.1.2.1 Il Comune di Venezia

Nel contesto veneziano le aree interessate dalla ZLS comprendono le aree del Comune di Venezia, che possono beneficiare di aiuti a finalità regionale agli investimenti, puntualmente definite dalla deliberazione della Giunta regionale n. 1329 del 28 luglio 2014 e confermate dalla nuova Carta degli aiuti a finalità regionale per la programmazione 2021-2027.

La ZLS di Venezia e Rovigo può contare sulla consistente disponibilità di aree libere e liberabili presenti a Porto Marghera in cui realizzare nuove iniziative imprenditoriali e nuovi investimenti, anche mediante recupero/riconversione edilizia e funzionale di strutture esistenti. In un contesto territoriale caratterizzato da scarsa disponibilità di territorio e da una domanda di aree per insediamenti produttivi in costante aumento, il patrimonio di aree e infrastrutture di Porto Marghera (il cui valore di mercato si attesta a 6,4 miliardi di euro), diventa elemento strategico per lo sviluppo, non solo della ZLS, ma dell'intero Nord-Est. Le profonde trasformazioni funzionali intervenute negli ultimi decenni sull'area di Porto Marghera e i sostanziali cambiamenti negli assetti societari delle aziende insediate hanno avuto significativi effetti anche sulla proprietà dei terreni.

I processi di ristrutturazione, ridimensionamento e riorganizzazione funzionale attivati dal settore industriale e, in particolar modo dalle aziende del settore chimico, hanno infatti determinato una frammentazione del sistema di proprietà delle aree.

Il mancato completamento della realizzazione della seconda zona industriale e la progressiva dismissione di impianti non più redditizi hanno favorito il costituirsi di una disponibilità di aree (circa 300 gli ettari disponibili, di proprietà pubblica o privata, con diverse caratteristiche ambientali) la cui utilizzazione, anche previa riqualificazione ambientale, può costituire uno dei capisaldi del processo di riqualificazione produttiva e di riorganizzazione funzionale che le amministrazioni intendono promuovere.

Di conseguenza, nel contesto veneziano la restituzione cartografica della ZLS considera le aree industriali strategiche, logistiche e portuali connesse principalmente ai seguenti ambiti (Fig. 2):

- Campalto;
- Tessera;
- Murano;
- Arsenale;
- Tronchetto;
- Marghera e Porto Marghera;

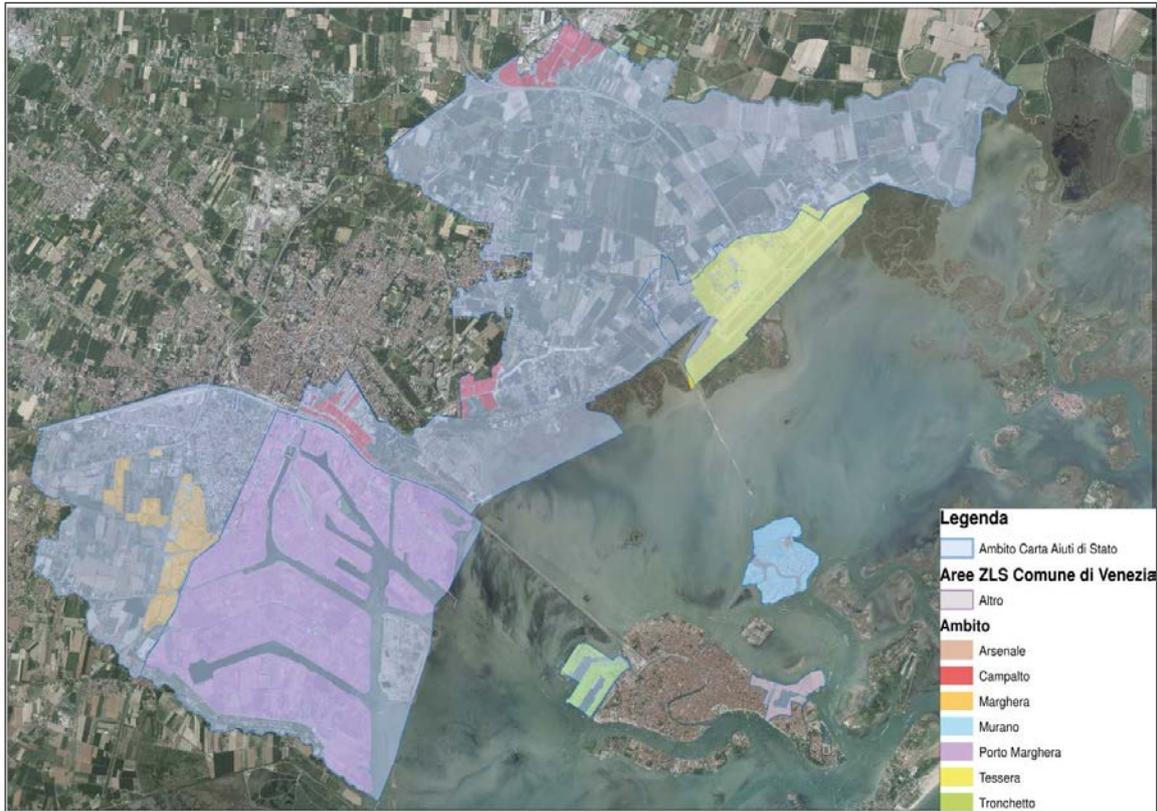


Figura 2 – Ambito territoriale del Comune di Venezia in relazione alle aree prioritarie e alla Carta Aiuti di Stato (Fonte: Comune di Venezia)

Le aree da includere all'interno del perimetro della ZLS veneziana hanno un carattere funzionale (potenzialità di connessione ed accessibilità al sistema portuale) ed economico-urbanistico (strategicità economica, competitività e attrattività).

I principi base adottati da parte del Comune di Venezia per la scelta delle aree produttive e commerciali da includere nella ZLS veneziana sono i seguenti:

- scelta di aree portuali e principali snodi logistici;
- scelta di aree produttive che si trovano in connessione con il sistema portuale veneziano;
- scelta di aree portuali e retro-portuali che offrono disponibilità di superfici libere per nuovi insediamenti produttivi e/o commerciali.

La Fig. 3 riporta la perimetrazione specifica delle aree che sono state individuate all'interno delle singole zone al fine di valorizzare aree portuali, principali snodi logistici e superfici libere per attivare nuove connessioni logistiche e investimenti produttivi o commerciali.

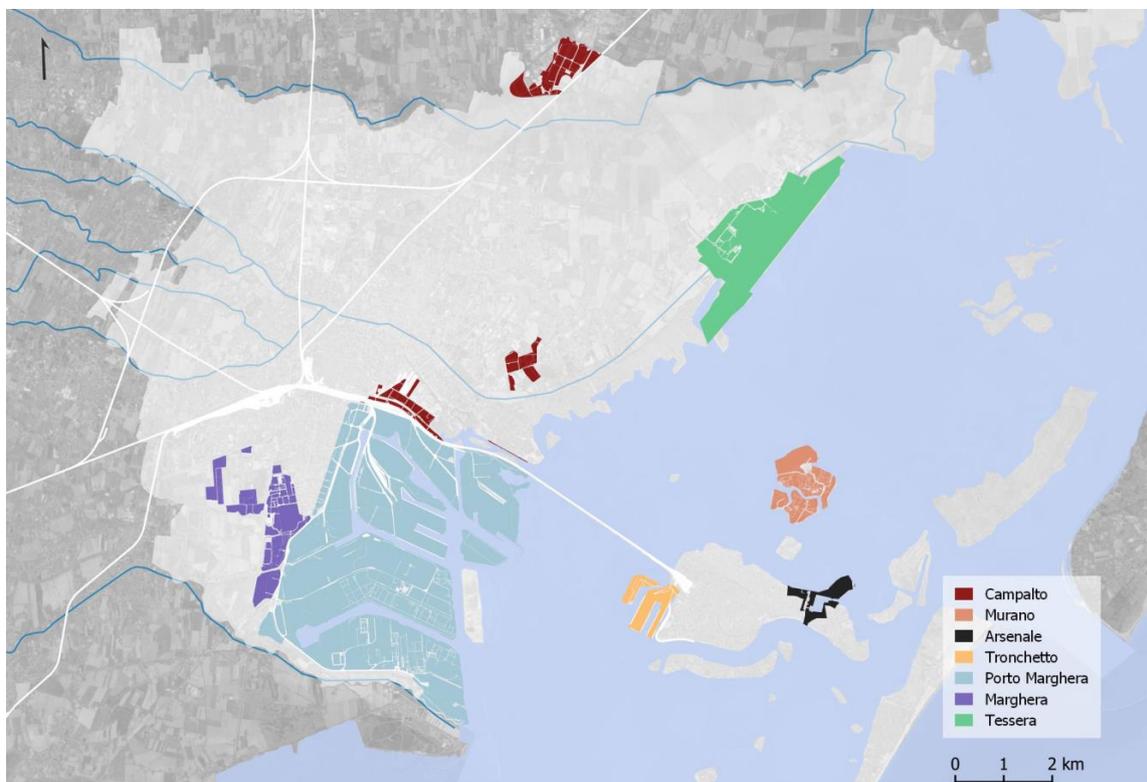


Figura 3 – Ambito complessivo ZLS del contesto Veneziano (Elaborazione luav su dati comunali)

Di seguito vengono riportate le misure di superficie di ogni singolo ambito, elaborate con il supporto del sistema informativo geografico GIS (Tab. 2).

Tabella 2 – Tabella riepilogativa delle superfici ZLS

Provincia	Comune	Ambito	Superficie ZLS (Ha)
		Campalto	146,40
		Tessera	383,06
		Murano	107,64
Venezia	Venezia	Arsenale	43,63
		Tronchetto	57,52
		Porto Marghera	1566,09
		Marghera	165,43
Totale ettari			2469,77

1.1.2.2 Il sistema portuale di Venezia

Ambito di competenza dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale AdSPMAS.

L’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale comprende i porti di Venezia e Chioggia.

Il porto di Venezia, nodo core della rete TEN-T, è composto da Venezia centro storico, dalla Stazione Marittima, dalle aree di Sant’Andrea e Santa Marta (aree non incluse nella delimitazione della ZLS) e dalle aree di Porto Marghera, dalla zona industriale fino a Fusina.

Il porto di Chioggia, nodo Comprehensive della rete TEN-T, è composto dalle aree di Val da Rio e dell’Isola dei Saloni.

Si tratta di due realtà portuali che presentano vocazioni differenti, che potranno essere valorizzate proprio nell’ambito della sinergia di sistema prevista nella pianificazione portuale di AdSPMAS (Piano Operativo Triennale 2022-2024).

Si riporta di seguito una tabella di sintesi dei principali dati dimensionali dei porti di Venezia e Chioggia (Tab. 3).

Tabella 3 – Tabella riepilogativa delle superfici portuali

	Ambito di Venezia	Ambito di Chioggia
Superficie ambito di competenza AdSPMAS (inclusi canali portuali)	7.167 ettari	504 ettari
Circoscrizione demaniale marittima	5.324 ettari (di cui 520 ha a terra e 4.804 ha canali)	434 ettari (di cui 69 ha a terra e 365 ha canali)
Terminal conto terzi	7	3
Terminal conto proprio	12	1
Terminal passeggeri	1	1
Superficie complessiva	2.100 ettari	574 ettari
Lunghezza rete ferroviaria	65 km	-
N° accosti	147	32
Lunghezza banchine passeggeri	3 km	-
Lunghezza banchine merci	16 km	3 km
Fondale	10-12 metri	7 metri

Gli ambiti portuali dell’AdSPMAS sono delimitati dai Piani Regulatori Portuali vigenti e comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale, ulteriori aree pubbliche e private assoggettate alla giurisdizione dell’Autorità di sistema portuale.

Tali ambiti sono ripartiti in aree:

- portuali, che ammettono esclusivamente l'insediamento di attività con funzioni: commerciale e logistica; industriale e petrolifera; di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi; peschereccia; turistica e da diporto;
- retro-portuali, nelle quali possono essere ammesse attività accessorie alle funzioni portuali sopra elencate;
- di interazione tra porto e città, dove possono insediarsi attività coerenti con la pianificazione comunale e portuale.

L'AdSPMAS ha identificato, all'interno degli ambiti portuali, le aree che saranno soggette all'applicazione della ZLS, sulla base dell'utilizzo attuale e potenziale (in base alle funzioni ammesse dalla pianificazione portuale) delle stesse e, coerentemente con quanto realizzato per le altre aree che saranno parte della ZLS veneta, depurando l'ambito portuale dalle aree infrastrutturali o vincolate, quali quelli relative agli specchi acquei, alle infrastrutture stradali e ferroviarie, alle aree protette, ecc.

Nel dettaglio, a partire dal proprio database geografico in ambiente GIS, il calcolo della superficie da computare nella ZLS, è stato effettuato a partire dall'ambito portuale complessivo dell'AdSPMAS, sottraendo:

- le aree relative al centro storico di Venezia;
- gli specchi acquei;
- le aree occupate dal sedime ferroviario (rete e parchi ferroviari) e dalla rete viaria principale;
- a Marghera, le aree relative all'Isola delle Tresse (cassa di colmata destinata ai sedimenti classificati entro C come da "protocollo fanghi" del 1993), P.I.F. Fusina (ambito di fitodepurazione della cassa di colmata A) e del Vallone Moranzani (progetto che prevede la realizzazione di circa 200 ettari di parco urbano allocando su una collina sedimenti e fanghi derivanti dall'escavo dei canali, localizzato nella parte più meridionale di Porto Marghera);
- a Chioggia, l'Isola del mercato ittico, classificata "area di interazione porto-città" come da Accordo di Programma sottoscritto tra l'AdSPMAS e il Comune di Chioggia il 23/12/2019.

Sono state invece aggiunte 2 aree a ridosso del Canale Industriale Ovest, attigue all'area industriale di Porto Marghera, in cui sono localizzate attività industriali e logistiche che si prevede potranno rientrare nell'ambito portuale.

	Porto Marghera	Chioggia
Superficie ambito AdSPMAS	2.456,94	176,55
Elementi in sottrazione:		
- Specchi acquei	-436,31	-49,95
- Rete viaria	-52,67	-6,75
- Rete ferroviaria	-24,51	
- Isola delle Tresse	-59,69	
- P.I.F. Fusina	-152,30	
- Vallone Moranzani	-77,79	
- Isola mercato ittico		-5,70
Elementi in aggiunta		
+ Ambito in aggiunta	+11,63	
+ Ambito in aggiunta	+10,92	

SUPERFICIE COMPLESSIVA	1.729,57	119,92
-------------------------------	-----------------	---------------

La superficie complessiva delle aree di competenza di AdSPMAS che rientreranno all'interno della ZLS ammonta complessivamente a 1.849,49 ha (circa il 37% della superficie massima a disposizione secondo il DPCM 12/2018), ripartita in 1.729,57 ha per Porto Marghera e 119,92 ha per Chioggia.

Si riporta di seguito la cartografia esplicativa relativa all'analisi effettuata per la delimitazione delle ZLS (Fig. 4 e Fig. 5).

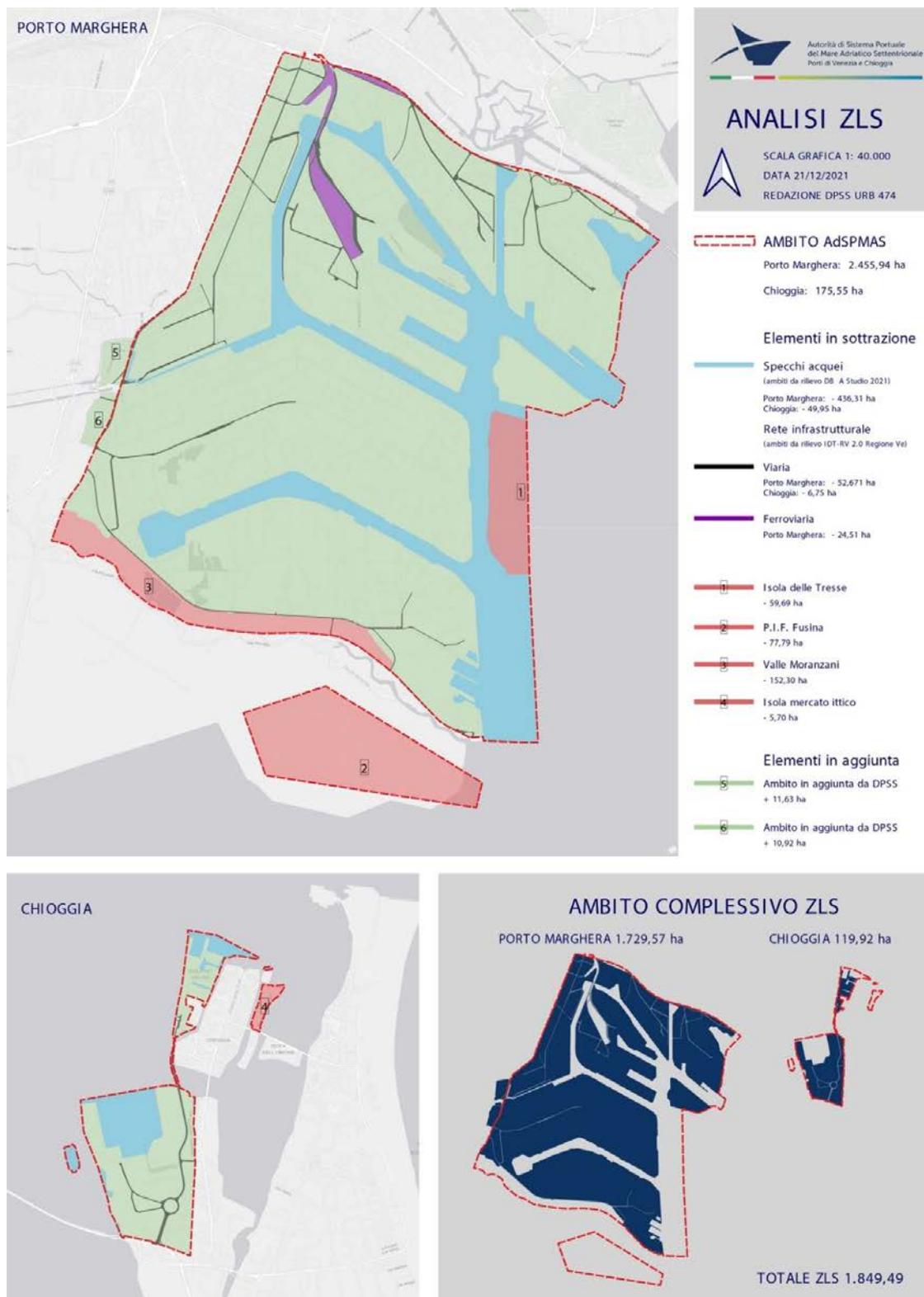


Figura 4 – Analisi ZLS di Porto Marghera e Chioggia: delimitazione ambito (Fonte: AdSPMAS)

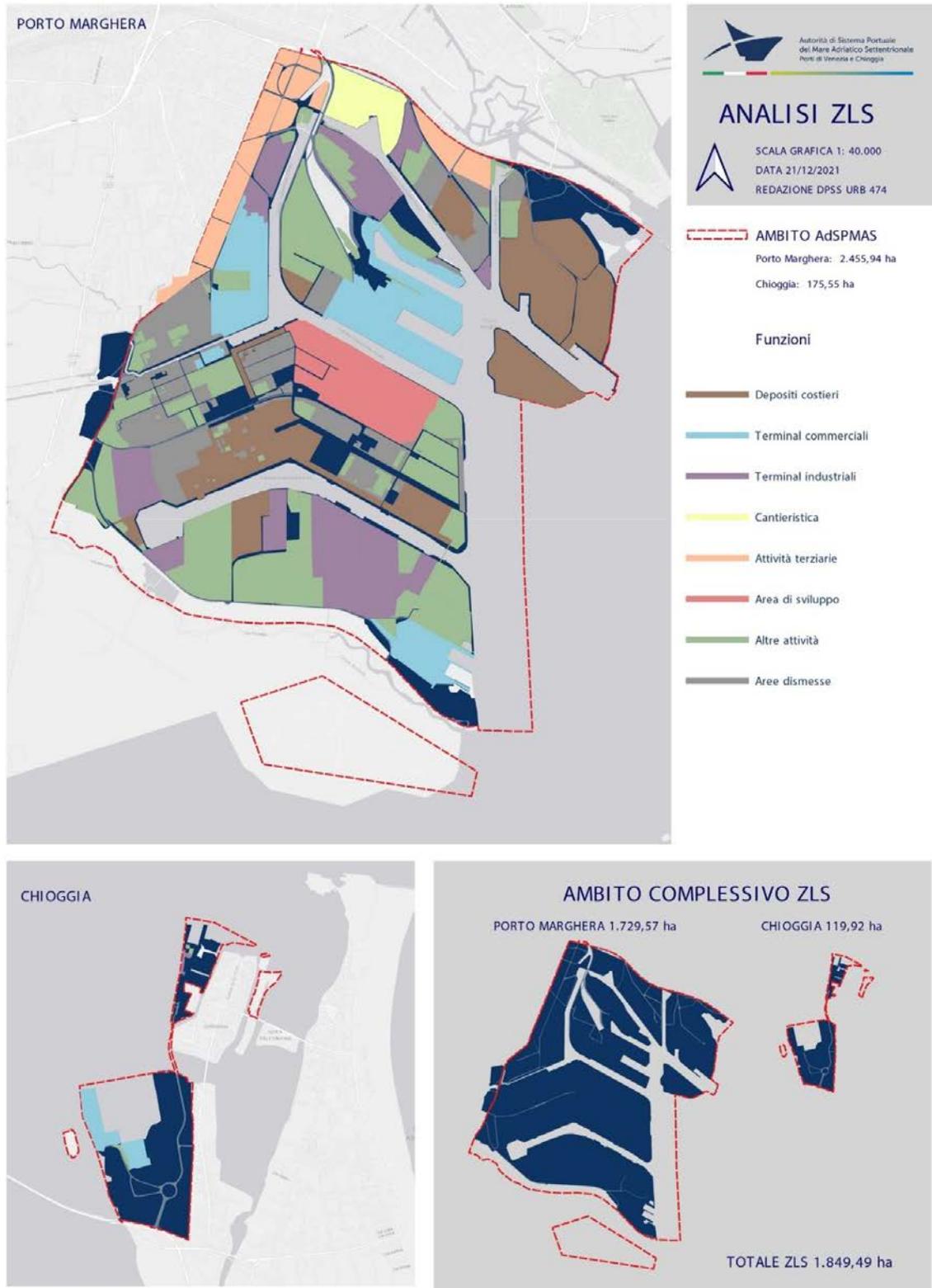


Figura 5 – Analisi ZLS di Porto Marghera e Chioggia: overlapping topologico tra ambito complessivo e funzioni portuali (Fonte: AdSPMAS)

1.1.3 Le aree escluse dalla ZLS per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione

L'individuazione e la descrizione delle aree escluse dalla ZLS per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione delle infrastrutture portuali regionali incluse nella Proposta di ZLS Porto di Venezia Rodigino viene espressamente prevista dall'articolo 6, lettera m) del DPCM n. 12 del 2008. Relativamente al Porto di Venezia non vi sono aree escluse dalla ZLS per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione.

1.1.4 Mappatura delle aree e calcolo delle superfici del contesto rodigino

Il contesto rodigino ha provveduto ad un'ampia consultazione, partita dalla decisione di concentrare l'attenzione sulle aree industriali e produttive dotate di particolari caratteristiche logistiche e funzionali e, pertanto, coerenti con il disegno strategico ZLS del sistema Venezia-Rovigo.

Il sistema rodigino è fondato sul polo logistico di Rovigo e su 17 comuni interni alla ZLS: Bergantino, Ceneselli, Polesella, Canaro, Occhiobello, Stienta, Gaiba, Ficarolo, Salara, Calto, Castelmassa, Castelnovo Bariano, Melara, Bosaro, Bagnolo di Po, Fiesso Umbertino e Trecenta.

Nel contesto rodigino la mappatura delle aree ZLS è stata contraddistinta da due attività parallele.

1. La **prima attività** è operata nel comune di Rovigo e individua le aree industriali strategiche e infrastrutturali funzionali allo sviluppo del sistema portuale e retroportuale;
2. La **seconda attività** ricostruisce geometricamente in ambiente GIS le schedature areali degli insediamenti produttivi comunali presenti nei comuni interni.

1.1.4.1 Il Comune di Rovigo

Il Comune di Rovigo ha effettuato una ricognizione delle aree a destinazione produttiva da strumentazione urbanistica, verificando altresì eventuali Piani Attuativi.

L'analisi applica i seguenti criteri oggettivi di individuazione delle aree da considerare prioritarie al fine di ottenere i benefici di natura fiscale, di semplificazione amministrativa ed eventuali incentivi economici in quanto ricomprese nella ZLS (Fig. 6):

1. dimensionamento dell'area: sono da prediligere le aree il cui dimensionamento consenta uno sviluppo anche in termini di nuovi insediamenti e che non comportino nuovo consumo di suolo;
2. destinazione d'uso (zoning) urbanistica: si considerano le aree produttive industriali, commerciali e artigianali, in maggior forza dell'opportunità di garantire il riuso di aree già urbanizzate ed eventualmente in stato di abbandono o degrado;
3. accessibilità: si considerano gli ambiti con condizioni favorevoli di accessibilità alle infrastrutture esistenti (caselli autostradali e interporto).

Nella definizione delle aree produttive e infrastrutturali da includere nella ZLS è stato considerato anche il contesto dell'Interporto. L'ambito interportuale esprime una significativa potenzialità di sviluppo che trova nel sistema portuale di Rovigo un naturale interfaccia di collegamento per le attività di import/export interconnesse al sistema logistico regionale.



Figura 6 – Ambito complessivo ZLS del comune di Rovigo (Elaborazione luav su dati comunali)

Di seguito vengono riportate le misure di superficie di ogni singolo ambito elaborate con il supporto del sistema informativo geografico GIS.

Tabella 1 – Tabella riepilogativa delle superfici ZLS

Provincia	Comune	Ambito	Superficie ZLS (Ha)
Rovigo	Rovigo	Aree produttive e interporto	467,50

1.1.4.2 Il sistema interno dei 17 comuni rodigini

Nel rodigino la ZLS può contare sulla consistente disponibilità di aree produttive di carattere “retro-portuale” in cui realizzare nuovi investimenti, anche mediante recupero/riconversione edilizia in un’ottica di circolarità e sostenibilità.

Dalla mappatura delle aree comunali emerge un quadro di riferimento territoriale in grado di favorire una buona connettività fra flussi logistici e collegamenti stradali, ferroviari e fluviali (Fig. 7).

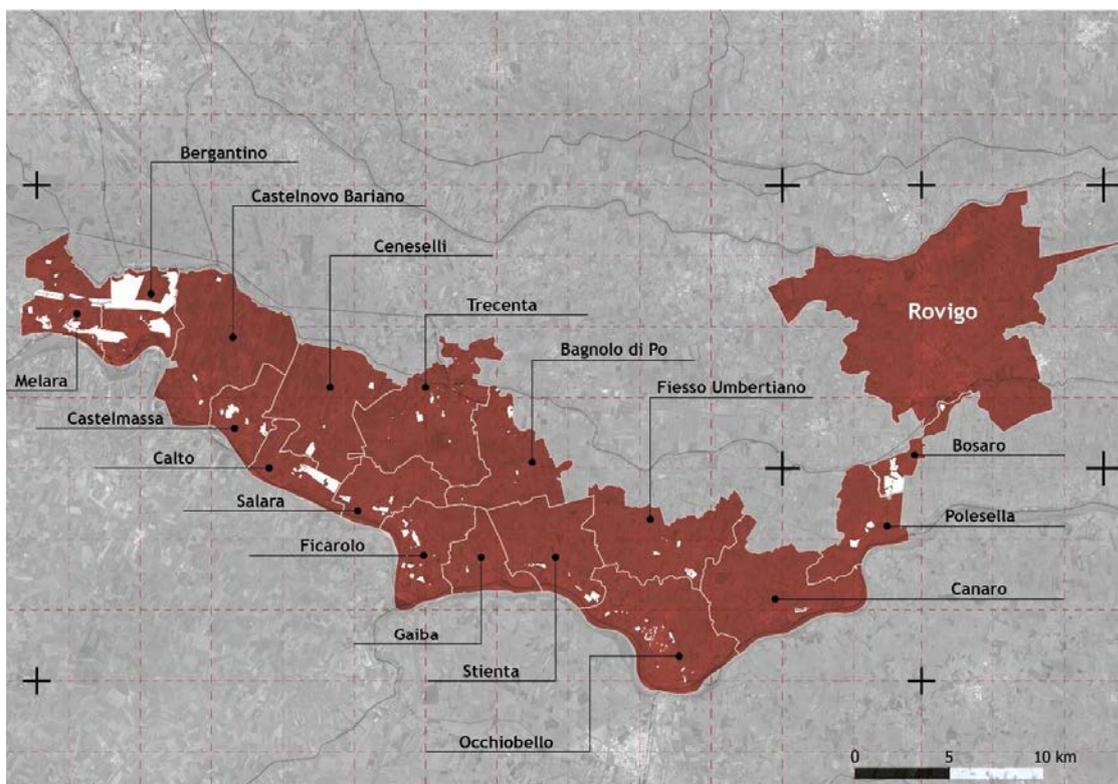


Figura 7 – Ambito complessivo ZLS dei 17 comuni rodigini (elaborazione GIS)

Di seguito vengono riportate le misure di superficie ZLS, elaborate per ciascuno dei 17 comuni (Tab. 5).

Tabella 2 – Tabella riepilogativa delle superfici ZLS dei 17 comuni interni

Provincia	Comuni	Superficie ZLS (Ha)
Rovigo	Bagnolo di Po	21,61
	Bergantino	585,88
	Bosaro	113,98
	Calto	107,90
	Canaro	10,40
	Castelmasa	54,44
	Castelnuovo Bariano	71,26
	Ceneselli	31,40
	Ficarolo	59,39
	Fiesso Umbertiano	28,46
	Gaiba	2,90
	Melara	196,74
	Occhiobello	44,25
	Polesella	27,84
	Salara	35,65

	Sienta	39,59
	Trecenta	28,86
Totale		1460,54

1.1.5 Riepilogo dei valori di superficie ZLS candidati dalla Regione del Veneto

Si riporta di seguito la tabella di sintesi relativa alle aree individuate per la ZLS di Venezia-Rovigo. In funzione alle aree individuate, i totali ettari candidati dalla Regione del Veneto sono **4.681,21**. Il valore candidato rispetta ampiamente i limiti previsti della normativa per l'assegnazione dei valori massimi ZLS (Tab. 6).

Tabella 3 – Tabella di sintesi degli ettari candidati per la ZLS di Venezia e Rovigo

Provincia	Ambito	Estensione in ettari
Venezia	Campalto	146,40
	Tessera	383,06
	Murano	107,64
	Arsenale	43,63
	Tronchetto	57,52
	Marghera	165,43
	Porto Marghera	1729,57 ¹
	Porto di Chioggia	119,92
Totale estensione ZLS ambito veneziano		2.753,17
Rovigo	Aree produttive di Rovigo	467,50
	Bagnolo di Po	21,61
	Bergantino	585,88
	Bosaro	113,98
	Calto	107,90
	Canaro	10,40
	Castelmassa	54,44
	Castelnovo Bariano	71,26
	Ceneselli	31,40
	Ficarolo	59,39
	Fiesso Umbertiano	28,46
	Gaiba	2,90
	Melara	196,74
	Occhiobello	44,25
	Polesella	27,84
	Salara	35,65
	Sienta	39,59
Trecenta	28,86	
Totale estensione ZLS ambito rodigino		1928,04

¹ Si specifica che per l'ambito di Porto Marghera il Comune di Venezia prevede una estensione ZLS di 1.566,09 ettari. Tuttavia, in tabella viene considerata l'estensione territoriale stimata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSPMAS), che presenta per l'appunto un valore pari a 1.729,57 ettari.

Totale estensione ZLS Regione del Veneto	4.681,21
Valore massimo superficie assegnato alla Regione del Veneto	5.074,02

1.2 Il quadro delle infrastrutture e dei servizi esistenti e programmati. Art.6, lett. b) e d) DPCM 12/18

1.2.1 Porti di Venezia e Chioggia

Il Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, composto dai porti di Venezia e Chioggia, si colloca in posizione strategica al vertice del Mare Adriatico, all'incrocio di due corridoi della rete transeuropea di trasporto (TEN-T), il Mediterraneo e l'Adriatico-Baltico. Inoltre, il territorio di riferimento del sistema portuale è attraversato dal Corridoio Scandinavo – Mediterraneo (che passa per l'interporto di Verona). Il sistema portuale è parte del corridoio Autostrade del Mare che collega l'Europa centrale all'Africa e al Medio Oriente e terminal dell'asta fluviale che attraversa la Pianura Padana consentendo l'intermodalità fluvio-marittima e il trasporto delle merci su chiatta. La sua posizione geografica è, pertanto, strategica rispetto alle principali rotte di traffico commerciale nazionale ed internazionale che transitano per l'Europa, oltre che essere la porta di accesso al mercato del Nord-Est italiano, che da solo contribuisce a circa un quinto del PIL nazionale.

L'ambito territoriale dell'AdSPMAS ricade interamente nella Città Metropolitana di Venezia, che da un punto di vista economico è caratterizzata da una notevole varietà di filiere produttive. Tale varietà ha permesso alla comunità insediata di assorbire le recenti crisi economiche, come già avvenuto dalla fine degli anni Settanta. Alcune di queste filiere si presentano con una consolidata organizzazione di tipo distrettuale, che consente alle imprese di essere più competitive grazie alla possibilità di accedere ad un insieme di economie esterne specifiche e di risorse collettive.

Lo stesso Sistema Portuale Veneto ha una vocazione multipurpose, aspetto di estrema rilevanza in quanto in un porto multifunzionale nessun ambito prevale in maniera preponderante, ma i diversi settori e filiere risultano equamente bilanciati.

Il Porto di Venezia, in particolare, lavora e si relaziona con diverse filiere (agroalimentari, siderurgiche, chimiche, energetiche), oltre che con quelle commerciali e turistiche, non solo del Veneto, ma anche del Nord Italia. Analizzando l'intero sistema portuale e, dunque, includendo anche il Porto di Chioggia, le filiere si estendono e includono anche la pesca.

Ai sensi del DL 169/2016 e s.m.i. il territorio di competenza dell'AdSPMAS è composto dagli ambiti portuali del Porto di Venezia e del Porto di Chioggia come definiti dai Piani Regolatori vigenti.

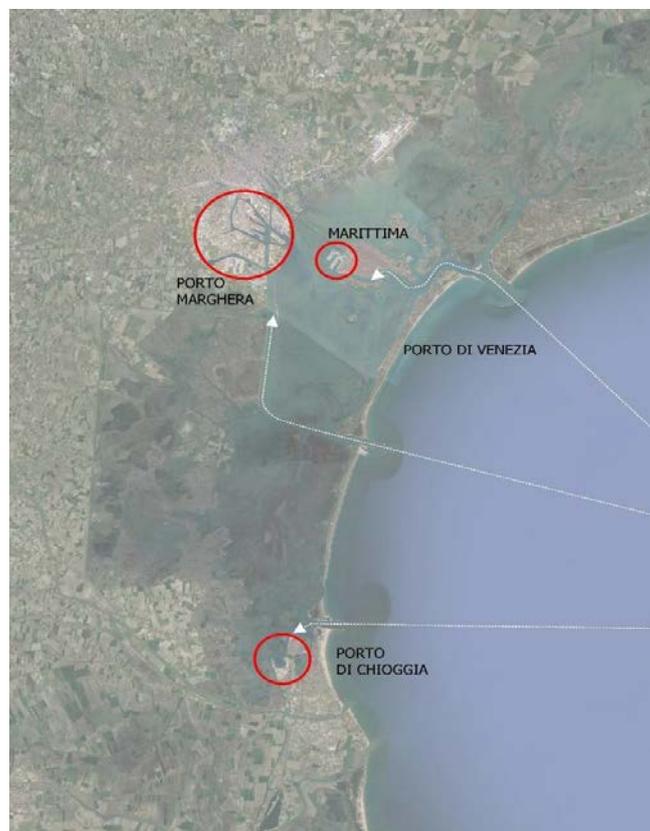


Figura 8: Il Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. (Fonte P.O.T. 2022-2024 AdSPMAS)

Il **Porto di Venezia** occupa una superficie di oltre 2.045 ettari, ovvero il 5% della superficie dell'intero Comune di Venezia. Al suo interno sono presenti oltre 30 chilometri di banchine, suddivise in 27 terminal con 163 accosti. L'infrastruttura si sviluppa nella Laguna di Venezia, nei Comuni di Venezia, Mira e Cavallino Treponti. Nel Comune di Venezia il Porto impegna parte del centro storico (da Marittima fino a Riva Sette Martiri) e parte di Marghera, dalla prima zona industriale fino a Fusina e a San Leonardo. Il polo industriale veneziano ha vissuto nell'ultimo decennio una profonda trasformazione con numerosi processi di ristrutturazione e riconversione produttiva, ma anche pesanti crisi accompagnate da dismissioni totali di impianti. Oggi Marghera, nel confermare la forte vocazione portuale, presenta un tessuto imprenditoriale molto diverso dal passato e comprende funzioni e specializzazioni sempre più differenziate, includendo nuove categorie di attività e nuove professionalità.

Il **Porto di Chioggia**, situato anch'esso nella Laguna di Venezia, è uno scalo di rilevanza regionale. Esso è attualmente costituito da due scali marittimi:

- **Isola Saloni**, ovvero il primo nucleo portuale degli anni '60 del Novecento che si sviluppa sul lato ovest della città storica;
- **Val da Rio**, che rappresenta l'espansione del porto più a sud, lontano dal nucleo storico. La realizzazione delle opere portuali, previste dal Piano Regolatore Portuale del 1981, avviata nei primi anni Novanta e tuttora in corso, ha trasformato la Val da Rio nello scalo commerciale della città, consentendo la delocalizzazione di molte attività precedentemente

presenti nell'Isola dei Saloni (ad esclusione della società che movimentata cemento con pipeline).



Figura 9: Macrofunzioni negli ambiti portuali di Venezia e Chioggia (Fonte AdSPMAS)

1.2.2 La pianificazione portuale vigente

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 Programmazione Strategica di Sistema e dei Piani Regolatori Portuali di ciascun porto.

Il **Documento di Programmazione 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). In particolare, il DPSS:

- definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici della pianificazione dell'Autorità di Sistema Portuale;
- individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree pubbliche e private assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale;
- ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città;

d. individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

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

- 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 nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio.

Il PRP è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel proprio perimetro di competenza, le funzioni ammesse sono esclusivamente le seguenti:

- nelle aree portuali: commerciale e logistica; industriale e petrolifera; di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi; peschereccia; turistica e da diporto;
- nelle aree retro-portuali: attività accessorie alle funzioni predette.

Attualmente il nuovo Piano Regolatore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale è in fase di redazione, pertanto, continua ad applicarsi 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"*.

In relazione al Porto di Venezia, risultano ad oggi vigenti i seguenti piani:

- Venezia "Centro Storico", redatto dalla Commissione per lo Studio dei Piani Regolatori dei Porti del Regno, positivamente valutato dal CSLLPP nel 1908 (PRP 1908);
- "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).

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



Figura 10: Zonizzazione di Porto Marghera secondo il PRP vigente (Fonte AdSPMAS)

Nel porto di Chioggia è in vigore un Piano Regolatore Portuale datato 8 marzo 1965; è stato approntato con D.M. LLPP n. 2094 del 3 settembre 1966, aggiornato da una Variante elaborata dall'ing. Gottardo dell'Ufficio Genio Civile per le OOMM di Venezia ed approvato con Decreto Min. LLPP 16 aprile 1981. Le attività ammesse, secondo PRP, per il porto di Chioggia sono la movimentazione e lo stoccaggio delle merci, la pesca e la lavorazione dei prodotti ittici, la cantieristica e le officine meccaniche e i servizi portuali in genere.

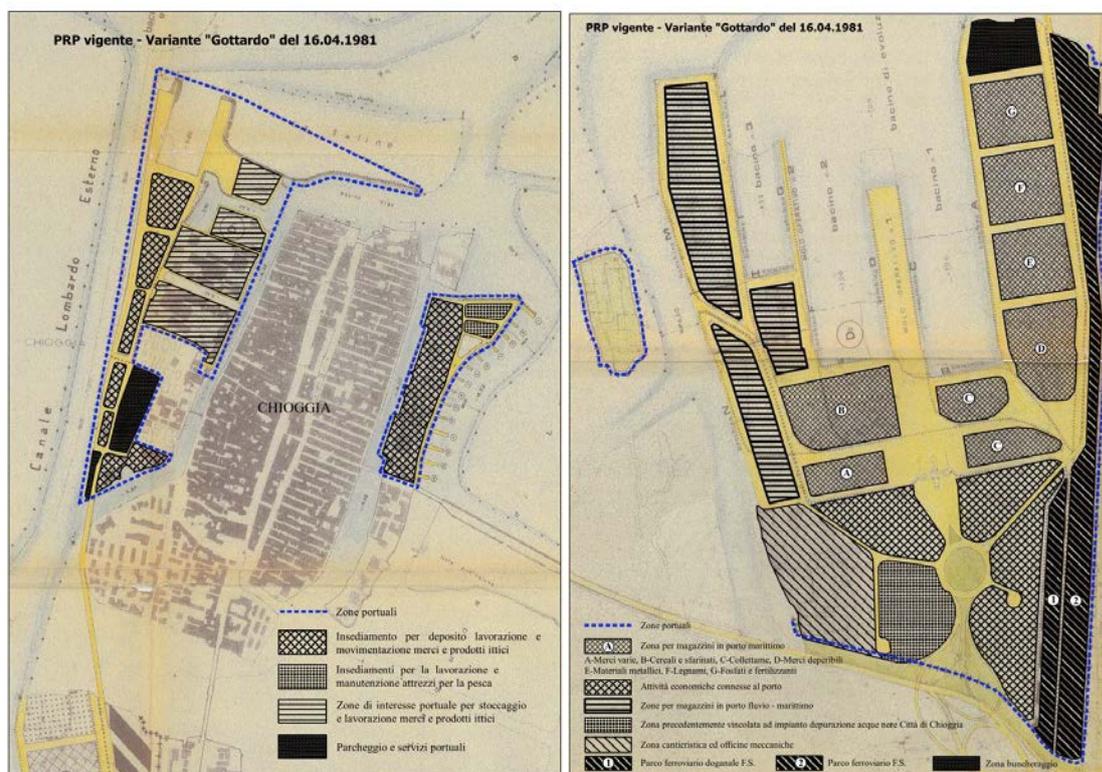


Figura 11: Zonizzazione del Porto di Chioggia secondo il PRP vigente (Fonte AdSPMAS)

1.2.3 Il sistema delle infrastrutture e della logistica regionale

La rete integrata fra porto e territorio, che definisce il modello di porto 6.0², parte dalla logistica retroportuale e vi si impenna: Venezia si trova all'incrocio degli assi strategici del network TEN-T delle "Autostrade del mare del Mediterraneo Orientale" e dei corridoi europei "Adriatico-Baltico" e "Mediterraneo".

Il Corridoio Adriatico-Baltico è un progetto chiave per il rilancio dei traffici tra i porti del Baltico e quelli dell'Adriatico perché agevolerà lo smistamento delle merci in arrivo dalla Cina attraverso il Canale di Suez verso tutto il Centro Europa. Si tratta di un corridoio ferroviario ad Alta Capacità che attraverserà 19 regioni in 6 Paesi membri dell'Unione Europea (Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Austria, Slovenia e Italia) collegando i due porti di Danzica e Gdynia, terminali Nord del Corridoio, agli scali adriatici di Trieste, Ravenna, Venezia e Koper.

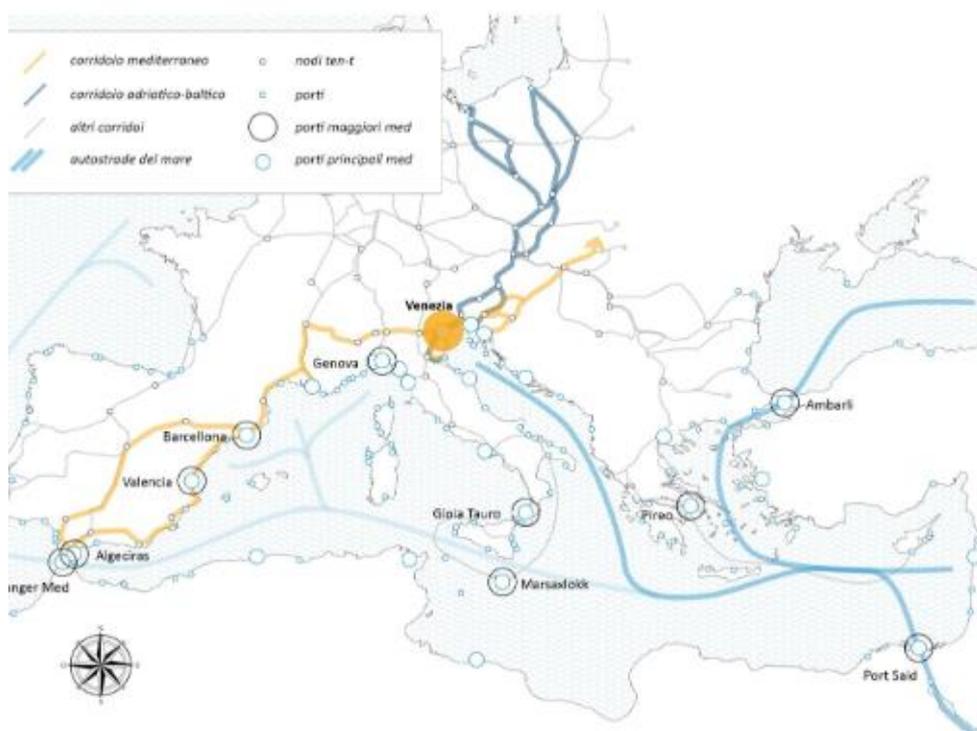
Il Corridoio Mediterraneo è un progetto per il trasporto ferroviario di merci che si snoda, per circa 3000 Km, attraverso 5 paesi dell'Unione Europea: Spagna, Francia, Italia, Slovenia e Ungheria. In

² È un modello qualitativo che prende origine da modelli che SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno ha avuto modo di analizzare visitando e analizzando circa 50 porti mondiali di varie aree marittime (Far East, USA, Northern e Southern Range Europeo, MENA). Ha 6 driver di cui tener conto e presuppone una continuità di governance almeno nelle strategie. I driver sono: innovazione, internazionalizzazione, intermodalità, sinergie con centri di ricerca e università, sostenibilità, marketing territoriale e free zones.

particolare, il Corridoio ha origine dal sud della Spagna, percorre il sud della Francia e attraversa l'Italia lungo il tracciato ad alta velocità e ad alta capacità (AV/AC) Torino – Trieste per poi sfociare in Slovenia e proseguire verso l'Ungheria attestandosi al confine con l'Ucraina. Questa nuova linea (AV/AC) permetterà all'Italia di accedere alla Francia e alla Slovenia e nel tracciato italiano sarà raccordata con altri corridoi Europei.

Inoltre, Venezia fa capo a una Autostrada del mare adriatica, che tocca Zara, Spalato, Dubrovnik, Bar, il Pireo, i grandi scali turchi come Ambarli, fino a Port Said.

Figura 12 – Corridoi marittimi e terrestri che fanno capo a Venezia



Fonte: elaborazione Smart Land

Evidentemente, la capacità di sfruttare questo posizionamento lungo i due assi – terrestre e marittimo – in presenza di una concorrenza forte e strutturata (come si è visto, Trieste, Ravenna e Taranto in Italia, Fiume, Pola, Capodistria, il Pireo fuori dal nostro Paese per la rotta marittima adriatica di short sea shipping; Genova, Marsiglia, il sistema portuale spagnolo e, verso est, ancora una volta Trieste e poi quello croato-sloveno per quella mediterranea) deriva dalla capacità di dotarsi di un retroporto infrastrutturato al fine di connettersi rapidamente ed efficacemente a tali assi.

Figura 13 – Il sistema trasportistico veneziano



Fonte: Confindustria Venezia

1.2.4 Accessibilità dei porti di Venezia e Chioggia

1.2.4.1 Accessibilità stradale

I porti di Venezia e Chioggia sono inseriti nei corridoi TEN-T. Dal punto di vista terrestre l'accessibilità del Porto di Venezia è garantita da una rete autostradale immediatamente raggiungibile dai terminal portuali. A questa si somma anche un'adeguata rete di strade statali e regionali che garantiscono ridotti tempi di transito verso le principali località dell'hinterland; mentre il Porto di Chioggia è collegato verso nord dalle due direttrici che convergono rispettivamente su Venezia (Ramo Nord della Statale 309 Romea) e su Padova (Statale 516 Piovese), direttrici che costituiscono anche la connessione principale alla viabilità autostradale.

Le destinazioni a sud sono servite dalla Statale 309 Romea, mentre verso ovest sono da considerare i due sistemi costituiti rispettivamente dalle regionali padovane SR104 e SR105, che collegano al mare i territori di Monselice, e la provinciale veneziana SP7 Rebosola, che collega l'area di Cavarzere e i dintorni di Adria. A scala locale il principale accesso viario al Porto di Chioggia avviene attraverso uno svincolo a due livelli che si stacca dalla statale 309 Romea. Lo svincolo è direttamente collegato alla grande rotatoria di via Maestri del Lavoro su cui insistono i diversi accessi al porto commerciale.

1.2.4.2 Accessibilità ferroviaria

Il sistema portuale è direttamente collegato con i corridoi internazionali (RFC e TEN-T) grazie alla stazione merci di Venezia Marghera Scalo. La presenza di una stazione appartenente alla rete nazionale, ma inserita in ambito portuale, è un valore aggiunto per il sistema ferroviario portuale di Venezia (definito "Comprensorio di Venezia Marghera Scalo" e regolato con Ordinanza AdSPMAS 3/2017). Lo scalo, collegato con doppio binario (di cui uno elettrificato e gestito in Dirigenza Centrale

da Mestre) alla stazione di Venezia Mestre, ha una capacità teorica stimata di 50 treni giorno, con un modulo prossimo allo standard europeo.

Dall'impianto di Marghera Scalo, dopo aver superato la stazione di Mestre, è possibile raggiungere tutte le direttrici che portano verso l'hinterland nazionale (Trieste, Treviso, Milano, e Bologna) e internazionale (valichi del Brennero, Tarvisio e Villa Opicina).

Il Comprensorio Ferroviario di Venezia Marghera Scalo è costituito dall'insieme dei binari, che collegano i terminal portuali e le ditte industriali (24 raccordati) con i parchi e con la stazione ferroviaria di Venezia Marghera Scalo, ricadenti nell'ambito portuale di Venezia. Ha uno sviluppo complessivo di circa 65 km, parte di proprietà demaniale e parte di proprietà comunale. Il Comprensorio è costituito da:

- Venezia Marghera Scalo, stazione merci di arrivo/partenza;
- Parco Breda, Parco Nuovo e Parco Petroli;
- Raccordo Base, con innesto dalla stazione di Ve. Mestre, collega tra loro la Stazione di Venezia Marghera Scalo, i fasci di supporto e i raccordati, in promiscuo con il sistema stradale.

1.2.4.3 Accessibilità fluviale

L'idrovia Padano-Veneta, definita a seguito della legge 380/90, è stata inserita nella Rete transeuropea delle vie navigabili ed è attualmente parte integrante del Corridoio multimodale Mediterraneo. I porti di Venezia e Chioggia costituiscono gli unici terminali di imbocco/sbocco privilegiato per la rete idroviaria Padano-Veneta, alla quale sono collegati tramite il Canal Brondolo.

La rete idroviaria è costituita dal Canale Fissero-Tartaro (attivo dal 2012) e dal Canal Bianco, che permette di raggiungere Mantova attraverso Baricetta, Rovigo e Ostiglia. Il Canale Fissero-Tartaro è composto da aste fluviali di classe CEMT Va (con alcune limitazioni sull'altezza in alcune tratte). L'altezza dei ponti costituisce un vincolo infrastrutturale rilevante per questo canale, vista la presenza di ponti la cui altezza (tirante d'aria) è inferiore ai 6 metri; tra questi, si evidenzia in particolare il ponte di Rosolina, che è il ponte con un tirante d'aria più stringente e per il quale sono già stati programmati degli interventi di adeguamento che è previsto concludersi nei prossimi anni.

1.2.5 L'aeroporto Marco Polo di Venezia

L'aeroporto internazionale di Venezia, a 20 minuti da Porto Marghera, è gestito dal gruppo Save: costituita nel 1987, dal 2005 al 2017 quotata al mercato telematico azionario di Borsa Italiana, è la holding di un Gruppo che opera principalmente nella gestione degli aeroporti (tra l'altro ha una quota dell'aeroporto belga di Charleroi).

L'Aeroporto Marco Polo di Venezia è il terzo gate intercontinentale italiano, con collegamenti diretti di linea per New York, Philadelphia, Atlanta, Dubai, Doha, Montreal, Toronto e, da aprile 2014, Tokyo. Oggi lo scalo garantisce voli per tutte le principali destinazioni italiane, oltre che verso Albania, Austria, Belgio, Danimarca, Egitto, Francia, Germania, Gran Bretagna, Grecia, Irlanda, Lussemburgo, Malta, Marocco, Moldavia, Olanda, Polonia, Repubblica Ceca, Romania, Spagna, Svizzera e Tunisia.

L'aeroporto Canova di Treviso è lo snodo secondario del sistema. A circa quaranta minuti da Porto Marghera, è sede di compagnie low cost che, oltre alle destinazioni di Venezia, garantiscono collegamenti con Bulgaria, Norvegia, Svezia, Ucraina ed Ungheria.

Questo sistema aeroportuale è il terzo più importante del Paese, dopo Roma e Milano, e movimentata circa l'8% del totale nazionale dei passeggeri e il 6% della merce e posta, con dati in crescita fino al 2020, quando per effetto della pandemia ha registrato, come tutto il sistema del trasporto aereo, una forte riduzione.

I servizi cargo, concentrati su Venezia, si avvalgono di 10 agenzie ubicate in aeroporto, per le quali un progetto in corso riguarda l'ampliamento delle palazzine ad esse dedicate. Venezia, insieme a Roma Fiumicino, Bologna, Milano Malpensa, Bergamo Orio al Serio, è fra gli scali strategici nazionali per la movimentazione aerea delle merci.

Conclude il quadro l'aeroporto Catullo di Verona che vanta 3,6 milioni di passeggeri in transito nel 2019 e 1.155 tonnellate di cargo. Esso dista circa un'ora e quindici minuti di automobile da Porto Marghera.

Di seguito (Tab. 7), quindi, saranno illustrati i dati relativi al 2019 perché meno anomali di quelli relativi al 2020, segnato dalla pandemia.

Tabella 7 - Traffici aerei al 2019 del sistema aeroportuale del Veneto (arrivi + partenze) e variazioni % sul 2018

Aeroporto	Movimenti	Var. sul 2018	% sul tot.	Passeggeri	Var. sul 2018	% sul tot.	Cargo (tons)	Var. sul 2018	% sul tot.
Treviso	24.116	5,3	1,5%	3.254.731	-1,6	2%	0,00	n/a	n/a
Venezia	95.232	-0,2	5,8%	11.561.594	3,4	6%	63.970,20	-6,0	6%
Verona	33.138	1,5	2,0%	3.638.088	5,2	2%	1.155,16	-70,7	0%

Fonte: Assaeroporti

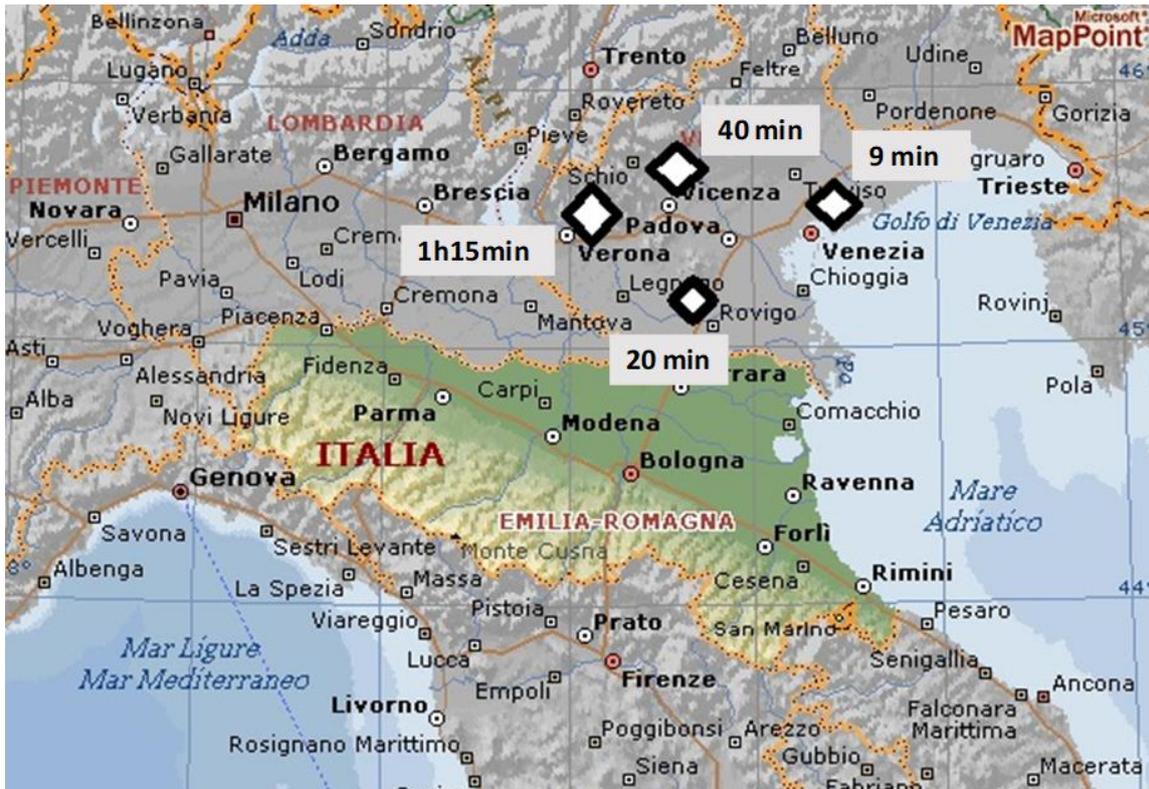
L'emergenza Covid-19, con i conseguenti provvedimenti governativi di restrizione alla mobilità finalizzati a contenere la pandemia, ha reso il 2020 uno degli anni più difficili per il trasporto aereo. Gli aeroporti del Veneto hanno chiuso il 2020 con poco più di 4,3 milioni di passeggeri, in flessione del 76,7% rispetto al 2019. La riduzione del volume di passeggeri è stata molto condizionata dal fatto che storicamente il traffico degli aeroporti veneti è alimentato in maggior misura dai mercati internazionali (nel 2019 il mercato domestico aveva rappresentato il 35% del totale, contro una media nazionale del 46%). Il settore cargo complessivamente ha gestito 41.395 tonnellate di merce, registrando una riduzione minore in termini percentuali rispetto ai passeggeri, pari al 36,4%, grazie all'attività di spedizionieri/corrieri espressi all'aeroporto di Venezia quali DHL, UPS e Fedex.

1.2.6 Gli interporti

La rete interportuale del Veneto è fra le più articolate ed efficienti del Paese. Essa è imperniata sul triangolo Padova-Venezia-Verona, cui si aggiunge, come si è detto in precedenza, il più specializzato Interporto di Rovigo; i dati fondamentali sono riportati nella Figura che segue. In particolare, si riporta la localizzazione di dette strutture, inclusiva anche dell'Interporto di Rovigo.

Per ogni struttura è indicato il tempo di percorrenza in relazione a Porto Marghera (Chioggia per l'Interporto di Rovigo).

Figura 14 – quadrilatero degli interporti veneti e tempi di percorrenza con Marghera (Chioggia per Rovigo)



Fonte: SRM

Verona (Interporto Quadrante Europa), gestito dal Consorzio ZAI, è il più grande interporto finanziato dallo Stato per superficie scoperta e il secondo per area coperta, il quarto per volume dei magazzini, ma di larga misura il più importante del Paese per densità di traffico ferroviario nell'area intermodale. Movimenta 26 milioni di tonnellate all'anno, di cui circa 8,3 milioni di tonnellate, pari a 781.500 TEU equivalenti via ferro, ospitando 120 aziende, per circa 3.000 addetti. Altri 18 milioni di tonnellate sono movimentati via strada, di cui il 25% circa via TIR e autoarticolati e un altro 10% su furgone.

Verona è di fatto la piastra logistica di scambio principale fra Italia e Germania e ha, quindi, la funzione principale di collegare l'industria tedesca con i suoi componentisti italiani e, più in generale, di connettere la Germania con i traffici marittimi della costiera adriatica italiana, Venezia in primis. Il 73% del traffico ferroviario dell'interporto veronese, infatti, è destinato alla Germania.

Figura 15 – Principali destinazioni ferroviarie dell’interporto di Verona



Fonte: SRM

Padova segue a breve distanza Verona per importanza, collocandosi al quarto-quinto posto in Italia per dotazione infrastrutturale e al secondo, proprio dietro a Verona, per traffico ferroviario intermodale. Situata, come Venezia e Verona, lungo l’asse autostradale e ferroviario di alta velocità Trieste-Milano-Torino e, quindi, con le relative diramazioni verso il confine austriaco o verso Bologna-Firenze-Roma, gestita da Interporto Padova S.p.A., movimentata 311.000 TEU all’anno e gestisce due terminal intermodali gomma/ferro, offre tutti i servizi di movimentazione (oltre che accessori: riparazione, lavaggio, pesatura, deconsolidamento, fumigazioni, ecc.) per i container.

Offre, inoltre, servizi di logistica integrata quali movimentazione, immagazzinamento, picking, smistamento merci, imballaggio e packaging, oltre ad assistenza doganale e ha un deposito fiscale in regime sospensivo di IVA, accise ecc. Opera come Multimodal Transport Operator (MTO), offre cioè propri treni intermodali alle imprese di trasporto.

Venezia è l’area più piccola delle tre e ha sofferto per qualche anno del fallimento della precedente società di gestione, essendo stata riacquistata dal nuovo gestore, il gruppo Orlean di La Spezia, insieme al terminal intermodale Adriatico, solo a marzo 2020. È interessante notare che tale gruppo, che ha programmato 19 milioni di euro di investimenti, ha anche in gestione il principale polo petrolifero della Nigeria, per cui l’interporto di Venezia potrebbe specializzarsi nella movimentazione intermodale di petrolio proveniente dalla Nigeria. Il suo ovvio vantaggio,

nonostante le dimensioni ridotte, consiste nell'essere immediatamente a ridosso del porto, con una linea ferroviaria di diretta connessione.

Tabella 8 – Principali dati infrastrutturali dei tre più importanti interporti veneti, anno 2019

Interporto			Area logistica				Intermodale				
Superficie (mq)		Num. raccordi	Superficie (mq)		Vol. magaz. (mc)	Mq area	Superf. uffici	Lungh. binari (metri)	Num. binari	Num. coppie treni / anno	
Coperta	Scoperta		Uffici	Magaz.							
Padova	436.300	1.563.700	8	42.800	393.500	3.344.750	473.400	2.400	9.200	37	3.105
Venezia	89.343	152.864	1	6.875	28.000	448.000	179.491	1.365	5.000	1	-
Verona	700.000	3.800.000	7	80.000	500.000	5.000.000	300.000	6.000	12.600	18	8.150

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

1.3 Progetti di sviluppo dei porti di Venezia e Chioggia e dell'area di Porto Marghera

Come estesamente descritto nel recente Piano Operativo Triennale 2022-2024 (POT) l'aspetto infrastrutturale rappresenta il layer di base di tutto il processo di rilancio del sistema portuale: dalla pianificazione, alla realizzazione di infrastrutture e collegamenti, alla gestione degli asset e alla loro valorizzazione e accessibilità. Il sistema portuale diventerà, grazie anche al nuovo PRP e ad una stagione delle concessioni, una nuova realtà su cui realizzare investimenti, anche in ragione della istituenda Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino. Lo sguardo al futuro si compone poi di due importanti aspetti connessi, da una parte, lo sviluppo del concorso di idee per la crocieristica e containeristica transoceanica fuori laguna e, dall'altra, la definizione di un "porto" che consenta lo sviluppo e la copresenza dei settori crocieristico, merci e industriale. La sostenibilità degli investimenti e l'operatività del sistema portuale sono legati al tema dell'accessibilità lato mare, con l'attività manutentiva dei canali e il tema ancora aperto del binomio "protocollo fanghi/piano morfologico" e lato terra, con una completa ridefinizione dell'accessibilità terrestre. Il tutto (pianificazione, concessioni, accessibilità) va poi organizzato e gestito in modo coerente con l'operatività del sistema di protezione della laguna e della città (MOSE), per cui si prevede di condurre un lavoro di costruzione di un percorso di governance comune e sincronizzata, di digitalizzazione e ottimizzazione. Infine, porto del futuro significa anche realizzazione di nuove infrastrutture e terminal (es. Montesyndial), il ridisegno del waterfront per Venezia e Chioggia, il riassetto del sistema delle utility, nonché una riflessione sullo sviluppo di un punto franco in porto. Di seguito alcuni approfondimenti rispetto ai progetti di sviluppo presenti nel POT.

1.3.1 Progetti realizzabili o comunque avviabili nel breve periodo (2022/2023)

Concorso di idee in due fasi ai sensi degli articoli 60 e 156, comma 7 del D.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 s.m.i.

L'AdSPMAS ha indetto, ai sensi dell'art. 3 del decreto legge 1° aprile 2021 n. 45, convertito dalla legge 17 maggio 2021 n. 75, un **concorso di idee a procedura aperta in due fasi** ai sensi degli articoli

60 e 156, comma 7 del D.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 s.m.i, avente ad oggetto l'elaborazione di **proposte ideative** e di progetti di fattibilità tecnica ed economica relativi alla **realizzazione e gestione di punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia utilizzabili dalle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate e dalle navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici**. Il termine della procedura è previsto per il **30 giugno 2023** con la proclamazione del vincitore.

Approdi temporanei crociere a Marghera

Con il DL 103/2021, recante misure urgenti per la **tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia**, il Presidente dell'AdSPMAS è stato nominato Commissario straordinario ai sensi e per gli effetti dell'articolo 4, cc. da 1 a 4, del DL 32/2019, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, con il compito di procedere alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione dei seguenti interventi, previa valutazione di impatto ambientale:

- realizzazione di punti di attracco temporanei in numero non superiore a cinque nell'area di Marghera, di cui due disponibili già per la **stagione crocieristica 2022**, destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT;
- manutenzione dei canali esistenti;
- realizzazione di interventi accessori per il miglioramento dell'accessibilità nautica e della sicurezza della navigazione.

Per adempiere alle prescrizioni del dettato normativo, il Commissario, avvalendosi dell'AdSPMAS, sta provvedendo a:

- effettuare studi idrodinamici e di navigabilità;
- affidare le attività necessarie per attrezzare due accosti per la **stagione 2022**;
- affidare gli interventi di manutenzione dei canali esistenti finalizzati al transito delle navi da crociera lungo il Canale Malamocco-Marghera e Vittorio Emanuele III, compresa la caratterizzazione, gli studi di impatto ambientale e la progettazione degli stessi;
- realizzare, per fasi, accosti per navi da crociera presso Canale Nord: nella prima fase un accosto per navi fino a 300 metri, nella seconda fase, 2 accosti per navi fino 340 metri e un terminal passeggeri.

Nuovi terminal merci

Numerose sono le iniziative in atto, a diverso livello autorizzativo/realizzativo, per l'insediamento di nuovi terminal nel Porto di Venezia. Di seguito si riportano gli interventi che si concluderanno nel 2022, mentre nel paragrafo successivo verranno elencati gli interventi di più ampia prospettiva temporale:

- **Nuovo terminal siderurgico in area Ex Beltrame:** è in fase di insediamento nell'isola commerciale, lungo il Canale Industriale Nord, un nuovo terminal multimodale siderurgico, della società Carbones ITALIA. Il terminal occupa l'area ex Beltrame con una superficie di circa 83.000 mq, accessibile tramite viabilità stradale e ferroviaria da via del Commercio. Il terminal, che **entrerà in esercizio nel 2022**, svolgerà in conto proprio attività di sbarco/imbarco, trasbordo, movimentazione e deposito di merci quali rinfuse e prodotti siderurgici, ferroleghie, antracite,

minerali. Le previsioni di traffico sono di circa 120.000 tonnellate nel 2022 con una crescita fino a 600.000 tonnellate nel 2032 e una ripartizione modale strada/ferro del 75%.

- **Nuovo terminal automotive in area Ex Sirma:** è in fase di autorizzazione la riconversione ad uso industriale, logistico e portuale dell'area denominata ex Sirma nella Penisola della Chimica in seconda zona Industriale. Il progetto, proposto da Magazzini Generali, prevede l'avvio di un'attività di impresa per la gestione della catena logistica del settore automotive (lo sbarco, l'imbarco e deposito di autovetture sia nuove che usate e di eventuale altra merce che solitamente compone il carico delle navi c.d. car carrier) attraverso la creazione di un hub logistico intermodale. Il proponente ha già completato alcuni lavori relativi alla parte terrestre, collaudato il nuovo raccordo ferroviario e comincerà, quindi, con la **gestione di traffico nel corso del 2022**.

Progetti per l'accessibilità dei porti

- **Nuovo ponte ferroviario sul Canale Ovest:** l'intervento consentirà di ridurre i tempi di manovra, eliminare l'interferenza con la stazione di Venezia Mestre ed incrementare, conseguentemente, la sicurezza della circolazione ferroviaria aumentando, allo stesso tempo, la capacità del sistema ferroviario. Si stima che la realizzazione dell'opera, già inserita nella programmazione triennale dei lavori, possa essere **avviata nel 2022**; essa è parte delle opere finanziate dal PNRR, fondo complementare.
- **Riassetto di Via Elettricità:** l'intervento, in fase di progettazione esecutiva, potenzia l'asse ferroviario e stradale di Via Elettricità mediante il raddoppio dell'attuale binario ferroviario e l'adeguamento funzionale della piattaforma stradale. La realizzazione sarà **avviata entro il 2022**.
- **Nodo Malcontenta, fase 1:** il progetto prevede la progettazione della connessione della rotatoria Malcontenta con Via della Chimica e il raddoppio di un tratto di linea ferroviaria del Raccordo Base eliminando l'interferenza stradale e ferroviaria e aumentando la capacità ferroviaria. La progettazione di fattibilità e definitiva dell'intervento sono cofinanziate CEF e **saranno avviate nel 2022**; la realizzazione dell'opera è parte delle opere finanziate dal PNRR, fondo complementare.

Area di Porto Marghera

- **Terminal costiero per il rifornimento di GNL:** fra i progetti europei a cui l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale e il Comune di Venezia hanno partecipato nel periodo di programmazione POR FESR 2014-2020 va menzionato il progetto GAINN4SEA che, tra l'altro, prevede la realizzazione (da parte della società Venice LNG SpA) di un terminal costiero per il rifornimento di GNL, il carburante navale del futuro, sempre più promettente per via delle nuove generazioni di navi a basso impatto ambientale: una stima fatta a febbraio 2020 da SEA-LNG prevede un incremento del 50% in 12 mesi di nuove navi alimentate a GNL, con un raddoppio in 10 anni delle attuali 400 navi al mondo che usano tale combustibile. Il terminal, della capacità di 32.000 mc, **sarà attivo dal 2023**; esso rappresenta uno degli snodi strategici della Direttiva europea 2014/94 ed è inserito nel "work plan" dei corridoi prioritari Baltico-Adriatico e Mediterraneo. Parallelamente, Rimorchiatori Riuniti Panfido, che gestisce il servizio

rimorchiatori per il porto, realizzerà il primo prototipo di bettolina per il trasporto di GNL verso le navi. Venezia può quindi ambire a diventare lo scalo di riferimento nell'Adriatico per le navi a GNL.

1.3.2 Progetti realizzabili o comunque avviabili nel medio lungo periodo (2026 e oltre)

Nuovi terminal merci

- **Nuovo terminal contenitori in area Montesyndial:** il terminal container di Montesyndial costituisce la parte onshore del più ampio progetto generale, denominato “nuovo Terminal d’altura del Porto di Venezia”, che prevede al suo interno il sistema abbinato Offshore - Onshore in grado di garantire il trasporto e la movimentazione di container con un sistema rapido e moderno e in grandi quantità. L’opera è cofinanziata dal PNRR – fondo complementare. Il nuovo terminal contenitori consentirà una crescita complessiva del traffico portuale e un ridisegno complessivo del porto in quanto: il traffico contenitori esistente potrà essere interamente concentrato nel nuovo terminal, che presenta superfici e banchine più ampie e un layout ottimizzato, aumentando quindi efficienza e produttività rispetto ai terminal attuali; le aree liberate (attuali terminal container) potranno essere rese disponibili per lo sviluppo del traffico di merci in colli e alla rinfusa, consentendo la razionalizzazione degli adiacenti terminal commerciali, che operano prevalentemente nel settore agroalimentare e siderurgico o di nuovi settori.
- **Nuovo terminal per cemento:** è in corso di autorizzazione la riconversione ad uso industriale, logistico e portuale dell’area denominata ex ABIBES, di 25.000 mq. circa, lungo il Canale Industriale Sud. Il progetto, proposto da GENERAL SISTEM, prevede un’attività in conto proprio per la ricezione via mare, lo stoccaggio e successiva miscelazione ed estrazione di cemento sfuso per la commercializzazione tramite autobotti. Gli investimenti prevedono, oltre all’impianto di stoccaggio, la realizzazione di interventi di banchinamento e una pipeline collegata ai silos. A regime il terminal gestirà fino a 250.000-300.000 ton/anno, un traffico di circa 50 navi/anno (di circa 135m di lunghezza), una capacità di stoccaggio in silos pari a 11.500 ton circa. Il traffico viabilistico generato a regime sarà pari a circa 40 autotreni/giorni.

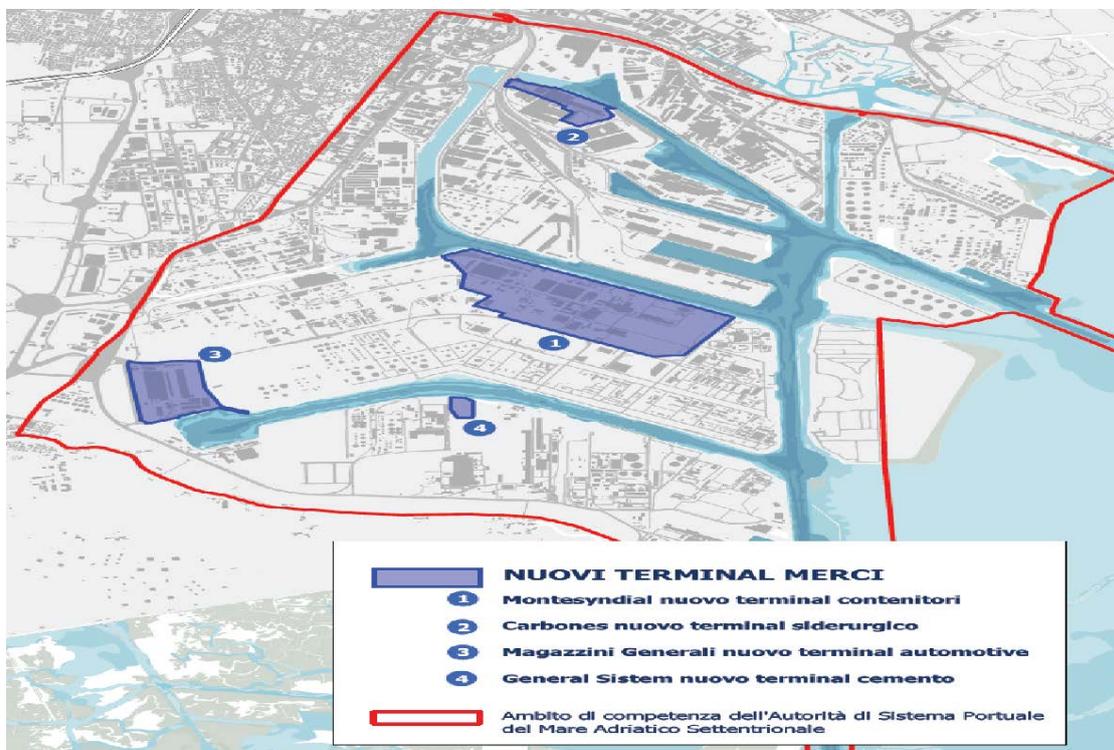


Figura 16: Nuovi terminal merci nel Porto di Chioggia (Fonte P.O.T. 2022-2024 AdSPMAS)

Riqualificazione del Porto di Chioggia

Tra i progetti di AdSPMAS è previsto un nuovo riassetto funzionale dell'intero sistema portuale di Chioggia, per valorizzare le due aree portuali anche in relazione al contesto in cui sono inserite. L'isola dei Saloni, per la sua prossimità al centro storico, qualificherà ulteriormente la **funzione diportistica** e la componente crocieristica minore o fluviale, riducendo via via la componente di traffico veicolare pesante legato, in particolare, alla presenza di impianti di stoccaggio di cemento e di attività industriali.

Val da Rio potrà consolidare e implementare il proprio assetto, insediando all'interno delle aree private comprese nell'ambito portuale attività compatibili con la zonizzazione del piano portuale. Sarà riavviato, altresì, il **dialogo** con l'amministrazione comunale relativamente alla ricollocazione del mercato ittico e degli accosti dedicati ai pescherecci, settore di estremo rilievo nel Porto di Chioggia.

Sono inoltre previsti interventi di riqualificazione paesaggistica e di miglioramento delle connessioni al fine di creare spazi di qualità che offrano una continuità di relazioni tra le aree portuali e il tessuto urbano della città di Chioggia, prevedendo anche la realizzazione di **percorsi ciclabili** e **walkway**.

Sono inoltre previsti: l'adeguamento funzionale del ponte di Via Maestri del Lavoro; un programma di escavo dei canali; i lavori di bonifica della discarica sita nell'area di Val da Rio.

Progetti per l'accessibilità dei porti

- **Navigabilità dei canali portuali e marginamenti:** l'accessibilità nautica è imprescindibile per il mantenimento e lo sviluppo dei porti di Venezia e Chioggia, pertanto numerosi sono gli interventi pianificati, tra cui i principali sono:
- **studio idrodinamico** finalizzato all'individuazione di interventi e soluzioni gestionali per limitare i processi erosivi e di deposizione nei canali di grande navigazione massimizzando la sostenibilità della navigazione;
 - **manutenzione dei canali**, dei bacini e degli accosti nelle aree di Marghera e di Chioggia;
 - **escavo del canale Malamocco-Marghera** e relativi interventi di protezione delle sponde sia lato Venezia che lato casse di colmata. L'intervento persegue il duplice obiettivo di salvaguardia dei bassi fondali lagunari e di mantenimento nel tempo delle condizioni di navigabilità, con la conseguente riduzione della spesa per i futuri interventi manutentivi;
 - **segnalamenti marittimi.** Al fine di assicurare le migliori condizioni di navigabilità e sicurezza della navigazione, saranno attuati, congiuntamente con gli altri Enti competenti, alcuni interventi volti a rendere i segnalamenti marittimi nei porti di Venezia e Chioggia aggiornati con il codice della navigazione, le norme IALA e le direttive IMO, razionalizzando segnalamenti o strumentazioni inutili o ridondanti. Tali interventi, una volta completati, potranno contribuire anche all'incremento della navigazione notturna;
 - **cassa di colmata Molo Sali.** A riguardo è previsto l'utilizzo della Cassa di Colmata quale superficie operativa portuale al termine del necessario periodo di consolidamento del materiale in essa riportato.

Nel 2020, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la Regione del Veneto e l'AdSPMAS hanno sottoscritto l'**Accordo di Programma "Per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del Sito di Interesse Nazionale di Venezia – Porto Marghera"**. In particolare, gli interventi che dovranno essere completati **entro il 2025** sono: marginamento Molo Sali; adeguamento ambientale e riqualificazione delle banchine Lombardia, Bolzano e Trento e della Banchina Aosta; marginamento Darsena Canale industriale Ovest e del tratto di Canale Industriale Sud, sponda Sud.

- **Infrastruttura stradale e ferroviaria di ultimo miglio:** il Porto di Venezia ha confermato anche nel 2020, nonostante la pandemia di Covid-19, le quote di traffico ferroviario registrato negli ultimi anni, con una movimentazione complessiva annuale pari a 94.000 carri. I potenziamenti ferroviari in corso sulla rete nazionale ed europea, spinti anche dai fondi PNRR, fanno prevedere una crescita esponenziale del traffico ferroviario, anche a discapito della modalità stradale. AdSPMAS, RFI e CAV hanno pertanto in corso progettazioni, per la prossima realizzazione, di interventi atti ad incrementare e rafforzare la quota modale su ferro, migliorare l'accessibilità stradale e ferroviaria al porto e supportare la logistica intermodale per un importo complessivo di circa 1,1 miliardi di euro.
- **Adeguamento di Venezia Marghera Scalo:** saranno attuati gli interventi identificati nell'ambito del protocollo d'intesa "Potenziamento infrastrutturale funzionale allo sviluppo del Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale", sottoscritto nel 2018 fra la Regione del Veneto, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e l'AdSPMAS. Il protocollo, nella fase di breve periodo, prevede

investimenti di Rfi per circa 1 milione di euro per: l'integrazione dei sistemi informativi in gestione all'operatore di manovra e al gestore nazionale della rete; il completamento dell'elettificazione di 2 binari della stazione di Venezia Marghera Scalo; l'adeguamento di 1 binario a modulo 750m.

- **Adeguamenti Parco Breda e Marghera Scalo:** gli interventi previsti dal protocollo "Potenziamento infrastrutturale funzionale allo sviluppo del Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale", per l'importo complessivo di circa 20 milioni a cura di RFI, sono:
 - adeguamento e realizzazione di una nuova stazione merci presso il parco ferroviario Breda;
 - realizzazione di un nuovo apparato centrale che consentirà di inserire la stazione di Venezia Marghera Scalo nell'ACCM del Nodo di Venezia;
 - adeguamento a modulo 750m e centralizzazione completa del Fascio Ovest (Ve. Marghera Scalo).
- **Sovrappassi ferroviari di Via Elettricità:** il progetto prevede la realizzazione di due sovrappassi ferroviari su Via dell'Elettricità necessari ad eliminare le due gravi interferenze esistenti tra il sistema stradale e quello ferroviario che attualmente riducono la capacità delle infrastrutture, la sicurezza del sistema viabilistico e ferroviario e impongono un rallentamento dei flussi.
- **Via Elettricità – Montesyndial, adeguamento linea ferroviaria:** l'intervento prevede la realizzazione di una nuova linea ferroviaria a doppio binario di collegamento tra il Raccordo Base del Comprensorio Ferroviario di Marghera Scalo e la penisola del petrolchimico nonché il potenziamento dell'infrastruttura stradale, anche a servizio del terminal ex Montesyndial. Il progetto consente un incremento della capacità ferroviaria e la riduzione dei tempi di manovra per i treni destinati ai terminal localizzati nelle aree Sud-Ovest di porto Marghera garantendo e migliorando l'accessibilità viabilistica alle aree del petrolchimico. Il progetto è propedeutico alla realizzazione della nuova piattaforma intermodale ed è coerente con la progettazione di lungo periodo del corridoio multimodale.
- **Accessibilità al porto commerciale di Marghera-Venezia:** a riguardo, è in corso lo studio di fattibilità per un nuovo assetto dell'accessibilità stradale e ferroviaria all'isola commerciale di Porto Marghera e dei relativi collegamenti di ultimo miglio con le reti primarie.
- **Piattaforma intermodale:** è in corso di progettazione una piattaforma intermodale nella parte sud dell'area Montesyndial. Il progetto consentirà di rispondere in modo tempestivo alla crescita del traffico ferroviario in corso e previsto oltre che alle attuali richieste di mercato, sia rispetto alla gestione di traffico marittimo, che a quello di terra su terra a servizio dell'hinterland di riferimento, valorizzando quindi la funzione logistica del porto di Venezia. La Piattaforma intermodale sarà collegata in prima fase alla rete stradale e ferroviaria esistente con un recupero e potenziamento del collegamento verso Via Elettricità e, successivamente, ad un nuovo corridoio multimodale che costituirà una accessibilità dedicata all'area sud del porto, dotato di una nuova stazione terminale posta in prossimità della piattaforma stessa.
- **Deposito Officina:** la realizzazione di un nuovo deposito officina, collocato in prossimità della Stazione Venezia Marghera Scalo, sempre più necessario per la manutenzione dei locomotori di

manovra e per offrire agli operatori portuali il servizio di manutenzione carri ferroviari, assicurando una maggiore efficienza delle mute destinate al trasporto.

- **Nuovo collegamento stradale e ferroviario di ultimo miglio:** le forti previsioni di crescita del traffico merci, in particolare di quello ferroviario, collegate all'apertura del Brennero e ai numerosi altri investimenti previsti sulla rete nazionale ed europea, richiedono il ripensamento dell'accessibilità stradale e ferroviaria al porto. L'infrastruttura di ultimo miglio, infatti, dovrà essere adeguata al fine di consentire al porto di Venezia di mantenere il ruolo di *core port* nella rete TEN-T, sviluppata coerentemente con lo spostamento in corso del baricentro delle attività portuali verso sud e con la volontà di allontanare gli impatti del porto dalle aree più antropizzate. In tale ottica, è allo studio la realizzazione di un nuovo collegamento multimodale che ponga in relazione diretta il porto con le reti stradali e ferroviarie nazionali, evitando totalmente le interferenze con la Stazione ferroviaria di Venezia Mestre e la rete stradale urbana. Il progetto, ai sensi del protocollo di intesa firmato nel 2021 con RFI, Regione del Veneto, CAV e Comune di Venezia, rappresenta lo scenario di lungo periodo rispetto al quale AdSPMAS sta già riprogettando e realizzando alcune infrastrutture in grado di migliorare sostanzialmente l'accessibilità terrestre al porto. L'intervento innova totalmente l'accessibilità portuale eliminando le interferenze con le reti locali e garantendo standard infrastrutturali adeguati ad un *porto core* della rete TEN-T. Esso include i seguenti interventi stradali e ferroviari:
- **nodo malcontenta fase 2.** L'intervento, di competenza di AdSPMAS, prevede, in ambito portuale, la realizzazione dell'infrastruttura stradale per la nuova connessione tra il nodo Malcontenta, Via delle Valli e una nuova viabilità a doppia corsia denominata Via della chimica nord fino a Montesyndial e alla piattaforma intermodale nella penisola del Petrolchimico;
 - **nuova bretella autostradale di accesso al porto:** l'intervento, di competenza di CAV, prevede lo spostamento della barriera di Villabona e la realizzazione di una bretella autostradale di connessione con l'ambito portuale e la Romea;
 - **nuova stazione in porto e sua connessione alla rete nazionale:** l'intervento, di competenza RFI, prevede la realizzazione di una linea ferroviaria a doppio binario, dalla linea Venezia Padova (altezza innesto dei Bivi) al Compensorio di Venezia Marghera Scalo e la realizzazione di una nuova stazione merci nella penisola del petrolchimico a servizio del porto di Venezia.
- **Tunnel di collegamento tra penisola del petrolchimico e Isola commerciale:** a naturale completamento del corridoio multimodale sopraindicato di connessione alla rete TEN –T, allo scopo di alleggerire la bretella autostradale di Mestre, che è interessata da volumi di traffico non coerenti con l'infrastruttura, anche a causa del sovrapporsi di traffici urbani portuali e di attraversamento, è in fase di analisi di prefattibilità la realizzazione di un tunnel stradale che metta in comunicazione diretta l'isola commerciale con la rete nazionale bypassando il nodo di Mestre.

Area di Porto Marghera

Sono in corso di realizzazione, da parte del Comune di Venezia, gli interventi previsti dall'Accordo di programma con il M.I.S.E. per la riconversione e riqualificazione dell'area di crisi industriale

complessa di Porto Marghera che, tra l'altro, comprendono:

- la messa in sicurezza idraulica e la riqualificazione stradale della Macroisola Prima Zona Industriale;
- la realizzazione della nuova viabilità di accesso alla Macroisola Prima Zona Industriale;
- l'infrastrutturazione in fibra ottica della zona industriale Porto Marghera.

Porto Marghera è una "area ecologicamente attrezzata", un'area industriale, cioè, dotata di infrastrutture ecologicamente rilevanti per le imprese che vi sono insediate. Queste infrastrutture sono:

1. il Progetto Integrato Fusina – "PIF": un presidio per il trattamento, non solo delle acque di falda oggetto di bonifica dell'area, ma anche delle acque industriali e meteoriche derivanti dagli insediamenti della zona industriale; esso è integrato con il depuratore "SG31" per il trattamento dei reflui pericolosi;
2. il Vallone Moranzani: che consente di gestire i rifiuti derivanti dall'escavo dei canali e, quindi, anche i rifiuti derivanti dalle bonifiche dell'area;
3. gli impianti di produzione di CDR;
4. l'impianto di inertizzazione di rifiuti, propedeutico al conferimento alla discarica Moranzani;
5. il sistema SIMAGE per il controllo delle emergenze derivante da aziende a rischio di incidente rilevante.

Queste infrastrutture favoriscono insediamenti compatibili con l'impresa manifatturiera, anche di tipo primario, e consentono naturalmente un'economia circolare "a Km zero".

1.4 Infrastrutture di collegamento tra aree non territorialmente adiacenti

1.4.1 L'interporto di Rovigo

L'interporto di Rovigo è localizzato a sud-est della città di Rovigo, lungo il canale Canalbianco, navigabile e compreso all'interno del sistema idroviario padano-veneto. La piattaforma è sulla direttrice che collega, grazie alla rete navigabile interna, i porti di Venezia e di Chioggia ai porti fluviali di Mantova e Cremona. La piattaforma logistica è inoltre in prossimità dell'autostrada A13 Padova-Bologna e della rete ferroviaria principale che collega Bologna e Padova. Tali infrastrutture si inseriscono all'interno della rete principale europea TEN-T (Corridoio nord-sud "Baltico-Adriatico").

Il canale è accessibile da imbarcazioni fluvio marittime della V classe europea. Le chiatte utilizzate per il trasporto fluviale hanno una capacità di carico fino a 1.800 tonnellate. La via navigabile nasce da Porto Levante, dove sono stati costruiti i moli foranei e, attraverso il canale navigabile Canalbianco, Tartaro e 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 e, in futuro, anche Milano. I canali raggiungono anche Ferrara e Piacenza. Dal canale navigabile è possibile arrivare al mare tramite il Po di Brondolo, il quale garantisce il collegamento con il Porto di Chioggia. Il porto di Marghera è raggiungibile percorrendo il tratto navigabile della Laguna Veneta. Il corso d'acqua mantiene per tutto l'anno una profondità costante di 3,50 metri diversamente dal fiume Po che è navigabile soltanto per alcuni mesi.

La navigazione fluvio-marittima per il trasporto delle merci consente:

- un ridotto consumo energetico;
- un basso impatto ambientale;
- grandi capacità di carico;
- un contenimento significativo dei costi rispetto al trasporto su gomma o su ferro;
- trasporto di carichi eccezionali senza impegnare le principali arterie stradali;
- diminuzione dei costi esterni.

Figura 17: Sistema idroviario padano veneto



Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

1.4.2 Ulteriori infrastrutture di collegamento e relativi interventi pianificati

Riqualificazione S.S. 309: l'ANAS sta realizzando un piano straordinario di riqualificazione, identificando gli interventi finalizzati a migliorare le condizioni di sicurezza e il confort degli utenti attraverso un'azione di recupero del patrimonio esistente: sono state pianificate azioni di manutenzione straordinaria della sede stradale nella sua attuale configurazione, nonché con una diversa configurazione delle intersezioni più critiche e la chiusura di alcuni passi carrai, pianificando inoltre varianti in corrispondenza dell'attraversamento di centri abitati. Gli interventi dovrebbero completarsi entro il 2025.

Bretella Aeroporto Marco Polo: l'intervento di connessione intermodale tra l'aeroporto Marco Polo e la rete ferroviaria mediante collegamento lungo la linea ferroviaria Venezia-Trieste è a livello di progettazione definitiva mentre è in corso l'istruttoria ministeriale propedeutica all'approvazione da parte del CIPE. Il costo complessivo della Bretella all'aeroporto, che prevede la realizzazione di

opere infrastrutturali ferroviarie di linea e di opere per la risoluzione delle interferenze stradali e idrauliche, è interamente finanziato e si conetterà alla rete ferroviaria esistente lungo la linea Venezia-Trieste con un tracciato avente sviluppo previsto di 8 km. Termine dell'opera previsto entro il 2025.

Completamento AV/AC Verona – Padova: si articola nei seguenti interventi a seconda del livello di progettazione raggiunto e della copertura finanziaria: a. La realizzazione del “Nodo di Verona: Ingresso Ovest”; b. La realizzazione del “Nodo di Verona: Ingresso Est”; c. Il 1° Lotto funzionale “Verona-Bivio Vicenza (escluso Nodo di Verona)” ripartito in due Lotti Costruttivi: d. Il 2° Lotto Funzionale “Attraversamento di Vicenza” e il 3° Lotto Funzionale “Vicenza-Padova”. Termine dell'opera previsto entro il 2035.

Potenziamento Linea Ferroviaria Venezia Trieste: il progetto prevede l'eliminazione di punti che condizionano l'attuale velocità di tracciato per far viaggiare i treni a una velocità massima di 200 chilometri orari. Termine dell'opera previsto entro il 2026.

Raddoppio della linea ferroviaria Maerne – Castelfranco: il progetto prevede il raddoppio dell'attuale linea tra Mestre e Bassano per lo sviluppo del traffico regionale e metropolitano dell'Area di Venezia. L'intervento, che interessa la linea a semplice binario, prevede la realizzazione di un raddoppio in affiancamento al binario esistente e, tra le altre cose, la soppressione dei passaggi a livello, l'adeguamento delle opere su tutta la tratta e la realizzazione delle barriere per la mitigazione del rumore. Il progetto è suddiviso in due "lotti" in differente stato di avanzamento: il primo lotto, la tratta Maerne – Castelfranco, dovrebbe essere terminato entro il 2026.

Elettrificazione linea ferroviaria Adria-Mestre: la Adria-Mestre è una delle linee ferroviarie del Veneto che necessita maggiormente di interventi di riqualificazione, velocizzazione e messa in sicurezza. L'elettrificazione di questa tratta consentirà di migliorare il servizio secondo modelli più performanti e rispondenti alle esigenze dell'utenza. I lavori di elettrificazione verranno ultimati in tempi compatibili con la consegna dei nuovi treni a trazione elettrica prevista nel secondo semestre 2022 – inizio 2023.

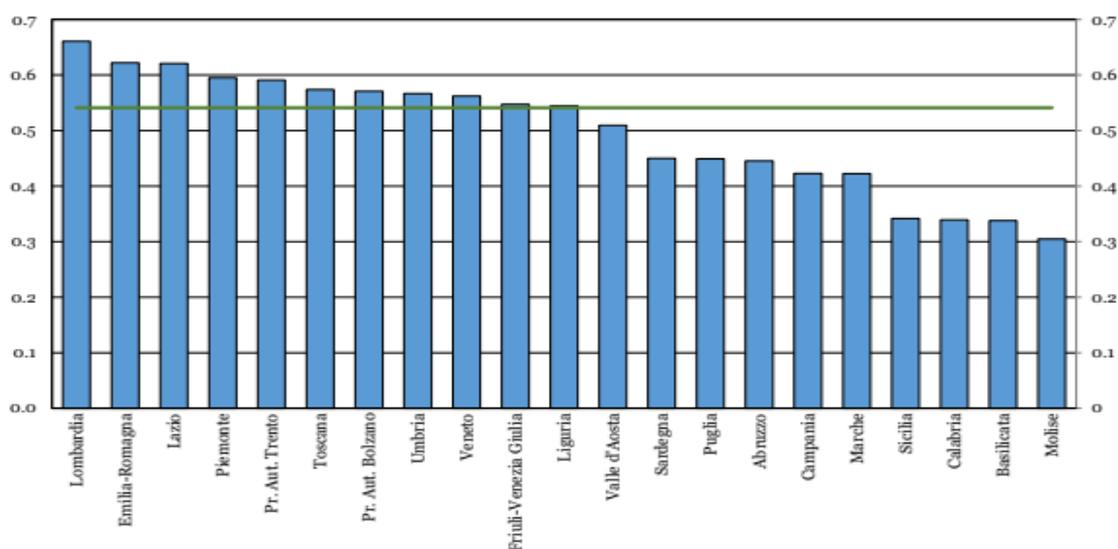
Interventi riguardanti la navigazione interna: sono in corso di progettazione/realizzazione alcune opere finalizzate ad eliminare i residui colli di bottiglia lungo il canale navigabile Canalbianco, Tartaro e Fissero, quali i ponti con tirante d'aria limitato che non consentono per intero la navigazione di imbarcazioni fluvio-marittime della V classe europea. In particolare, è in fase di appalto la risoluzione del problema riguardante il ponte ferroviario di Loreo-Rosolina, con la messa in funzione del sistema di sollevamento della campata centrale che dovrebbe vedere i lavori finiti nel 2023, ed è in fase di progettazione la risoluzione del collo di bottiglia rappresentato dal ponte ferroviario di Arquà Polesine (RO) con la progettazione e realizzazione (inizio lavori presumibilmente entro il 2024 e termine entro il 2028) di un nuovo ponte e delle relative rampe di accesso. È stata poi recentemente proposta a finanziamento nell'ambito del PNRR la realizzazione del “cold ironing” per Porto Levante e per l'interporto di Rovigo (fine lavori entro il 2026). Anche la navigabilità del fiume Po può avere risvolti sulla ZLS Porto di Venezia-Rodigino considerato il collegamento diretto tramite il Po di Brondolo con la laguna di Venezia e il porto di Chioggia in particolare. Per questo un impulso alla ZLS può arrivare anche dalle progettazioni in corso di sviluppo da parte di AIPO sul fiume Po che

mirano a rendere navigabile il fiume 365 giorni all'anno. Le progettazioni riguardano sia la parte a monte, da Piacenza alla foce del Mincio, sia la parte a valle, dalla foce del Mincio al Delta del fiume. Per entrambi questi progetti si prevede una cantierizzazione entro il 2025 e un termine dell'opera entro il 2030.

1.5 Le infrastrutture digitali

La ZLS Porto di Venezia Rodigino è caratterizzata da una pluralità di nodi logistici (porti, aeroporto, interporto, piattaforme logistiche territoriali, centri e aziende di distribuzione, ecc.) collegati tra loro e con i territori di riferimento. In tale contesto, risulta essenziale la digitalizzazione della catena logistica al fine di ridurre i costi e i tempi per la movimentazione delle merci e degli adempimenti amministrativi nonché per rispondere in modo sempre più preciso e in tempo reale a richieste ed esigenze di mercato. È da dire che l'Italia, e quindi anche il Veneto, non è mai stata ai primi posti in Europa per quanto riguarda il livello di digitalizzazione, né della pubblica amministrazione né delle imprese. Secondo l'ultimo report della Commissione Europea, che il 12 novembre 2021 ha pubblicato i risultati dell'edizione 2021 dell'Indice di Digitalizzazione dell'Economia e della Società (Digital Economy and Society Index - DESI), l'Italia si colloca al 20° posto tra i 27 Stati membri dell'UE (nel DESI 2020 eravamo al 25° posto). Comunque, se si guarda al livello di digitalizzazione generale delle regioni italiane, se la Lombardia è la regione più digitalizzata del Paese, il Veneto si colloca al nono posto, mentre è prima per livello di digitalizzazione della P.A.

Grafico 1: Regional DESI



Questo primato si può ragionevolmente ascrivere anche al modello di governance multistakeholder della trasformazione digitale della PA utilizzato dalla nostra regione denominato e-Governance. Va ricordato che in Veneto, in assenza di una società in house per il digitale, le strutture regionali hanno progettato una governance basata su un sistema di comunità di concertazione (cittadini, PA, Mercato, Accademia) con lo scopo di rappresentare la complessità dei bisogni e individuare possibili soluzioni. Ciascuna di queste comunità rappresenta uno specifico settore coinvolto nel percorso di trasformazione digitale della PA. All'interno delle comunità sono stati strutturati specifici luoghi di relazione (cittadini, cittadini amici, imprese, ANCI-UPI, CST, Autorità Urbane, GTA, T&M Net, RTD,

Aziende ICT, PSP, IDP, CEVID, Veg-Lab, Osservatorio ICT) che hanno l'obiettivo di costruire le condizioni di condivisione e collaborazione per rispondere con azioni concrete ai bisogni dei cittadini.

Sulla base di questo modello di governance multistakeholder, la Regione del Veneto ha attualmente in corso un importante piano di investimenti sulla digitalizzazione della PA articolato su diversi programmi:

- POR FESR 2014-2020 – Asse 2 Agenda Digitale:
 - Azione 2.1.1 Progetto Strategico Agenda Digitale per la Banda Ultra Larga;
 - Azione 2.2.1 Soluzioni tecnologiche per la digitalizzazione per l'innovazione dei processi interni dei vari ambiti della Pubblica Amministrazione;
 - Azione 2.2.2 Soluzioni tecnologiche per la realizzazione di servizi di e-Government interoperabili, integrati (joined-up services);
 - Azione 2.2.3 Interventi per assicurare l'interoperabilità delle banche dati pubbliche;
 - Azione 2.3.1 Soluzioni tecnologiche per l'alfabetizzazione e l'inclusione digitale, per l'acquisizione di competenze avanzate da parte delle imprese;

- POR FESR 2014-2020 – Asse 6 Strategie Integrate di Sviluppo Urbano:
 - Ministero per l'innovazione tecnologica e la transizione digitale - Dipartimento per la Trasformazione Digitale – Fondo Innovazione;
 - Ministero per la Pubblica Amministrazione - Dipartimento Funzione Pubblica – Rafforzamento capacità amministrativa dei Piccoli Comuni.

Grazie a questo piano di interventi sono stati coinvolti oltre cinquecento comuni e un centinaio di altre PA per la realizzazione di un sistema di infrastrutture digitali materiali e immateriali. La peculiarità della infrastrutturazione regionale del digitale nel Veneto, oltre alla sua caratteristica di sistema di comunità "by design", è di essere un sistema centrale, ma distribuito. Questo vincolo progettuale, che ha coinvolto tutte le infrastrutture realizzate, ci permette oggi di mettere a disposizione della crescita del nostro territorio una dorsale tecnologica e organizzativa che rappresenta per molti aspetti un'eccellenza nazionale. Le infrastrutture digitali in corso di sviluppo sono: governance, competenze digitali, servizi ai cittadini e alle imprese, dati, sistemi e banda larga.

Infrastruttura di Governance

L'articolato sistema di governance per la transizione digitale permette alla Regione del Veneto di operare grazie a una estesa rete di oltre 200 colleghi di enti, aziende ICT, accademia impegnati strutturalmente in un processo di continua innovazione digitale del nostro territorio. Questa infrastruttura immateriale rappresenta un vantaggio competitivo del nostro territorio non solo per la trasformazione digitale della PA, ma soprattutto come fattore abilitante dei processi di sviluppo sociale ed economico.

Il sistema delle comunità di concertazione e dei luoghi di relazione ha il compito di definire e realizzare specifici strumenti attraverso i quali viene formalizzato lo sforzo di analisi e proposta del sistema multistakeholder:

- Linee Guida per il Piano Triennale dell'Informatica della PA nel Veneto: si tratta di un documento realizzato dal "Comitato regionale di coordinamento per l'informatica nella PA" sulla base del piano triennale di AGID. Contiene gli elementi di sintesi delle politiche regionali che dovranno informare tutti i Piani Triennali degli enti del nostro territorio;
- Social Design dei Servizi al Cittadino e alle Imprese: si tratta di un evento organizzato con cadenza annuale a cui partecipano cittadini, cittadini amici, utenti, imprese, PA. È strutturato tipicamente su una sessione plenaria nella quale si presentano i risultati dell'"Indagine sui fabbisogni di servizi multicanale di cittadini e imprese" e dell'"Indagine qualitativa e quantitativa sui servizi della PA a cittadini e imprese". Dopo la fase plenaria si strutturano tipicamente una serie di tavoli di focus group sui principali servizi in corso di progettazione o in corso di revisione. L'evento si chiude con la presentazione del "Programma annuale sui fabbisogni e il miglioramento dei servizi multicanale a cittadini e imprese";
- Piano dei fabbisogni dei Soggetti Aggregatori per i Digitali (SAD): i tavoli di confronto e di sviluppo collaborativo che si svolgono con cadenza regolare durante l'anno hanno anche il compito di definire un documento con le indicazioni di priorità sui principali fabbisogni di questo luogo di relazione;
- Piano dei fabbisogni delle Autorità Urbane (AU): i tavoli di confronto e di sviluppo collaborativo che si svolgono con cadenza regolare durante l'anno hanno anche il compito di definire un documento con le indicazioni di priorità sui principali fabbisogni di questo luogo di relazione;
- Piano dei fabbisogni dei piccoli e medi comuni (GTA): i tavoli di confronto e di sviluppo collaborativo che si svolgono con cadenza regolare durante l'anno hanno anche il compito di definire un documento con le indicazioni di priorità sui principali fabbisogni di questo luogo di relazione;
- Relazione sullo stato di attuazione della transazione digitale (RTD): le figure dei responsabili della transazione digitale della PA rappresentano uno dei più importanti "sensori" sullo stato di attuazione dell'agenda digitale. Gli incontri periodici hanno anche lo scopo di monitorare e valutare lo sviluppo dei piani e programmi e redigere il conseguente report annuale;
- ACK PA Conferenza sui servizi multicanale a cittadini e imprese: si tratta di un evento organizzato con cadenza annuale come momento di sintesi e confronto sulle esigenze di integrazione tra gli standard regionali e nazionali e i sistemi legacy. All'interno di ACK PA viene aggiornato il "Catalogo dei servizi delle infrastrutture abilitanti regionali", il "Catalogo delle applicazioni qualificate", il "Catalogo degli enti qualificati", il "Documento di sintesi per l'integrazione tra infrastrutture abilitanti e sistemi legacy";
- Campagne per lo sviluppo delle competenze digitali della PA: con cadenza annuale viene organizzato l'evento e-Leadership con il quale la "Coalizione per lo sviluppo delle competenze digitali della PA" traccia il bilancio delle attività dell'anno precedente e propone la campagna per l'anno successivo.

Per quanto riguarda nello specifico il territorio di Rovigo e Venezia si sottolinea la presenza dei due SAD (soggetto aggregatore per il digitale), uno per ciascuna provincia. I SAD sono stati costituiti tramite una convenzione tra Enti (tipicamente Provincia, Comune capoluogo e azienda pubblica locale) con lo scopo di accompagnare la PA del territorio nei processi di trasformazione digitale. Particolarmente attivo il SAD di Rovigo, che oggi sta portando avanti progettualità finanziate da Regione del Veneto aggregando oltre 50 comuni del proprio territorio.

Infrastruttura per lo sviluppo delle competenze digitali degli operatori della PA e dei cittadini

La Regione Veneto, nel corso di alcuni anni, ha consolidato un modello per favorire la diffusione delle competenze digitali presso le Pubbliche Amministrazioni (PA) locali del Veneto.

I pilastri di riferimento di tale modello sono i seguenti:

- la consapevolezza che per la PA digitale sono necessarie competenze sia in ambito tecnico che in ambito amministrativo;
- la creazione delle condizioni per facilitare lo scambio di esperienze e di buone pratiche tra gli operatori della PA;
- l'animazione ed il supporto di specifiche reti trasversali sui temi della PA digitale e grazie alle quali avere un moltiplicatore per la conoscenza;
- l'attivazione di gruppi di lavoro tematici trasversali quale luogo per rendere possibile tale scambio dove sia possibile approfondire gli argomenti ed entrare in contatto con le ultime novità tecniche e normative;
- il coinvolgimento di esperti regionali, nazionali ed accademici al fine di immettere nel circuito nozioni, informazioni ed aggiornamenti per favorire l'acquisizione e lo sviluppo delle competenze digitali degli operatori della PA;
- la condivisione della conoscenza sviluppata, attraverso appropriati strumenti e piattaforme come la WikiVenetoPA e la MyExtranet.

Per avere maggiore focalizzazione degli interventi, sono stati identificati determinati ambiti della PA digitale attorno ai quali sviluppare percorsi di condivisione (gruppi di lavoro), elaborazioni (WikiVenetoPA) ed eventi. Al momento ci sono circa una ventina di temi connessi alla PA digitale che spaziano dalla sicurezza informatica all'identità digitale alla privacy ai sistemi informativi territoriali.

La Piattaforma Abilitante per lo Sviluppo delle Competenze Digitali (brevemente Piattaforma SCD) rappresenta la struttura organizzativa nell'ambito della Direzione ICT e Agenda Digitale della Regione Veneto mirata al perseguimento dei seguenti obiettivi:

- favorire lo scambio di esperienze tra le Pubbliche Amministrazioni (PA) locali del Veneto sui temi dell'agenda digitale;
- diffondere informazione sugli adempimenti connessi al digitale nella PA locale;
- innescare e consolidare in tale contesto le opportune reti di conoscenza e reti di pratica che possano aiutare le PA a individuare le informazioni ed i percorsi di adozione / di sviluppo per gli adempimenti connessi al digitale nella PA negli ambiti indicati;
- consolidare un insieme di sintesi tematiche di orientamento che possano aiutare le PA più inesperte sui temi sopraindicati ad avere alcuni elementi di riferimento, consolidando quella che denominiamo la WikiVenetoPA;
- favorire la crescita di consapevolezza e di competenza degli operatori della PA tramite un meccanismo di scambio e condivisione delle competenze "tra pari";
- favorire una maturazione dei cittadini verso forme di interazione digitale con la PA.

Infrastruttura per i servizi digitali ai cittadini e alle imprese

Lo sforzo che in questi anni la Regione del Veneto sta producendo per garantire al territorio un'infrastruttura digitale di alto livello (identità digitali SPID, pagamenti PagoPA, oltre 50 servizi di vario tipo) è orientato a rendere effettivamente esigibile da parte di ciascun cittadino del Veneto il diritto di cittadinanza digitale.

Con l'Agenda Digitale del Veneto si è voluto proporre il principio dei Livelli Essenziali di Diritti Digitali (LEDD), al fine di garantire a tutti i cittadini un numero minimo di servizi digitali a prescindere dal loro comune di residenza. Infatti, quello che accade oggi ancora troppo spesso nel nostro territorio è che i piccoli e piccolissimi comuni del Veneto non siano in grado, per competenze e risorse, di rendere disponibili servizi digitali ai propri residenti. La Regione del Veneto si è fatta parte attiva con le proprie politiche mettendo a disposizione gratuitamente di tutti i comuni del Veneto un'infrastruttura per l'erogazione di servizi digitali. Naturalmente, per erogare servizi innovativi non è sufficiente la tecnologia, ma occorre mettere in atto azioni che incidono sui fattori abilitanti la trasformazione, quali le competenze digitali, lo sviluppo della collaborazione tra enti, la condivisione di buone pratiche. L'infrastruttura dei servizi digitali a cittadini e imprese si compone dei seguenti sistemi:

- identità digitali SPID;
- pagamenti PagoPA;
- portale dei servizi al cittadino;
- gestione delle relazioni;
- gestione degli standard;
- Sistema di Gestione Pratiche Edilizie (GPE);
- Sistema di Gestione Contabilità dei Lavori Pubblici;
- Sistema di Gestione dati territoriali GIS.

Infrastruttura dati

La Regione del Veneto, nello sviluppo delle iniziative dell'Agenda Digitale del Veneto 2020, sta progettando e realizzando un'infrastruttura regionale, denominata Smart Region Veneto Platform, per la gestione dei dati provenienti da varie tipologie di fonti. Il sistema dovrebbe permettere di analizzare, ovvero estrapolare e mettere in relazione, un'enorme mole di dati eterogenei, strutturati e non strutturati, allo scopo di individuare i legami tra fenomeni diversi (ad esempio correlazioni) e prevedere quelli futuri.

La fase realizzativa si basa su 3 progetti finanziati dalla Regione del Veneto:

- 4.6.3 Sistemi ITS per la mobilità sostenibile (comune di Verona);
- MyData Autorità Urbane del Veneto (coordinato dal comune di Padova);
- MyData Veneto Orientale (coordinato dal comune di San Donà).

Il programma di progetti coinvolge circa 60 comuni del Veneto (tra questi i capoluoghi di Padova, Treviso, Vicenza e Verona) e riguarderà la realizzazione di una rete di sensori e un sistema di acquisizione e analisi dei dati a due livelli: locale e regionale. Il livello locale consentirà la gestione dei dati delle città. Il livello regionale metterà invece a disposizione un patrimonio informativo che potrà riguardare una scala di indagine estesa a piacere (dal singolo comune a tutto il territorio regionale).

Le tematiche di riferimento del programma di progetti sono attualmente la mobilità, il trasporto pubblico, il sociale. Tuttavia, è da sottolineare che il sistema Smart Region Veneto Platform sarà progettato per gestire informazioni e fonti informative eterogenee riguardanti anche una serie di tematiche diverse quali, ad esempio: l'ambiente, la protezione civile, la difesa del suolo, etc. Si realizzerà in questo modo l'infrastruttura standard regionale per la raccolta, analisi, condivisione del patrimonio informativo pubblico.

L'iniziativa Smart Regione Veneto Platform si inserisce nel percorso di progettazione dell'infrastruttura regionale e ha lo scopo di avviare un Laboratorio stabile in grado di raccogliere, discutere e approfondire i temi della Smart Region offrendo un momento di confronto diretto e paritario tra i protagonisti di questi processi di innovazione sia a livello regionale che nazionale.

La Comunità Europea ha da poco ribadito, nel programma "Digital Europe", l'importanza degli "spazi europei dei dati" quale perno del percorso per accelerare la transizione digitale europea. Il recente PNRR ha individuato tra le missioni strategiche per il nostro paese l'"Investimento 1.3: dati e interoperabilità" come fattore abilitante per la ripresa economica del paese. L'obiettivo è superare la frammentazione dei silos verticali delle PA non interconnessi che impediscono di fatto ai cittadini e alle imprese di accedere ai dati e ai servizi, facendo sì che le informazioni sui cittadini siano a disposizione "una volta per tutte" in modo immediato, semplice ed efficace. Gli obiettivi chiave dell'infrastruttura dei dati regionali sono:

- il governo del territorio. la raccolta, l'analisi e l'elaborazione dei dati (big data) provenienti dal "campo" che permettono alle Amministrazioni di avere piena consapevolezza del contesto del territorio, ponendo le basi per una pianificazione efficace e una gestione efficiente delle risorse;
- la sostenibilità. Le iniziative, i progetti, gli interventi materiali e immateriali devono avere come driver comune quello della sostenibilità, in termini sociali e ambientali, i cui impatti possano essere chiaramente misurabili, tali da poter indicare l'efficacia delle azioni in termini di benessere e benefici percepiti;
- la condivisione tra i portatori d'interesse. La condivisione degli obiettivi finali, di informazioni e dati richiede un maggiore coinvolgimento e una collaborazione più efficace tra i portatori di interesse (organizzazioni, enti pubblici e privati ecc.) nella realizzazione e gestione di progetti e servizi Smart City, Smart Land;
- il dialogo tra PA e utenti. L'innovazione, mediante l'utilizzo delle tecnologie ICT, permette di intraprendere un percorso di trasformazione digitale che, affrontato in ottica "utente-centrica", consente di abbattere le barriere tra PA e Utenti. Questi possono sentirsi parte integrante dei processi di miglioramento continuo dei servizi e della qualità della vita;
- la partecipazione delle persone. La costruzione di un territorio più inclusivo e partecipativo, che avvicini gli utenti finali alle pubbliche Amministrazioni, consente un aumento della responsabilità civica e del consenso verso i servizi offerti dall'Amministrazione;
- l'Innovazione. La cornice in cui organizzare la Smart Land, costituita da elementi di collaborazione e condivisione, disponibilità di infrastrutture e risorse, richiede l'apporto di un'innovazione continua, in maniera tale da poter sperimentare in ottica congiunta soluzioni di frontiera, in un'ottica di Open Innovation.

La Smart Region Veneto Data Platform rappresenta una delle infrastrutture maggiormente strategiche per la crescita economica dei nostri territori. In linea con tutte le altre infrastrutture digitali sviluppate dalla nostra regione anche quella dei dati è stata progettata con modalità multi-site e multi tenant. Questo approccio consente di sviluppare una sola volta la piattaforma e mettere a disposizione di tutti gli enti un unico sistema di informazioni, sia pur opportunamente segregato. I prossimi sviluppi previsti sia sui fondi del PNRR che sulla nuova programmazione europea daranno la possibilità anche a questa infrastruttura di essere diffusa capillarmente su tutti i territori del Veneto.

Infrastruttura sistemi

La Regione del Veneto, nell'ambito delle sue competenze relative al supporto alla trasformazione digitale del territorio, in coerenza con le agende digitali (europea, nazionale, regionale) e in particolare con il Piano Triennale per l'Informatica nella PA, sta sviluppando un piano di razionalizzazione del patrimonio ICT della PA. Il piano si sviluppa su tre assi operativi:

- la concertazione delle azioni in un'ottica di collaborazione con gli stakeholder del territorio attraverso uno specifico modello di governance territoriale (e-Governance Modello di Digital Governance Territoriale vedi specifica scheda e-Governance);
- l'evoluzione del data center regionale verso la realizzazione del piano di attuazione dell'Hub Regionale in grado di garantire l'erogazione delle piattaforme abilitanti e supportare la migrazione al cloud degli enti convergenti (enti regionali ed enti del territorio);
- lo sviluppo di un piano di accompagnamento degli enti regionali e degli enti del territorio verso la convergenza al sistema di razionalizzazione del patrimonio ICT delle PA.

La stessa Agenzia per l'Italia Digitale si è fatta promotrice di questa linea di pensiero, che si potrebbe definire con l'epiteto "Cloud First", impegnandosi a qualificare i servizi e le infrastrutture Cloud secondo specifici parametri di sicurezza e affidabilità idonei per le esigenze della PA, nel rispetto di alcuni fondamentali principi che coinvolgono i livelli di servizio, accessibilità, sicurezza, usabilità, interoperabilità, riduzione del Lock-In, ecc.

La Regione del Veneto crede fortemente sui vantaggi derivanti da una soluzione Multi-Cloud e per tale motivo ha già avviato un percorso di apertura e forte esposizione al Cloud, sia esso pubblico (Public Cloud- CSP), di comunità (Community Cloud - SPC) o privato (Private Cloud - PSN).

La prima infrastruttura qualificata, su cui Regione del Veneto ha già avviato da tempo delle azioni di progressiva evoluzione, è il proprio Data Center situato presso Palazzo Libra all'interno del Polo Scientifico Tecnologico "Vega" in Via Pacinotti n. 4 - Marghera (VE), che con i suoi 300 metri quadrati di superficie, dedicata ad uso esclusivo degli apparati tecnologici, si candida ad essere uno dei più importanti Poli Strategici Nazionali (PSN). Il Data Center regionale attualmente eroga i servizi applicativi per:

- la gestione e lo sviluppo dei sistemi gestionali della macchina regionale;
- la gestione e lo sviluppo delle piattaforme abilitanti per il territorio, tra cui si annoverano a titolo non esaustivo:

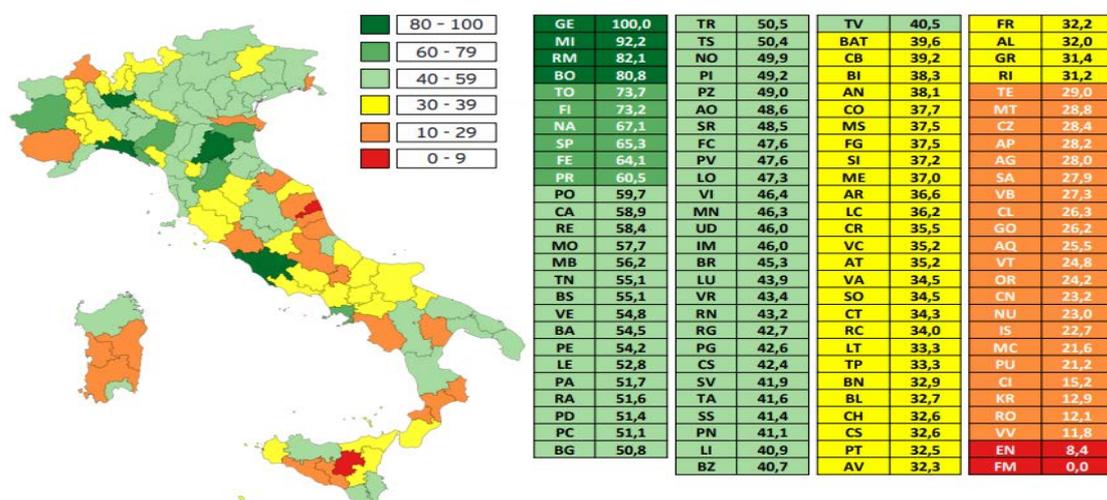
- Polo Archivistico Regionale (PAR), che realizza un Sistema di Interscambio atto a consentire e agevolare le attività di invio in conservazione della propria documentazione per tutti gli Enti del territorio;
 - “Cresci”, che realizza il sistema di interoperabilità regionale aderente agli sviluppi in corso del sistema AGID;
 - MyPay, che si pone come un sistema di pagamenti elettronici che dovrà fungere da Nodo Regionale dei Pagamenti Telematici;
 - MyID, che si pone come piattaforma di identificazione regionale e consente l'intermediazione a SPID – Sistema Pubblico dell'Identità Digitale;
 - MyPortal, sistema per l'erogazione dei servizi al cittadino e per la gestione dei procedimenti amministrativi (ITALIA OGIN/IO);
 - MyExtranet, sistema per la gestione delle comunità e dei luoghi di concertazione con il territorio;
 - MyStandard, sistema per la gestione del ciclo di vita degli standard regionali;
 - SPAC, sistema di sviluppo partecipato, aperto, condiviso realizzato in coerenza con le linee guida AGID per il riuso del software della PA.
- servizi di housing e hosting per gli enti regionali e per gli enti del territorio.

Banda Ultra Larga

Per quanto riguarda la diffusione delle infrastrutture telematiche, è da tener presente che la provincia di Rovigo e, pertanto, una parte significativa delle aree facenti parte della ZLS Porto di Venezia-Rodigino, rappresenta una forte criticità del Veneto digitale. Secondo il report “EY Digital infrastructure index”, pubblicato nel gennaio 2021, che analizza il livello di efficienza e maturità delle infrastrutture digitali nelle 107 province italiane, prendendo in considerazione sia la diffusione delle infrastrutture TLC e broadband, sia il grado di digitalizzazione delle altre infrastrutture presenti sul territorio, la provincia di Rovigo è quartultima, a livello nazionale, per digitalizzazione, davanti soltanto a Vibo Valentia, Enna e Fermo.

La provincia di Venezia si colloca, invece, in 18esima posizione a livello nazionale, prima, comunque, tra le sette province venete.

Figura 18: EY Digital infrastructure index



Fonte: elaborazione EY

In effetti, nel 2016, solo il 24% di cittadini e imprese polesane era raggiunto da una rete con velocità da 30 a 100 Mbps, mentre un 6% era escluso anche da quella da 2 a 20 e la banda ultraveloce copriva appena lo 0,2% del territorio.

A partire dal 2016, si è fatto comunque molto per ridurre il divario digitale del territorio polesano e, a fine marzo 2021, è stato completato il progetto di aggiornamento tecnologico e di potenziamento della rete polesana wireless portato avanti da Polesine TLC, in collaborazione con IRIDEOS. Si tratta di un potenziamento importante della possibilità di connessione e un passo fondamentale per la riduzione del divario digitale di seconda generazione del Polesine e, quindi, di un risultato essenziale per poter utilizzare servizi Cloud e soluzioni Industria 4.0. La nuova rete, che si estende su tutta la provincia di Rovigo, è basata su tecnologia Fwa (Fixed Wireless Access) di ultima generazione, sfrutta collegamenti radio fissi ed è in grado di garantire qualità del servizio e prestazioni elevate.

Altro fondamentale strumento per la riduzione del “digital divide” nel territorio è costituito dall’implementazione del Piano Nazionale di Sviluppo della Banda Ultra Larga. La Regione del Veneto, con DGR n. 319 del 24 marzo 2016, ha infatti aderito al Piano Nazionale promosso dal Governo per il tramite del Ministero dello Sviluppo Economico (MISE). Tale Piano, che si inserisce all’interno della Strategia Italiana per la Banda Ultra Larga approvata dal Governo nel 2015, è finalizzato ad implementare servizi di connettività a banda ultra-larga nelle cosiddette “aree bianche” di tutti i Comuni del Veneto. Per aree bianche si intendono le parti di territorio comunale che non sono servite da connessioni a banda ultra-larga o non lo saranno negli anni a venire.

La Regione del Veneto, consapevole della rilevanza strategica del Progetto, ha cofinanziato il fabbisogno iniziale di 400 milioni di euro previsto dal Piano con circa 83 milioni di euro, attingendo ai fondi comunitari e ai loro cofinanziamenti regionali.

Da un punto di vista tecnico, il Progetto è implementato attraverso due soluzioni tecnologiche: la prima prevede l’intervento in fibra ottica (FTTH – fibra fino all’abitazione) abilitante servizi di

connessione con velocità ad almeno 100 Mbit/s in downloads e ad almeno 50 Mbit/s in uploads; tale soluzione è caratterizzante ed attuata prevalentemente in aree a medio-alta densità abitativa.

La seconda prevede l'intervento via radio (FWA – fixed wireless access) abilitante servizi di connessione ad almeno 30 Mbit/s in downloads e ad almeno 15 Mbit/s in uploads. Tale soluzione è residuale ed attuata prevalentemente in aree a bassa densità abitativa (c.d. "case sparse"). Non va dimenticato, inoltre, che tutte le sedi della P.A. (centrale e locale), dei presidi sanitari pubblici e dei plessi scolastici, censiti nelle aree bianche di tutti i Comuni interessati dal Piano, saranno collegate attraverso tecnologia FTTH.

A seguito dell'approvazione del nuovo Piano Tecnico (DGR n. 1883 del 29 dicembre 2020), la situazione a livello macro nella Regione Veneto è così rappresentata:

Tabella 9: Dati Piano tecnico Veneto BUL

PROVINCIA	Comuni a Piano oggetto di intervento con tecnologia FTTH (fiber to the home) abilitante connessioni ad almeno 100 Mbps	Comuni con solo intervento con tecnologia FWA (Fixed wireless access) abilitante connessioni ad almeno 30 Mbps	Comuni ad alta copertura non oggetto di intervento del Piano Aree bianche	Totale Comuni
Belluno	62	3	2	67
Padova	82	20	2	104
Rovigo	45	5	0	50
Treviso	70	19	6	95
Venezia	24	13	7	44
Verona	71	22	5	98
Vicenza	97	24	0	121
VENETO	451	106	22	579 (*)

(*) Il nuovo Piano Tecnico è basato operativamente su 579 Comuni

Fonte: Regione del Veneto

Principali numeri del Piano (aggiornati al 20 dicembre 2021):

- 451 progetti definitivi approvati con tecnologia FTTH - fiber to the home- ad almeno 100 mbps (progettazione definitiva FTTH conclusa), di cui 337 con cantieri aperti (ordine di esecuzione emesso);
- 184 interventi ultimati con tecnologia FTTH - fiber to the home - ad almeno 100 mbps (posa di fibra ottica ultimata);
- 144 Comuni con certificato di collaudo FTTH, ad almeno 100 mbps, emesso;
- 106 Comuni con solo intervento con tecnologia FWA - fixed wireless access - ad almeno 30 mbps, di cui 100 con intervento in fase di realizzazione;
- 22 Comuni ad alta copertura non oggetto di intervento del Piano "aree bianche".

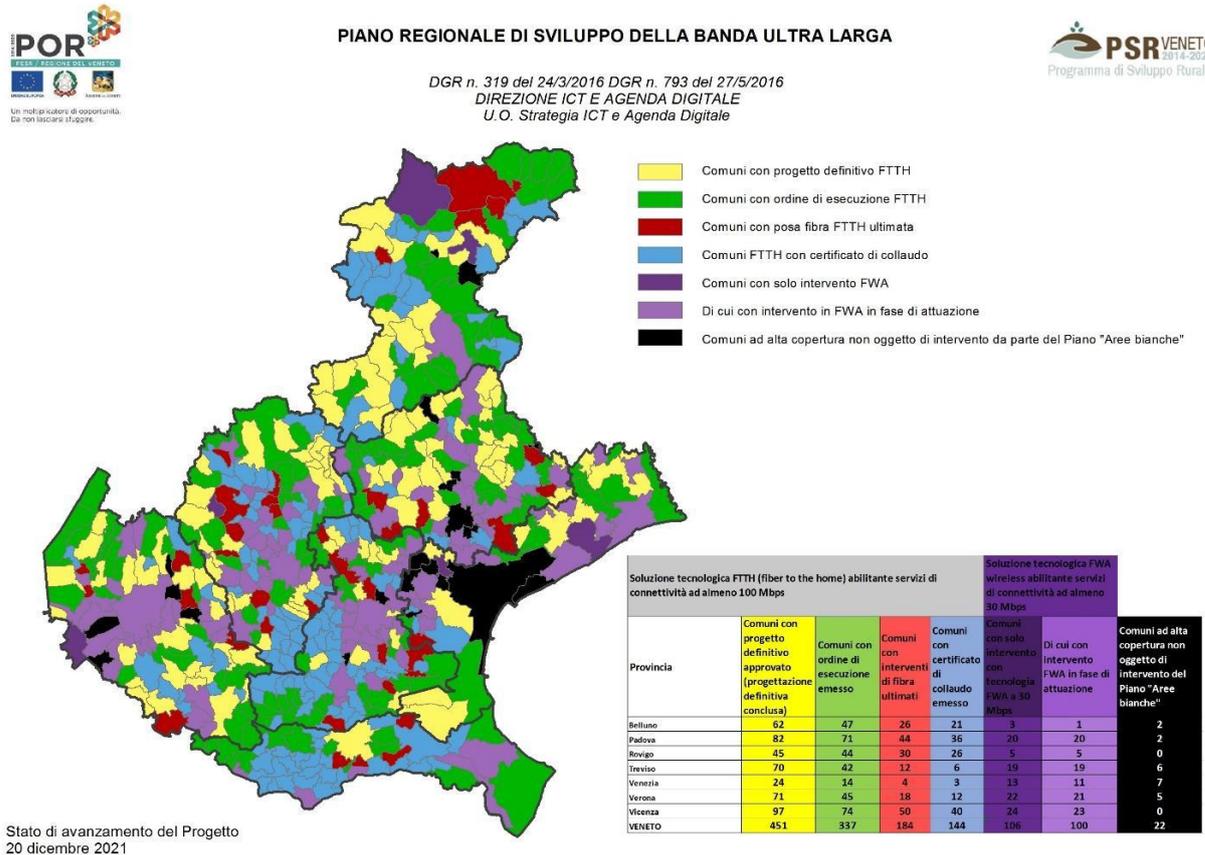
Principali numeri del piano con particolare riferimento alla Provincia di Rovigo (aggiornati al 20 dicembre 2021):

- 45 progetti definitivi approvati con tecnologia FTTH - fiber to the home- ad almeno 100 mbps (progettazione definitiva FTTH conclusa), di cui 44 con cantieri aperti (ordine di esecuzione emesso);
- 30 interventi ultimati con tecnologia FTTH - fiber to the home - ad almeno 100 mbps (posa di fibra ottica ultimata);
- 26 Comuni con certificato di collaudo FTTH, ad almeno 100 mbps, emesso;
- 5 Comuni con solo intervento con tecnologia FWA - fixed wireless access - ad almeno 30 mbps, tutti con intervento in fase di realizzazione;
- nessun Comune ad alta copertura non oggetto di intervento del Piano "aree bianche".

Benché il Piano BUL sconti seri ritardi nella conclusione degli interventi, rispetto al cronoprogramma originario, si può ben notare come il tasso di implementazione del Progetto nella Provincia di Rovigo, che vede una percentuale di comuni collaudati sul totale pari a circa il 60%, la collochi al primo posto rispetto alle altre Province della Regione Veneto.

Sulla base dei dati forniti da Infratel, aggiornati al 21/12/2021, i servizi di Open Fiber (concessionario pubblico dell'Opera infrastrutturale) sono oggi disponibili complessivamente in 42 comuni della Provincia di Rovigo. In 41 di questi sono disponibili servizi di connettività tramite FWA – radio ad almeno 30 mbps e a volte solo per una parte delle Unità immobiliari bianche presenti nel Comune (dipende da quali siti radio sono stati via via completati), mentre in altri 28 Comuni sono disponibili i servizi di connettività tramite FTTH – fibra ad almeno 100 mbps. Infine, in 27 Comuni sono presenti entrambi i servizi di connettività sia FTTH – fibra che FWA – radio.

Figura 19: Stato di avanzamento del Piano BUL al 20 dicembre 2021



Fonte: Regione del Veneto

Come si evince dal grafico, la Città di Venezia rientra tra i Comuni ad alta copertura non oggetto di intervento del Piano "Aree bianche". In effetti, nel 2016, il Comune di Venezia ha sottoscritto la convenzione con Enel Open Fiber per la realizzazione delle infrastrutture per telecomunicazioni in fibra ottica sul territorio comunale di Venezia. La convenzione prevedeva la realizzazione di un'infrastruttura in fibra ottica interessante gran parte del territorio comunale della Città di Venezia, le cosiddette "aree nere" e "aree grigie", ovvero tutto il centro di Mestre, Marghera, Carpenedo-Bissuola, Chirignago, Gazzera, buona parte di Zelarino, Favaro e Campalto, il Centro storico di Venezia, Murano, Sant'Erasmo e Lido.

Le aree non coperte da Enel avrebbero costituito oggetto dello specifico progetto, gestito dalla Regione del Veneto, per portare la banda ultra-larga nelle cosiddette "aree bianche". A fine giugno 2020, tutte le case della città di Venezia, incluse le aree portuali, risultavano collegate in modalità FTTH (Fiber To The Home, fibra fino a casa), tecnologia che abilita tutti i servizi di ultima generazione e le più moderne applicazioni Smart City.

2. IL CONTESTO SOCIOECONOMICO E TERRITORIALE DELLA ZLS – ART. 6, LETT. D) DPCM 12/18

2.1 Le condizioni attuali e i potenziali sviluppi delle imprese e dei settori produttivi dell'area di Venezia Rovigo in relazione al trasporto marittimo

2.1.1 Il ricorso al trasporto marittimo da parte delle imprese e dei settori produttivi delle province di Venezia-Rovigo

Con riferimento ai mercati esteri, la grave crisi del Covid verificatasi nel 2020 ha implicato, nei primi nove mesi dell'anno, un calo delle importazioni più ampio di quello dell'export il che, se evidenzia una certa capacità di tenuta delle imprese venete sui loro mercati esteri, anche perché la riduzione dell'export veneto è meno marcata rispetto alla media nazionale, dall'altro è il prodotto di un forte rallentamento interno della produzione (con effetti sulle importazioni di materie prime e beni intermedi) e dei consumi (con riduzione delle importazioni di beni finali) come conseguenza del lockdown.

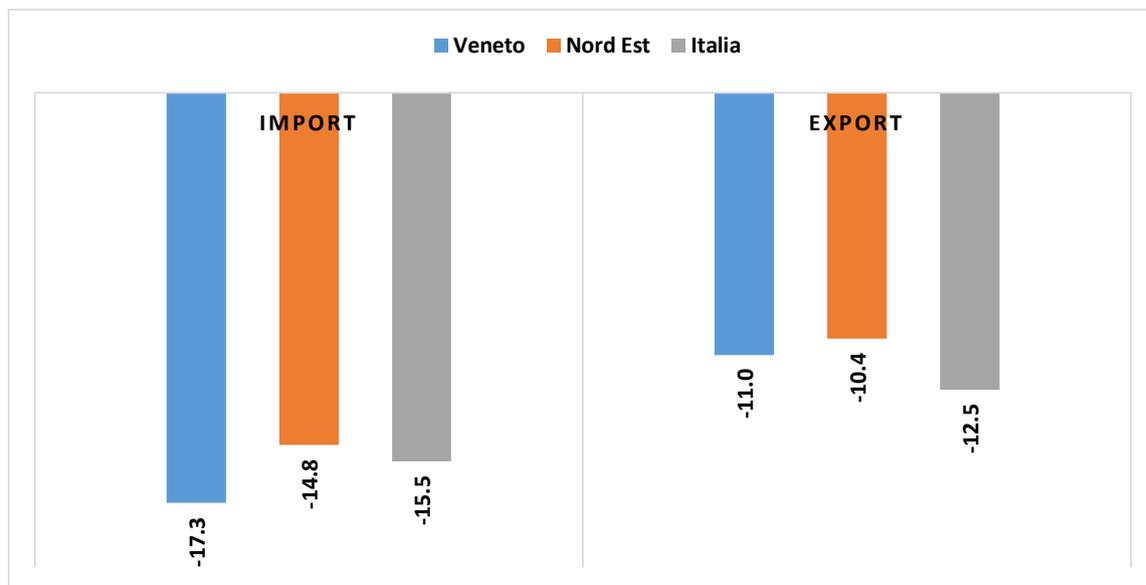
E' ovviamente ancora arduo, dai dati disponibili, valutare l'effetto del nuovo lockdown invernale imposto dopo ottobre, ma è del tutto possibile ipotizzarne un impatto molto più forte, anche sulla presenza commerciale all'estero, dovuto all'accumulazione degli effetti negativi del primo e del secondo periodo di chiusura (benché il secondo periodo sia stato meno drastico rispetto alle attività manifatturiere, in larga misura rimaste aperte, e il manifatturiero è ovviamente il cuore del commercio con l'estero).

Tabella 10 – Andamento del commercio estero nei primi nove mesi del 2020 (euro)

	Gen-sett 2019			Gen-sett 2020		
	Import	Export	Saldo	Import	Export	Saldo
Veneto	36.372.027.821	48.227.039.276	11.855.011.455	30.084.430.969	42.901.776.381	12.817.345.412
Nord Est	75.475.022.319	115.087.347.055	39.612.324.736	64.268.683.749	103.158.967.079	38.890.283.330
Italia	318.489.814.132	355.971.030.872	37.481.216.740	268.997.918.304	311.405.349.421	42.407.431.117

Fonte: Istat

Grafico 2 – Tassi di variazione % in valore dell'import/export fra gennaio-settembre 2019 e gennaio-settembre 2020



Fonte: Istat

La struttura settoriale dell'import/export delle province venete, prendendo in considerazione le prime tre merci, è tipica di un'economia di tipo industriale, che importa soprattutto materie prime e semilavorati ed esporta prodotti manifatturieri finiti. Vanno notate però alcune particolarità: ad esempio quella di Verona, il cui primo prodotto importato sono gli autoveicoli, in ragione della presenza dell'interporto (anche a Padova, sede dell'altro grande interporto regionale, tale voce figura fra le prime tre dell'import provinciale). Poi quella di Venezia-Rovigo, grande importatrice di prodotti petrolchimici e chimici in ragione delle attività produttive storicamente insediate nell'area di Porto Marghera ed esportatrice, nel caso di Rovigo, di prodotti farmaceutici e chimici.

Le altre province venete esportano in grande misura macchinari ed apparecchiature industriali, prodotti del TAC, prodotti in metallo, ma anche alimentari, facendo leva sulle tipiche specializzazioni produttive della Regione.

Tabella 11 – Primi tre prodotti importati ed esportati nel 2019 per provincia

		Primo prodotto	Secondo prodotto	Terzo prodotto
I m p o r t a z i	Verona	Mezzi di trasporto (6.921,7)	Prodotti alimentari, bevande (1.962,6)	Tessile-abbigliamento, pelli (1.452,1)
	Vicenza	Tessile-abbigliamento, pelli (1.690,3)	Metalli di base e prodotti in metallo (1.602,8)	Prodotti chimici (920)
	Belluno	Altre manifatturiere (260,8)	Tessile-abbigliamento, pelli (89,9)	Macchinari ed apparecchi (87,6)
	Treviso	Prodotti alimentari, bevande (1.947,9)	Apparecchi elettrici (736,1)	Metalli di base e prodotti in metallo (588,6)
	Venezia	Tessile-abbigliamento, pelli (976,6)	Prodotti petrolchimici (860,6)	Prodotti chimici (727,0)
	Padova	Metalli di base e prodotti in metallo (1.006,5)	Tessile-abbigliamento, pelli (718,2)	Mezzi di trasporto (716,2)
	Rovigo	Prodotti petroliferi (1.337,8)	Metalli di base e prodotti in metallo (598,5)	Computer, materiali elettrici ed ottici (269,6)

		Primo prodotto	Secondo prodotto	Terzo prodotto
E s p o r t a z i o n i	Verona	Prodotti alimentari, bevande (2.813,6)	Macchinari ed apparecchi (2.304,8)	Tessile-abbigliamento, pelli (1.651,3)
	Vicenza	Tessile-abbigliamento, pelli (4.679,9)	Macchinari ed apparecchi (3.666,1)	Metalli di base e prodotti in metallo (2.528,6)
	Belluno	Forniture mediche e dentistiche (2.856,1)	Macchinari ed apparecchi (445,0)	Tessile-abbigliamento, pelli (134,3)
	Treviso	Tessile-abbigliamento, pelli (2.347,8)	Macchinari ed apparecchi (2.371,3)	Mobili (1.816,7)
	Venezia	Tessile-abbigliamento, pelli (962,4)	Prodotti alimentari, bevande (670,5)	Metalli di base e prodotti in metallo (579,9)
	Padova	Macchinari ed apparecchi (3.283,2)	Metalli di base e prodotti in metallo (1.101,8)	Tessile-abbigliamento, pelli (919,2)
	Rovigo	Prodotti farmaceutici (305,1)	Macchinari ed apparecchi (260,2)	Prodotti chimici (215,7)

Fonte: Istat

Il Veneto ha un sistema logistico che utilizza l'interscambio marittimo, per le sue movimentazioni da e per l'estero, in misura leggermente inferiore rispetto alla media nazionale. Il trasporto marittimo è comunque la seconda più importante modalità di trasporto internazionale dopo quella su gomma. **Vi è, quindi, anche grazie alla futura entrata a regime della ZLS, un margine di crescita del peso della logistica marittima almeno fino al livello medio nazionale. Ciò costituisce quindi una prima indicazione di spazi potenziali di mercato che possono essere conquistati.**

Tabella 12 – Ripartizione % dell'import-export veneto ed italiano per modalità di trasporto, anno 2019

	Veneto		Italia	
	Import	Export	Import	Export
Marittimo	26,5	19,8	30,5	24,6
Ferroviario	7,7	0,7	2,8	1,1
Stradale	37,6	41,4	35,8	40,9
Aereo	4,2	10,3	7,3	11,1
Altro	24,0	27,8	23,5	22,2

Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

Dal punto di vista merceologico, i 12,7 miliardi di import via mare e i 12,9 miliardi di export marittimo realizzati nel 2019 sono così costituiti:

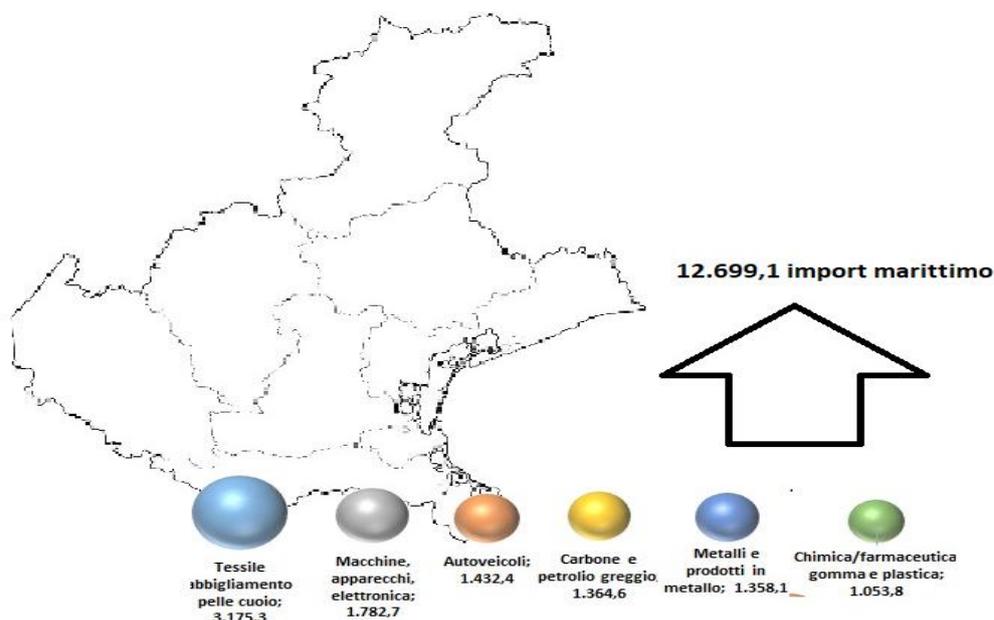
- sul versante dell'import, i beni principali sono prodotti del tessile-abbigliamento, pelli e cuoio (soprattutto prodotti di abbigliamento diversi dalle pellicce e calzature), macchinari ed apparecchiature, computer e prodotti elettronici, carbone e petrolio greggio, autoveicoli, prodotti siderurgici/metallurgici, prodotti chimici e della gomma/plastica (essenzialmente, si tratta di prodotti chimici di base e fertilizzanti, materie plastiche e gomma in forme primarie da lavorare);
- su quello dell'export, che presenta una specializzazione settoriale maggiore rispetto all'import, vengono portati fuori dal Paese soprattutto macchinari ed apparecchiature (che rappresentano quasi la metà dell'export marittimo veneto e sono primariamente costituiti da macchine industriali per impieghi speciali e generali), prodotti alimentari (prodotti vitivinicoli, prodotti da forno e farinacei, carni, prodotti lattiero-caseari), prodotti siderurgici e in metallo (soprattutto

prodotti di coltelleria, utensili e prodotti di ferramenta), prodotti del TAC (con priorità per abbigliamento, prodotti di pelletteria e calzature), prodotti chimico/farmaceutici (articoli fabbricati in materie plastiche, prodotti chimici di base, preparati farmaceutici), strumenti e forniture medico/dentistiche, mobili e prodotti di gioielleria/bigiotteria.

In linea generale, si può parlare di una struttura dell'interscambio marittimo tipica di una economia industriale moderna, che importa molti beni intermedi (prodotti siderurgici, chimica di base, gomma e plastica non lavorate, carbone e petrolio) ed esporta beni finiti (macchinari industriali, prodotti dell'abbigliamento e calzaturieri, prodotti agroindustriali, altri beni industriali finiti).

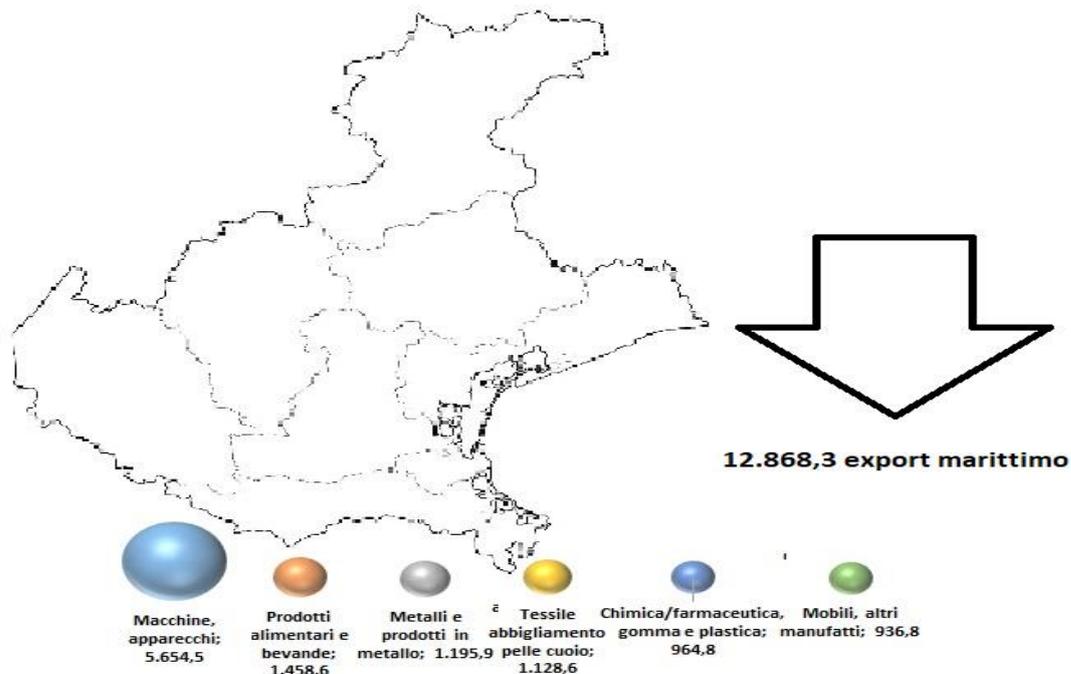
Tale struttura dell'import/export marittimo non privilegia una modalità di movimentazione specifica: i macchinari e le apparecchiature, così come molti prodotti agroalimentari e del TAC, oltre che mobili o strumenti medici, possono essere movimentati via container; gli autoveicoli, voce molto importante dell'import, sono appannaggio del RO-RO, i prodotti metallurgici, il carbone e parte del chimico/farmaceutico possono essere veicolati come rinfuse secche; il petrolio e parte dei prodotti chimici come rinfuse liquide.

Figura 20 – Importo totale e principali prodotti importati via mare dal Veneto, milioni di euro, anno 2019



Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

Figura 21: Importo totale e principali prodotti esportati via mare dal Veneto, milioni di euro, anno 2019



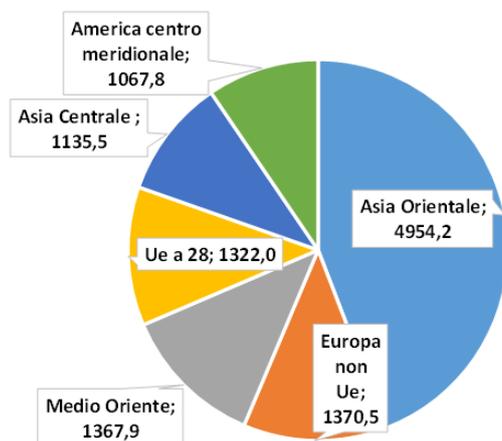
Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

Dal punto di vista geografico, le importazioni via mare del Veneto, nel 2019, provengono per il 45% dall'Asia Orientale, per il 12%, ciascuno, da Paesi dell'Europa non Ue, Paesi della Ue a 28 e dal Medio Oriente, per il 10% dall'Asia Centrale e dall'America Latina.

All'export, il ruolo preponderante è svolto dagli Stati Uniti, con il 33%, seguiti dall'Asia Orientale, con il 21%, dal Medio Oriente, con il 13%, e dall'America Centro Meridionale e dall'Africa Settentrionale, con il 10-11% ciascuno.

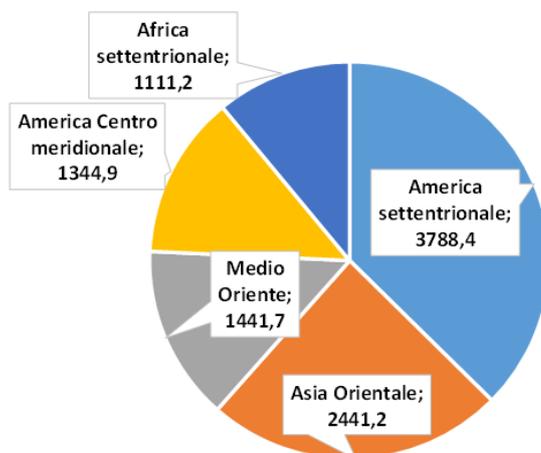
Tale assetto non è cambiato molto nel tempo: rispetto al 2014 il peso dell'Asia Orientale, già dominante, si è ulteriormente rafforzato rispetto alle importazioni, insieme a quello dell'area UE a 28, così come quello degli USA è accresciuto rispetto all'export marittimo.

Grafico 3 – Importazioni marittime del Veneto per macroarea di origine, anno 2019, milioni di euro



Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

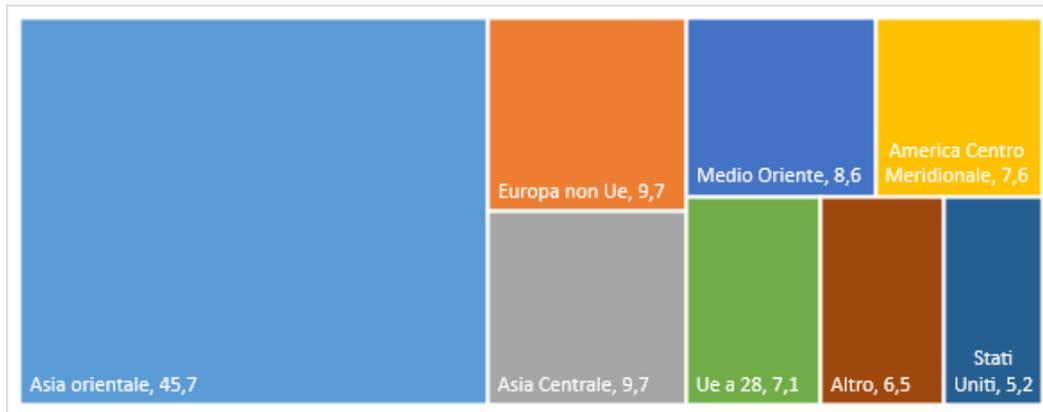
Grafico 4 – Esportazioni marittime del Veneto per macroarea di destinazione, anno 2019, milioni di euro



Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

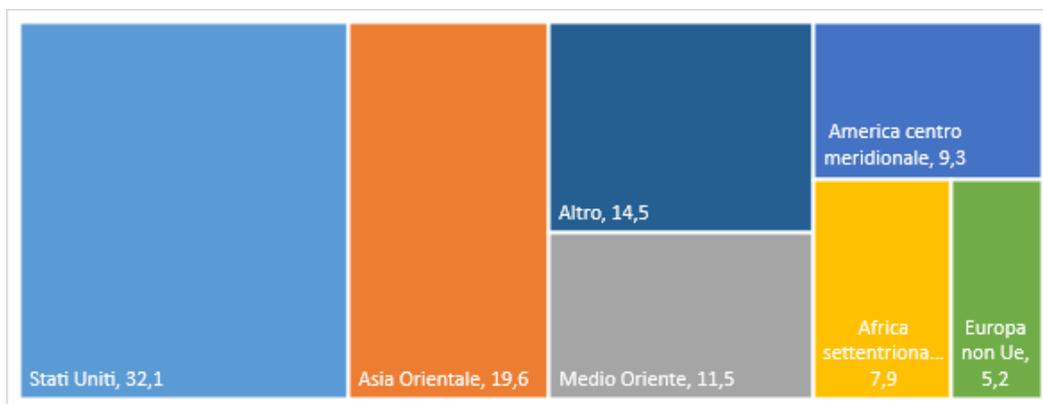
Nei primi nove mesi del 2020, la pandemia non ha modificato in misura sensibile l'ordinamento delle direttrici di traffico principali, sia all'import che all'export. Rispetto al 2019, si riscontra un aumento del peso della direttrice dell'import proveniente dall'Asia Orientale (che sul versante dell'import passa dal 45% del 2019 al 45,7%) mentre la quota di export rivolta verso gli USA scende leggermente (dal 33% al 32%) così come quella in direzione di Asia Orientale e Medio Oriente, mentre le direttrici di export sembrano diversificarsi maggiormente verso aree in precedenza non particolarmente coperte, che rimangono comunque marginali in termini di incidenza.

Grafico 5 – Importazioni marittime del Veneto per macroarea di origine, gennaio-settembre 2020, valori percentuali



Fonte: elaborazioni Srm su dati Istat

Grafico 6 – Esportazioni marittime del Veneto per macroarea di destinazione, gennaio-settembre 2020, valori percentuali



Fonte: elaborazioni Srm su dati Istat

Incrociando i dati Istat emergono, in termini complessivi di import ed export marittimo cumulati fra loro, quattro grandi direttrici strategiche primarie di deep sea, un'altra direttrice di deep sea secondaria e circa 5 direttrici di short sea con carichi meno rilevanti. Le direttrici primarie di deep sea, in ordine di importanza, sono:

- la direttrice con l'Estremo Oriente: soprattutto Cina ed Hong Kong, in misura minore Corea del Sud, Giappone e Taiwan;
- la direttrice con gli Stati Uniti e il Canada;
- la direttrice con i porti del Nord Europa: essenzialmente quelli britannici e quelli del Northern Range olandese, belga e tedesco (e in misura minore della Francia settentrionale). Tale rotta si estende, con minori valori di carico, fino alla Norvegia;

- la direttrice con il Sud-Est asiatico: Vietnam, Indonesia, Thailandia, Malesia e Singapore sono i collegamenti principali di tale rotta.

Vi è poi un'ulteriore direttrice, sempre di deep sea, ma di minor livello di carico, con il Sud America, Brasile in primis.

Infine, le direttrici di short sea sono:

- con la penisola araba, soprattutto Qatar, Emirati Arabi Uniti, Arabia Saudita;
- con altri Paesi adriatici o comunque limitrofi (Croazia, Albania, Grecia);
- con la Turchia;
- con Israele;
- con alcuni Paesi nordafricani, segnatamente Tunisia, Marocco ed Egitto.

È fondamentale rilevare come l'importanza della direttrice di short shipping mediorientale (quindi una direttrice che mette insieme Turchia, Israele, Penisola Araba ed Egitto) sia nel suo insieme la quarta più rilevante per valori movimentati, superando persino quella che connette con il Sud Est asiatico ed eguagliando quella relativa all'America del Sud. In generale, oltre alle rotte transoceaniche con l'Oriente e le Americhe, per quanto riguarda i flussi delle merci della Regione del Veneto, vi sono due direttrici di corto e medio raggio:

- **vi è una dorsale di short-medium sea shipping** che, da o per Venezia, connette, oltre che i porti adriatici italiani (Ravenna, Ancona, Bari, Brindisi), anche quelli croati, albanesi, il porto di Patrasso in Grecia, i porti turchi come Smirne, Iskenderun, Mersin, Antalya (e volendo, con una diramazione che può portare fino a Izmit, Varna e Burgas in Bulgaria, Costanza in Romania e Sebastopoli in Russia), i porti israeliani di Ashdod e Tel Aviv, Port Said, Damietta, Suez in Egitto, e che prosegue lungo la penisola araba, con i porti di Gedda e, risalendo, Abu Dhabi e Doha, **che vale, complessivamente, oltre 3 miliardi di euro di movimenti marittimi di merci in entrata ed uscita con il Veneto (dati 2019) o, in quantità, circa 9-10 milioni di tonnellate (sempre dato al 2019);**
- **dalla rotta che da Venezia è diretta verso la Spagna e, da lì, le Americhe oppure i porti del Nord Europa, si dipartono delle rotte brevi di connessione con il Nord Africa (ma ovviamente anche con la Spagna) che valgono circa 2 miliardi di euro di movimentazioni con il Veneto e 1,5 milioni di tonnellate (dati 2019).**

Venezia potrebbe essere uno scalo molto competitivo su queste dorsali di medio e corto raggio, che valgono circa un terzo della sua movimentazione mercantile annuale.

2.1.2 Le filiere produttive collegate allo sviluppo della ZLS

Per l'analisi della filiera dell'economia del mare un lavoro specifico della CGIA di Mestre consente di evidenziare il peso che essa assume per Venezia e Chioggia. Le aziende coinvolte nel sistema portuale veneziano sono 1.259, estese anche oltre la sede del porto e persino oltre l'area metropolitana.

L'impatto produttivo collegato ai porti di Venezia e Chioggia è già oggi molto rilevante: secondo elaborazioni della Cgia di Mestre, infatti, i due porti generano un impatto complessivo, in termini di

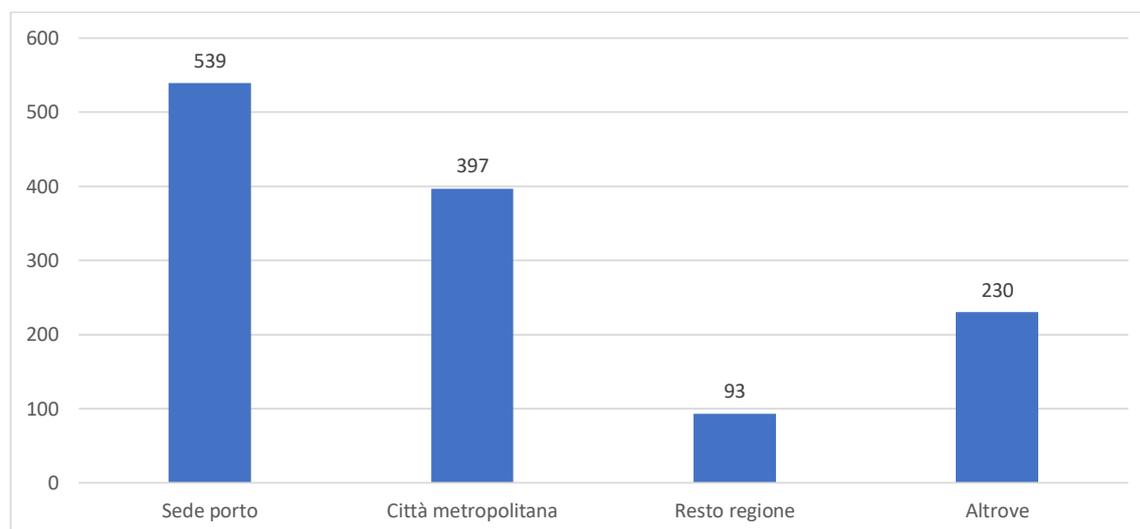
valore della produzione, pari ad oltre 7,1 miliardi di euro, fra attività esclusivamente legata al porto e attività non esclusiva, ma comunque “indirettamente” beneficiata dalla presenza dello scalo: agricoltura e pesca, commercio, soprattutto ittico e settore alberghiero e della ristorazione per Chioggia, distretti manifatturieri regionali, grande industria petrolchimica e chimica di base, servizi e consulenze alle imprese, servizi di trasporto, commercio e costruzioni per Venezia. In tale area, infatti, sono insediate 841 imprese, quasi tutte nel settore del terziario avanzato e della logistica, ma anche nel manifatturiero (petrolifero, chimico ed agroalimentare), per circa 10.500 addetti. Esse sono piuttosto differenziate settorialmente, spaziando dai servizi e consulenze alle imprese, ai trasporti, agli altri servizi, al manifatturiero fino al commercio e alle costruzioni, quindi con un connotato fortemente terziarizzato.

Tabella 13 – Imprese coinvolte nei sistemi portuali veneti ed addetti per settore, anno 2017

	Imprese	Addetti
Terziario avanzato	290	2.359
Servizi logistici	184	1.773
Manifatturiero	114	3.976
Altri	253	2.390

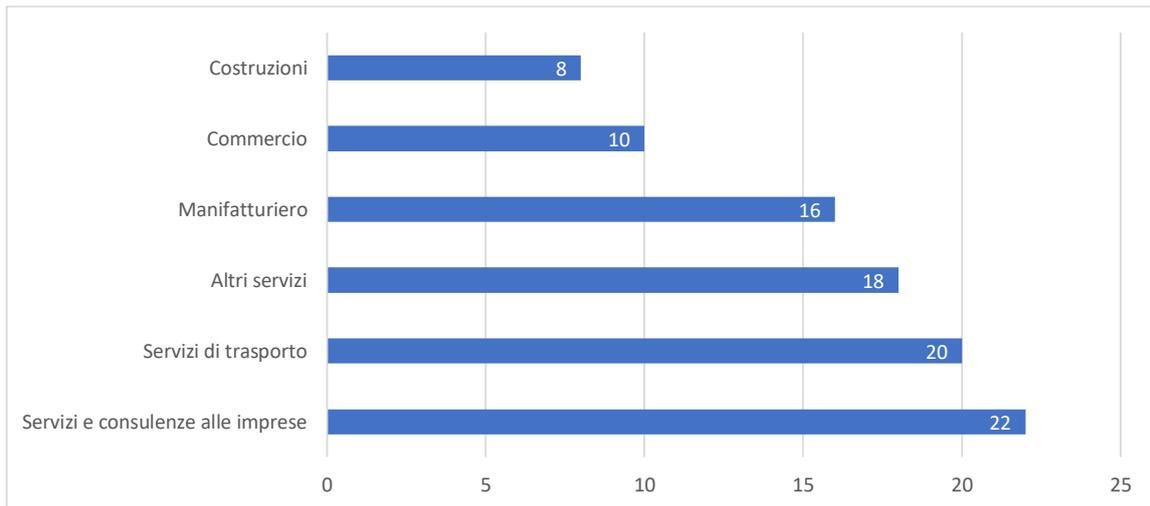
Fonte: CGIA Mestre

Grafico 7 – Aziende coinvolte nel sistema portuale veneziano, anno 2017



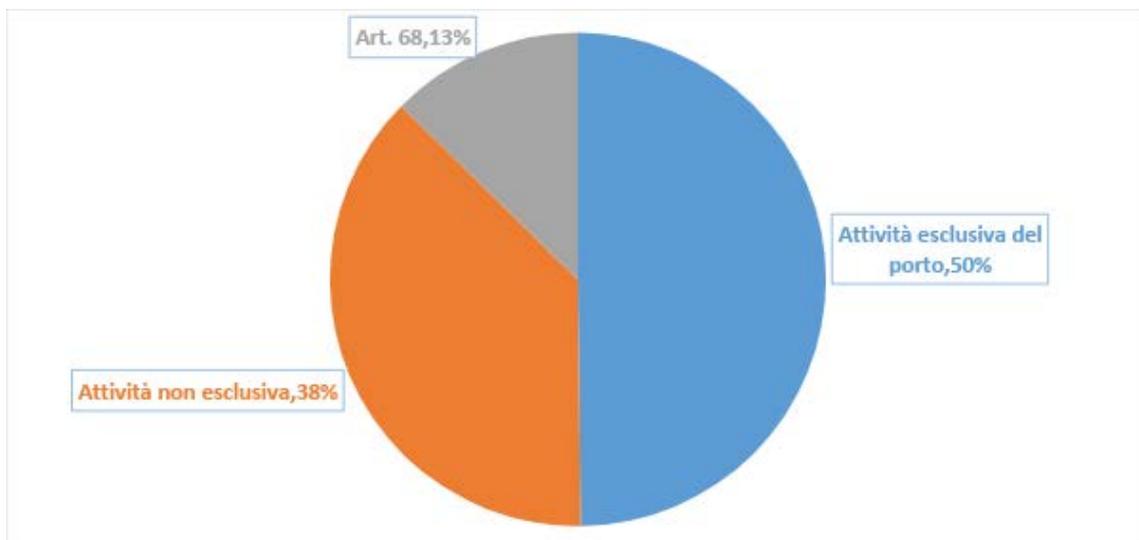
Fonte: CGIA Mestre

Grafico 8 – principali settori coinvolti nel sistema portuale veneziano, valori %, anno 2017



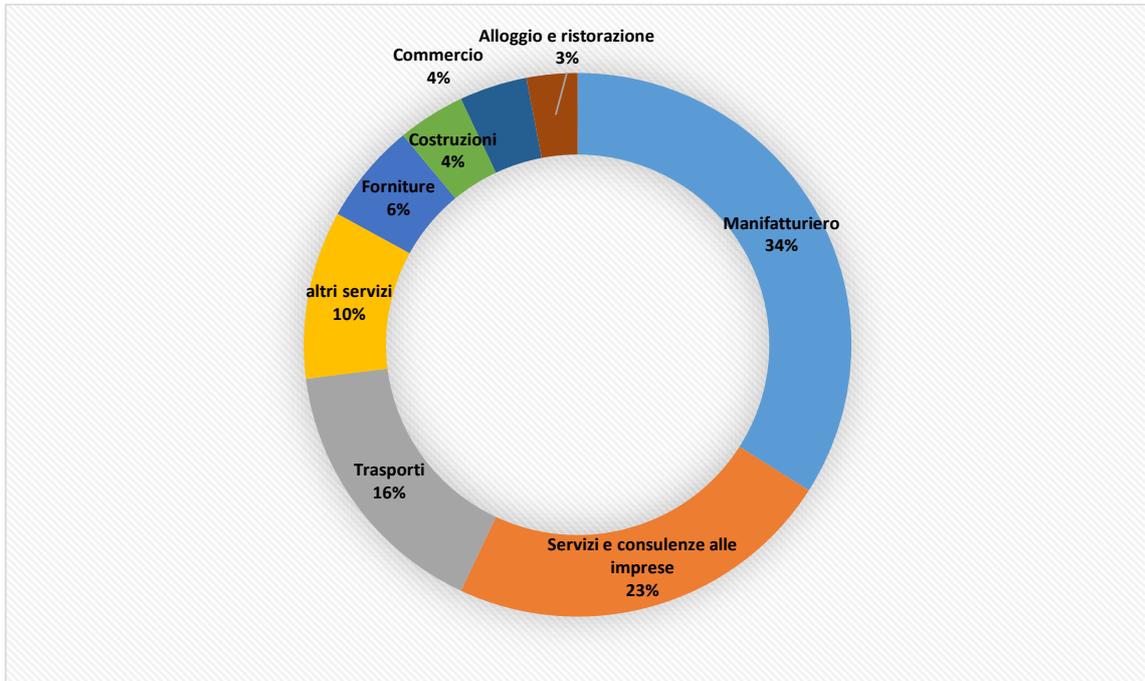
Fonte: CGIA Mestre

Grafico 9 – Ripartizione % degli addetti delle imprese coinvolte nel sistema portuale per attività



Fonte CGIA Mestre

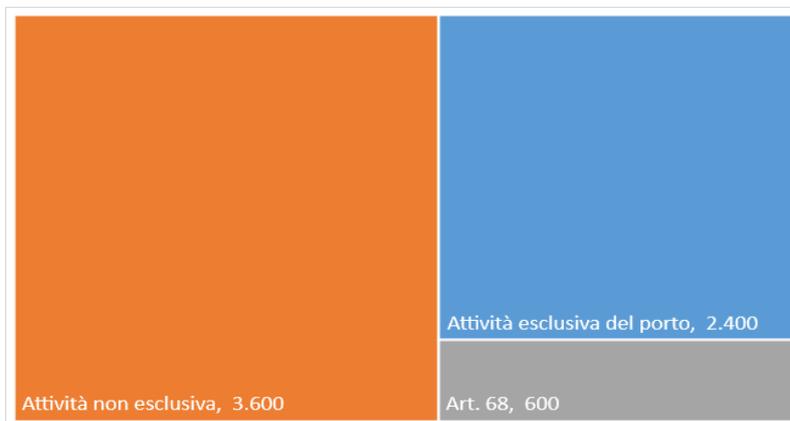
Grafico 10 – ripartizione % degli addetti delle imprese coinvolte nel sistema portuale di Venezia



Fonte CGIA Mestre

Il valore della produzione generato dal sistema portuale veneziano è molto elevato: circa il 22,5% del valore aggiunto totale delle due province di Venezia e Rovigo (il 27% per il solo Comune di Venezia). Un'industria assolutamente vitale, quindi, per l'economia locale e il cui valore, peraltro, va in parte più ampia ad attività non strettamente ed esclusivamente legate al porto, evidenziando quindi la sua natura trasversale e la sua elevata capacità di attivare filiere produttive variegata, fornendo quindi dinamismo al territorio nel suo insieme.

Grafico 11 – Valore della produzione del sistema portuale veneziano per tipologia di attività, anno 2017, milioni di euro

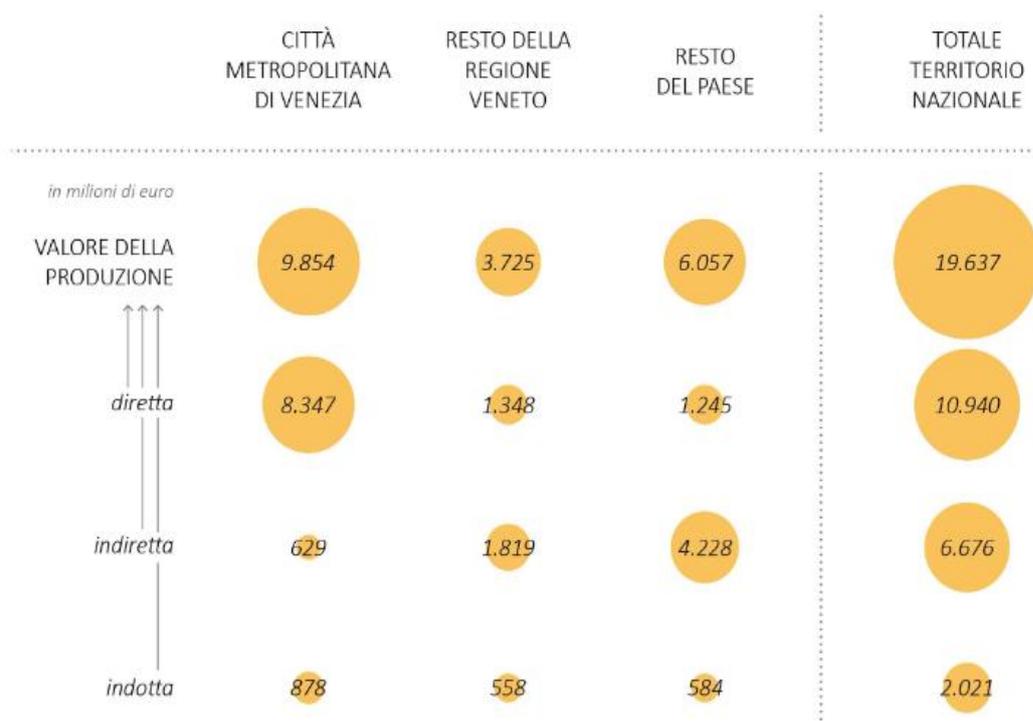


Fonte CGIA Mestre

Andando ad esaminare in misura più ampia tutti gli effetti diretti, indiretti e indotti dell'economia del mare veneziana tramite l'uso di una matrice delle interdipendenze settoriali, risulta che l'impatto economico complessivo è pari a 19.637 milioni di euro, dei quali il 56% generato direttamente dal Sistema Porto, il 34% generato indirettamente e il rimanente 10% indotto, ovvero generato dalla produzione prodotta dai consumi delle retribuzioni lorde percepite dalla forza lavoro coinvolta.

Il grosso, soprattutto per l'attività direttamente connessa al porto, viene catturato dall'area della città metropolitana di Venezia, ma più di 3,7 miliardi vanno ad arricchire il resto della Regione ed addirittura 6 miliardi il resto del Paese, soprattutto grazie alle attività produttive solo indirettamente connesse alle movimentazioni portuali. Due ulteriori miliardi, infine, rappresentano l'ulteriore valore della produzione grazie ai redditi distribuiti.

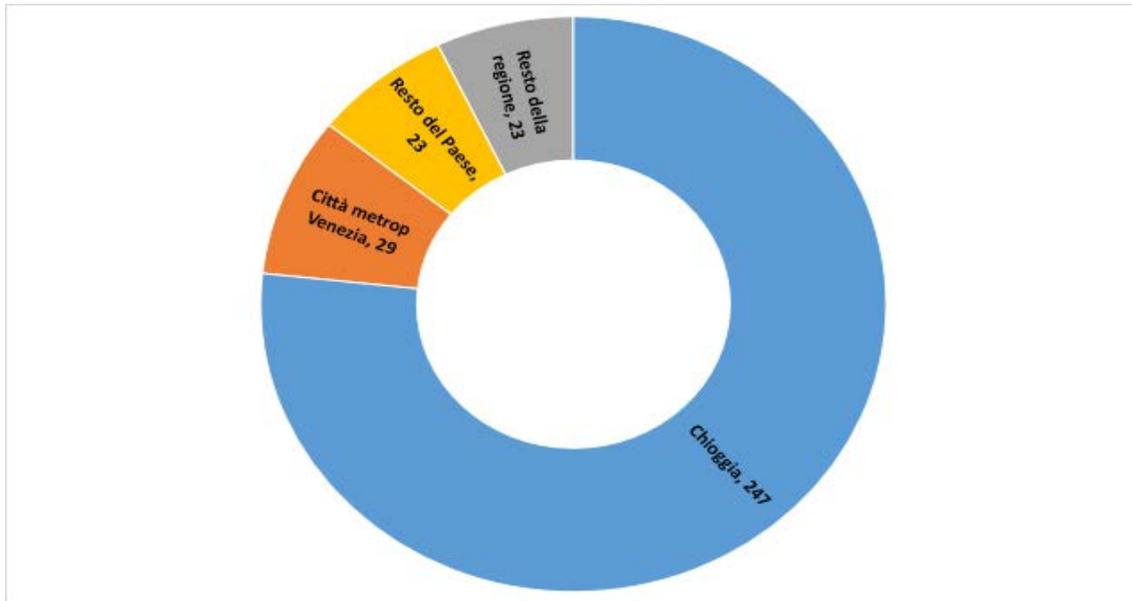
Grafico 12 – Effetti diretti, indiretti ed indotti realizzati dal sistema portuale veneziano, anno 2017, milioni di euro



Fonte: CGIA di Mestre

Anche il sistema portuale di Chioggia ha un impatto economico da segnalare. Ammontano a 322 le aziende coinvolte nel Sistema Portuale di Chioggia. Dalla geolocalizzazione delle aziende emerge che il campo gravitazionale è estendibile all'intera città metropolitana di Venezia. Analizzando i settori di appartenenza emerge la predominanza assoluta del comparto della pesca, con oltre 250 aziende, seguito da quello del trasporto e magazzinaggio e da attività professionali e amministrative.

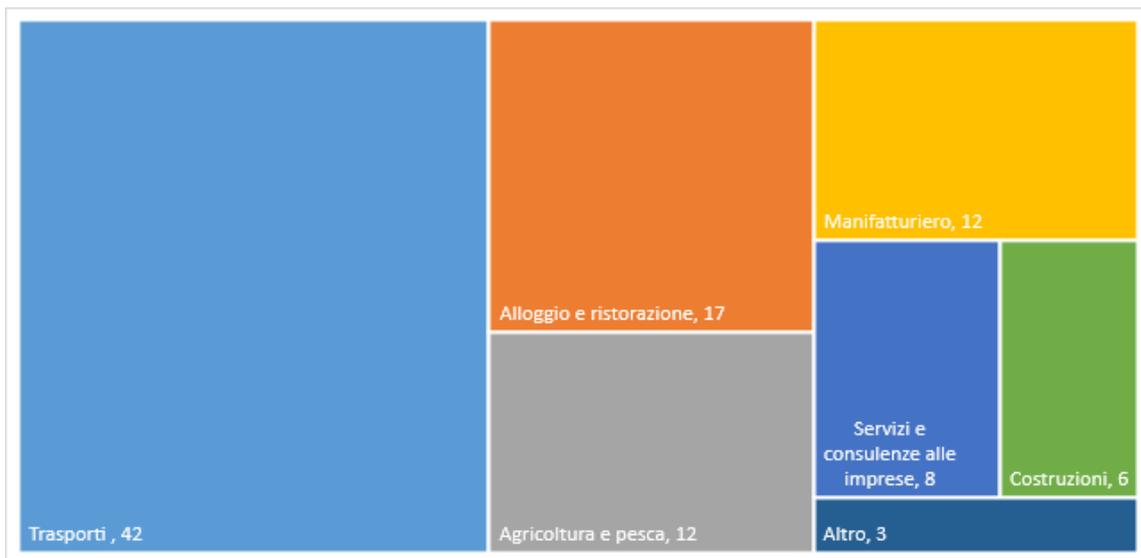
Grafico 13 – Imprese del sistema portuale di Chioggia per territorio di insediamento, anno 2017



Fonte: CGIA di Mestre

Il valore della produzione generata da Chioggia è di 540 milioni, dei quali il 42% va ai trasporti, seguiti dalla filiera alimentata dai prodotti ittici in forma generale: alberghi e ristoranti, agroalimentare e pesca, agroindustria, commercio.

Grafico 14 – Ripartizione % del valore della produzione generata dal sistema portuale di Chioggia, anno 2017



Fonte: CGIA di Mestre

Anche Chioggia, pur essendo uno scalo secondario, riesce comunque a generare effetti indiretti e indotti di sviluppo economico a favore dell'intera Regione e dell'intero Paese. L'impatto economico

complessivo conduce a una stima pari a 1.347 milioni di euro, dei quali il 58% generati direttamente dal Sistema Porto, il 25% generati indirettamente e il rimanente 17% indotti, ovvero generati dalla produzione prodotta dai consumi delle retribuzioni lorde percepite dalla forza lavoro coinvolta. Del valore della produzione totale prodotta, circa il 57% ricadono all'interno della città metropolitana. Se per gli impatti diretti il maggior beneficiario è il territorio locale, nel caso degli impatti indiretti e indotti la maggior parte degli effetti ricade altrove a conferma delle interconnessioni esterne generate dal sistema portuale.

Grafico 15 - effetti diretti, indiretti ed indotti prodotti dal sistema portuale di Chioggia, anno 2017, valori in milioni di euro



Fonte: CGIA di Mestre

La realtà descritta è, ovviamente, precedente alla crisi generata dalla pandemia da Covid-19. Evidentemente, come per altri comparti dell'economia, la filiera del mare ha subito effetti negativi legati alla recessione pandemica. Particolarmente significativo è stato l'impatto sul segmento turistico-ricettivo, legato ovviamente in forma diretta al connotato "marino" speciale della città capoluogo: secondo l'Associazione Veneziana Albergatori, infatti, il tasso di occupazione nelle strutture cittadine, nell'estate 2020, è sceso a circa il 43-45%, valore che non può nemmeno coprire i costi fissi delle strutture, mentre, grazie al Festival del Cinema, è andata meglio sul Lido, con il 93% di stanze occupate. La spesa turistica lasciata sul territorio è diminuita del 22,2% rispetto all'estate del 2019, secondo l'Unione Nazionale Consumatori. L'attività crocieristica sembra essersi azzerata: il movimento di navi da crociera, in termini di tonnellaggio lordo, è crollato del 99,5% nei primi nove mesi dell'anno. Come effetto della chiusura della filiera HORECA (hotel, ristoranti, catering) indotto dal lockdown, l'importante comparto ittico veneziano ha subito, già a marzo, un impatto

importante, con un crollo del valore della produzione, al mercato di Chioggia, del 61% rispetto a marzo 2019, in termini di valore e del 49% in termini di quantità (fonte: Veneto Agricoltura).

Stante il quadro generale dell'economia veneta e quello specifico delle province di Venezia e Rovigo, direttamente connesse per ragioni geografiche e logistiche con il progetto di ZLS, è importante identificare i poli/filiere produttive collegati con tale progetto. Essi possono essere individuati nella misura in cui possono ricavarne i maggiori benefici, sia questo perché le loro attività possono integrarsi efficacemente in una filiera logistica marittima, oppure perché già lo fanno, oppure perché corrispondono a vocazioni produttive del territorio già esistenti, che quindi possono fungere da facilitatori, da richiami per investimenti produttivi nel medesimo settore/stessa filiera, agevolati dagli incentivi di vario genere connessi ad una ZLS³.

In seguito, si analizzeranno le capacità esportative di tali settori e la modalità logistica prevalente di movimentazione. Tale analisi è basata integralmente su uno studio condotto da Confindustria Venezia.

Iniziando quindi dalle specializzazioni produttive, l'area Metropolitana di Venezia e la Provincia di Rovigo ospitano 91.675 imprese che impiegano 371.829 addetti⁴. Il 99% di queste imprese sono di dimensioni piccole e medie. Di queste 8.471 sono imprese manifatturiere. Esse hanno una rilevanza molto importante: il PIL generato da questo tessuto economico copre circa il 10% del PIL dell'intero Paese.

Il livello di innovazione del tessuto imprenditoriale è in linea con la media italiana per rapporto tra Start-UP e PMI. Tuttavia, le PMI manifatturiere delle due aree operano in settori caratterizzati prevalentemente da un medio-basso livello tecnologico, occupando il 28,4% della forza lavoro in professioni scientifico-tecnologiche a fronte di una media italiana del 30,8%⁵. Le imprese dell'Area metropolitana di Venezia sono in totale 67.557 con 304.766 addetti. Di queste:

- 6.023 sono imprese manifatturiere industriali che garantiscono occupazione a 49.357 addetti;
- 18.622 sono imprese artigiane che occupano 49.019 addetti;
- 408 sono imprese del settore logistico che occupano 19.975 addetti.

Venezia

Il Comune di Venezia conta un totale di 30.051 aziende che occupano 125.717 addetti. Di queste 1.705 sono imprese manifatturiere industriali che garantiscono occupazione a 12.535 addetti.

Porto Marghera

Porto Marghera, una delle più grandi zone industriali costiere d'Europa, rappresenta un nodo fondamentale dell'economia veneziana e dell'intero Nord-Est, sia per la sua dimensione territoriale, sia per le caratteristiche produttive ed occupazionali. Porto Marghera vanta un sistema produttivo forte e molto articolato, che riflette le profonde trasformazioni in atto nel polo industriale nonché i processi di ristrutturazione e riconversione economica promossi in tempi recenti. Al 31.12.2020⁶ il

³ Le ricerche sui fattori di localizzazione degli investimenti tendono spesso a richiamare il ruolo fondamentale delle vocazioni produttive già esistenti sui territori, come elementi di richiamo per investitori appartenenti allo stesso settore, o a filiere produttive connesse.

⁴ Fonte: Camera di Commercio di Venezia e Rovigo – dati 2019.

⁵ Fonte: Confindustria Venezia– Piano industriale 2019.

⁶ Fonte: Comune di Venezia. Osservatorio Porto Marghera 2021

numero di aziende presenti nell'area è pari a 915. I dati a disposizione confermano la vocazione industriale e portuale di Porto Marghera: il settore manifatturiero conta 156 aziende, pari a circa il 17% del totale delle imprese insediate, mentre le attività logistiche e di trasporto contano 182 imprese (pari al 19,4% del totale). Tuttavia, Porto Marghera si configura oggi come un'area in continua evoluzione, con funzioni e specializzazioni diverse e un'imprenditoria sempre più differenziata, che include nuove categorie e nuove professionalità. A riscontro di ciò si evidenzia la rilevanza del Terziario avanzato (circa il 30% del totale), del Commercio (13% del totale) e dei Servizi (13% del totale).

Porto Marghera è caratterizzata da un elevato grado di infrastrutturazione e da una straordinaria dotazione di reti tecnologiche e di utilities. Alla già consistente dotazione esistente si affiancano ulteriori interventi di potenziamento delle reti stradali, ferroviarie, ICT e ambientali e il banchinamento delle sponde dei canali industriali in fase di avanzata progettazione o di esecuzione promossi dal Comune di Venezia e da altri soggetti pubblici.

Il Comune di Venezia e le Istituzioni pubbliche, locali e nazionali, sostengono la riqualificazione ambientale e funzionale di Porto Marghera con l'attivazione di specifici strumenti agevolativi. A partire dall'Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera del 1998, sono stati promossi, a livello locale e nazionale, numerosi strumenti di programmazione territoriale ed economica che delineano scenari e prospettive alternativi per la produzione di base e sono finalizzati ad una riconversione economica e funzionale dell'area industriale.

L'isola di Murano e il distretto del vetro

La realtà economica dell'isola di Murano è storicamente caratterizzata dalla produzione del vetro artistico e altre attività a questa connessa. La produzione vetraria dell'isola spazia dall'oggettistica, alle sculture e alle murrine, dagli articoli per l'illuminazione ai vetri incisi, decorati e molati, dagli specchi ai vetri a lume alle perle.

La filiera del vetro riveste a Murano un peso tuttora rilevante rispetto sia all'economia locale che alla loro rappresentatività sul totale comunale, contraddistinguendosi, nonostante la crisi del settore, come funzione economica caratteristica dell'isola.

Le specificità e le peculiarità della lavorazione del vetro artistico realizzata nell'isola di Murano gode anche di una tutela specifica attraverso l'apposito marchio regionale Vetro Artistico® Murano. Si tratta di un marchio collettivo istituito dalla Regione del Veneto con la legge n. 70 del 23 dicembre 1994 per tutelare uno dei simboli del Made in Italy nel mondo e, allo stesso tempo, garantire al consumatore l'originalità di un prodotto che è il frutto di una tradizione artistica millenaria, nata e sviluppatasi all'interno dell'isola di Murano.

Dal 2014 il settore vetrario in laguna ha assunto le connotazioni di un vero e proprio distretto produttivo; con DGR n. 2415 del 16 dicembre 2014 è stato infatti riconosciuto il Distretto del Vetro artistico di Murano e del vetro del veneziano che include complessivamente 418 aziende. Il Distretto, di cui il Consorzio Promovetro Murano è dal 2015 il soggetto giuridico, è caratterizzato da una produzione di vetro artistico, vetro cavo, vetro piano e per l'edilizia. Le aziende che producono vetro artistico sono localizzate prevalentemente a Murano. Secondo un'indagine quantitativa e qualitativa realizzata nel 2020 dal Consorzio Promovetro, a Murano le imprese del vetro artistico di prima e seconda lavorazione, in gran parte di piccola dimensione, sono circa 150 ed occupano poco

meno di 800 addetti. A Murano sono operative 64 fornaci e 87 aziende di cosiddetta “seconda lavorazione” (vetro a lume, vetro fusione, specchi, molatura, decorazione). Si sottolinea come alla filiera del vetro spesso concorrano imprese manifatturiere 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. 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).

Da tempo il settore del vetro artistico di Murano è caratterizzato da una profonda crisi i cui effetti (anche a livello occupazionale) sono apparsi particolarmente evidenti in tempi recenti, a seguito dell’acqua alta eccezionale del 12 novembre 2019, dei drammatici effetti dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 e dell’aumento rilevante dei costi delle forniture energetiche.

La Provincia di Rovigo

Le imprese della provincia di Rovigo sono in totale 24.118 con un’occupazione di 67.063 addetti. Di queste:

- 2.448 sono imprese manifatturiere industriali che garantiscono un’occupazione a 18.161 addetti;
- 6.209 sono imprese artigiane che occupano 16.262 addetti;
- 644 sono imprese della logistica che occupano 2.897 addetti.

I 15 Comuni della Provincia di Rovigo che si trovano nell’area ammessa alle deroghe per gli aiuti di Stato (di cui all’articolo 107 del Trattato UE, comma 3, lettera c) e inclusi nella Zona Logistica Semplificata del Veneto hanno attualmente il seguente tessuto industriale:

Rovigo: 6.266 aziende che occupano 21.407 addetti. Di queste solo 505 sono manifatturiere per un totale di 3632 occupati;

Bosaro: 137 aziende che occupano 447 addetti. Di queste solo 19 sono manifatturiere per un totale di 282 Occupati;

Bergantino: 289 aziende che occupano 1.103 addetti. Di queste solo 39 sono manifatturiere per un totale di 161 occupati;

Calto: 81 aziende che occupano 336 addetti. Di queste solo 18 sono manifatturiere per un totale di 156 occupati;

Canaro: 289 aziende che occupano 473 addetti. Di queste solo 32 sono manifatturiere per un totale di 127 occupati;

Castelmassa: 332 aziende che occupano 1.214 addetti. Di queste solo 35 sono manifatturiere per un totale di 131 occupati;

Castelnovo Bariano: 262 aziende che occupano 536 addetti. Di queste solo 38 sono manifatturiere per un totale di 137 occupati;

Ceneselli: 189 aziende che occupano 433 addetti. Di queste solo 29 sono manifatturiere per un totale di 169 occupati;

Ficarolo: 202 aziende che occupano 783 addetti. Di queste solo 14 sono manifatturiere per un totale di 24 occupati;

Gaiba: 123 aziende che occupano 236 addetti. Di queste solo 16 sono manifatturiere per un totale di 30 occupati;

Melara: 182 aziende che occupano 657 addetti. Di queste solo 34 sono manifatturiere per un totale di 358 occupati;

Occhiobello: 1.195 aziende che occupano 3.916 addetti. Di queste solo 128 sono manifatturiere per un totale di 1.224 occupati;

Polesella: 367 aziende che occupano 737 addetti. Di queste solo 53 sono manifatturiere per un totale di 320 occupati;

Salara: 115 aziende che occupano 145 addetti. Di queste solo 7 sono manifatturiere per un totale di 16 occupati;

Stienta: 325 aziende che occupano 862 addetti. Di queste solo 37 sono manifatturiere per un totale di 194 occupati.

A loro volta, i 3 Comuni della Provincia di Rovigo che non si trovano nell'area ammessa alle deroghe per gli aiuti di Stato (di cui all'articolo 107 del Trattato UE, comma 3, lettera c), ma sono comunque inclusi nella Zona Logistica Semplificata del Veneto hanno attualmente il seguente tessuto industriale:

Bagnolo di Po: 146 aziende che occupano 191 addetti. Di queste solo 18 sono manifatturiere per un totale di 43 occupati;

Trecenta: 276 aziende che occupano 545 addetti. Di queste solo 30 sono manifatturiere per un totale di 123 occupati;

Fiesso Umbertiano: 373 aziende che occupano 1.017 addetti. Di queste solo 37 sono manifatturiere per un totale di 607 occupati.

La ZLS Porto di Venezia Rodigino

La ZLS Porto di Venezia Rodigino, identificata nella sua perimetrazione, comprensiva delle aree ammesse alle deroghe degli aiuti di Stato di cui all'articolo 107, comma 3, lettera c) del Trattato dell'Unione Europea, presenta un panorama di imprese manifatturiere complessivamente di 1.112 aziende per un totale di occupati di 11.396 distribuiti come nella tabella sottostante:

Tabella 14 – Distribuzione delle aziende manifatturiere e degli addetti nelle aree coinvolte dalla ZLS

Area della ZLS	n. aziende manifatturiere	n. addetti
Porto Marghera	397	6.776
Isola di Murano	150	800
Bagnolo di Po	18	43
Bergantino	39	161
Calto	18	156
Canaro	32	127
Castelmassa	35	131
Castelnuovo Bariano	38	137
Ceneselli	29	169
Ficarolo	14	24
Fiesso Umbertiano	37	607
Gaiba	16	30
Melara	34	358
Occhiobello	128	1.224
Polesella	53	320
Salara	7	16
Stienta	37	194
Trecenta	30	123
Rovigo	505	3.632
Bosaro	19	282
Totale	1.112	11.396

Fonte: Confindustria Venezia

Venendo quindi in maggior dettaglio alle specializzazioni settoriali di tali aree, un recente studio di Confindustria Venezia evidenzia i seguenti **distretti produttivi locali**. Nello specifico, l'Area Metropolitana di Venezia e Rovigo è sede di 4 dei 15 distretti industriali del Veneto:

- Il distretto del Vetro artistico di Murano e del Vetro del veneziano;
- Il distretto Ittico di Rovigo e Chioggia;
- Il distretto della Calzatura della Riviera del Brenta,
- Il distretto della Giostra di Rovigo.

I distretti generano un fatturato di oltre 3,3 miliardi di euro di cui il 70% deriva dall'export e impiegano circa 21.500 addetti.

Distretto del Vetro Artistico di Murano e del Vetro del Veneziano

Il distretto del vetro artistico di Murano e del Vetro del Veneziano, come già detto in precedenza, si caratterizza per la geolocalizzazione delle aziende ubicate prevalentemente nell'isola di Murano dove si contano 150 imprese che occupano circa 800 addetti. Il fatturato annuale generato è di circa 165 milioni di euro di cui il 40% derivante dall'export.

Distretto Ittico di Rovigo e Chioggia

Il Distretto Ittico di Rovigo e Chioggia nasce dal preesistente Distretto Ittico di Rovigo, riconosciuto nel 2003, sviluppando attività volte alla generazione di esperienze aggregative importanti. L'attuale Distretto, esteso a Rovigo e Chioggia, intende proseguire con gli obiettivi e la vision volti allo sviluppo economico di un settore estremamente eterogeneo, per aumentare le iniziative volte all'aggregazione dei soggetti interessati e, soprattutto, indirizzando le proprie attività verso l'innovazione e l'internazionalizzazione considerati importanti fattori di crescita. Si confermano pertanto prioritari:

- il miglioramento e lo sviluppo della filiera produttiva (dalla riproduzione al preingrasso), fino alle fasi di trasformazione e commercializzazione del prodotto;
- lo sviluppo eco-sostenibile dell'acquacoltura e della pesca attraverso l'innovazione tecnologica;
- l'aggregazione di competenze scientifiche e di impresa per la creazione di un polo di riferimento per il settore.

Il contesto settoriale nel quale opera il distretto è molto ampio e ciò consente di mettere insieme esigenze ed attori molto diversi tra loro, dove ciascuno concorre alla creazione delle opportunità, ed è quindi necessario poter coinvolgere tutta la filiera per creare momenti di confronto e offrire quelle possibilità a livello di cooperazione altrimenti non raggiungibili. Nella "filiera ittica" i soggetti economici che interagiscono appartengono infatti a molteplici settori: allevatori, pescatori, trasformatori, commercianti, importatori ed esportatori, tutti gli operatori che concorrono alla valorizzazione del prodotto, sia fresco, che trasformato, dal banco del mercato fino alla GDO, a livello nazionale ed estero.

La Regione Veneto ha accolto l'approccio trasversale inserendo nel distretto tutte le attività con i seguenti codici ISTAT Ateco:

- A 03.11.00 - Pesca in acque marine e lagunari e servizi connessi;
- A 03.21.00 - Acquacoltura in acqua di mare, salmastra o lagunare e servizi connessi;
- C 10.20.00 - Lavorazione e conservazione di pesce, crostacei e molluschi mediante surgelamento, salatura, etc;
- G 46.38.10 - Commercio all'ingrosso di prodotti della pesca freschi;
- G 46.38.20 - Commercio all'ingrosso di prodotti della pesca congelati, surgelati, conservati, secchi.

Il contesto geografico comprende un territorio che si estende dalla parte sud della costa veneziana fino al confine con l'Emilia-Romagna e che ha un peso di tutto rispetto nell'ambito del settore ittico nazionale (comprende i comuni di Chioggia, Ariano nel Polesine, Loreo, Porto Tolle, Rosolina, Taglio di Po, Porto Viro). È un territorio che vanta una grande varietà di specializzazioni produttive che ne fanno un "settore a Km. Zero", dove il pescato viene in parte trasformato nelle immediate vicinanze, in parte venduto fresco grazie a una logistica ben organizzata. Con oltre 3.300 imprese attive, il distretto ittico di Rovigo e Chioggia rappresenta quasi il 14% della filiera ittica nazionale. Due terzi delle imprese hanno sede nella provincia di Rovigo. La quota più rilevante (2.928 unità) opera nel settore primario della pesca e acquacoltura con una prevalenza di imprese individuali. Sono circa 50 le aziende attive nell'ambito della lavorazione e conservazione di pesci, molluschi e crostacei con il 75% di imprese costituite come società di capitale. Infine, sono 400 le attività nel settore del

commercio, con una prevalenza (292) del commercio al dettaglio. Il distretto genera un fatturato annuo di 840 milioni di euro e impiega 8.500 addetti. La quota di fatturato generata con l'export è del 12%.

Il quantitativo del pescato locale sbarcato della flotta marittima regionale nei mercati ittici regionali nel 2017 è pari a poco più di 19.000 tonnellate, in leggera contrazione rispetto all'anno precedente. A tale quantità di pescato corrisponde un fatturato pari a 50 milioni di euro. Focalizzando l'attenzione sui mercati del solo distretto di Rovigo e Chioggia, il dato sulla produzione è di 17.770 tonnellate, pari al 92,4% del totale regionale, cui corrisponde un fatturato pari a 40 milioni di euro di cui il 52,4% generato dalla vendita di pesce, il 38,4% di molluschi e dal 9,2% di crostacei. I dati sul commercio estero evidenziano la forte vocazione all'estero del distretto: un settimo delle esportazioni nazionali ha origine in questo ambito, con un valore pari a 100 milioni di euro, di cui 50,8 milioni di pesce fresco e 49,3 milioni di pesce lavorato. Sul fronte dei paesi di destinazione, il 97% dell'export è diretto in Unione Europea: il primo paese è la Germania (35,8%), seguita da Austria (14,4%) e Francia (12,7%). Nel 2018, il valore delle importazioni nel distretto è stato pari a 593 milioni di euro, determinando un saldo commerciale fortemente negativo e confermando come la produzione del distretto (e nazionale) non sia in grado di soddisfare l'elevata domanda interna. La quota di import distrettuale sul totale Italia riguarda in particolar modo il pesce fresco (18,3%), confermando il ruolo di questo territorio come piattaforma per la trasformazione e distribuzione del pesce lavorato nel mercato nazionale. I paesi di provenienza dell'import sono soprattutto membri dell'Unione Europea (68%), con al primo posto la Spagna (31,4% del totale).

Distretto Calzatura della Riviera del Brenta

Il Distretto della Calzatura della Riviera del Brenta si colloca in una zona situata a cavallo tra le province di Venezia e Padova in cui vengono prodotte prevalentemente scarpe di lusso. Nel distretto, secondo i dati A.C.Ri.B. del 2017, sono attivi 137 calzaturifici, a cui sono da aggiungere altre 414 aziende tra accessoristi, modellisti e commerciali. Queste aziende rappresentano il 76,1% rispetto al totale veneto e il 12,3% rispetto all'Italia e danno lavoro a 10587 persone, il 65,9% rispetto al totale veneto e il 14,1% rispetto all'Italia. Il valore delle calzature prodotte nella Riviera del Brenta rappresenta il 53,7% del fatturato di settore realizzato in Veneto e il 21,9% di quello italiano. Il sistema della Riviera del Brenta realizza complessivamente il 62,1% del fatturato del settore veneto e il 20,7% di quello nazionale; esso è pari a 2,1 miliardi di euro. Le calzature vengono esportate al 92% verso i mercati esteri. Il settore si configura come il più importante della Riviera del Brenta e tra i più importanti al livello nazionale. Il Distretto, come altri pochissimi in Italia, nel 2014 è tornato ai livelli pre crisi in termine di aziende, occupati, produzione e fatturato (fonte Monitor Distretti Intesa Sanpaolo). Il successo delle aziende del territorio si basa su alcuni elementi distintivi che non sono presenti in altre aree produttive: da un lato la presenza di una filiera completa ed integrata che consente di rispondere in tempi molto rapidi ai fabbisogni del mercato e dall'altra la sensibilità per lo stile, il gusto, il design, l'artigianalità e l'attenzione rigorosa ai particolari. Tali competenze e la presenza del Politecnico Calzaturiero, uno dei più importanti centri di Formazione e Ricerca per il settore calzaturiero italiano, hanno attirato nel territorio le più importanti griffe mondiali che, oltre a collaborare per la progettazione e la produzione con molti calzaturifici, hanno investito nella realizzazione di impianti produttivi di proprietà per sfruttare i vantaggi competitivi presenti. Il Distretto, pur godendo di una situazione privilegiata, è interessato dai rapidi e profondi

cambiamenti che stanno avvenendo nei mercati mondiali ed è esposto ad una serie di criticità che devono essere prontamente affrontate. In particolare, i calzaturifici che operano in partnership con le Griffe Internazionali sono impegnati nel miglioramento dei servizi attraverso la ricerca e la sperimentazione di metodologie e tecnologie innovative finalizzate alla qualificazione dei processi di progettazione (nuovi servizi, riduzione dei tempi e dei costi), di produzione (organizzazione, efficienza produttiva ed automazione) e logistici (piattaforme di gestione). Invece, i calzaturifici che hanno mantenuto il loro marchio nel corso della crisi hanno subito il maggiore ridimensionamento ed oggi sono impegnati ad avviare azioni di qualificazione, differenziazione e promozione del prodotto. Comune, infine, la necessità di avviare politiche per il ricambio generazionale. La pandemia da COVID-19, che nel 2020 si è abbattuta con violenza sui mercati globali, ha interessato in maniera pesante anche la moda ed il Distretto Calzaturiero della Riviera del Brenta, accentuando ulteriormente il cambiamento dei modelli di consumo verso la sicurezza e la sostenibilità, già in corso a causa di altri fattori di trasformazione precedentemente in essere, come la trasformazione digitale e il climate change. Le aziende sono dunque chiamate a una sfida epocale: innovare rapidamente il proprio modello di business e attrezzarsi efficacemente per intercettare i nuovi bisogni di consumo, producendo nuovi beni e servizi che sappiano esprimere una proposta di valore coerente con i nuovi scenari, oltre che garantire ai propri dipendenti e fornitori di operare nella condizione di massima sicurezza possibile. La capacità del sistema industriale di generare una nuova domanda coerente con il cambiamento è dunque la chiave di volta non solo per avere aziende sane e profittevoli, ma per contrastare – a livello macroeconomico – la crisi di sistema, facendo ripartire i consumi e innescando così un circolo virtuoso. Oggi i nuovi bisogni emergenti appaiono quelli relativi alla sicurezza individuale, alla pulizia, alla salute, alla infrastrutturazione delle reti tecnologiche, alla comunicazione, alla sostenibilità ambientale, a un nuovo lusso sostenibile, ecc., ma certamente siamo di fronte a un contesto fluido e in continuo mutamento.

Distretto della Giostra del Polesine

Le aziende del Distretto Veneto della Giostra sono sorte negli anni '50, nel dopoguerra, e si sono consolidate nel corso del boom economico degli anni 60. Oggi vi operano imprese leader a livello nazionale, europeo e globale. Il Distretto si estende in tutta la Regione e soprattutto nella provincia di Rovigo. Nella Provincia di Rovigo si trovano aziende operanti nel settore della costruzione di attrazioni per parchi di divertimento mobili e fissi e tutte le imprese fornitrici di componenti, servizi, o beni complementari. Infatti, come tutti i distretti, anche quello della Giostra si caratterizza per un'elevata frammentazione sul territorio della attività complessive della catena del valore: la gestione della relazione commerciale con il cliente, la progettazione della giostra, i calcoli di ingegneria del progetto, la produzione, l'assemblaggio, la consegna, la manutenzione, il restyling e la rottamazione della giostra. Tra le imprese del Distretto troviamo, quindi, imprese di costruzione di giostre, di attrezzature per luna park, produzioni di spettacoli pirotecnici, di prodotti in metallo, imprese meccaniche ed elettromeccaniche, studi di progettazione, imprese di costruzione di rimorchi, di allestimento di caravan, di costruzione di casse-biglietteria, studi di design, e molte altre ancora. Si tratta di attività eterogenee, a tal punto che la classificazione Istat "Fabbricazione di giostre, altalene ed altre attrezzature per parchi di divertimento" non riesce a catturarle completamente. A differenza di altre realtà economiche, infatti, la tipologia della filiera produttiva del Distretto è variegata, poiché accanto alle imprese di cui alla categoria 36634 della classificazione Istat "Fabbricazione di giostre, altalene e altre attrezzature meccaniche per luna parks" agiscono in

maniera integrata imprese che contribuiscono alla realizzazione del prodotto finale ed attive nella varie fasi di progettazione, produzione, realizzazione, trasporto, assistenza, nonché imprese del settore spettacoli pirotecnici. L'eterogeneità delle attività economiche, sia produttive che di servizio che compongono la filiera, rappresenta un elemento distintivo e un punto di forza del Distretto Polesano della Giostra che, solo da una verifica svolta attraverso il coinvolgimento diretto delle imprese, può trovare il riconoscimento "numerico" altrimenti non individuabile con le ordinarie analisi compiute attraverso i Codici Ateco dell'Istat. In Polesine si trovano imprese leader a livello nazionale, europeo e internazionale che operano nei Comuni della parte occidentale della Provincia di Rovigo: Bergantino, Melara, Calto, Castelnuovo Bariano, Ceneselli, Castelmasa. In questi Comuni sono operanti circa 70 imprese del Distretto che occupano 500 addetti. Il fatturato annuo è pari a 150 milioni di euro, ai quali va aggiunto il fatturato dell'indotto e delle imprese del settore spettacoli pirotecnici per un totale complessivo di 250 milioni di euro all'anno. Il fatturato destinato all'export è pari al 98%. Le imprese polesane, che rappresentano per quantità circa la metà di tutte le imprese del comparto Veneto, devono la loro leadership mondiale a diversi punti di forza. Le elevate competenze di progettazione presenti nel Distretto, la cura del design, la consolidata specializzazione produttiva, la presenza di elevati standard di qualità e di sicurezza, la generale flessibilità della filiera produttiva e la presenza diffusa sui mercati esteri rappresentano alcuni dei principali fattori che hanno portato le giostre del Distretto in tutto il mondo. Ed è un settore fortemente orientato all'innovazione, alla ricerca, all'eccellenza Tecnologica, alla qualità e alla sicurezza.

Le filiere

L'economia industriale dell'area di Venezia e Rovigo non è caratterizzata solo dai 4 distretti industriali, ma anche da moltissime PMI che sviluppano attività spesso in filiera.

Le principali filiere produttive sono:

- l'economia circolare e la green economy grazie alle esperienze e competenze già presenti a Porto Marghera;
- la cantieristica navale sia per il settore della costruzione che per quello delle riparazioni navali;
- l'automotive, o meglio le PMI fornitrici del settore automobilistico nazionale sia per la produzione degli interni che per la componentistica;
- l'alimentare e l'agroalimentare;
- l'aerospaziale.

La tabella seguente dà l'idea della dimensione delle principali filiere che includono le PMI dell'area metropolitana di Venezia e Rovigo

Tabella 15 – Imprese manifatturiere presenti nella ZLS veneta

Filiera/settore	n. addetti	Fatturato annuo in milioni di euro	Valore dell'export in milioni di euro
Cantieristica navale	1.281	1.105	1.037
Automotive	1.100	1.000	300
Alimentare/agroalimentare	4.600	5.000	1.500

Aerospaziale	233	134	134
--------------	-----	-----	-----

Fonte: Confindustria Venezia

In termini qualitativi, **i distretti e le filiere logisticamente più interessanti in un'ottica di ZLS**, perché con più alta propensione all'export, presenza di imprese estere (che possono quindi movimentare merci con le proprie consociate non italiane) e prospettive di crescita sono il **calzaturiero**, che peraltro ha avuto un impatto sul fatturato dalla crisi da Covid di medio livello e il **cantieristico** che, a fronte di un basso impatto del Covid sul fatturato, ha prospettive di crescita futura molto alte e elevata propensione all'export. Interessante è anche il polo delle **giostre** per la propensione all'export molto elevata, sebbene la presenza di imprese estere sia poco rilevante e le prospettive di ripresa del fatturato, dopo un impatto molto serio della crisi da Covid, siano connotate da una certa incertezza. Un discorso analogo vale anche per la filiera **agroalimentare**, dove peraltro le prospettive di ripresa post Covid sono buone.

Segue la filiera dell'automotive colpita, in termini di fatturato, dalla crisi pandemica, mentre meno rilevanti, ai fini dell'integrazione con il progetto di ZLS, appaiono *i traffici relativi* al distretto ittico.

Imprese e iniziative legate al settore della **«Green Economy»**, il cui mercato a livello globale è previsto in crescita di circa il 5% all'anno nel periodo 2017 - 2025, troverebbero condizioni favorevoli per un loro sviluppo e insediamento grazie alla presenza di competenze oggi già maturate in ambito ambientale, ma anche alla disponibilità di capacità manageriali consolidate e di forza lavoro altamente qualificata, la presenza di filiere green, come spunto di sviluppo di nuovi cicli in connessione sinergica con le altre produzioni esistenti nonché la presenza di un sistema locale di formazione, ricerca e innovazione fortemente radicato.

Tabella 16 – Caratteristiche dei poli produttivi locali in termini di integrazione logistica con il progetto di ZLS

Filiera/distretto	Propensione all'export	Prospettive di crescita di fatturato	Prevalenza di PMI	Presenza di imprese estere	Presenza di grandi imprese	Impatto del Covid Nel 2020
Distretto						
Vetro	medio alta	bassa	alta	bassa	bassa	-70%
Ittico	media	media	alta	nulla	bassa	-40%
Calzaturiero	molto alta	media	alta	media	media	-38%
Giostra	molto alta	media	alta	bassa	bassa	-50%
Filiera						
Cantieristica	molto alta	alta	alta	media	alta	-15%
Automotive	alta	media	alta	bassa	media	-55%
Agroalimentare	alta	alta	alta	bassa	bassa	-35%

Fonte: Confindustria Venezia

Dal punto di vista della modalità di trasporto quella marittima è ancora poco utilizzata. Infatti, secondo le analisi di Confindustria Venezia, la situazione è la seguente:

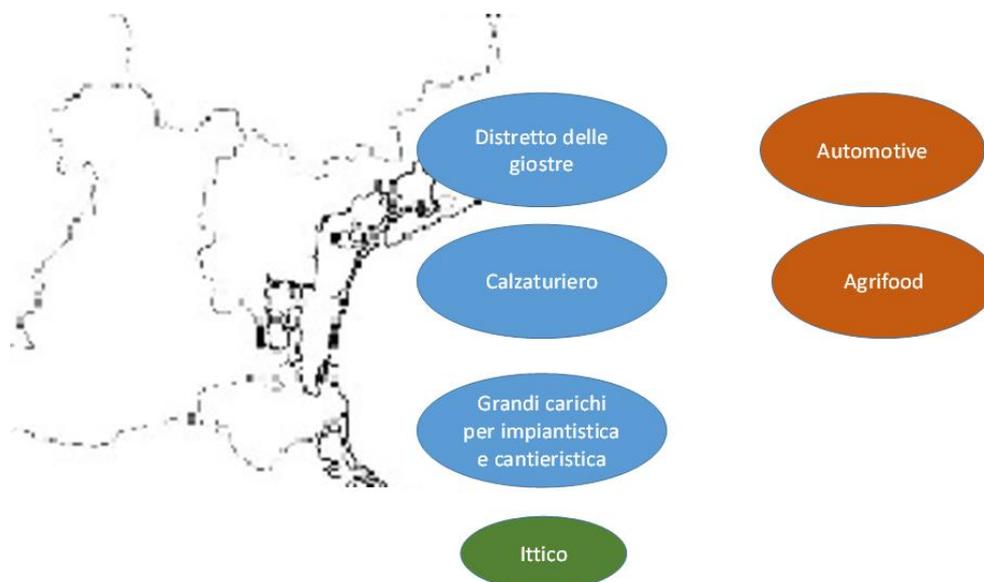
- **Distretto Calzaturiero:** esporta principalmente in Europa, Russia, Stati Uniti e Asia utilizzando principalmente il trasporto su gomma per Europa e Russia e il trasporto aereo per il Far East e Stati Uniti;
- **Distretto Giostra:** esporta nelle Americhe, Corea, Giappone, Taiwan utilizzando principalmente la nave, ma dai porti di Savona, Genova, Livorno e Spezia. Solo i traffici residuali per la Turchia transitano per Venezia;
- **Distretto Ittico:** esporta principalmente in Europa utilizzando il trasporto su gomma e quello aereo per il fresco. Importa invece molto da Africa, America, Asia e UE utilizzando il trasporto marittimo, soprattutto attraverso il porto di Chioggia;
- **Distretto del Vetro artistico di Murano e del veneziano:** esporta in Russia, Emirati, Asia utilizzando il trasporto aereo.

Di fatto, con lo sviluppo del progetto di ZLS, alcune di queste filiere potrebbero essere catturate in misura più rilevante dai porti di Venezia e Chioggia, grazie alla maggiore competitività di detti scali conseguente alla possibilità di mettere a disposizione incentivi fiscali e semplificazioni doganali e amministrative. In particolare, le filiere più direttamente coinvolgibili sono le seguenti:

- **Distretto Giostra**, che già movimentata via mare gran parte della sua logistica, ma usando porti diversi da Venezia;
- **Distretto Calzaturiero**, che attualmente esporta verso l'Asia e le Americhe usando il trasporto aereo, ma che potrebbe spostare su nave parte del carico;
- **Distretto Ittico**, per le importazioni in short e medium sea shipping.

Inoltre, da Venezia partono con le navi i grandi impianti per Africa e Middle East (impianti di produzione metalmeccanica in filiera con industrie come Snam e Eni per la costruzione di nuovi stabilimenti all'estero). Quindi vi è un ulteriore settore sviluppabile dalla ZLS, che è quello dei **grandi carichi per impiantistica industriale o energetica**. Indirettamente ciò coinvolge anche il settore della **cantieristica** per la movimentazione di grandi componenti di navi (ad es. gruppi motore).

Figura 22 – I settori/filiere più strategici in termini di sviluppo del progetto di ZLS – in blu quelli primari, in verde quelli secondari, in arancione quelli potenziali



Fonte: SRM su Confindustria

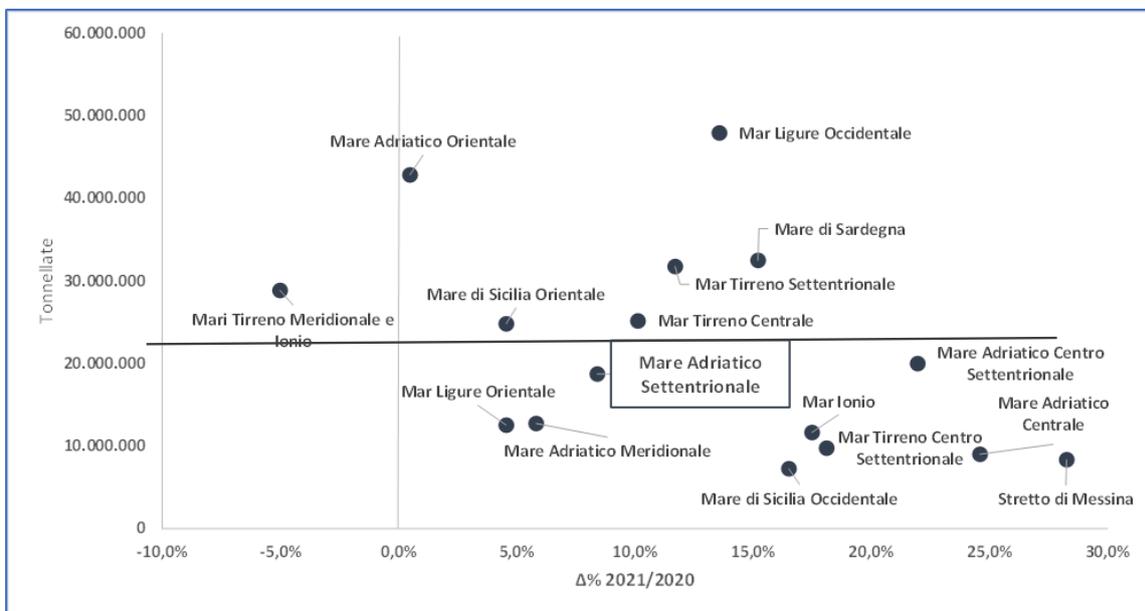
2.2. Le filiere dei porti di Venezia e Chioggia

Il sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale si posiziona in Italia al nono posto per tonnellate totali movimentate (primi nove mesi del 2021). Se da un lato le performance migliori si registrano nel settore delle rinfuse solide e delle merci in colli, comparti utili all'approvvigionamento dell'industria manifatturiera dell'hinterland, dall'altro il settore passeggeri ha risentito pesantemente delle limitazioni normative imposte a livello locale.

Figura 23 - Posizionamento del sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale in Italia (Fonte P.O.T. 2022-2024 AdSPMAS)



Grafico 16 - Posizionamento relativo di AdSPMAS in Italia rispetto alle tonnellate totali e al tasso di crescita sull'anno precedente. (Fonte P.O.T. 2022-2024 AdSPMAS)



Nel 2020 il traffico merci del porto di Venezia ha subito, principalmente a causa del Covid-19, un brusco calo attestandosi intorno ai 22,4 milioni di tonnellate. Nel 2020 il traffico passeggeri ha visto pressoché azzerati i propri volumi, scesi a poco più di 50 mila passeggeri, per effetto della pandemia e dei provvedimenti normativi che hanno imposto il divieto di transito alle navi crociera superiori a 25.000 TSL per il Canale della Giudecca.

Nel 2020 anche il traffico relativo al Porto di Chioggia ha subito un calo, attestandosi poco sopra le 900 mila tonnellate, contro un volume medio dell'ultimo quinquennio pari a circa 1,2 milioni di tonnellate.

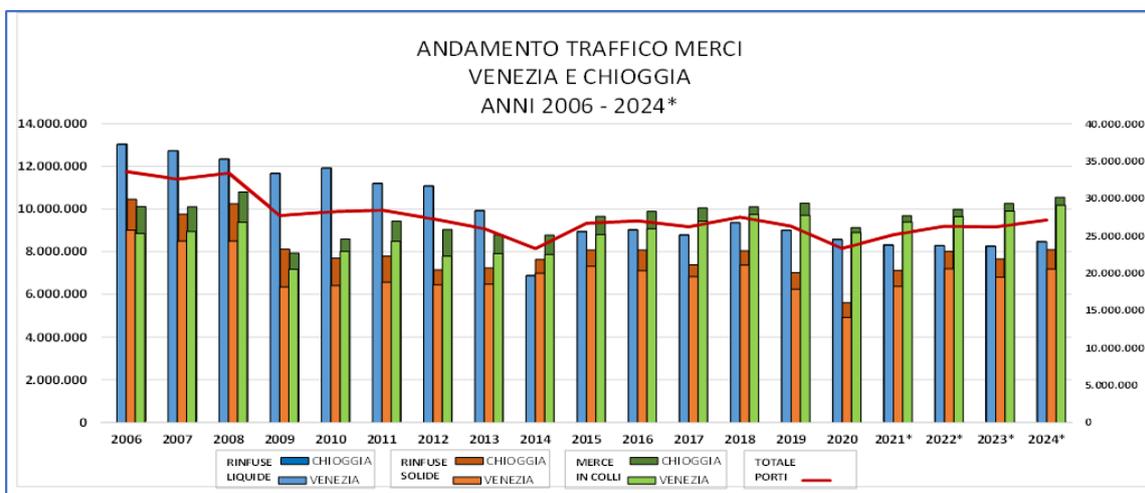


Grafico 17 - Andamento traffico merci AdSPMAS, proiezioni su dati sui prossimi 3 anni. (Fonte dati AdSPMAS e A.S.PO Chioggia* dati previsionali)

Nel breve periodo, alla fine del 2024, le stime sui volumi totali del sistema portuale indicano il superamento dei 27 milioni di tonnellate intermedie con un tasso di crescita, rispetto al 2021, del 7,7%. Questo risultato sarà possibile, in particolare, grazie al contributo delle rifuse solide e in seconda battuta delle merci varie in colli.

2.2.1 Le filiere del Porto di Venezia

Nei paragrafi che seguono vengono descritte le macro-tendenze globali, nel breve periodo, e gli andamenti di ogni filiera, sui traffici totali degli scali.

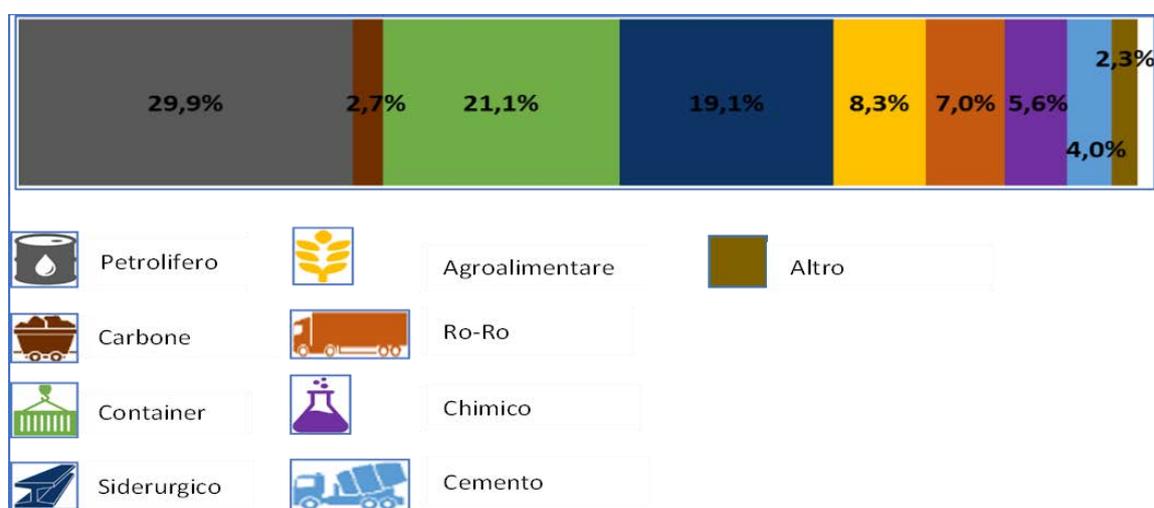


Figura 24 - Composizione dei traffici del sistema portuale. (Fonte: AdSPMAS)

Petroliero. Il comparto petrolifero, che rappresenta per il porto di Venezia circa un terzo delle movimentazioni (29,9%), ha evidenziato, a livello nazionale, una decisa contrazione dei consumi che complessivamente, come segnalato dall'Unione Energie per la Mobilità (UNEM), raggiungono, nel 2020, le 50,3 milioni di tonnellate, in calo di 9,9 milioni di tonnellate (-16,4%) rispetto al 2019. UNEM stima, per i consumi petroliferi totali nel 2021, un ritorno alla crescita a partire dalla seconda parte dell'anno. Per quanto riguarda il contesto veneziano, i risultati del 2021 sono sostanzialmente in linea con quelli dell'anno precedente, anche a causa del prolungato fermo impianti della bio-raffineria Eni, che si somma alle restrizioni della mobilità, che ha fatto registrare un ulteriore calo dei volumi e alla drastica riduzione del bunkeraggio connesso al settore croceristico. Nel breve periodo la principale dinamica che interesserà in negativo il comparto sarà la chiusura, a metà 2022, dell'impianto di cracking di Versalis che, per produrre prodotti chimici, utilizzava più di un milione di tonnellate/anno di virgin nafta.

Carbone. Il settore energetico, oltre che dal comparto petrolifero, è interessato anche dalle movimentazioni del carbone (2,7% del totale dei traffici), materia prima utilizzata per la generazione dell'energia termoelettrica e per l'alimentazione di importanti industrie, come ad esempio i cementifici e le acciaierie. Il Gestore Mercati Energetici (GME), nel proprio report periodico di aprile 2021, afferma che in Unione Europea il trend di diminuzione di questa materia prima è divenuto strutturale ed irreversibile a causa di traguardi sempre più ambiziosi in termini di contenimento delle emissioni che obbligano importanti politiche di phase out volte a favorire la de-carbonizzazione del settore elettrico. Anche il porto di Venezia sta seguendo questo andamento e negli ultimi anni

ha registrato la diminuzione dei valori assoluti degli sbarchi, passati dai quasi 3 milioni di tonnellate movimentate nel 2015 a mezzo milione nel 2020. Nel 2021, a causa dei prezzi delle materie prime alternative, gli sbarchi di carbone utilizzato per la produzione di energia elettrica hanno registrato un rimbalzo che ha portato al raddoppio dei volumi movimentati nel 2020. Le previsioni nel breve periodo indicano una quota stazionaria (circa 500mila ton.) di movimentazioni riservata all'alimentazione dell'industria siderurgica e dei cementifici, mentre il perdurare della crisi energetica potrebbe, nel 2022, portare a un ulteriore aumento dei volumi. Nel medio periodo si assisterà, con ogni probabilità, al sempre minor ricorso a questa materia prima, in quanto tutti i diversi comparti produttivi dovranno rendere più sostenibili i propri cicli produttivi attraverso l'utilizzo di combustibili più green per l'alimentazione dei propri impianti.

Container. Il secondo settore per peso specifico in tonnellate degli scambi effettuati è quello delle merci in container che vale, per il porto di Venezia, il 21,1% dei volumi totali movimentati. Va sottolineato come le variazioni nei volumi di merci containerizzata siano state più significative nella fase di flessione (Covid) e lo saranno meno nella ripresa dei traffici a causa dei vincoli infrastrutturali dello scalo veneziano, che hanno inciso sulla continuità del servizio diretto con il Far East. È da notare un maggior equilibrio tra container pieni movimentati in import e in export; la differenza, da sempre a favore dell'export, si è ridotta generando una minor necessità di import di container vuoti. Questa dinamica influenza in modo significativo i risultati ottenuti anche se, da un punto di vista di sostenibilità del settore, è meno preoccupante. Nel 2021 si è registrato un calo delle movimentazioni di container pari a -2,8%, ma i pieni crescono leggermente rispetto allo scorso anno (+0,7% TEU), mentre i vuoti calano significativamente (-10,7% TEU).

Siderurgico. Nel porto di Venezia il terzo settore per importanza è quello siderurgico, che rappresenta il 19,1% dei volumi in tonnellate movimentati. A livello locale i risultati del comparto sono ottimi; infatti nel 2021, rispetto allo stesso periodo del biennio precedente, si nota come sia i volumi delle merci in colli (+7,5%) che quelli delle rinfuse (+38,3%) siano superiori anche a quelli del 2019. Inoltre, è interessante notare l'evoluzione della composizione merceologica delle rinfuse siderurgiche che mostra un poderoso aumento degli sbarchi di **rottame ferroso**, elemento utile alla produzione di acciaio in modalità più sostenibile da un punto di vista ambientale. Infatti, una delle principali tematiche che coinvolgono lo sviluppo del settore siderurgico è la sostenibilità ambientale che dovrà essere perseguita da tutti i player della filiera.

Agroalimentare. Il comparto agroalimentare, che rappresenta per il porto di Venezia in termini di tonnellate movimentate l'8,3% dei volumi totali, è caratterizzato dalla presenza di due tipologie di industrie: quella molitoria (molini per la produzione delle farine per l'alimentazione umana) e quella mangimistica per uso zootecnico (allevamenti avicoli, di bovini e suinicoli). A queste si aggiunge l'industria della spremitura dei semi oleosi per la produzione di olii e farine, queste ultime destinate, attraverso l'industria dei mangimi, al settore zootecnico. Inoltre, vi è l'industria olearia che, nell'attuale contesto nazionale, è da considerarsi essenzialmente una sub-fornitrice di farine della stessa industria mangimistica. Va tenuto in considerazione che, soprattutto per i cereali, i volumi movimentati dai porti dipendono anche dall'andamento del raccolto nazionale e dei paesi centro europei che approvvigionano le industrie del settore via strada e via ferrovia; in particolare il mercato del Porto di Venezia è maggiormente collegato all'andamento dei raccolti nell'Europa orientale. A livello locale, nel 2021, il porto di Venezia registra un calo del 5,8% delle merci

movimentate via nave mentre vede crescere i volumi intermediati via ferrovia (+17,2%), anche a causa degli alti costi del trasporto marittimo registrati nel corso dell'anno.

Chimico. Il comparto chimico, che comprende sia la chimica liquida che quella solida, vale, in termini di tonnellate, il 5,6% dei traffici totali di merci nel porto di Venezia. Gran parte dei prodotti movimentati da questo settore riguardano la chimica industriale di Versalis e proprio le scelte di questo player potrebbero influenzare in modo significativo l'andamento dei traffici del comparto. L'annunciata dismissione dell'impianto di cracking e la conseguente trasformazione da polo produttivo a logistico se da un lato ridurrà sicuramente le tonnellate di merce petrolifera (virgin nafta) movimentata, riducendo quindi i volumi di sottoprodotti chimici in esportazione, dall'altro porterà ad un aumento degli sbarchi di prodotti chimici finiti (etilene e propilene).

Ro-Ro. Secondo le analisi di Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM), la ridefinizione di alcune supply chain su scala regionale nel periodo post pandemia riporterà in Europa alcune filiere e ciò potrà favorire ulteriormente la crescita del trasporto marittimo a corto raggio per il quale il Mediterraneo, e l'Italia in particolare (244 milioni di tonnellate trasportate dalle navi e una quota di mercato del 37%), ha già una posizione di leadership in ambito europeo. Il settore del Ro-Ro ha fatto registrare, in Italia, l'aumento maggiore con quasi il 9% rispetto al 2021, con un sensibile effetto rimbalzo. Nel porto di Venezia il settore delle merci trasportate in **Ro-Ro** vale, in termini di tonnellate, il 7,0% del volume totale di merci movimentate. Lo sviluppo del comparto è correlato all'andamento degli scambi tra Europa e Mediterraneo, area che, nonostante il permanere dell'instabilità, manifesta comunque dinamismo. Per cogliere le opportunità offerte da una ripresa del commercio tra queste due macroaree, oltre al potenziamento del terminal Autostrade del Mare di Fusina (che ha raddoppiato la propria capacità), il settore beneficerà del potenziamento della modalità ferroviaria sotto il profilo infrastrutturale.

Project cargo. I project cargo, di cui Venezia e Chioggia sono leader di mercato, costituiscono un'eccellenza dell'offerta portuale di Venezia e Chioggia, comparto rilevante per l'attività degli scali, per l'alto valore aggiunto delle merci movimentate e per l'impatto occupazionale. Considerando le sempre maggiori restrizioni al trasporto stradale per questa tipologia di carichi, l'opportunità costituita dal settore fluviale rappresenterà sempre più un asset strategico per il sistema portuale lagunare.

Passeggeri. Per quanto riguarda il settore **crocieristico**, a livello mondiale i passeggeri sono passati da 2 milioni alla fine degli anni '80 ai 30 milioni del 2019, con un tasso annuo medio di crescita del 5% (Fonte CLIA 2020 State of the Cruise Industry Outlook). Annualmente il comparto genera un valore globale diretto, indiretto e indotto, stimato in 150 miliardi di dollari, impiegando direttamente oltre 1,2 milioni di persone (Fonte elaborazione CDP). Per quanto riguarda i porti di competenza dell'AdSPMAS, il settore passeggeri è risultato in costante crescita fino al momento in cui è stato introdotto, nel 2013, un primo vincolo autoimposto all'accessibilità nautica relativamente alle navi superiori alle 96.000 TSL.

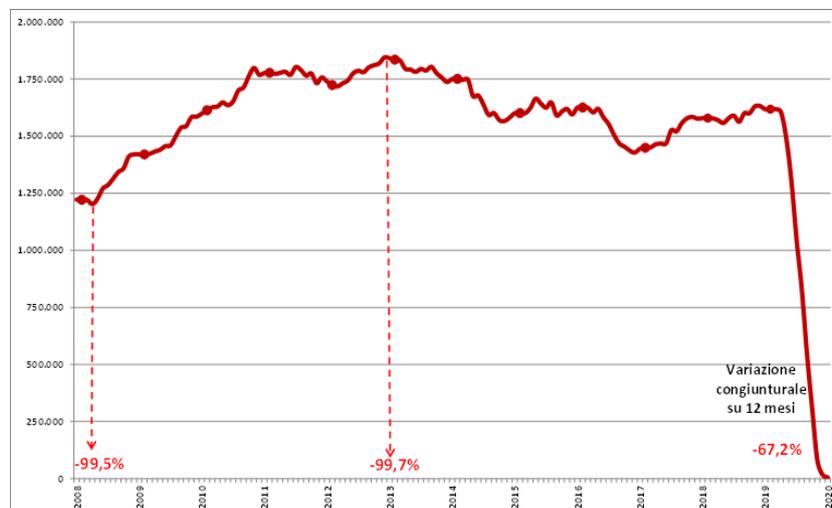


Grafico - 18. Andamento del traffico croceristico (year-to-date) del porto di Venezia. (Fonte elaborazione AdSPMAS)

Da quel momento l'andamento del comparto nel porto di Venezia è stato anticiclico rispetto a quanto avvenuto mediamente a livello mondiale, con i volumi ridotti a 1,6 milioni di passeggeri nel 2019. Il vincolo ha reso il porto di Venezia anelastico rispetto all'andamento internazionale, con cali più netti in fase di bassa domanda e riprese più lente con livelli di domanda crescenti. La pandemia ha portato ad un crollo totale dei volumi la cui ripresa oggi è condizionata dall'entrata in vigore del decreto legislativo 103/2021 che, vietando l'accesso alla Marittima per le navi superiori alle 25.000 TSL, limita pesantemente il potenziale dello scalo veneziano. Nel 2021, alcune sporadiche navi da crociera hanno potuto approdare nei terminal commerciali di Marghera, nel 2022 saranno resi disponibili almeno 2 accosti come previsto dal decreto legislativo.

I vincoli imposti al porto di Venezia, home port, stanno avendo, inoltre, grandi ripercussioni su tutti gli itinerari adriatici pianificati dalle compagnie di crociera, incidendo sugli altri scali. Se da un lato, infatti, alcune compagnie hanno mantenuto la presenza delle navi in Adriatico riposizionandosi nei porti di Trieste e Ravenna, altre hanno ridefinito gli itinerari in altri mari.

Per ciò che concerne infine il settore delle **crociere fluviali**, negli ultimi anni si è osservata un'espansione del mercato nel nord dell'Europa (Francia, Olanda, Germania) e in altri distretti specifici (Danubio verso Mar Nero e Fiume Volga) che vedono imbarcazioni di notevoli dimensioni trasportare centinaia di passeggeri in viaggi di durata 7/10 giorni. La croceristica fluviale italiana, e quella veneziana in particolare, rispetto a quella delle grandi vie d'acqua europee, è ancora un mercato minore. La sfida dei porti di Venezia e Chioggia sarà valorizzare tutte le opportunità offerte dalla Laguna di Venezia e dalla Litoranea Veneta ed eliminare i vincoli infrastrutturali per il completo sfruttamento della via fluviale.

Per quanto riguarda i **grandi yacht**, un recente studio di Risposte&Turismo ha evidenziato che questo segmento ha le caratteristiche per sviluppare servizi che hanno nella sostenibilità e nell'alto valore aggiunto le loro caratteristiche principali, capaci di produrre ricchezza per il porto e tutto il territorio attraverso la creazione di cluster che mettano a sistema competenze e risorse che lo stesso

è in grado di esprimere. Il mercato dei grandi yacht sta, infatti, vivendo una fase di sviluppo e crescita, con 821 imbarcazioni in costruzione o ordinate in questo periodo. Per potenziare l'offerta di servizi per il settore dei maxi-yacht e rendere maggiormente attrattivo il porto di Venezia, l'AdSPMAS sta sviluppando l'elettrificazione delle banchine con fondi PNRR e implementando l'offerta di servizi di manutenzione e re-fitting.

La funzione diportistica. Nel settore delle unità da diporto oltre due imprese su tre dell'industria indicano una crescita nell'ultimo biennio e sono pochissime quelle che lamentano una leggera contrazione. A trainare e sostenere il settore a Venezia è la ricettività (in termini di infrastrutture e posti barca a disposizione dei diportisti): i posti barca nelle darsene in concessione di AdSPMAS sono infatti circa 800, con i 470 posti di Chioggia sostanzialmente rivolti all'entroterra padovano. L'AdSPMAS intende far crescere tale settore anche verificando la possibilità di individuare nuove zone di espansione compatibili con le esigenze dei canali di grande navigazione.

2.2.2 Le filiere del Porto di Chioggia

Traffico merci. Per quanto concerne il porto di Chioggia la filiera principale è quella **siderurgica**, che rappresenta il 29,4% del traffico totale. La quota di questo comparto, basato quasi interamente sugli scambi di prodotti siderurgici, è in calo di quasi 10 punti percentuali rispetto allo stesso periodo del 2019. Esaminando i valori assoluti delle movimentazioni emerge una crescita rispetto allo scorso anno, anche se il settore non si è ancora riportato sui livelli di due anni fa. Il motivo del calo è da riscontrarsi soprattutto nei minori scambi con il mercato nordafricano, primo partner commerciale per questo comparto nel 2019 e attualmente calato significativamente. La seconda filiera per importanza dei volumi è quella del **sale** che rappresenta circa il 25% del totale, a seguire il **settore chimico**, che rappresenta poco meno del 20%, e il **cemento** che supera il 10% del totale. Questi ultimi due comparti si basano su traffici conto proprio per aziende insediate nello scalo clodiense.

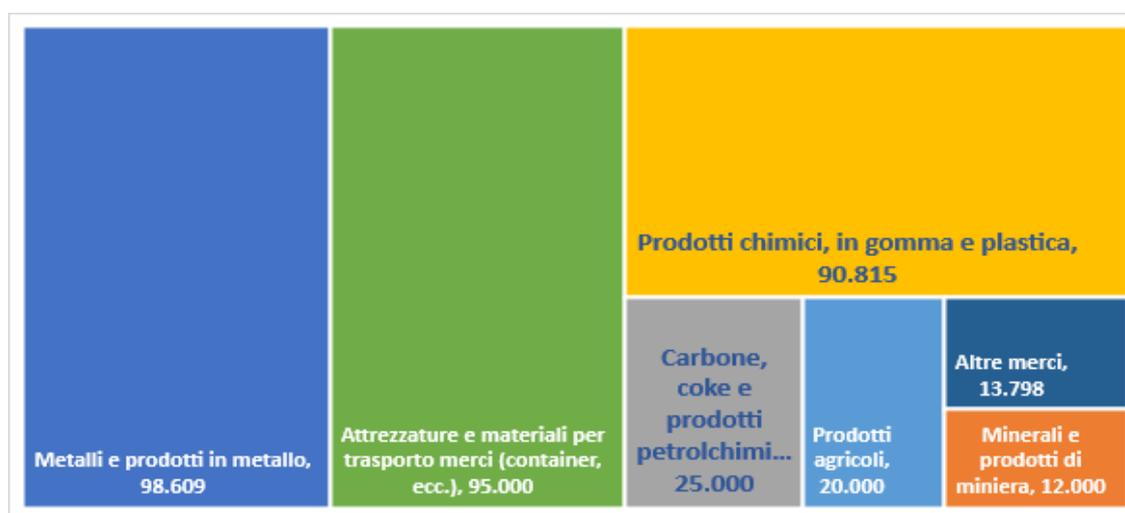
Settore ittico. Un settore di grande importanza per la realtà veneta, e per Chioggia in particolare, è quello ittico. Il settore della pesca e acquacoltura veneta da solo rappresenta il 3,0% della produzione del veneto e vale circa 194 milioni di euro. Nel 2019 il numero delle imbarcazioni della flotta marittima veneta si è attestato su 652 unità: a tal riguardo Chioggia, oltre al maggior numero di pescherecci, presenta la maggiore stazza e potenza motore totale, segno inequivocabile di una flotta marittima di altura e ben attrezzata. In Veneto da tempo è presente un'estesa rete di imprese del settore pesca: sono infatti pari a circa 3.800 unità, che corrispondono al 15,5% delle aziende del settore ittico nazionale ed occupano più di 7.000 addetti con una produzione di circa 60.000 tonnellate. In questo contesto, Chioggia si divide con Pila-Porto Tolle la leadership del settore dal punto di vista della produzione, ma risulta il leader indiscusso dal punto di vista degli incassi con quasi 25 milioni di euro. Per quanto riguarda poi l'export, nel 2019 i prodotti ittici esportati dal Veneto sono stati quasi 109,7 milioni di euro e la Germania si conferma il Paese verso cui il Veneto esporta di più in valore (31,7% sul totale). Ciò premesso, è evidente come la risorsa della pesca sia il tratto caratterizzante e distintivo di Chioggia ed è per questo motivo che ormai da decenni gli strumenti di pianificazione territoriale individuano quale priorità la ristrutturazione del porto peschereccio attraverso la messa a disposizione di idonee aree e di infrastrutture valorizzando il ruolo dell'imprenditoria ittica locale che, come detto, costituisce un fondamentale fattore di sviluppo economico.

2.3 L'attività logistica dell'Interporto di Rovigo

Gestito dall'omonima società, con 1,9 milioni di metri quadrati, di cui 41.000 di magazzini, come detto in precedenza, l'Interporto di Rovigo è lo snodo fondamentale del traffico fluviale di prosecuzione di quello marittimo che è una peculiarità assoluta del sistema portuale veneziano.

Dal punto di vista dei traffici, a farla da padroni nella rete idroviaria padana sono i prodotti metallurgici e in metallo, non di rado carichi straordinari per impiantistica industriale o energetica pesante. Seguono le attrezzature per trasporto, quindi merce movimentata in container, colli, pallet, cisterne, ecc. e i prodotti chimici liquidi.

Figura 25 – Principali merci movimentate nella rete idroviaria padana nel 2018, tonnellate



Fonte: elaborazioni SRM su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

La struttura presenta 60.000 metri quadrati di piazzali raccordati ferroviariamente nei quali è possibile svolgere le attività di movimentazione container. Tali operazioni sono garantite dalla presenza di apposite gru gommate. Parte delle aree raccordate sono destinate al deposito dei container vuoti. 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 un magazzino silos automatizzato in grado di contenere 81.000 metri cubi di rinfuse agroalimentari. Tale magazzino consente lo shift modale dalle diverse modalità di trasporto. Da chiatte a camion o da treno a camion, il materiale in arrivo in grandi quantità viene quindi spedito a destino con gli automezzi. L'Interporto di Rovigo ha dedicato un'apposita area alla manutenzione in sicurezza dei carri ferroviari.

2.3.1 Progetto di potenziamento dell'hub interportuale

Il piano di sviluppo della struttura Interportuale, anche in considerazione della crescente domanda, prevede il potenziamento dei piazzali di banchina, sia in termini dimensionali che di portata, anche in considerazione della trimodalità della loro operatività e del sempre più richiesto accosto di imbarcazioni turistiche. Ed è proprio in una condivisione di strategie e prospettive, con l'obiettivo di una sempre più ecosostenibilità dei processi, che la Regione del Veneto, con un intervento interamente finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità, entro il 2022 procederà

all'elettrificazione dei piazzali esistenti. Gli obiettivi futuri, quindi, passano necessariamente per il potenziamento mediante l'ampliamento dei piazzali raccordati con la rete ferroviaria, con la realizzazione di nuovi raccordi ferroviari a servizio dell'area Est e la realizzazione di una nuova area raccordata ad Ovest. Considerato che la movimentazione delle merci alla rinfusa viene svolta in modo "green" mediante una tramoggia di banchina e nastro trasportatore interrato e che l'area di banchina può essere utilizzata per l'assemblaggio e successivo trasporto via fiume verso il porto di Venezia di componenti eccezionali, la banchina dovrà essere dotata di gru mobile su binario a funzionalità elettrica con capacità di autoproduzione energetica. Per completare l'avviata trasformazione ecosostenibile, ma al contempo economicamente compatibile e adeguata alla mutata domanda logistica, sarà necessaria la sostituzione dell'attuale macchina da manovra a trazione termica con una nuova a trazione elettrica. Ciò si rende necessario anche per valutazioni squisitamente commerciali; larga parte degli operatori interessati all'attività dell'Interporto o che hanno attenzionato le sue potenzialità è costituita da multinazionali che pongono particolare attenzione all'aspetto ambientale.

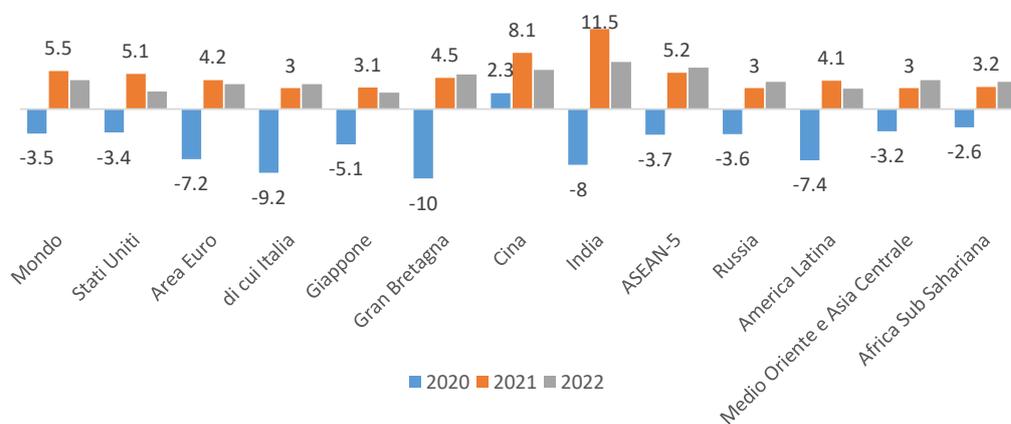
2.4 Inquadramento a livello globale della performance dei poli infrastrutturali della ZLS ed effetti della crisi Covid 19

Nel corso del 2020, la crisi economica globale generata dal Covid-19 e dai lockdown generalizzati o parziali, finalizzati a limitarne la diffusione, ha determinato una contrazione del commercio mondiale. Solo la Cina ha messo a segno una crescita, molto moderata per i suoi standard, del PIL. Il resto del mondo ha registrato una flessione, anche se il Fondo Monetario Internazionale nel suo Outlook di gennaio 2021 ha alzato le stime sull'economia globale, sia per il 2020 che per il 2021. La correzione in aumento rispetto alle previsioni precedenti riflette gli effetti positivi dell'inizio delle vaccinazioni e le misure di sostegno varate soprattutto negli Stati Uniti e in Giappone alla fine del 2020.

La contrazione dell'economia globale nel 2020 si è fermata al 3,5%, quasi un punto percentuale in meno rispetto al -4,4% stimato a ottobre, è tornata a crescere del 6% nel 2021, lo 0,8% in più rispetto alle stime di ottobre, per poi assestarsi, secondo le previsioni ante crisi Ucraina, al 4 % nel 2022. Secondo il FMI, Stati Uniti e Giappone sono tornati ai livelli di attività di fine 2019 nella seconda metà del 2021, mentre Eurozona e Regno Unito avrebbero dovuto riemergere nel 2022.

I differenti livelli di reazione all'epidemia e le differenti capacità di ripresa nel post-Covid dipendono, ovviamente, dai livelli pre-crisi dei fondamentali macroeconomici di ciascun Paese/area economica, in termini di produttività totale dei fattori, stato di salute dei conti pubblici, livelli di domanda interna, politiche economiche e valutarie; chi aveva già prima della crisi una capacità di crescita bassa ne uscirà più lentamente.

Grafico 19 – Tassi di crescita del PIL previsti per il 2020, 2021 ed il 2022



Fonte: elaborazioni SRM su dati FMI

Il commercio mondiale era già in rallentamento nel 2019 a causa della riduzione dell'interscambio commerciale delle economie avanzate (come effetto di un'ondata di neoprotezionismo partita dagli USA) e di difficoltà in molti Paesi emergenti o in via di sviluppo (alle prese, sovente, con default sovrani o crisi economiche locali). Con la ripresa dell'attività economica, dovrebbe ripartire anche il commercio, che il Fondo Monetario Internazionale stima crescerà circa dell'8% nel 2021 e del 6,3% nel 2022. Secondo i più recenti dati della WTO, il volume di scambi di beni era in calo dell'11% nei primi 9 mesi del 2020.

Complessivamente, nel 2020-2021 il commercio internazionale si ridurrà di circa 1,5 punti percentuali, mentre un tasso di crescita dell'economia mondiale, proiettato intorno al 4% per gli anni 2022 e successivi, renderà più graduale la ripresa di un'espansione globale dei traffici (inclusi quelli marittimi) su ritmi soddisfacenti.

Ci dobbiamo attendere, quindi, un incremento delle pressioni concorrenziali fra Paesi, sistemi portuali e logistici, compagnie di shipping e servizi annessi, attorno ad una torta globale del commercio che, probabilmente, solo nel 2022 recupererà i livelli di fine 2019. Le quote di mercato dei singoli Paesi, dei singoli porti e delle singole compagnie non saranno, quindi, un dato stabile e relativamente garantito, ma verranno rimessi in gioco da una rinnovata e più dura competizione.

Tabella 17 – Tassi % di variazione del commercio mondiale di beni e servizi

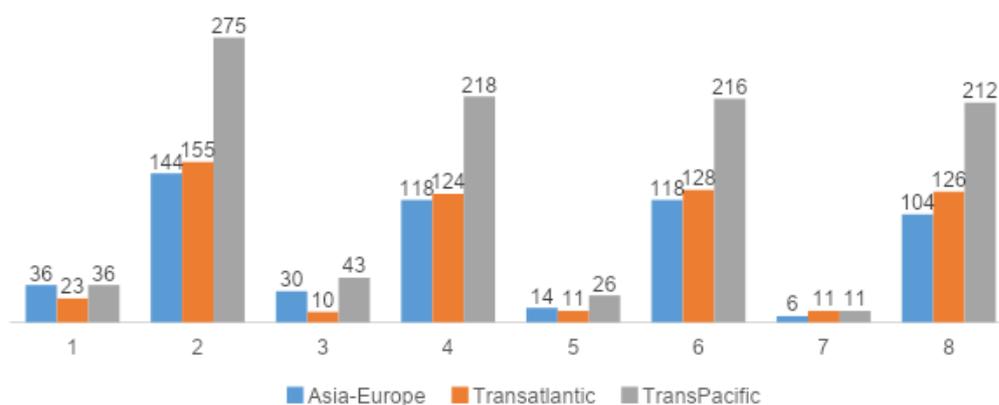
	2018	2019	2020	2021	2022
Totale	3,9	1,0	-9,6	8,1	6,3
- economie avanzate	3,5	1,4	-10,1	7,5	6,1
- Paesi emergenti ed in via di sviluppo	4,1	0,3	-8,9	9,2	6,7

Fonte: elaborazioni SRM su dati FMI

Gli effetti di questa situazione, nel corso del 2020, sono state le blank sailing (cancellazioni di partenze navali già schedulate, un dato molto rilevante, che a maggio 2020 è stimato in circa 2,7 milioni di TEU, pari all'11,6% della capacità totale di stiva, con una proiezione di perdita fino a 7

milioni di TEU, fino quasi al 30% della capacità di stiva totale – stime SRM), che comunque nella seconda metà dell’anno sono andate attenuandosi, lo *slow steaming* (rallentamenti del mezzo navale per ottenere risparmi di carburante sulle lunghe rotte): il World Fleet Average Speed Index di Clarksons ha mostrato che le flotte navali hanno percorso nel periodo della pandemia le rotte ad una velocità di circa 20 punti inferiore a quella base riferita al 2008 e ciò, ovviamente, rallenta complessivamente la movimentazione di merci via mare e ne diminuisce l’impatto economico, o la circumnavigazione del capo di Buona Speranza, molto più lento, per non sostenere l’onere del pedaggio del Canale di Suez da parte dei grandi Carrier sulle rotte deep sea.

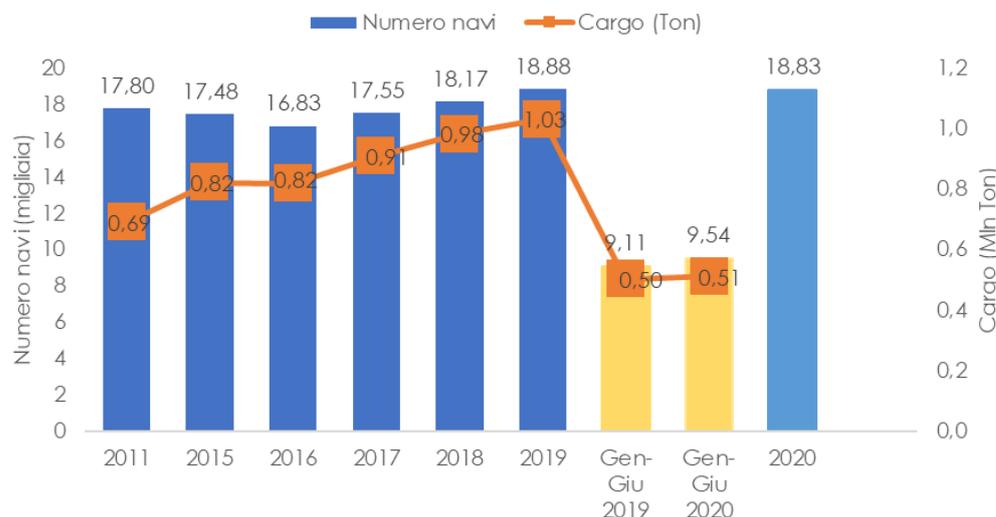
Grafico 20 - Numero di blank sailing nel periodo aprile-luglio 2020 per le tre principali rotte globali



Fonte: Drewry Maritime Research

Si stima che nel 2020 circa un centinaio di navi, appartenenti a 20 compagnie originariamente operanti su Suez, siano state dirottate sul Capo di Buona Speranza. Si tratta, ovviamente, di un dato relativamente minimale, nei soli primi due mesi del 2020 le navi transitate da Suez sono infatti 3.170, inoltre in genere non si tratta di rotte “pendulum”, cioè almeno una volta - o in andata o in ritorno - le navi transitanti dal Sud Africa passano da Suez, ma sufficiente ad indurre l’Autorità Portuale di Suez ad offrire diverse tipologie di sconto per il transito dal canale, confermate anche per il 2021. In effetti, le navi transitate da Suez nel 2020 sono state 18.829, appena lo 0,3% in meno rispetto al 2019.

Grafico 21 – Transiti da Suez di navi nel periodo 2011 – 2020 e di merci nel periodo 2011 – giugno 2020.



Fonte: SRM su dati Suez Canal Authority e Informare

Tale fenomeno, inoltre, si accompagna ad una crescita del traffico ferroviario diretto fra Cina ed Europa: da maggio i treni commerciali sono circa 1.000 al mese con, in agosto, una crescita del 62% rispetto ad agosto 2019. Rispetto al comparto marittimo e aereo, il trasporto ferroviario merci Cina-Europa è stato meno colpito dalla pandemia di COVID-19, rendendolo la scelta preferita degli operatori per il trasporto di grandi quantità di merci e di pacchi per l'e-commerce transfrontaliero.

Più in generale, lo sviluppo dei collegamenti mediterranei con la Cina, economia in crescita e dinamica nei commerci, favorito e spinto dall'iniziativa Belt and Road, potrebbe subire un rallentamento per la pandemia: il 20% dei relativi progetti risulta essere compromesso dalla crisi economica in atto.

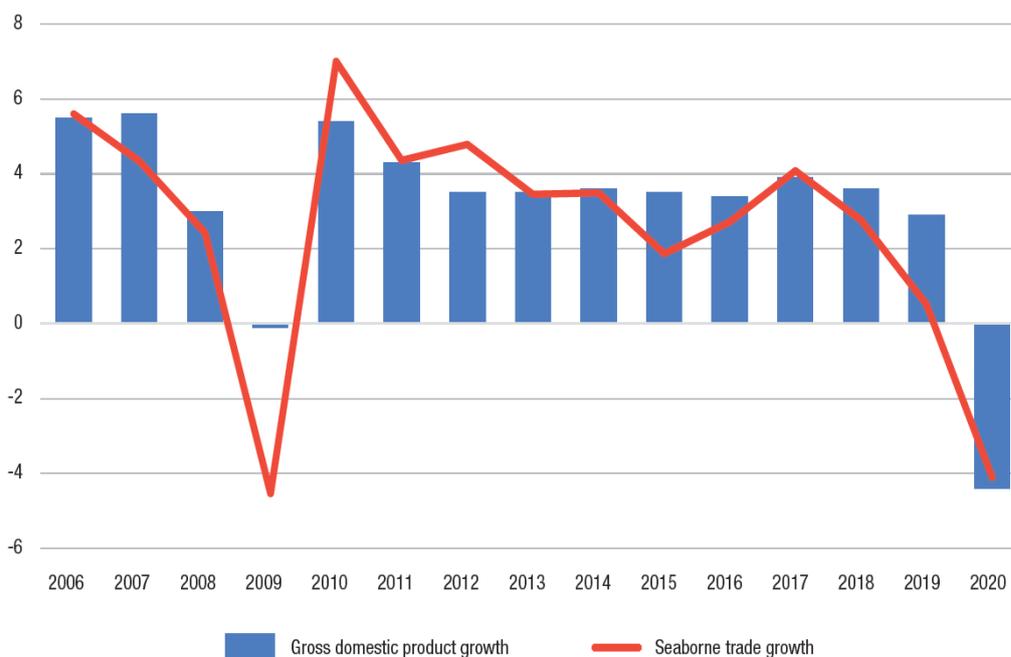
Si stanno inoltre aprendo altri scenari anche più futuribili, ad esempio l'ampliamento del "passaggio a nord", favorito dallo scioglimento dei ghiacci artici, che però, pur essendo ancora al 98% caratterizzata da traffico di corto raggio e regionale, è in crescita del +15% tra gennaio e aprile 2020, rispetto al 2019. La compagnia marittima cinese Cosco è il carrier più attivo su questa rotta e copre il 19% dei transiti complessivi, indicando un evidente interesse strategico per l'ampliamento di questa direttrice.

Nel contesto dell'economia forgiata dal Covid, il trasporto marittimo e la logistica più in generale stanno ricoprendo un ruolo rilevante nella risposta all'emergenza seguita alla pandemia, facilitando il trasporto di merci e prodotti vitali e consolidando la sua funzione in catene di approvvigionamento globali che hanno mostrato, in questa situazione di crisi, grandi fragilità. Nonostante il difficile momento storico, la maggioranza dei porti è riuscita a rimanere aperta alle operazioni di carico/scarico consentendo l'accesso alle navi commerciali di ogni tipologia (container, petroliere, rinfusiere e Ro-Ro).

Anche alla luce di scenari in cambiamento, il Mediterraneo continua ad essere strategico per l'economia marittima globale, poiché da esso transita il 25% del traffico globale e il 27% dei servizi di linea mondiali, nell'ambito di un 90% di merci che viaggiano via mare.

Non è facile, dunque, realizzare stime di lungo periodo sull'impatto del Covid -19 sul trasporto marittimo delle merci perché quello che accadrà, nel medio e lungo termine, dipenderà molto da ciò che si determinerà nella riorganizzazione del settore industriale, non solo nei singoli paesi, ma anche su scala internazionale. Secondo la società di analisi Clarksons **la domanda di shipping globale dovrebbe ridursi del 3,6% nel 2020, con un rimbalzo del 4,2% nel 2021**. Per l'Unctad, il calo sarà del 4%, analogo a quanto sperimentato con la crisi del 2008-2009.

Grafico 22 – Andamento del Pil e del commercio marittimo mondiale per anno



Fonte: Unctad

Il Mediterraneo, nonostante gli sconvolgimenti della crisi e tutti i fenomeni sopra illustrati che potenzialmente ne riducono i traffici, riesce comunque a mantenere una prospettiva di crescita: infatti, Il Canale di Suez, che nel 2020 ha visto il transito di un numero pressoché uguale a quello del 2019, ha registrato un calo delle petroliere (-3%), ma un aumento delle altre tipologie (+0,8%). Più nello specifico, nel settore dei container le ultime previsioni sull'impatto del Covid-19 (realizzate da Drewry Maritime Research nel suo *Q4 2020 Container Forecaster*) evidenziano un calo del 2,1% nel 2020, che porta a chiudere l'anno realizzando 783 milioni di TEU movimentati nei porti mondiali; il che mostra come il segmento dei container nel corso dell'anno abbia assorbito gli effetti della pandemia. Si stima inoltre un rimbalzo dell'8,9% nel 2021 e del 5% nel 2022.

Allungando le previsioni al 2024, la movimentazione container dei porti a livello mondiale dovrebbe crescere a un tasso medio annuo del 4,2% fino ad arrivare a 974 milioni di TEU, un incremento

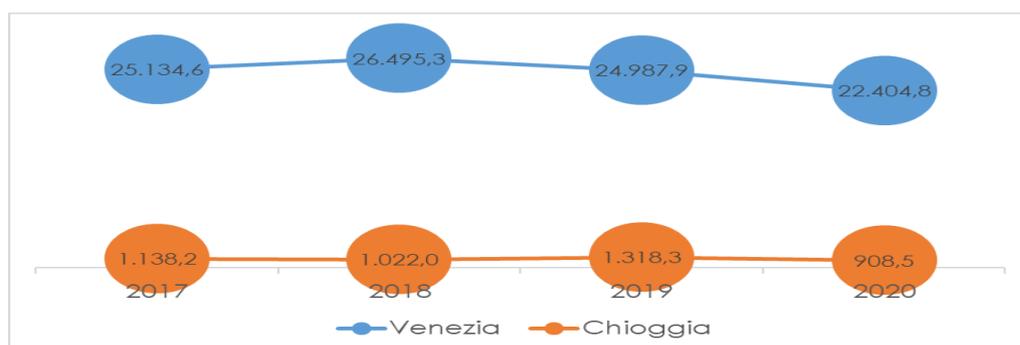
maggiore rispetto alla stima di crescita dell'economia mondiale del FMI pari a +4,2%, 3,8%, +3,6% rispettivamente per il 2022, 2023 e 2024. A livello di aree mondiali, le stime relative alla movimentazione portuale dei container nel 2021 sono le seguenti: Europa +7,7%, Africa +6,3%, Asia +9%, Middle East +3,6% e Nordamerica +11,7%.

Declinando questi scenari nel contesto italiano, l'impatto del Covid-19 sulla portualità si è concretizzato in una riduzione dei traffici commerciali pari al 10% e sui container dell'11%. La portualità veneta, ovviamente, soffre anch'essa degli effetti del coronavirus. Nel 2020, il porto di Venezia, in linea con il dato nazionale, perde il 10% del tonnellaggio del corrispondente periodo del 2019, pari a circa 2,5 milioni di tonnellate. Il grosso della contrazione, per circa 2,1 milioni di tonnellate, riguarda il traffico in entrata, come riflesso di un impatto economico del Covid relativamente più pesante per l'economia italiana rispetto ad altri Paesi: ciò produce una riduzione particolarmente severa delle importazioni di materie prime e beni intermedi per la produzione interna. In particolare, soffre, come del resto anche su scala nazionale, il traffico rinfusiero secco, con una perdita del 20,4%, accusando soprattutto un crollo della movimentazione cerealicola e di carbone e lignite (in questo secondo caso, però, la riduzione dei volumi è legata al progetto di riconversione a gas della centrale elettrica di Fusina, i cui forni a gas sono già in fase di spegnimento).

Si registra anche la contrazione della movimentazione di container, che scende del 10,8%, come effetto del rallentamento produttivo del comparto manifatturiero del Nord Est, considerato che per i container lo scalo di Venezia è un porto gateway cioè a servizio del territorio. Il segno negativo riguarda anche i carichi generali (-5%), il Ro-Ro (-8%) e le rinfuse liquide (-5%) come effetto della riduzione del volume di petrolio raffinato, progressivamente sostituito da materie prime di origine biologica (oli vegetali, ma anche grassi animali e oli da cucina usati o estratti da alghe) in seguito alla trasformazione della raffineria convenzionale in bioraffineria promossa da Eni nello stabilimento di Porto Marghera.

Chioggia perde il 31%, con circa 400mila tonnellate in meno. L'impatto del Covid si è riverberato soprattutto sui carichi generali (-59%), sui materiali per edilizia e minerali che rappresentano la principale merce solida movimentata dal porto (-16%) e sui semi oleaginosi e mangime/foraggio (-46%). In crescita del 6% la movimentazione di prodotti chimici.

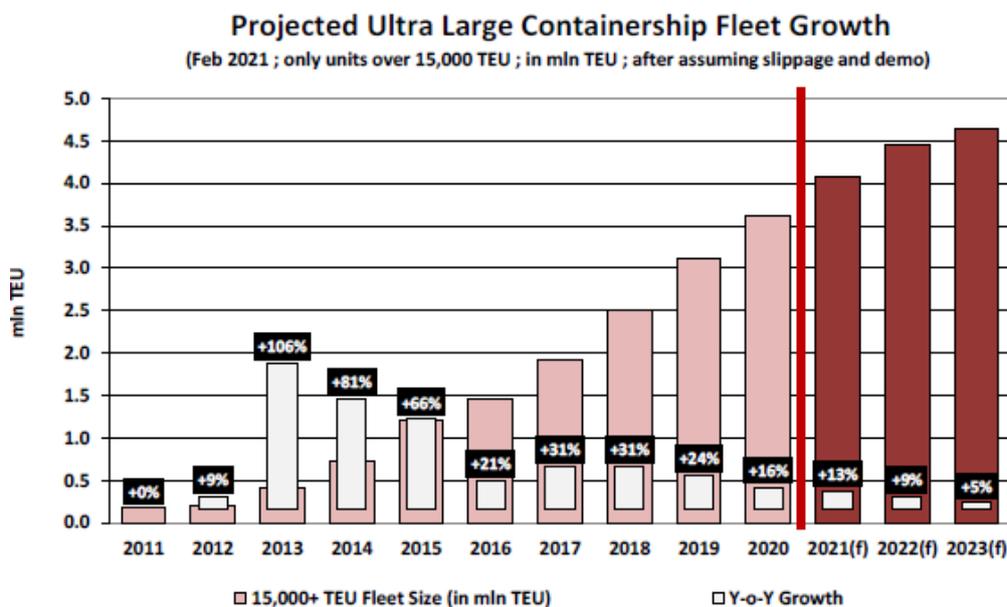
Grafico 23 – Andamento dei volumi complessivi di movimentazione nei porti di Venezia e Chioggia 2017-2020, migliaia di tonnellate



Fonte: elaborazioni SRM su dati Autorità Portuale Nord Adriatico

Evidentemente, per invertire tali tendenze non positive, quantomeno nel comparto dei container, è necessario investire per attrezzarsi e adeguarsi alle principali tendenze competitive in atto nel comparto. Ad iniziare dalla tendenza al gigantismo navale. Dai dati Banchemo Costa, mostrati nel grafico che segue, infatti, si evince una crescita nel prossimo triennio pari al 13%, 9% e 5% del numero di Containership superiori a 15mila TEU con risvolti importanti sulla competitività degli scali che saranno chiamati sempre più a realizzare investimenti in dragaggio dei fondali, se troppo bassi, attrezzature, infrastrutture, allungamento e automazione dei terminal per favorire un rapido imbarco e sbarco delle merci destinate al transhipment o verso l'entroterra.

Grafico 24 – Variazione % annua del numero di navi portacontainer di portata superiore ai 15000 TEU



Fonte:

Fonte: Banchemo Costa 2021

La dimensione è un aspetto fondamentale in quanto condiziona le strategie di un porto; se esso è in grado di accogliere le grandi navi allora sarà inserito in un contesto di grandi rotte dove sarà maggiore la capacità di stoccare e movimentare container, creare logistica, dare impulso a meccanismi intermodali. Di contro, sarà un porto destinato ad accogliere rotte feeder con naviglio (pur interessante), ma di minore dimensione in grado di servire comunque territori che hanno esigenze di collegamento, ma sempre passando per un porto hub o di maggiore livello. Oppure, semplicemente, sarà un porto specializzato in una movimentazione diversa da quella dei container, che però è anche quella che garantisce i margini di valore aggiunto più elevati.

Di pari importanza, il tener conto delle tattiche delle grandi alleanze tra global carrier, è stato questo argomento che ha causato un dibattito articolato sulla possibile creazione di situazioni oligopolistiche, tuttavia, anche questo fenomeno sembra aver trovato, dopo una quindicina di anni, un suo assetto definitivo dopo che varie compagnie via via si sono fuse o hanno posto in essere processi di acquisizione. Abbiamo in realtà già dal 2017 tre grandi alleanze che ora hanno una

posizione importante sulle rotte strategiche mondiali (tra cui Asia-North Europe) e Asia Med, quelle che coinvolgono in modo più incisivo il Mediterraneo.

Parliamo della 2M che vede protagoniste Maersk (Danimarca) e MSC (Svizzera), della Ocean Alliance con la francese CMA CGM, la Taiwanese Evergreen e la Cinese COSCO (alleanza molto seguita dagli analisti poiché protagonista delle rotte della via della seta cinese) e della THE Alliance con Germania, Corea e Giappone nella compagine. Anche in questo caso saper attrarre questi liner per un porto potrebbe essere la carta vincente. Naturalmente a questi player occorre assicurare servizi portuali e intermodali efficienti per poter garantire rapidità e fluidità dell'imbarco e sbarco dei contenitori, uno dei fattori primari per la scelta di uno scalo. Altrettanto evidentemente, questi grandi player hanno un potere di mercato preponderante, per cui sono loro a dettare le regole cui i porti si devono allineare, quindi, è sulla base delle esigenze di questi grandi player che occorre modellare i necessari investimenti. Basti pensare, solo a titolo di esempio, che Ocean Alliance deteneva a giugno 2020 una quota di mercato sulla direttrice Cina-Europa via Suez pari al 39% e il 37% era della 2M.

3. LA PROPOSTA DI ZLS DELLA REGIONE VENETO – ART.3, CO 1); ART.6, LETT. D) E G) DPCM 12/18

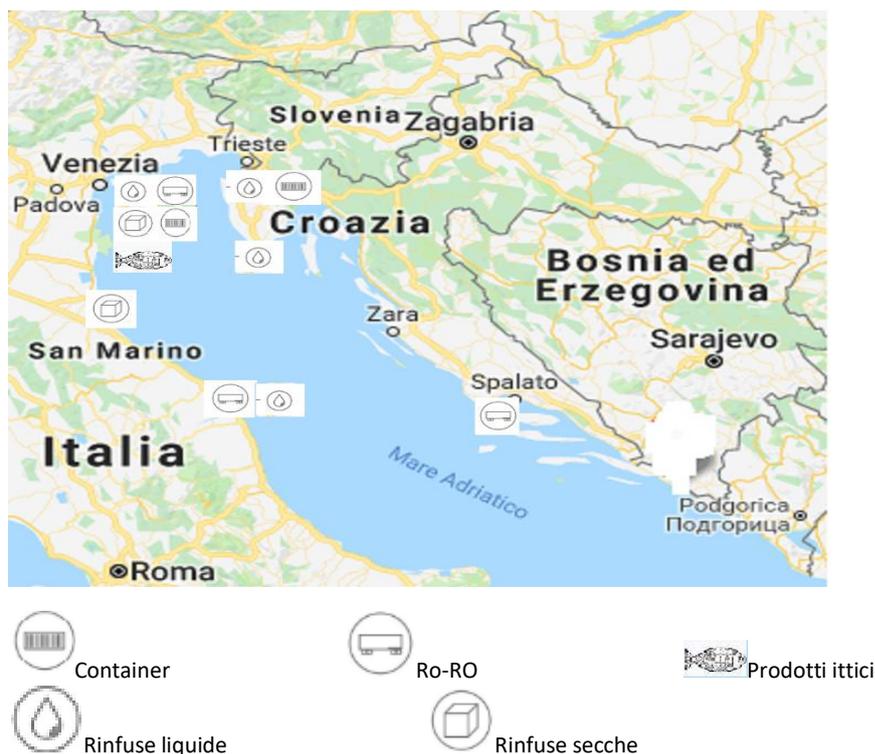
3.1 Le sfide e gli obiettivi generali

Relativamente al sistema portuale, la domanda fondamentale cui rispondere per delineare una missione, un obiettivo generale per la ZLS di Venezia è la seguente: cosa diventerà il porto di Venezia e di Chioggia quando la ZLS sarà istituita ed operativa? La risposta di sintesi, che costituisce l'obiettivo generale, è che **esso potrà diventare il principale porto multipurpose di riferimento per l'area del Mediterraneo orientale. Questa considerazione apre a diversi obiettivi specifici, di tipo settoriale.**

Infatti, la specializzazione portuale veneziana è molto diversa da quella degli altri porti circostanti: non specializzata in una singola merce/tipologia di movimentazione, essa può rappresentare per operatori logistici con attività differenziate lo scalo adriatico di riferimento. Ancona, che ha una vocazione simile, è infatti più piccola e più lontana dai mercati del centro-nord ed est Europa.

Tramite gli incentivi fiscali e le semplificazioni amministrative connesse alla creazione della ZLS, in virtù della crescente disponibilità di aree interne all'ambito portuale in ragione delle bonifiche e con il vantaggio aggiuntivo del porto franco, Venezia può quindi attrarre investitori appartenenti **ai più diversi settori produttivi, proprio grazie alla sua funzione multiscopo**: imprese molitorie e granarie, imprese della filiera ittica, imprese chimiche, metallurgiche, del settore della lavorazione dei minerali non metalliferi.

Figura 26 – Specializzazione di Venezia-Chioggia e di alcuni dei principali porti adriatici in competizione

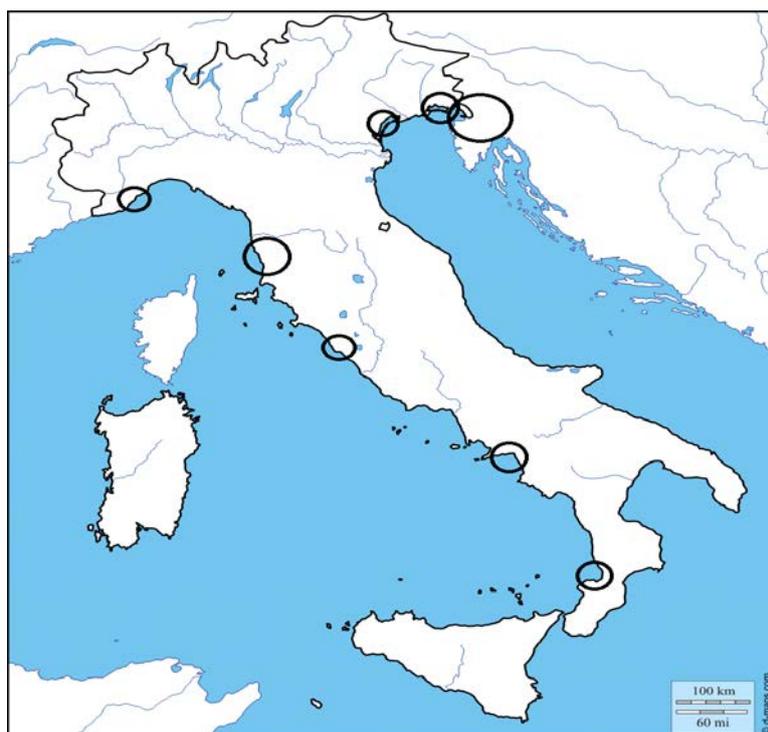


Inoltre, sempre grazie alla sua multifunzionalità, il porto di Venezia può posizionarsi fra i pochi porti che svolgono il business di **movimentazione di auto nuove** dalla fabbrica ai mercati. Infatti, benché il vicino porto sloveno di Capodistria sia uno scalo leader per dimensioni e per tale attività e vi sia anche il porto di Monfalcone a breve distanza, anch'esso attrezzato con un terminal auto nuove, Venezia, con la ZLS e il potenziamento del porto franco, può aspirare a catturare traffico soprattutto da Monfalcone, offrendo agli importatori ed esportatori di autoveicoli minori tempi amministrativi e burocratici, per i produttori non appartenenti all'Unione Europea anche i vantaggi doganali connessi al porto franco e, per la posizione geografica più spostata ad ovest rispetto a Monfalcone e Capodistria e alle efficienti connessioni autostradali e ferroviarie appartenenti al corridoio Adriatico-Baltico, anche un più rapido trasporto degli autoveicoli verso i mercati dell'Italia del nord, dell'Austria, della Germania e della Polonia.

Per la sua posizione, Venezia è più appetibile come terminale per l'esportazione dei prodotti automotive provenienti da stabilimenti quali quello di Modena e Maranello (Maserati e Ferrari) o di Cento (VM motori) rispetto ad altri scali specializzati.

Tale mercato è attualmente in forte crisi di vendite, a causa della recessione da Covid, ma è previsto che possa ripartire già nel 2021: secondo le previsioni Prometeia, il fatturato del settore automotive italiano, nel 2021, dovrebbe crescere del 12% circa, più del 6,8% dell'intero manifatturiero, in parziale recupero rispetto al pesante calo (-26,8%) del 2020. Si prevede che nel 2023 si tornerà ai livelli produttivi e di mercato del 2019.

Figura 27 – Localizzazione dei principali scali italiani di movimentazione di autoveicoli, con anche Capodistria (la dimensione del cerchio è proporzionale al volume movimentato)



Un ulteriore obiettivo settoriale che il Porto di Venezia può sviluppare, per il suo posizionamento al centro di sistemi produttivi, energetici ed infrastrutturali strategici, consiste nella **movimentazione di trasporti eccezionali, soprattutto di componenti pesanti per l'industria energetica** (ad es. il trasporto delle nuove turbine per la centrale elettrica di Fusina, o anche i quattro mega-reattori inviati alla raffineria sudcoreana di Ulsan da Marghera nel 2019), **ma anche di moduli/componenti di grandi infrastrutture di trasporto**. Il Porto di Venezia può sviluppare il trasporto di carichi eccezionali grazie a terminal e operatori specializzati e strutture specifiche di accesso alle banchine e al mare.

In Lombardia si concentrano società leader mondiali nel campo dell'ingegneristica e delle grandi componenti per l'industria energetica per le quali Venezia può costituire un porto naturale. È il caso, ad esempio, di ATB Group, azienda bresciana leader nel settore della progettazione e nella produzione di componenti per il settore energetico, presente da oltre quarant'anni a Porto Marghera. La sede di ATB a Marghera dista appena 400 metri dalla banchina, usufruendo di un accesso doganale diretto realizzato dal terminal Multi Service, altamente specializzato nel settore heavylift e da più di 20 anni terminal di riferimento per il general e project cargo per il Nord Italia. Anche Macchi, società del gruppo Sofinter con sede centrale a Gallarate e vari stabilimenti in Italia e in Europa, nel 2015 ha scelto di aprire uno stabilimento produttivo a Porto Marghera, dove la viabilità e l'accesso alle banchine sono stati progettati per favorire l'imbarco di colli eccezionali (caldaie industriali): l'unità produttiva sita nel porto di Marghera riceve le varie componenti dalle altre fabbriche Macchi per realizzare il prodotto finale. A Porto Marghera è insediata da anni anche la SIMIC, azienda che ha finalizzato a Marghera un magnete destinato a far parte di una centrale nucleare francese.

Venezia, grazie alle caratteristiche del territorio, al suo hinterland produttivo che, per la grande componentistica industriale ed energetica arriva fino alla Lombardia e alla Germania meridionale, nonché alla specializzazione di terminalisti e operatori logistici, è lo scalo ideale per la produzione, l'assemblaggio e la spedizione o anche la ricezione di project cargo.

Il sistema portuale di Venezia-Chioggia grazie alla ZLS: una sintesi

Mission/ obiettivo generale	Essere protagonista come porto multipurpose di riferimento per i collegamenti dell'Italia e del Centro Est Europa con l'area del Mediterraneo orientale e del Nord Africa-Medio Oriente, oltre che per i traffici da oltreoceano
Diretrici principali	<p>Ro-Ro, autostrade del mare e medium range shipping in modalità multipurpose lungo la dorsale adriatica-greca-medio orientale (con diramazioni/prolungamenti verso penisola araba e mar Nero) per la logistica del made in Italy e della meccanica dei distretti veneti ed emiliani</p> <p>Porto di servizio per i collegamenti multipurpose con l'Africa del Nord (specie Egitto, Tunisia e Marocco) come diramazioni dalla rotta occidentale principale verso l'Atlantico</p>

	<p>Porto di collegamento fra i sistemi produttivi del Nord Est italiano-Balcani-Europa centro orientale-Germania meridionale e l'Europa del Nord Ovest, facendo da hub di collegamento multipurpose con gli scali britannici e del Northern Range, su una ampia modalità tipologica di merci e di modalità di trasporto marittimo</p>
Vocazioni	<p>Scalo di riferimento per il project cargo, specie di grandi componenti per l'industria energetica</p>
	<p>Scalo di riferimento per la logistica delle aree industriali distrettuali venete ed emiliane, che oggi tendono ancora ad appoggiarsi su Genova, sia sul rinfusiero che sul trasporto via container o general cargo</p>
	<p>Snodo fondamentale del Ro-Ro lungo tutta la dorsale adriatica, fino ai Balcani meridionali, alla Grecia e implementabile in prospettiva verso altri mercati del Mediterraneo Orientale.</p>
	<p>Porto di servizio per lo sviluppo del polo di energie alternative dell'Hydrogen Park di Marghera</p>
	<p>Chioggia può diventare la porta di entrata ed uscita di merci al servizio dell'area padana collegata alla rete fluviale grazie alla rete idroviaria interna ed all'interporto di Rovigo</p>
	<p>Potenziale scalo di attrazione della nuova generazione di navi "green", a GNL ed in futuro ad idrogeno, investendo sui servizi portuali di bunkeraggio</p>
	<p>Potenziale scalo di movimentazione di autoveicoli</p>
	<p>Potenziale hub di lavorazione, congelamento, packaging e logistica della filiera ittica dell'intero Nord-Est</p>
Obiettivi specifici settoriali	<p>L'ambito portuale, compreso nel perimetro della ZLS, grazie alle aree industriali bonificate, agli incentivi fiscali e di altro tipo (ad es. afferenti all'area di crisi industriale complessa), agli snellimenti amministrativi e doganali, alla eccellente infrastrutturazione (la rete autostradale, ferroviaria, aeroportuale, gli interporti) può diventare una zona di sviluppo di nuove iniziative produttive</p>
	<p>I settori di sviluppo possono spaziare dall'industria energetica e produzione di energie rinnovabili, al light manufacturing, packaging, condizionamento e logistica dell'agroalimentare, del TAC, del legno-mobile nelle aree in sospensione di imposta della ZLS, ai servizi logistici e marittimi, fino all'ICT legato, ad esempio, alla digitalizzazione delle operazioni portuali</p>
	<p>La sostenibilità ambientale, sociale, logistica, finanziaria e culturale del sistema portuale di Venezia e Chioggia, già ampiamente sviluppata, può divenire il volano per lo sviluppo di attività produttive nel settore dell'ambiente, dell'energia green, dei servizi sociali e della cultura e storia marittima di Venezia.</p>

3.2 Il Piano operativo della ZLS

3.2.1 Premessa

La costituzione di una ZLS è lo strumento strategico che consente di favorire una sinergia vincente tra dinamica imprenditoriale, logistica e porto. Obiettivo dichiarato è ispessire e ammodernare il tessuto produttivo di un territorio attraverso lo stimolo agli investimenti delle imprese, inducendole ad utilizzare, per il proprio business interno ed esterno all'Italia, il porto di riferimento, nel caso di specie Venezia. Legare l'investimento imprenditoriale all'uso del porto è un meccanismo che favorisce lo sviluppo di un territorio in quanto rafforza le sinergie tra gli scali, il sistema logistico generale e le imprese che sono a conoscenza, laddove investono, di avere tutta una serie di benefici di cui poter fruire.

Tutto ciò favorisce anche la promozione del territorio e del porto nei confronti dei grandi investitori esteri (arabi, cinesi, statunitensi ed altri) quando si svolgono iniziative di networking in quanto le capacità delle imprese locali vengono promosse insieme alle capacità logistico-marittime. Di per sé è questo già un importante vantaggio perché consente alle aziende italiane, notoriamente di piccole dimensioni, di poter usufruire di una vetrina affacciata sui mercati internazionali.

Il concepimento di una ZLS deve avvenire di pari passo con la progettazione di incentivi finanziari da parte dello Stato e delle Regioni (fiscali, in c/capitale, doganali), facilitazioni creditizie concesse dalle banche e soprattutto snellimento delle procedure burocratiche per realizzare nuovi investimenti.

Con la ZLS si doterà il porto di Venezia e di Chioggia di un ulteriore importante strumento per competere nel Mediterraneo e per attirare investimenti, pur tenendo conto dell'agguerrita competizione commerciale che in questo momento vige nell'area MED (esempi ne sono la Tanger Med Free Zone, la Suez Canal Zone, le Free Zone Turche, le ZAL Spagnole).

Per poter attivare tale strumento occorre in primo luogo acquisire sempre più conoscenza delle esigenze del territorio per capire, ad esempio, dove le imprese esportano e da dove importano, oppure quali sono i settori produttivi che stanno tirando oppure no. Tutto questo è di supporto per tracciare la direzione che bisogna intraprendere per il futuro. Da qui la rilevanza delle analisi realizzate che hanno mostrato la dinamica delle relazioni tra il sistema manifatturiero territoriale e il porto di Venezia e di Chioggia. Possiamo affermare con sicurezza che gli scali servono, in termini di internazionalizzazione, la metà del sistema manifatturiero veneto e solo per questo deve essere al centro delle politiche di sviluppo marittimo del nostro Paese. Occorre "riprendere" il servizio/servizi diretti container di lungo raggio. Elemento di forza del sistema produttivo veneto è quello di essere proiettato verso il continente americano e l'Asia; l'assenza di "toccate" settimanali o quanto meno periodiche verso queste destinazioni rappresenta un punto da tenere sotto osservazione. Va sicuramente rimarcata la questione di non poter accogliere le mega-navi e, quindi, quanto più veloce sarà la crescita del mezzo più vi sarà esigenza di rafforzare l'infrastruttura e per fare questo occorrono grandi investimenti (e dragaggi rapidi).

Il feederaggio potrà, comunque, essere uno dei punti di forza del porto laddove non si riescano ad attivare servizi e per questo è necessario essere sempre in grado di attivare, insieme agli armatori, nuove linee *feder* che possano poi servire le rotte *Deep Sea*.

Un'ulteriore linea di sviluppo, che potrà costituire un elemento di attrazione verso il territorio, riguarda la capacità di bunkeraggio delle navi GNL, carburante verso il quale si stanno convertendo molti armatori nell'ottica della sostenibilità.

L'obiettivo generale è quello di far convergere il sistema portuale veneziano verso il modello di Porto 6.0. Porto 6.0, come detto in precedenza, è un'espressione coniata da SRM per indicare quelle realtà portuali che si caratterizzano per la presenza di alcune direttrici di attività che sono certamente strumentali anche al perseguimento consapevole delle funzioni dei porti moderni e che non possono limitarsi alla massimizzazione dei traffici o al controllo e regolazione dell'esercizio delle attività economiche. Le sei funzioni individuate per identificare un porto 6.0 sono: internazionalizzazione, intermodalità, formazione, innovazione, free zone & marketing territoriale e sostenibilità. Sono funzioni interconnesse e talvolta imprescindibili.

Figura 28 – Le direttrici di sviluppo del Porto 6.0



Fonte: SRM

Il modello definisce un nuovo approccio integrato fra porto e retroporto, che mette al centro la logistica integrata: la competitività deriva dal far sì che la merce (così come i passeggeri) una volta scesi in banchina possano muoversi rapidamente e interconnettersi con gli altri sistemi di trasporto.

L'intermodalità, il collegamento con la ferrovia e la sua efficienza, la capacità di trasformare l'area retroportuale in poli di innovazione e attrazione di investimenti, l'attenzione ai temi della tecnologia e della sostenibilità, sono questi gli elementi che rendono – oggi - un porto davvero competitivo. Quello che definisce a livello internazionale il "Porto 6.0" area capace di diventare un potente polo di sviluppo economico, di innovazione tecnologica e di attrazione di investimenti produttivi.

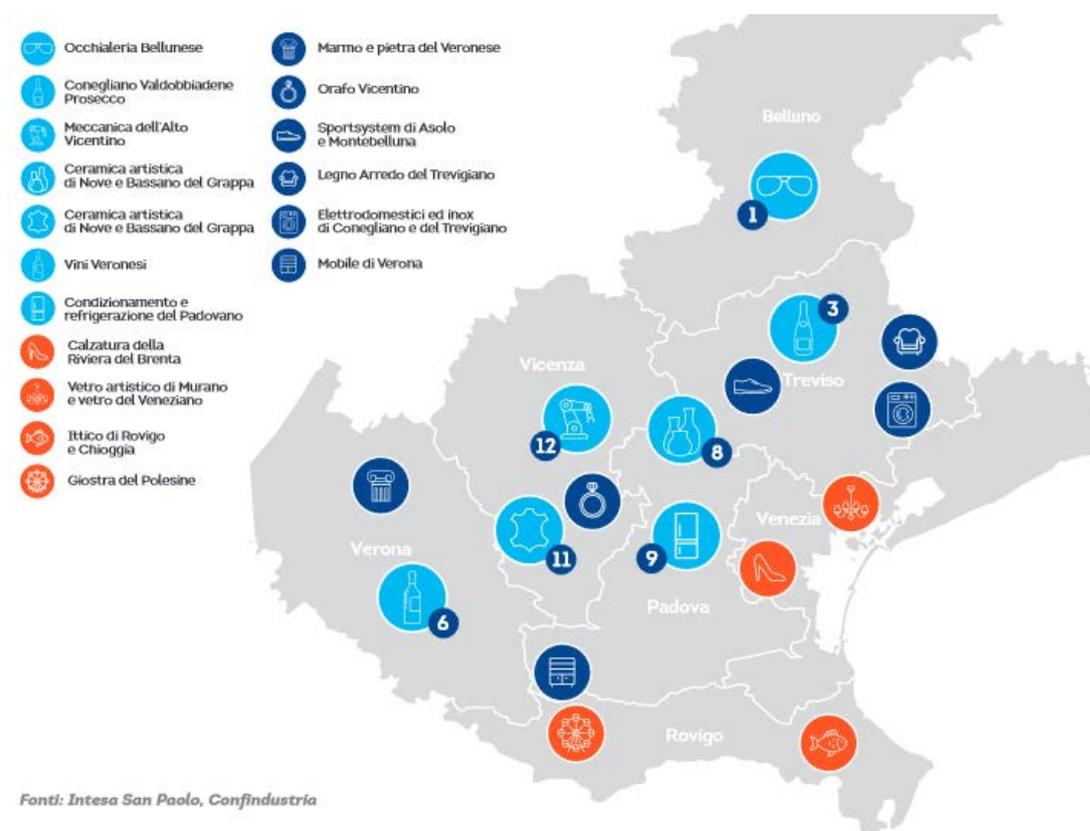
Si tratta di cambiare paradigma di riferimento: da una visione basata su infrastrutture e trasporti a un concetto più ampio di sistema territoriale integrato, che consenta l'interscambio e la trasformazione e crei una rete in grado di generare economie di agglomerazione per nuove attività produttive.

La ZLS, come la ZES per il Mezzogiorno, è un fattore agevolativo molto potente per creare questo concetto di porto 6.0, perché permette di accoppiare incentivi fiscali a processi di incisiva sburocristizzazione sia delle pratiche legate all'ingresso e all'uscita delle merci, sia di quelle connesse all'insediamento di nuove attività produttive funzionali allo sviluppo complessivo dello scalo marittimo.

I porti in esame sono al centro di una delle più importanti e "dense" aree manifatturiere d'Europa, con distretti produttivi tipici del "made in Italy" ad alto valore aggiunto, quali l'occhialeria, l'agroindustria (fra cui il vitivinicolo ma anche il comparto ittico fortemente incentrato fra Chioggia e Rovigo), la meccanica, la ceramica artistica, la lavorazione dell'oro, i materiali da costruzione, il legno-arredo, il TAC e gli elettrodomestici.

Va inoltre considerato l'importante settore molitorio e mangimistico, che fra le due province di Venezia e Rovigo interessa almeno una trentina di unità locali per poco meno di 1.000 addetti e che è ovviamente legato fortemente al traffico rinfusiero del porto.

Figura 29 – principali distretti industriali veneti



Tutta questa importante struttura logistica e produttiva può trovare il suo punto di aggregazione e integrazione proprio tramite il progetto di ZLS. Essa, infatti, può consentire di investire in progetti infrastrutturali che migliorino le connessioni fra il porto e i vari sottosistemi logistici del territorio: in

particolare, il progetto di connessione ferroviaria diretta tra Porto Marghera e RFI senza passare da Mestre, il miglioramento degli svincoli e delle connessioni fra viabilità interna al porto e viabilità esterna, l'ampliamento e potenziamento dell'aeroporto, anche con riferimento al traffico merci (ad es. il progetto di costruire nuove palazzine per spedizionieri).

Inoltre, la ZLS può mettere a disposizione incentivi fiscali e amministrativi per l'insediamento di nuove imprese nell'area portuale, in aggiunta a quelli già previsti dalla legge 181/89 per le aree di crisi complessa, anche ampliando la disponibilità di aree libere sulle quali insediarsi.

Infine, il modello di porto 6.0 passa per il tramite della valorizzazione e del potenziamento del porto franco di Venezia. La Venice Free Zone (VFZ) è il Punto Franco doganale del Porto di Venezia, una delle zone franche Italiane riconosciute dall'Unione Europea. Si tratta quindi di un fattore di competitività specifico e distintivo di Venezia rispetto alla maggior parte dei suoi competitor.

3.2.2 Le attività che si intendono promuovere all'interno della ZLS

In primo luogo, il riconoscimento della ZLS potenziata dai finanziamenti può fornire al territorio l'enorme possibilità di rientrare all'interno del circolo virtuoso economico della cosiddetta "Blue Economy" con cui si definisce quello scambio sinergico e di collaborazione tra i porti e gli operatori portuali degli scali marittimi dell'Adriatico meridionale e del Mediterraneo. L'intensificazione del traffico marittimo può portare benefici ai settori del trasporto marittimo e della cantieristica navale (e suo indotto), ma non solo: si osserverebbe anche una naturale creazione e lo sviluppo di piattaforme tecnologiche e logistiche che aumenterebbero le connessioni e l'espansione commerciale dell'area. Tale sviluppo sarebbe favorito anche dalla riconversione degli spazi in disuso o liberi sia nell'area di Porto Marghera che in quelle retrostanti di Rovigo, che potrebbero fungere da zone di retro porto o come aree in grado di cogliere le nuove richieste di sviluppo e dotazioni in prossimità di infrastrutture e collegamenti in risposta alla crescita del commercio on line. Imprese e iniziative legate al settore della "Green Economy" troverebbero condizioni favorevoli per un loro sviluppo e insediamento grazie alla presenza di competenze oggi già maturate nell'ambito delle bonifiche, della chimica verde e anche alla presenza di incubatori specializzati in tale industria.

Il settore delle Costruzioni, già presente nel territorio, ha davanti a sé enormi opportunità legate all'esigenza di creare infrastrutture e progetti con finalità di inclusione sociale e di sviluppo economico e ambientale sostenibile. Il settore potrebbe evolversi rispondendo alle nuove esigenze future di case "green" a basso impatto ambientale o con strutture in legno, trovando enormi sinergie con un altro settore – quello delle lavorazioni di materiali lignei – già molto radicato e specializzato nei territori di Venezia e Rovigo anche per quanto riguarda il settore del restauro. La manifattura di macchinari è già presente nell'area di Porto Marghera ed è altamente specializzata, ma, al tempo stesso, caratterizzata da un basso contenuto tecnologico. Per tale motivo potrebbe beneficiare dall'introduzione di componentistica "smart", ovvero evoluta e intelligente, che da un lato permetterebbe un contenimento dei costi di produzione e dall'altro porterebbe, agli stessi utilizzatori finali dei macchinari, innovazione ed efficienza nell'ambito dell'utilizzo degli stessi. Altro settore con ottime possibilità di crescita è quello calzaturiero grazie alla presenza di incubatori nel territorio e di un tessuto industriale altamente radicato. Con riferimento invece a settori ad oggi non ancora sviluppati, ma che potranno evolversi grazie anche alla presenza di incubatori, è da

considerare quello della Cyber Security che troverebbe applicazione in svariati settori produttivi oggi presenti nell'area.

Sviluppo della green economy e dell'economia circolare

Riconoscendo nell'economia circolare uno dei principali fattori di sviluppo della ZLS, la Regione e l'Amministrazione comunale di Venezia sostengono l'avvio di nuovi investimenti e nuove iniziative economiche in settori "verdi" al fine di favorire una riconversione industriale di Porto Marghera ad alta innovazione e a basso impatto ambientale.

L'economia circolare rappresenta infatti una straordinaria occasione per la riconversione di Porto Marghera e un nuovo modello di sviluppo che, oltre a contribuire efficacemente al riassorbimento di manodopera qualificata dei settori industriali storicamente presenti, è in grado di valorizzare le vocazioni e le specificità dell'area. L'economia circolare e la green economy fanno già parte del presente di Porto Marghera, numerose sono infatti le aziende (oltre 70 e circa 2000 addetti) che hanno saputo coniugare sostenibilità ambientale e sociale, professionalità e know how nella realizzazione di progetti green. Oggi, Porto Marghera si caratterizza per la presenza di un ampio e stratificato insieme di nuovi investimenti e nuove iniziative imprenditoriali che confermano le grandi potenzialità di sviluppo dell'area. Le esperienze e le applicazioni relative all'economia circolare e alla green economy promosse da aziende già insediate o interessate a insediarsi a Porto Marghera riguardano principalmente:

- **attività direttamente connesse alle questioni ambientali** che caratterizzano l'area (impianti di trattamento e gestione delle acque o fanghi, interventi di bonifica dei suoli e delle acque di falda);
- **filiere produttive nel settore dell'economia circolare** connesse al recupero e al trattamento dei rifiuti anche sulla base delle iniziative promosse dal Comune di Venezia in collaborazione con player internazionali (ENI, Toyota) e le proprie società partecipate;
- **ricerca e produzione di soluzioni energetiche alternative** funzionali anche ad una prospettiva di rilancio delle produzioni e delle aziende storicamente presenti nell'area di Porto Marghera.

Realizzazione della "Hydrogen Valley" a Marghera

Da tempo, la necessità di favorire l'individuazione di soluzioni alternative ai combustibili tradizionali, rispondendo agli obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica propri delle strategie UE e del Governo ha determinato la ricerca di soluzioni innovative ed efficienti di produzione e di utilizzo di energie alternative. In tale contesto, coerentemente con gli obiettivi del PNRR e del progetto "Venezia capitale mondiale della Sostenibilità", Porto Marghera si candida a diventare una Hydrogen Valley ovvero un hub per la produzione, stoccaggio e distribuzione dell'idrogeno verde per la decarbonizzazione dei processi produttivi. Oltre alla presenza del consorzio Hydrogen Park, costituito con lo scopo di realizzare sperimentazioni su scala industriale nel settore dell'idrogeno, a Porto Marghera si sono sedimentate competenze e conoscenze che derivano dalla presenza di qualificati Partner industriali, da esperienze di ricerca, partecipazione a progetti europei e realizzazione di impianti pilota.

A riguardo, in data 11 febbraio 2022, la Regione del Veneto ha formalizzato la propria manifestazione di interesse per la selezione di proposte volte alla realizzazione di siti di produzione di idrogeno verde in aree industriali dismesse, aderendo ad un avviso del MITE per l'assegnazione di risorse tra le Regioni e Province Autonome nell'ambito del PNRR (Missione 2 "Rivoluzione verde

e transizione ecologica”, Componente 2 “Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile”, Investimento 3.1 “Produzione in aree industriali dismesse”), finanziato dall’Unione Europea – Next Generation EU.

Sostegno e sviluppo del Vetro Artistico di Murano

Considerando la valenza strategica della produzione del Vetro di Murano, è necessario promuovere strategie e politiche di sostegno dell’omonima isola al fine di favorire il mantenimento della sua tradizionale vocazione produttiva e della residenzialità. Lo sviluppo e il rilancio del settore necessitano di azioni finalizzate a:

- valorizzare le potenzialità e le specificità della produzione artistica del vetro;
- ridurre l’impatto ambientale e sostenere la ricerca tecnologica per la sostituzione delle sostanze utilizzate più inquinanti;
- migliorare l’approvvigionamento delle materie prime e delle fonti energetiche;
- incentivare l’ammodernamento degli impianti produttivi e favorire la loro espansione;
- migliorare l’accessibilità dell’isola facilitando le connessioni via acqua con la terraferma e Venezia.

Approvazione nuovo Protocollo Fanghi > avviare un dialogo finalizzato a una accelerazione del relativo iter.

Si ritiene opportuno segnalare che l’area interessata dalla proposta di realizzazione della ZLS potrebbe essere fortemente valorizzata e agevolata dal punto di vista economico se, al fine di gestire agevolmente i fanghi derivanti dall’escavo dei canali, venisse approvato il nuovo Protocollo Fanghi in sostituzione dell’ormai vetusto protocollo ’93.

Tale nuovo Protocollo consentirebbe di accelerare l’iter di opere da realizzarsi in ambito portuale e sgravare contestualmente le aziende che ivi si trovassero a operare, consentendo inoltre di realizzare importanti compensazioni e/o opere di miglioramento ambientale e paesaggistico. L’approvazione del suddetto Protocollo è di competenza prettamente ministeriale, ma sarebbe molto utile avviare un dialogo finalizzato a una accelerazione del relativo iter.

Sviluppo del porto

Rispetto all’obiettivo generale di porto multipurpose che, come detto, si declina settorialmente nelle aree del Ro/Ro e del medium sea shipping, del general cargo, della componentistica per grandi impianti, specie energetici, del servizio per le aree industriali venete, lombarde ed emiliane, del traffico automotive, delle attività di light manufacturing, ma anche rispetto all’obiettivo dello sviluppo di nuove attività produttive, si intende promuovere l’insediamento di attività fortemente connesse al territorio di riferimento che possano sviluppare una relazione sinergica con il sistema portuale. In particolare, se si deve puntare allo sviluppo dell’area di Marghera oggi e in futuro, facendo diventare il sistema portuale veneto l’hub della val Padana e della Baviera, il Porto off-shore, di cui si è detto in precedenza, rappresenta l’unica possibilità. Oltre alla data stabilita dalla L. 75 del 2021, si dovrebbe impostare un programma di attività che porti, nei 7 anni previsti dalla ZLS, al completamento dei lavori per il Porto off-shore. Il progetto di investimento può, infatti, rappresentare un importante fattore di sviluppo per l’economia Veneziana.

Interporto di Rovigo e aree industriali

L'istituzione della ZIS dovrà mettere in campo una programmazione d'insieme sotto il profilo infrastrutturale e trasportistico in grado di creare una forte interconnessione tra l'interporto di Rovigo, il Porto di Venezia e l'area di Porto Marghera e i comuni interni del territorio, aumentando così la capacità di attrazione di investimenti curando al contempo la riduzione dell'impatto ambientale e contribuendo alla competitività, allo sviluppo economico sostenibile e all'incremento del livello occupazionale. In effetti, permane tuttora una limitata operatività dell'infrastruttura interportuale seppur dotata di rete fluviale, ferroviaria e stradale. Sono da sviluppare insediamenti logistici che siano prodromici a favorire i traffici intermodali da e per il Porto di Venezia. Fondamentale sarà avviare un processo di monitoraggio dei mutamenti in atto dei diversi scenari economici, anticipando i fabbisogni formativi, individuando le nuove competenze richieste dai settori produttivi e dei servizi, favorendo nuove opportunità occupazionali, in particolare ai giovani, e quindi orientare l'offerta formativa degli istituti tecnici professionali, in un territorio che può avere nella logistica una delle sue principali espressioni innovative. Così, come dovrà essere sviluppato il Polo Tecnologico e universitario nell'area Censer, favorendo l'insediamento di laboratori di ricerca e prova complementari e integrativi di quelli già esistenti. Per far questo è necessario migliorarne le connessioni con il territorio interessato, inteso sia come sistema economico-produttivo che infrastrutturale, collegando anche sul piano viario la zona industriale a Nord di Rovigo con l'area interportuale, favorendo una stretta relazione logistica tra le aree di produzione e di commercializzazione e l'interporto.

Alto Polesine/Distretto della Giostra

L'area di intervento si colloca ai confini con la provincia di Mantova ed è caratterizzata dalla presenza del sistema produttivo del Distretto della Giostra. In un raggio di circa 20 chilometri trovano ubicazione una settantina di imprese tradizionalmente operanti nella progettazione, costruzione e installazione di attrazioni per parchi divertimento presenti a livello internazionale. Le produzioni di queste imprese sono quindi prevalentemente orientate al mercato estero per l'esportazione dei manufatti e dei pezzi di ricambio. Si intende sviluppare questo distretto per tutta la filiera delle imprese metalmeccaniche che concorrono alla produzione delle attrezzature per parchi divertimenti (progettazione, produzione di componenti, service manutentivo, ecc) La frammentarietà delle imprese, la carenza ormai endemica di personale specializzato, e l'insufficiente dotazione infrastrutturale viaria, rendono assai difficile lo sviluppo e la crescita delle imprese. Strategico per l'Area è potersi dotare innanzitutto di una infrastruttura viaria da Castelmassa a Melara, capace di intersecare le principali direttrici di collegamento con Verona e Mantova. In secondo luogo, la creazione di un hub di formazione professionale, in stretto collegamento con le imprese del territorio e i centri di formazione tecnica di secondo grado e con l'università, in grado di anticipare i fabbisogni professionali delle aziende, individuando le nuove competenze richieste dal settore, orientando l'offerta didattica. Con tale percorso è possibile garantire la crescita di un'occupazione di qualità, ma anche lo sviluppo concreto del tessuto imprenditoriale nei settori dell'innovazione e della sostenibilità. In coerenza con quanto già previsto dal Comune di Melara, la scelta dell'hub di formazione andrebbe collocata negli spazi già destinati nelle previsioni progettuali del predetto Comune.

Area Alto Polesine/agroindustria

L'area Alto polesana, compresa fra i Comuni di Melara e Stienta, è caratterizzata da un'elevata concentrazione di attività agroindustriali. È sufficiente attraversare il territorio citato per individuare importanti realtà produttive che nell'ambito della lavorazione dei prodotti del primario gestiscono rilevanti impianti di stoccaggio di mais, essiccatoi e industrie di trasformazione degli stessi prodotti agricoli. I mercati di riferimento sono sia italiani che esteri. Si intende favorire lo sviluppo e l'ampliamento degli insediamenti esistenti nonché l'ubicazione di nuove realtà che sviluppino la produzione di attività agroindustriali. La forte propensione all'export di queste aziende viene condizionata da un carente sistema infrastrutturale viario che limita il transito e lo spostamento delle merci su attuali reti viarie sottodimensionate per il transito di veicoli pesanti. Manca altresì una rete ferroviaria di collegamento adeguata e funzionale alle esigenze delle attività esistenti, che rappresenta di fatto un limite allo sviluppo e all'attrazione di nuovi investimenti sul territorio. Inoltre, il collegamento intermodale con la Conca e la banchina di Bagnolo Po, se opportunamente infrastrutturato può garantire un sistemico e strutturale collegamento fluviale fra l'Alto Polesine, l'Interporto di Rovigo e il Porto di Marghera. Non ultimo il fabbisogno di veri e propri centri di smistamento, stoccaggio e logistica capaci di incrementare l'economia derivante da una vocazione territoriale specifica che verrebbe valorizzata da sistemi moderni di immagazzinaggio e di gestione delle merci, dove essenziale sarà poter disporre di una rete tecnologica di banda ultra larga, oggi assente in gran parte dei comuni dell'area di riferimento. Da una sinergica attività di natura pubblica nella creazione di reti viarie ne conseguirebbe un immediato sviluppo degli investimenti di natura privata con la creazione di un efficiente ecosistema logistico industriale, il cui beneficio indotto assume valenza anche sul piano ambientale, migliorando il modello di trasporto, con mezzi meno impattanti, con una riduzione dei tempi di percorrenza, delle emissioni di CO₂ e con una pianificata organizzazione logistica moderna.

Area Medio Polesine/Occhiobello

L'Area del medio polesine che si affaccia nella via Eridania è caratterizzata da un funzionale casello autostradale con uscita ad Occhiobello, dove risultano presenti importanti realtà produttive con spiccata propensione alla internazionalizzazione. In questo ambito territoriale è possibile immaginare la creazione di un polo tecnologicamente avanzato nell'ambito della ricerca e dell'innovazione in stretta connessione con il polo industriale già presente, con particolare propensione per la produzione di manufatti plastici. La lavorazione delle materie plastiche, fortemente caratterizzata nell'area in oggetto, necessita di infrastrutture tecnologiche immateriali e materiali, quali laboratori di ricerca in collaborazione con le università, utili a favorire la nascita di un vero e proprio distretto produttivo delle materie plastiche. Non meno importante risulta, per il territorio di riferimento, la creazione di una base logistica al servizio delle imprese, stante il collegamento funzionale con la rete autostradale presente.

3.2.3 Il quadro delle semplificazioni amministrative che si intendono attivare nella ZLS

La semplificazione delle procedure amministrative, assieme agli incentivi fiscali e alle agevolazioni doganali e finanziarie, rappresenta uno degli elementi di attrattività per le imprese che decidono di localizzarsi e investire nelle aree dell'istituenda ZLS. A livello nazionale sono state già introdotte specifiche misure di semplificazione per le ZES che trovano applicazione anche nel caso di ZLS. Tali misure si possono riassumere:

- 1) riduzione generale di un terzo dei termini procedurali previsti, in via generale, dagli articoli 2 e 19 (SCIA) della l. 241/1990 e, in particolare, di quelli previsti dalle normative nazionali di riferimento in materia di valutazione di impatto ambientale (VIA), valutazione ambientale strategica (VAS), autorizzazione integrata ambientale (AIA), autorizzazione unica ambientale (AUA), autorizzazione paesaggistica, permesso di costruire, concessioni demaniali portuali;
- 2) riduzione alla metà dei termini della conferenza di servizi semplificata di cui all'art. 14 bis della legge n. 241/90;
- 3) riduzione alla metà dei termini per la formazione del silenzio assenso nei rapporti tra pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 17 bis della l. 241/1990;
- 4) introduzione dell'autorizzazione unica di cui all'articolo 5 bis del decreto-legge n. 91/2017, come modificato dall'articolo 57 del decreto-legge n. 77/2021, nella quale confluiscono tutti gli atti di autorizzazione, assenso e nulla osta previsti dalla vigente legislazione in relazione all'opera da eseguire, al progetto da approvare o all'attività da intraprendere, il cui rilascio è di competenza del Commissario straordinario della ZLS a conclusione di specifica conferenza di servizi;
- 5) attribuzione, ove necessario, all'autorizzazione unica della natura di variante agli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale, ad eccezione del piano paesaggistico regionale;
- 6) riconoscimento della perentorietà dei termini previsti per il rilascio di autorizzazioni, approvazioni, intese, concerti, pareri, concessioni, accertamenti di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, nulla osta ed atti di assenso, comunque denominati, degli enti locali, regionali, delle amministrazioni centrali nonché di tutti gli altri competenti enti e agenzie. Decorso inutilmente tali termini, gli atti si intendono resi in senso favorevole;
- 7) il Comitato di indirizzo della ZLS, su impulso del Commissario straordinario, assicura il raccordo tra i SUAP e i procedimenti che confluiscono nell'autorizzazione unica.

Tra i fattori di semplificazione strategici per l'agevolazione degli investimenti in area ZLS emergono dunque:

- 1) la definizione di un modello di governance chiaro, preciso e sostenibile, nel quale tutti gli attori pubblici sanno quali sono i rispettivi compiti e responsabilità;
- 2) la concentrazione organizzativa, che individua un unico soggetto al quale conferire la funzione e la competenza esclusiva per il rilascio dell'Autorizzazione Unica ZLS;
- 3) la stipula di convenzioni tra la Regione e gli enti coinvolti nella gestione del procedimento unico, finalizzate al raggiungimento dell'obiettivo di cui al punto 2);
- 4) la standardizzazione della modulistica necessaria alle imprese per la presentazione delle pratiche;
- 5) l'interoperabilità tra le piattaforme telematiche utilizzate dai SUAP e altri sistemi informatici utilizzati da enti pubblici nazionali e locali.

In ambito regionale si sono, comunque, elaborate le seguenti proposte di semplificazione amministrativa, anche puntando su informatica, digitalizzazione dei servizi e interoperabilità dei sistemi. Esse si affiancano a quelle statali e potranno contribuire ad accrescere l'attrattività delle aree comprese nella ZLS verso i potenziali investitori locali ed esteri.

Iter amministrativo semplificato e istruttorie finalizzate alla Bonifica dei siti contaminati nonché al rilascio delle AIA: le procedure di bonifica all'interno del SIN di Porto Marghera sono di

competenza statale e guidate dal D.Lgs. 152/2006. Tuttavia, pur ritenendo fondamentale attivare un dialogo con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al fine di ottimizzare le tempistiche previste dalla parte IV del "Codice Ambiente", è possibile intervenire su scala regionale/provinciale e comunale al fine di ottimizzare la parte dell'iter istruttorio relativo alla certificazione di avvenuta bonifica di competenza della Regione del Veneto, della Città Metropolitana di Venezia e del Comune di Venezia.

Al fine di ottimizzare la collaborazione e velocizzare la parte istruttorio dei procedimenti di competenza non statale, si propone di riattivare la Cabina di regia per il SIN di Porto Marghera, che vede la partecipazione dei rappresentanti della Regione del Veneto, della Città Metropolitana di Venezia e del Comune di Venezia.

Per abbattere i costi di gestione delle aree oggetto di bonifica, nel rispetto dei principi in materia ambientale e della legislazione vigente, verrà verificata la possibilità di:

- considerare gli interventi di marginamento efficaci ai fini della diaframmatura perimetrale funzionale alla messa in sicurezza permanente dell'intera area industriale. Il risanamento della "falda nel riporto" e "prima falda" verrebbe, quindi, attuato mediante la conterminazione delle macroisole e l'utilizzo delle infrastrutture di collettamento delle acque di drenaggio e di trattamento delle stesse. Il sistema integrato <marginamento e PIF> avrebbe lo scopo di prevenire eventuali rischi idrogeologici del territorio con il mantenimento in sicurezza del livello delle acque di falda che non defluiscono più direttamente in Laguna di Venezia (questa azione inciderebbe pesantemente sui costi relativi alle attività di emungimento e trattamento delle acque);
- orientare la caratterizzazione della matrice ambientale relativa alla bonifica delle acque di falda alla ricerca dei soli parametri volatili, unica fonte di potenziale rischio (indiretto) per i soggetti insediati/fruitori delle aree considerando che la bonifica viene realizzata con le modalità illustrate al punto precedente (questa azione inciderebbe anche sui costi relativi alle attività di monitoraggio delle acque);
- allocare mediante adeguati interventi di MISP, all'interno di un sito di bonifica, i terreni contaminati provenienti dalla bonifica del sito medesimo;
- prevedere che, qualora all'interno di un sito, a seguito della caratterizzazione o dell'analisi di rischio, vengano individuate porzioni di area definite come "non contaminate", in quanto prive di rischio per i percorsi di esposizione diretti ed indiretti, le stesse siano immediatamente restituite agli usi legittimi fermo restando l'obbligo di bonifica per la porzione di sito "contaminata" e a condizione che gli interventi previsti non interferiscano con le misure di messa in sicurezza d'emergenza e le bonifiche da effettuare o in corso;
- abbattere gli oneri amministrativi di competenza regionale nonché di quelli di competenza dell'ente locale individuati attraverso accordi stipulati ex art. 15 legge 241/1990, in aggiunta alla riduzione della tariffa per il trattamento dei reflui. Tra le misure immediatamente attuabili, si rappresenta una riduzione della somma oggetto della garanzia ai sensi dell'art. 242, comma 7 del D. Lgs. 152/2006, al 10% del quadro economico del progetto di bonifica, fatti salvi gli importi inferiori già stabiliti dal Protocollo Operativo "Criteri per la determinazione delle garanzie finanziarie" previsto dall'Accordo di Programma per Porto Marghera del 2012 e sottoscritto in data 21.01.2013.

Predisposizione di schede identificative delle aree finalizzate a facilitare la compravendita delle stesse, con una chiara indicazione del valore immobiliare che tenga conto delle eventuali passività ambientali e della destinazione d'uso delle stesse (evidenziato anche attraverso una Pianificazione urbanistica dello sviluppo e della riconversione, oggi ancora non definita).

A livello regionale è possibile associare alle procedure edilizie la predisposizione di tali schede identificative utili a facilitare la pubblicizzazione della vendita delle aree libere e/o delle attività ivi insediate. L'intervento ha l'intento di facilitare le attività di compravendita delle aree, avvalendosi anche della necessaria revisione degli strumenti pianificatori dell'area interessata dall'istituzione della ZLS. Il progetto potrebbe essere finanziato con le risorse del PR FESR destinate al miglioramento dei servizi digitali. A livello amministrativo verrà individuata la struttura competente e il personale dedicato che elaborerà le schede di "identità" delle aree e raccoglierà i dati in un unico database trasferibile, una volta in attività, alle competenze del Soggetto Gestore della ZLS.

Creazione di un servizio dedicato di incontro domanda/offerta presso i Centri per l'Impiego che insistono nelle aree della ZLS, per favorire opportunità di incontro tra i candidati e le imprese (eventualmente in accordo/collaborazione con le associazioni di categoria, che potrebbero anche collaborare nella promozione del servizio) anche attraverso appositi Open day, webinar, ecc.

Individuazione espressa dei termini fino a sessanta giorni, per la conclusione dei procedimenti amministrativi di competenza regionale che impattano sulla ZLS al fine di uniformare gli attuali termini a quelli previsti dall'art. 7 del DPR n. 160/2010 per il procedimento unico (DGR n. 1787/2010 e DGR n. 231/2020).

Piena attuazione del principio della concentrazione dei regimi amministrativi di cui all'art. 19 bis della legge n. 241/90 che recepisce il principio europeo "L'Amministrazione chiede una sola volta". L'interessato presenta in una sola volta le domande, le segnalazioni allo sportello unico (SUAP/SUA); lo sportello unico invia le varie domande alle amministrazioni coinvolte per le verifiche di propria competenza.

Conferenza di servizi semplificata quale unico strumento operativo per l'acquisizione di eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta comunque denominati la cui adozione richiede l'acquisizione di pareri, intese, concerti, o altri atti di assenso comunque denominati.

Individuazione delle procedure di insediamento in area ZLS come procedure di interesse pubblico strategico aventi, pertanto, carattere prioritario in termini di avvio dei procedimenti autorizzativi.

Istituzione presso la Regione di un ufficio ZLS con il compito di supportare il RUP nella gestione delle pratiche afferenti la ZLS che pervengono al Commissario straordinario; svolgere una funzione di coordinamento tra il Commissario straordinario e i SUAP dei comuni coinvolti nella ZLS nonché tra quest'ultimi e gli uffici regionali competenti in ordine ai procedimenti che interessano la ZLS; assistere le imprese dall'avvio alla conclusione dei procedimenti, curando le informazioni concernenti la normativa applicabile e gli adempimenti richiesti per l'esercizio di attività produttive nonché le agevolazioni a cui l'impresa può accedere; costituire il rappresentante unico dell'amministrazione regionale nell'ambito delle conferenze di servizi simultanee che interessano la ZLS ai sensi dell'art. 14 ter della legge n. 241/90.

Piena attuazione anche nell'organizzazione regionale della disciplina dello Sportello Unico Attività Produttive di cui al DPR n. 160/2010 al fine di semplificare e rendere concretamente possibile l'apertura di una nuova impresa in tempi certi e brevi. Con deliberazione della Giunta regionale n. 300 del 2017 è stato approvato il Protocollo d'intesa tra la Regione del Veneto e l'Unione Regionale delle Camere di Commercio del Veneto per il potenziamento dell'operatività della rete degli Sportelli Unici Attività Produttive in Veneto al fine della riduzione dei tempi e della semplificazione e standardizzazione degli adempimenti per l'avvio e l'esercizio dell'attività di impresa. Al progetto, che prevede l'utilizzo a livello regionale della piattaforma camerale per la gestione delle pratiche SUAP, hanno aderito circa 500 comuni e, comunque, tutti i comuni coinvolti nella ZLS Porto di Venezia-Rodigino.

Completa digitalizzazione dei procedimenti autorizzativi (uso della piattaforma camerale www.impresainungiorno.gov.it⁷) con la predisposizione, in collaborazione con il sistema camerale,

⁷ Nello specifico, il DPR n. 160 del 2010 contempla tre tipi di semplificazioni: del processo, del procedimento; dei termini. Con riferimento ai primi due tipi di semplificazione, è opportuno intervenire con legge regionale prevedendo un procedimento unico telematico per adempiere alle richieste di localizzazione delle imprese con i conseguenti obblighi di cooperazione e collaborazione posti in capo alle Amministrazioni procedenti. Il responsabile unico del procedimento per tutte le attività afferenti all'insediamento e lo svolgimento di iniziative economiche all'interno delle aree ZLS è individuato dall'art. 5 bis del D.L. n. 91/2017 nel Commissario straordinario della ZLS. La modalità operativa prevista dovrà essere quella esclusivamente digitale assicurata dalla piattaforma camerale www.impresainungiorno.gov.it, nel rispetto dei requisiti tecnici definiti dall'art. 5 del D.L. n. 91/2017 e dal D.P.R. n. 160/2010 al fine di realizzare in via definitiva, in base alle normative di settore, il livello di servizio omogeneo di riferimento sul territorio regionale per tutte le Pubbliche Amministrazioni. Alla Regione spetterebbe il ruolo di coordinamento e di supporto (svolto tramite l'ufficio ZLS) il quale verrebbe sancito attraverso la previsione che ciascun Ente coinvolto nel procedimento unico telematico fornisca al competente ufficio ZLS: - la normativa nazionale e regionale di riferimento, - la modulistica prevista, - l'elenco di tutti i documenti necessari all'avvio del procedimento, - il workflow di dettaglio per la fase istruttoria, - i termini di conclusione previsti, - la previsione eventuale del silenzio assenso, - la casistica di applicazione del procedimento, - osservazioni e link istituzionali ritenuti utili; ciò al fine di permettere la completa digitalizzazione dei procedimenti di competenza degli Enti coinvolti nella ZLS. Si precisa che la piattaforma www.impresainungiorno.gov.it, garantisce la conformità con quanto previsto dal D.P.R. n. 160/2010 sull'obbligo telematico per l'invio e la gestione delle pratiche di autorizzazione amministrativa, nonché l'aggiornamento normativo continuo a tutti i provvedimenti assunti a livello nazionale e regionale. Il continuo aggiornamento della banca dati dei procedimenti afferenti il Veneto costituisce, infatti, uno dei punti cardine del Protocollo d'intesa di cui alla DGR n. 300/2017. Il principale beneficio offerto alle imprese è l'operatività standardizzata in conseguenza di un ambiente telematico di "front office" unico su tutto il territorio regionale e reso disponibile a tutti i SUAP operanti sul territorio regionale. L'imprenditore che accede con credenziali digitali (CNS, SPID, credenziali Telemaco, CIE) viene guidato nella preparazione di un adempimento, di cui può monitorare lo stato di avanzamento; mentre i Comuni attraverso questi sportelli digitali possono esercitare i propri ruoli amministrativi interconnessi con gli altri Enti terzi e con le imprese, Tale sportello si compone di un front-office, dedicato alle imprese, per la compilazione e l'invio della SCIA o della richiesta di autorizzazione e di una scrivania virtuale per la gestione delle pratiche da parte dei SUAP competenti. Inoltre, l'applicativo camerale consente: • la disponibilità on line delle conferenze di servizio. La conferenza web consente di tenere una conferenza di servizi facendo partecipare ad essa, per mezzo di sale virtuali, persone che si trovano in luoghi diversi (ad esempio ciascuno nel proprio ufficio) e che, nonostante ciò, possono vedersi, discutere, condividere documenti e immagini e infine decidere; • il collegamento a pagoPA, che permette agli utenti di pagare tutto quanto afferisce a diritti, imposte ed oneri previsti per ciascun procedimento amministrativo, • l'interoperabilità tra la scrivania SUAP e un qualsiasi applicativo di back office; • la consultazione del fascicolo informatico REA dell'impresa; • la conservazione a norma delle pratiche SUAP. L'individuazione dell'ambiente informatico da condividere da parte di tutti gli Enti che intervengono nel procedimento unico finalizzato al rilascio dell'Autorizzazione Unica ZLS costituisce un primo elemento di concretezza del provvedimento di semplificazione amministrativa adottato, in quanto proprio l'interoperabilità e l'omogeneità del linguaggio è il presupposto necessario, nonché il fattore discriminante per garantire il diritto alle imprese ad operare in un quadro normativo certo e semplificato.

di un'apposita sezione del Portale dedicata a tutti i procedimenti che interessano le imprese che vorranno realizzare un nuovo impianto produttivo nella ZLS o ampliarne uno già esistente. Tale Sezione, che sarà anche in lingua inglese, sarà interoperabile con lo Sportello Unico Digitale di cui all'art. 11 del DL 6 novembre 2021, n. 152. Quest'ultimo, per espressa previsione legislativa, opererà presso il Commissario Straordinario e costituirà l'unica interfaccia digitale per le imprese che intenderanno presentare un progetto di insediamento nella ZLS sottoposto a regime autorizzatorio.

Creazione di un Portale dedicato alla ZLS che interopererà con lo Sportello Unico Digitale e con i SUAP dei Comuni interessati, ma che rappresenterà anche l'interfaccia unica per l'impresa per l'accesso al sistema ZLS, attraverso cui acquisire tutte le informazioni necessarie alla corretta localizzazione delle aree, ai contatti con gli Enti gestori e, in primis, con il Commissario Straordinario e il Comitato di Indirizzo quale Soggetto per l'Amministrazione delle Aree ZLS, agli incentivi ed alle agevolazioni presenti, alle semplificazioni amministrative specifiche per la ZLS.

3.2.4 Le modalità di esercizio delle funzioni amministrative e di gestione della Regione. Gli accordi con le Amministrazioni centrali dello Stato. Le convenzioni con gli organismi e/o con le strutture nazionali a totale partecipazione pubblica

Ai sensi dell'art. 6, comma 1, lett. I, del DPCM n. 12 del 2018, il Piano deve contemplare "le modalità con cui le strutture amministrative delle Regioni e degli enti locali interessati, nel rispetto dei rispettivi ordinamenti, assicurano, anche attraverso accordi con le amministrazioni centrali dello Stato e convenzioni con Organismi, ovvero strutture nazionali a totale partecipazione pubblica, l'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZES". Il presente Piano della ZLS Porto di Venezia Rodigino, in linea con gli indirizzi della citata normativa nazionale, assegna, quindi, un ruolo strategico alla semplificazione normativa e amministrativa e alla standardizzazione e ammodernamento delle procedure per perseguire l'obiettivo di creare le condizioni favorevoli allo sviluppo delle attività economiche e di nuovi investimenti nell'ambito dei poli infrastrutturali della ZLS regionale. A tal fine, nell'ambito del Comitato di indirizzo vengono individuati e definiti gli accordi necessari da stipularsi con le Amministrazioni centrali dello Stato e con gli Organismi nazionali, regionali e locali sulla gestione dei processi di semplificazione amministrativa e si provvederà alla sottoscrizione di protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, volti a disciplinare procedure semplificate e regimi procedurali speciali sulla base dei criteri derogatori e delle modalità individuate con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui all'articolo 5 del decreto-legge n. 91/2017. In questo contesto, Il Commissario Straordinario, quale Centro Amministrativo Unico nella ZLS, potrebbe stipulare accordi fra pubbliche amministrazioni e appositi protocolli di interoperabilità con le piattaforme telematiche delle altre pubbliche amministrazioni coinvolte per la trasmissione delle informazioni. Allo scopo di disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune con gli enti coinvolti nei procedimenti amministrativi di interesse della ZLS, si potrebbe procedere attraverso specifici accordi da stipulare ai sensi dell'articolo 15 della legge n. 241/1990. In considerazione della complessità e della pluralità di soggetti pubblici coinvolti nei procedimenti amministrativi da attivare ad opera delle imprese che avvieranno attività economiche o investimenti nella ZLS, occorre concordare con gli enti coinvolti modalità condivise di collaborazione. Gli accordi possono contenere, a titolo esemplificativo:

- l'esatta individuazione dei casi in cui è necessaria l'acquisizione di pareri, autorizzazioni o nulla osta comunque denominati e di quelli per i quali non è richiesto il parere o c'è il silenzio assenso;
- la riconduzione ad unità delle prassi amministrative fra i vari enti coinvolti;
- la standardizzazione della modulistica necessaria alle imprese per la presentazione delle richieste;
- l'interoperabilità tra le piattaforme telematiche utilizzate dai SUAP/SUE e dal SUA e altri sistemi informatici utilizzati dalle pubbliche amministrazioni e dai soggetti gestori ZLS.

Questo naturalmente dovrebbe avvenire valorizzando anche gli accordi esistenti già sottoscritti con le Amministrazioni centrali dello Stato e in particolare con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli in materia di gestione dei processi di semplificazione amministrativa in ambito doganale. Ci si riferisce in particolare a:

- 1) l'attuazione dell'Accordo sottoscritto in data 22 luglio 2020 fra l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e l'Associazione dei Porti Italiani Assoport, orientato alla ricerca di misure che favoriscano un sempre crescente sviluppo dei traffici nei porti, anche grazie all'uso di tecnologie avanzate e di digitalizzazione delle procedure doganali, che assicurino l'utilizzo delle facilitazioni e dei benefici fiscali offerti dalla corretta attuazione degli istituti doganali;
- 2) l'attuazione dell'Accordo sottoscritto in data 10 novembre 2020 fra Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Nell'ottica dell'istituenda ZLS Porto di Venezia Rodigino, l'Accordo prevede un insieme di obiettivi che riguardano in particolare:
 - aumento della competitività del Porto di Venezia e di Chioggia, attraverso l'allineamento delle attuali disposizioni di servizio al quadro normativo vigente, nonché l'implementazione delle innovazioni tecnologiche e delle procedure di semplificazione in corso di sviluppo;
 - lo sviluppo di corridoi ferroviari tra il Porto di Venezia e alcuni nodi logistici situati nella Regione Veneto;
 - il completamento del progetto di automatizzazione dei controlli ai varchi doganali, estendendone l'ambito di applicazione anche a merci varie e rinfuse;
 - l'estensione della procedura di sdoganamento in mare, avvalendosi delle innovazioni progettuali in via di implementazione da parte di ADM, tra cui le funzionalità "Smart terminal";
 - lo sviluppo delle potenzialità della Zona Franca del Porto di Venezia e di Chioggia e la verifica della fattibilità della sua estensione presso altre aree circumportuali;
 - l'attivazione delle Zone Economiche Speciali di cui al D.L. n° 91/2017 e delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) previste nel c. 1, c. 61/66 della Legge 27 dicembre 2017, n. 205.

La Regione intende avvalersi, altresì, attraverso specifico accordo con il Mise, dell'Agenzia Nazionale per l'attrazione degli Investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A. (Invitalia S.p.A.) per l'individuazione e gestione di specifiche agevolazioni attivabili in ambito ZLS. Inoltre, la Regione, anche tramite accordi con la Cassa Depositi e Prestiti, l'ICE, la SACE ecc., promuoverà l'attivazione di ogni beneficio o agevolazione che possa favorire nuovi investimenti nell'ambito della ZLS, anche idonei a garantire una ricaduta occupazionale.

La Regione promuoverà, quindi, specifici protocolli d'intesa o accordi con i soggetti istituzionali capaci di supportarla nell'attrazione degli investimenti nelle aree ZLS, in una logica di integrazione di tutti gli interventi preposti alla promozione e al rafforzamento del sistema produttivo regionale. Saranno inoltre sottoscritti appositi accordi con le Prefetture territorialmente competenti per attivare azioni di monitoraggio dei profili di legalità con riguardo all'insediamento di nuove imprese nelle aree ZLS, volte a prevenire fenomeni di infiltrazione della criminalità e a garantire un adeguato livello di sicurezza e protezione degli investimenti da realizzare; con le organizzazioni imprenditoriali territoriali, per valorizzare gli interventi destinati a garantire un incremento degli occupati nelle aree ZLS; con gli Enti Locali interessati, per sostenere la semplificazione delle procedure amministrative nelle fasi di insediamento delle imprese nelle aree ZLS; con Unioncamere Veneto e la Camera di Commercio Venezia Rovigo per intraprendere specifiche azioni di promozione delle opportunità offerte dalla ZLS e digitalizzare tutte le procedure afferenti alla ZLS. Con specifico riferimento a quest'ultimi aspetti si prevede di sottoscrivere, nel corso del 2022, con Unioncamere Veneto e la Camera di Commercio Venezia Rovigo un atto aggiuntivo ai protocolli d'intesa già in essere approvati con le DGR n. 300/2017 e n. 1239/2020.

3.2.5 Agevolazioni ed Incentivazioni che possono essere concesse nella ZLS⁸

Premessa: la previsione di misure di incentivazione connesse all'insediamento delle imprese nella futura ZLS Porto di Venezia-Rodigino non può prescindere da considerazioni legate alla complementarità degli interventi con la programmazione regionale, nazionale e comunitaria in materia di sviluppo economico; tale aspetto assume particolare rilevanza nell'attuale contesto storico segnato dagli effetti della pandemia da Covid-19, contesto sul quale, come noto, sono destinate ad avere una profonda incidenza le scelte che nei prossimi mesi saranno operate a livello europeo e statale. Il riferimento è ai temi del Bilancio UE a lungo termine, del Next Generation EU e del collegato Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza; in particolare poi, a livello regionale la previsione di nuove misure a sostegno delle imprese dovrà necessariamente tener conto della Programmazione FESR 2021-2027, la quale, ad oggi, è in fase di definizione.

Il territorio del Comune di Venezia, che rappresenterà inevitabilmente il fulcro della futura ZLS Porto di Venezia-Rodigino, è stato riconosciuto quale area di crisi industriale complessa con decreto del Ministro dello sviluppo economico 8 marzo 2017. Tale riconoscimento, disciplinato in particolare dall'articolo 27, comma 8, del decreto legge 83/2012 "Riordino della disciplina in materia di riconversione e riqualificazione produttiva di aree di crisi industriale complessa" e, in sua attuazione, dal Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico 31 gennaio 2013, implica la possibilità, per il citato territorio, di usufruire del regime di aiuti di cui al decreto legge 1 aprile 1989, n. 120 "Misure di sostegno e di reindustrializzazione in attuazione del piano di risanamento della siderurgia", convertito con modificazioni dalla legge 15 maggio 1989, n. 181. Nell'ambito del suddetto regime di aiuti, in data 27 novembre 2018, è stato firmato l'Accordo di Programma per l'attuazione del "Progetto di riconversione e riqualificazione industriale (PRRI)" finalizzato alla salvaguardia e consolidamento delle imprese dell'area di crisi industriale complessa di Venezia.

⁸ senza oneri a carico della finanza statale, che potrebbero essere concesse a carico della Regione del Veneto e/o da altri Enti nei limiti dell'intensità massima di aiuti previsti dalla legge.

L'Accordo, che vede la partecipazione di una pluralità di sottoscrittori, tra cui la Regione, il Ministero dello Sviluppo Economico e l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A. (Invitalia), prevede uno stanziamento di risorse pubbliche per complessivi 26,7 milioni di euro (di cui 20 milioni stanziati dal MISE e 6,7 milioni dalla Regione del Veneto per il sostegno alle politiche attive del lavoro).

Il PRRI individua un'offerta composta da incentivi per gli investimenti, politiche del lavoro, spazi localizzativi, servizi di informazione e networking con il sistema del credito; per quanto riguarda, in particolare, la prima tipologia di aiuti, Invitalia si occupa della pubblicazione e gestione di appositi bandi, emanati nel quadro della legge 181/1989, volti a promuovere programmi di investimento (newco ed ampliamenti), di importo uguale o superiore a 1 milione di euro (1,2 milioni di euro nel caso di programmi presentati da Contratti di Rete con min. 400 mila euro per soggetto partecipante alla rete), finalizzati alla creazione o al mantenimento dei posti di lavoro. Gli aiuti sono erogati in forma mista, mediante finanziamenti agevolati, contributi a fondo perduto in conto impianti e contributi a fondo perduto alla spesa.

Ciò premesso, con riferimento alla ZLS Porto di Venezia-Rodigino, si prevedono i seguenti interventi:

Attivazione di uno strumento agevolativo a supporto degli investimenti da implementare sul modello di quello gestito da Invitalia nell'ambito del PRRI, prevedendo quindi un'analogia forma di agevolazione dedicata ai territori rientranti nella ZLS. La misura, con intensità di aiuto e dimensione minima degli investimenti da definire, potrebbe essere realizzata mediante specifici accordi con il Ministero per lo Sviluppo Economico, accordi che prevederebbero la partecipazione della Regione a titolo di co-finanziatore, ovvero mediante misure a gestione regionale diretta.

Definizione di un bando dedicato alle imprese che insistono nella ZLS previa individuazione di adeguati finanziamenti, analogo all'iniziativa di cui alla LINEA INTERVENTO 2 - Innovazione aziendale (di prodotto, di processo, organizzativa) della DGR n. 204/2019 "AREA DI CRISI INDUSTRIALE COMPLESSA DI VENEZIA Politiche attive e percorsi di innovazione aziendale a supporto del Progetto di Riconversione e Riqualficazione Industriale (PRRI)" con l'obiettivo di favorire lo sviluppo di percorsi di innovazione di processo, di prodotto e organizzativi delle imprese con sede operativa nella ZLS, al fine di migliorarne la competitività e favorirne l'ingresso in nuovi mercati. Si intende, altresì, promuovere maggior benessere organizzativo e mantenere alti livelli di produttività e sostenere opportunità occupazionali per soggetti a rischio di esclusione dal mercato del lavoro.

Nuova programmazione dei fondi UE 2021-2027. In attuazione a quanto disposto dall'articolo 4, comma 8 bis, del decreto-legge n. 91/2017, come modificato dall'articolo 57 del decreto-legge n. 77/2021, nella prossima programmazione dei fondi strutturali si prevede di realizzare una specifica Azione avente ad oggetto l'implementazione di interventi specifici per la Zona Logistica Semplificata (ZLS) Porto di Venezia-Rodigino. In particolare, saranno attivate misure volte ad incentivare il ritorno nei territori inclusi nella ZLS di attività manifatturiere e di approvvigionamento da parte di imprese che – in tutto o in parte – le hanno localizzate altrove (reshoring).

Introduzione di premialità nei bandi / riserva di risorse. La Regione ha già introdotto specifiche premialità per le piccole e medie imprese localizzate nell'area di crisi industriale complessa di

Venezia in bandi a valere su fondi POR FESR 2014-2020 - Assi prioritari 1 "Ricerca, Sviluppo, Innovazione" (Azioni 1.1.4 e 1.4.1), 3 "Competitività dei sistemi produttivi" (Azioni 3.1.1, 3.3.1 e 3.5.1) e 4 "Sostenibilità energetica e qualità ambientale" (Azione 4.2.1). Si propone di adottare la medesima logica anche nei bandi che saranno pubblicati nel quadro del prossimo periodo di Programmazione Comunitaria 2021-2027, con premialità che potranno tradursi in punteggi aggiuntivi da attribuire ai fini della valutazione dei progetti presentati da imprese che intendono investire nell'area della ZLS Porto di Venezia-Rodigino; in alternativa, potrebbe essere prevista una riserva di risorse da destinare, nell'ambito della dotazione di ciascun bando, ai progetti da realizzarsi nella citata area di interesse.

Accesso al credito/FdR – nuovi strumenti di ingegneria finanziaria. Si segnala che la Regione ha da tempo attivato una serie di strumenti finanziari volti a sostenere gli investimenti sul territorio regionale e gestiti, almeno fino al 31 dicembre 2022, dalla finanziaria Veneto Sviluppo S.p.A. Si evidenziano in particolare i fondi di rotazione attivati a valere sulle seguenti normative: legge regionale n. 1/1999 (Fondo di rotazione per il settore commercio), legge regionale n. 5/2001 (Fondo di Rotazione per le PMI) e legge regionale n. 2/2002 (Fondo di Rotazione per l'Artigianato regionale).

Inoltre, con deliberazione di Giunta regionale n. 1240 del 1° settembre 2020 sono state approvate le modalità operative del Fondo di rotazione "Anticrisi attività produttive"; il Fondo opera mediante la concessione di finanziamenti agevolati, anche in forma mista, alle imprese coinvolte nella crisi economica conseguente all'emergenza epidemiologica da "COVID-19", per investimenti e supporto finanziario. L'intervento prevede un finanziamento agevolato cui può essere associato (DGR n. 885 del 30 giugno 2021) un contributo a fondo perduto del 10% per le medie imprese e del 15% per le piccole imprese. Il contributo è concesso in presenza di determinate tipologie di investimenti, quali gli investimenti mobiliari (arredi, macchinari, impianti tecnologici, automezzi, ecc.) e le immobilizzazioni immateriali (brevetti, marchi, software, knowhow, ecc). La dotazione complessiva del Fondo ammonta attualmente ad euro 89.176.000,00, di cui 60 milioni di euro per finanziamenti agevolati e 29.176.000 euro per contributi a fondo perduto.

Con riguardo all'accesso al credito, si segnala che, sulla base della DGR n. 995 del 06/07/2018, è stata attivata, presso il Fondo Centrale di Garanzia per le PMI, una Sezione speciale riservata alle PMI venete. La dotazione della Sezione è pari a 41 milioni di euro e, con riferimento alle operazioni finanziarie di durata inferiore o superiore a 36 mesi, opera finanziando:

- a) l'incremento delle ordinarie misure di copertura in garanzia diretta previste dal decreto di riforma fino alla misura del 70%;
- b) l'incremento della misura della riassicurazione rispetto alla misura massima concedibile dal Fondo Centrale di Garanzia fino alla misura massima del 90% dell'importo garantito dal confidi richiedente.

Nell'ambito della Sezione Speciale Regione Veneto è attiva anche una sottosezione dedicata alle garanzie su portafogli di finanziamenti.

L'attuale convenzione con il MISE e il MEF è stata aggiornata (con DGR n. 545 del 27 aprile 2021) al fine di estendere l'operatività della Sezione agli interventi di garanzia diretta e di riassicurazione,

così come previsti dal decreto-legge 8 aprile 2020, n. 23, convertito con modificazioni dalla legge 5 giugno 2020, n. 40 (c.d. Decreto Liquidità).

Nell'ottica di definire misure incentivanti a favore delle imprese che intenderanno investire nell'Area della ZLS Porto di Venezia-Rodigino, è possibile ipotizzare la previsione di altri strumenti di ingegneria finanziaria dedicati da associare a quelli sopraelencati.

Cofinanziamento regionale di aiuti statali (impulso ad Accordi per l'Innovazione/Fondo Crescita Sostenibile). La Regione è attualmente coinvolta nel cofinanziamento di aiuti previsti nell'ambito di strumenti a gestione statale; ci si riferisce in particolare agli Accordi per l'Innovazione, di cui al decreto ministeriale 24 maggio 2017 e al Fondo per la Crescita sostenibile, di cui al decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83. Entrambi questi strumenti possono fungere da supporto agli investimenti da realizzarsi nell'area della ZLS Porto di Venezia-Rodigino, nonché fungere da base di partenza per la previsione di forme agevolative specificatamente dedicate al territorio in oggetto.

Attivazione di politiche di supporto all'internazionalizzazione delle PMI. Attivazione di politiche di supporto all'internazionalizzazione delle PMI che privilegino l'aggregazione delle PMI finalizzate ad investimenti strutturali ed infrastrutturali in piattaforme logistico-distributive, anche con investimenti diretti all'Estero presso i principali partner commerciali.

Proposta di riduzione della tariffa per il trattamento dei reflui industriali afferenti all'impianto di trattamento del PIF (Progetto Integrato Fusina) per le aziende esistenti e/o di nuovo insediamento che presentino una proposta di allacciamento e di utilizzo delle acque di riuso prodotte dal citato impianto, a fronte di una parallela e progressiva rinuncia alle Concessioni per le derivazioni dai corsi d'acqua. La riduzione della Tariffa di trattamento dei reflui industriali che sia incentivante per le aziende insediate e/o di futuro insediamento può avvenire attraverso il finanziamento derivabile dal POR 2021-2027 (Europa più verde e priva di emissioni di carbonio), nel rispetto dei limiti dell'intensità massima (Aiuti di Stato).

La procedura amministrativa potrebbe prevedere un bando per la proposta di progetti aziendali finalizzata alla realizzazione di nuovi impianti e/o revisione dei processi di impianti esistenti che prevedano l'allacciamento all'impianto PIF e il concomitante utilizzo delle acque di riuso prodotte dallo stesso con rinuncia all'utilizzo delle acque di derivazione. Il finanziamento del POR, attivato coerentemente alla graduatoria, andrebbe a ridurre per le aziende vincitrici la citata tariffa per il trattamento delle acque industriali collettate al PIF, così da risultare un beneficio se raffrontata con i costi sostenuti per l'alternativa della Concessione alla derivazione

Proposta di usufruire del credito di imposta, qualora previsto dalla normativa nazionale, per i soggetti non responsabili dell'inquinamento dei suoli e delle acque di falda, che procedono ad azioni di bonifica/messa in sicurezza ai fini di riconversione e di sviluppo. L'art. 252 bis del d.lgs. 152/2006, che si occupa dei Siti di Interesse Nazionale (SIN) per la riconversione industriale, introduce la possibilità, per i responsabili della contaminazione e/o i soggetti interessati ad attuare investimenti su un SIN, di stipulare appositi Accordi di Programma con le amministrazioni interessate al fine di adottare un progetto integrato di bonifica e di riconversione industriale dell'area. L'art. 2, lett. e, dell'art. 252 bis prescrive che nell'Accordo di Programma siano disciplinati, tra le altre cose, anche "i contributi pubblici e le altre misure di sostegno economico finanziario

disponibili e attribuiti". La norma, pertanto, consente anche la possibilità del credito d'imposta, qualora previsto dalla normativa nazionale.

Favorire la fruizione di bonus per l'assunzione previa individuazione di adeguati finanziamenti, per lavoratori appartenenti a determinate categorie (giovani, donne, over 50, disoccupati di lungo periodo) nelle imprese insediate nelle ZLS.

Rafforzare l'attività formativa nell'area del Polesine con particolare riferimento al settore della logistica e della robotica. Previsione di misure specifiche dedicate alle aree del Polesine che rientrano nella ZLS, ma che non possono beneficiare delle agevolazioni fiscali previste per le aree di cui alla Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027. La Legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Legge di bilancio 2020), art.1, comma 313, ha provveduto a modificare quanto disposto dalla Legge 27 dicembre 2017, n. 205, attribuendo alle imprese operanti nelle ZLS la possibilità di usufruire dei benefici di carattere fiscale attribuiti alle ZES, di cui all'art. 5, comma 2, del D.L. n. 91/2017. Tale possibilità, nel dettaglio, è però limitata alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea. Per le aree del Polesine rientranti nella ZLS, ma non ricomprese nelle predette zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale, dunque, si prevede di attivare specifiche misure di sostegno, da finanziarsi nell'ambito dei fondi di cui all'art. 25, comma 2 bis, della legge regionale 5 aprile 2013, n. 3 (legge finanziaria 2013). Il citato articolo prevede, nel dettaglio, la realizzazione di interventi per lo sviluppo economico locale sull'area della Provincia di Rovigo che siano finalizzati al potenziamento del tessuto economico e produttivo, all'incremento dell'attrattività del territorio agli investimenti, allo sviluppo delle infrastrutture, al potenziamento della sicurezza, alla tutela delle tipicità e delle specificità, al miglioramento dell'accesso al credito e all'avvio di iniziative volte ad eliminare ogni forma di divario economico-sociale sussistente tra l'area del Polesine e il restante territorio regionale.

Introduzione di interventi a favore dell'economia muranese con particolare riferimento alla tutela del Marchio, alla sostenibilità della produzione e ai costi delle forniture energetiche

Risoluzione delle problematiche relative alle aree demaniali intercluse. La 2^a Zona industriale di Porto Marghera è stata realizzata sulla base di precisi piani di sviluppo e di progetti di infrastrutture (approvati dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici nel 1955 e nel 1956) includendo anche aree lagunari e barenose, appositamente bonificate e prive ormai di funzione idraulica, di proprietà demaniale. È necessario pervenire, coinvolgendo in questo sia l'Autorità portuale che la Capitaneria di Porto e il Magistrato alle Acque di Venezia, alla sdemanializzazione delle aree e alla loro messa in disponibilità (trasferimento della titolarità dal Demanio Marittimo al Patrimonio disponibile dello Stato) attraverso una certificazione della loro reale utilizzazione e dell'indifferenza degli Enti competenti alla proprietà in modo da consentire la compravendita delle aree interessate tra l'Agenzia del Demanio e le aziende che insistono su questi compendi.

Misure tributarie

Riduzione/esonazione IRAP. In linea di principio è possibile una riduzione/esonazione dell'IRAP, se attuata in modo da non ledere la normativa sugli aiuti di Stato. Sono tuttavia da valutare alcune

criticità, prima tra tutte l'assenza di dati dimostranti l'incremento occupazionale, fulcro su cui poggia la leva fiscale di una possibile riduzione IRAP.

Vi sono poi problemi di quantificazione degli effetti finanziari, dovendo prevedere un minor gettito su base presuntiva con margini di approssimazione (ipotizzabile un controllo del minor gettito atteso istituendo un registro delle sedi operative delle imprese presenti). La copertura finanziaria dell'agevolazione andrà contabilizzata considerando l'eventualità dell'erosione del gettito destinato alla sanità, con corrispondente necessità di copertura di bilancio. Vi è poi una criticità collegata all'addizionale IRPEF a seguito di una riduzione IRAP, per cui la prima perderebbe possibilità di manovrabilità.

Venice Free Zone. Le merci provenienti da Paesi esterni all'Unione Europea possono rimanere nella Venice Free Zone mantenendo lo stato estero. L'introduzione in zona franca, infatti, è una speciale destinazione doganale che consente di custodire le merci importate senza limiti di tempo, senza pagare dazio. In particolare, il dazio sarà pagato soltanto al momento dell'immissione in libera pratica se le merci sono destinate al mercato interno all'Unione Europea. Quindi la VFZ è di grande utilità anche quando gli importatori non possono assegnare immediatamente alla merce una particolare destinazione doganale. Nella VFZ la merce stoccata può essere:

- oggetto di manipolazione (come reimpballaggi, etichettature, ventilazione, spolveratura, trattamenti antiparassitari);
- vincolata al regime di perfezionamento attivo per le merci da riesportare;
- vincolata al regime di trasformazione sotto controllo doganale, un regime che consente di importare merci extracomunitarie da sottoporre a lavorazione applicando i dazi solo al momento dell'immissione del prodotto finale sul mercato europeo.

Poiché le merci introdotte nella VFZ circolano in sospensione dei diritti doganali e sono introdotte in una zona franca interclusa, non è richiesto il deposito di garanzia. Inoltre, per la merce introdotta nella VFZ, non c'è l'obbligo di versare l'IVA dopo 90 giorni dalla data di emissione della fattura nel caso la merce non sia ancora stata spedita.

È possibile consolidare nella VFZ spedizioni di merci che provengono da origini diverse (sia comunitarie che extra-comunitarie) e in momenti diversi, ma che sono destinate all'esportazione insieme (per esempio nel caso di assemblaggi di grandi impianti). Questa collocazione nella VFZ permette la regolarizzazione della documentazione commerciale con l'emissione della regolare bolletta doganale di esportazione una tantum. È possibile la cessione di merce in triangolazione fra cedente italiano, cedente extracomunitario, acquirente finale italiano senza necessità di trasportare la merce fino allo stato extra-UE e assicurando la regolare cessione del primo cedente italiano.

Il potenziamento dell'area franca, connesso al progetto di ZLS, potrà consentire di estendere la zona franca ad ulteriori aree, in modo da aumentarne l'estensione dagli attuali 8.000mq fino a 16.000mq.

4. L'IMPATTO SOCIOECONOMICO DELLA ZLS – ART. 6, LETT. C) DPCM 12/18

4.1 Premessa

Nel presente capitolo si costruirà, con il criterio dei metodi controfattuali, un modello previsionale degli impatti sociali, economici ed occupazionali derivanti dall'istituzione della ZLS sul sistema portuale di Venezia e Chioggia. Il primo passo di tale lavoro è costituito da un benchmark internazionale relativamente all'impatto globale che le zone franche portuali hanno nei Paesi in cui sono istituite, mediante l'approfondimento dei dati generali disponibili sulla diffusione di tali zone nel mondo e di alcuni casi di studio significativi.

Tale analisi servirà come punto di riferimento e di partenza per "calare" l'analisi di impatto sul territorio regionale di interesse specifico per il lavoro presente.

In tal modo, sarà possibile analizzare con un modello previsionale gli impatti futuri prevedibili con e senza l'istituzione della ZLS in termini di volumi di traffico e andamento del PIL e dell'occupazione regionale nei prossimi anni (metodo controfattuale) tenendo conto anche delle elaborazioni effettuate da altri (ad es. Confindustria Venezia).

Infine, si provvederà a fornire un'analisi dell'effetto moltiplicativo degli incentivi alle attività produttive collegabili con l'attrazione e l'insediamento di attività produttive nel perimetro della ZLS, dando qualche indicazione di massima circa le tipologie e la struttura dei provvedimenti agevolativi che possono essere immaginati a corredo del progetto in questione, utilizzando a tal fine, come punto di partenza, i dati presenti nel rapporto annuale del MISE sulle agevolazioni alle attività produttive.

Le stime, come sempre accade, vanno prese con le dovute cautele poiché sono mutevoli in relazione agli accadimenti economici positivi o negativi che potrebbero verificarsi.

4.2 Gli impatti attesi

4.2.1 Outlook dell'impatto delle zone franche portuali nel mondo

Circa 160 Paesi nel mondo, in tutti i continenti, sono dotati di zone speciali o free zones. Il 79% delle zone economiche speciali nel mondo si concentra in Asia e in particolare in Cina (il 47%), con un peso enorme nell'economia nazionale: esse incidono per il 22% sul Pil, per il 46% sui flussi di investimenti esteri e per ben il 60% sull'export, essendo quindi, a buon titolo, uno dei più importanti strumenti di politica industriale del Paese asiatico⁹.

In Europa ce ne sono 105: particolarmente importanti sono le quattordici della Polonia, che hanno favorito la creazione di 296.000 nuovi posti di lavoro; sono coinvolte anche un'ottantina di imprese italiane.

Nell'insieme, a livello internazionale, sono state censite circa 5.400 zone franche in 147 Paesi, in forte crescita rispetto alle 845 in 93 Paesi del 1997. Esse, in totale, impiegano tra i 90 e i 100 milioni di lavoratori diretti. La rapida crescita del numero di tali aree riflette la sempre maggiore importanza

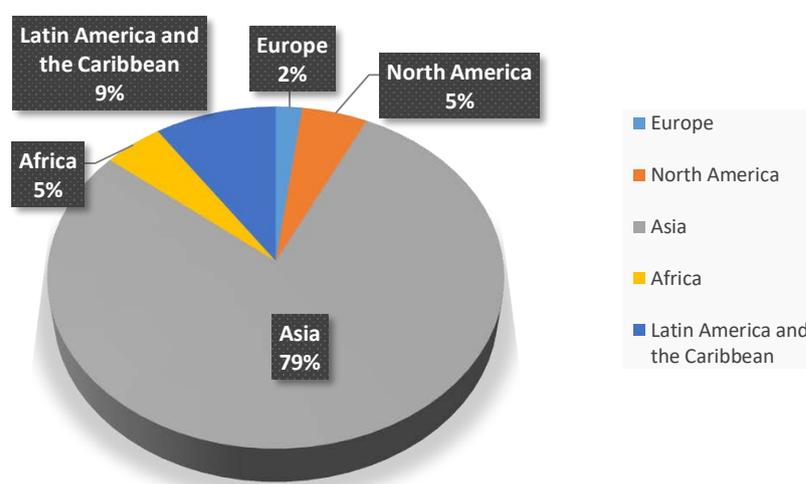
⁹ D.Z. Zeng (2011), *China's Special Economic Zones and Industrial Clusters: Success and Challenges*.

che esse assumono in chiave di competitività dei porti, nel connettere i mercati, favorire pratiche doganali più snelle e meno costose, creare opportunità per investimenti produttivi a ridosso dell'area portuale e ad essa connessi, favorire una migliore connettività tra porto ed infrastrutture retroportuali in una logica intermodale.

In particolare, oltre 4.000 Special Economic Zones (SEZ) si trovano in Asia e nel Pacifico, con un attivismo notevole da parte della Cina, che ne conta oltre 2.500, mentre l'Europa ha un certo ritardo in tal senso (concentrando solo il 2% delle zone franche del mondo). La prima moderna zona è stata fondata in Irlanda nel 1959. Da allora si sono evoluti diversi tipi di zone:

- Free trade zone (FTZ); conosciute anche come commercial free zone, sono zone delimitate e duty-free che offrono solo magazzini o magazzini e servizi di distribuzione per operazioni commerciali, trasbordo e ri-export;
- Export processing zone (EPZ); sono aree industriali destinate principalmente ad ospitare imprese orientate ai mercati esteri. Esistono anche le Hybrid EPZ generalmente suddivise in una zona generale aperta a tutte le industrie e una zona a parte riservata alle imprese export oriented;
- Enterprise zone; sono zone destinate a rivitalizzare aree urbane o rurali degradate, attraverso l'assegnazione alle imprese di incentivi fiscali e/o di sovvenzioni finanziarie;
- Freeport; sono aree che comprendono territori molto più grandi. Possono ospitare tutti i tipi di attività, anche il turismo e le vendite al dettaglio e forniscono un insieme più ampio di incentivi e benefici;
- Single factory EPZ; gli incentivi alle imprese vengono assegnati indipendentemente dalla localizzazione; le fabbriche non devono necessariamente essere allocate all'interno di una zona definita;
- Specialized zone; sono zone di natura più particolare come ad esempio parchi scientifici/tecnologici, zone petrolchimiche, parchi logistici, zone aeroportuali e così via, in genere prevedono lo sviluppo di imprese ad alta tecnologia, centri di ricerca o particolari settori.

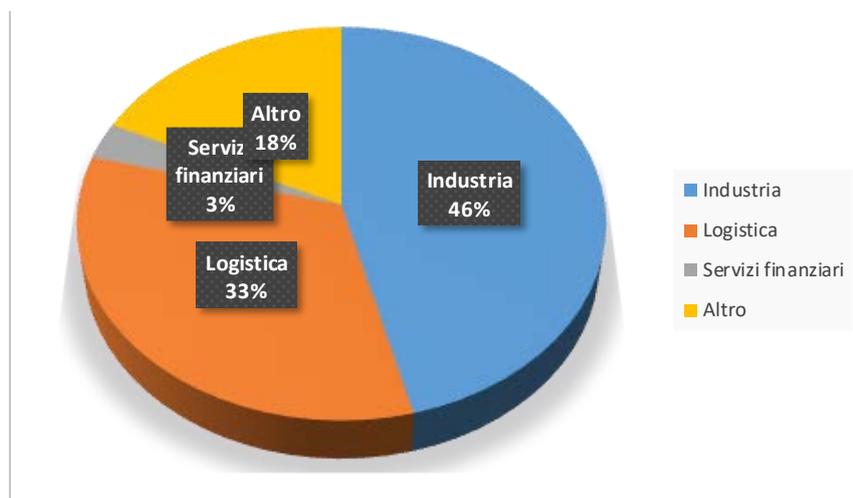
Grafico 25 - Distribuzione % per continente delle Zone Economiche Speciali



Fonte: SRM su dati UNCTAD

Secondo un'inchiesta, su un panel di 65 zone franche in tutto il mondo condotta nel 2018 da WFZO (World Free Zones Organization), quasi la metà ha una vocazione industriale rispetto alle imprese ivi localizzate, un terzo si concentra sui servizi logistici e di trasporto. Di conseguenza, l'importanza di tali zone per lo sviluppo di poli industriali e manifatturieri è vitale.

Grafico 26 – Vocazione produttiva di un panel di Zone Economiche Speciali nel mondo nel 2018



Fonte: SRM su dati WFZO

Quanto sopra riguarda la panoramica generale sulle zone franche. È però utile anche fare qualche esempio più specifico, che valga a evidenziarne meglio l'impatto territoriale. In particolare, i "competitor portuali" italiani diretti stanno ricorrendo alle ZES.

Ad esempio l'Egitto, che ha la più grande nel Mediterraneo, attorno al canale di Suez: la Suez Canal Zone, appunto, che ha attirato investimenti cinesi e russi. Tale zona è situata strategicamente sulla principale "strada commerciale" tra l'Europa e l'Asia, si estende per 461 kmq; è composta da due aree integrate, due aree di sviluppo e quattro porti.

Barcellona, dal canto suo, ha la sua zona franca, suddivisa in zona doganale e zona industriale, dispone di 160.000 mq di zona doganale speciale, dei quali 84.000 mq di magazzini, 9.000 di officine e stabilimenti e 3.000 di dockers. Le 36 imprese ivi ubicate svolgono attività di logistica integrata, magazzinaggio, assicurazioni marittime, spedizioni.

Tangeri, uno scalo estremamente competitivo sulla rotta che collega l'Europa con le Americhe, è dotato di una Free Zone strutturata che ha saputo infondere una grande accelerazione alla crescita dello scalo; l'area logistico portuale e l'area "Franca" ospitano complessivamente circa 600 imprese di tutti i settori produttivi che realizzano un totale export di oltre 4 miliardi di euro. Molto importante è il settore automotive. Renault, infatti, ha nella free zone un suo stabilimento produttivo, insieme a Nissan. Sono poi presenti imprese del tessile-abbigliamento, dell'agroindustria e dei servizi avanzati, che possono beneficiare degli incentivi fiscali, sul costo del

lavoro, doganali e degli snellimenti amministrativi che l'area offre, operando a stretto contatto con uno degli scali multipurpose meglio infrastrutturato e in più rapido sviluppo del mondo. Essa è impropriamente definita Free Zone in quanto si tratta in realtà di sei zone ognuna con una vocazione diversa e concepite sempre per avere una perfetta integrazione con lo scalo.

Il porto di Marsaxlokk, competitor di Gioia Tauro nel transhipment, ha anch'esso un'area franca, gestita dalla medesima società privata di gestione del porto, che consente alle imprese che vi si localizzano di godere di alcuni benefici di tipo fiscale e sul costo del lavoro (il costo orario medio del lavoro, pari a 13 euro, è nettamente inferiore alla media europea di 28 euro all'ora). In particolare, è presente un'area doganale che garantisce un prelievo fiscale nullo sulle merci ivi depositate in regime di sospensione di imposta per momentanea importazione. Sono previsti ulteriori crediti di imposta sugli investimenti produttivi effettuati dentro l'area doganale e sul personale assunto. La creazione di nuove imprese all'interno dell'area è favorita anche da schemi di microcredito, servizi di consulenza imprenditoriale, incentivi alla promozione internazionale, oltre che dalla presenza di un distripark per attività di lavorazione legate alla logistica integrata. Il successo di tale area franca è attestato dalle imprese ivi ubicate, specializzate in logistica, chimica, informatica, consulenza manageriale, elettronica, oltre che nel gioco d'azzardo, sfruttando la legislazione maltese favorevole per tale attività. In particolare, vi operano realtà multinazionali quali Kpmg, Microsoft, GlaxoSmithKline, Novartis, Baxter, StMicroelectronics, Playmobil, e, nella logistica, colossi come Cosco, Evergreen, MSC, China Shipping, Maersk.

Nell'insieme, e più in generale, l'impatto diretto delle attività delle zone franche è stimabile su scala globale in 100 milioni di lavoratori diretti e quasi 3.500 miliardi di esportazioni movimentate, circa il 20% del valore complessivo di merci movimentate nel mondo annualmente. Oltre ai già analizzati dati per le zone speciali cinesi, va evidenziato come tale strumento sia particolarmente utile anche per Paesi in via di sviluppo: ad esempio, nell'Africa subsahariana, tali zone hanno creato, fra 2004 e 2007, un milione di posti di lavoro e 8,6 milioni di dollari di export; l'Asia, però, monopolizza di fatto l'impatto di tale strumento, grazie alla sua estrema diffusione in tutto il continente¹⁰.

4.2.2 Impatto sulle aree ZLS nel Veneto

Nel presente paragrafo si svilupperà un'ipotesi di impatto sull'import/export, quindi sul traffico portuale, del sistema veneziano/chiogetto, derivante dall'istituzione della ZLS.

In premessa, è opportuno prevedere un'analisi delle tipologie di imprese che si possono insediare nella ZLS, evitando stabilimenti ad alto impatto ambientale per centrare l'opzione di attrattività sulla tipologia di mercato (Asia, Est Europa, Mediterraneo, Suez) con la relativa opera di marketing finalizzato all'interesse verso il ruolo di retroporto. Occorre sottolineare inoltre che la destinazione nelle aree insediative delle nuove aziende possa orientarsi, ove presenti, presso strutture esistenti non utilizzate, in un'ottica di riqualificazione.

In base ad una survey condotta da SRM e Contship nel corso dell'estate 2020, il bacino territoriale di riferimento attuale per il sistema portuale di Venezia-Chioggia è costituito:

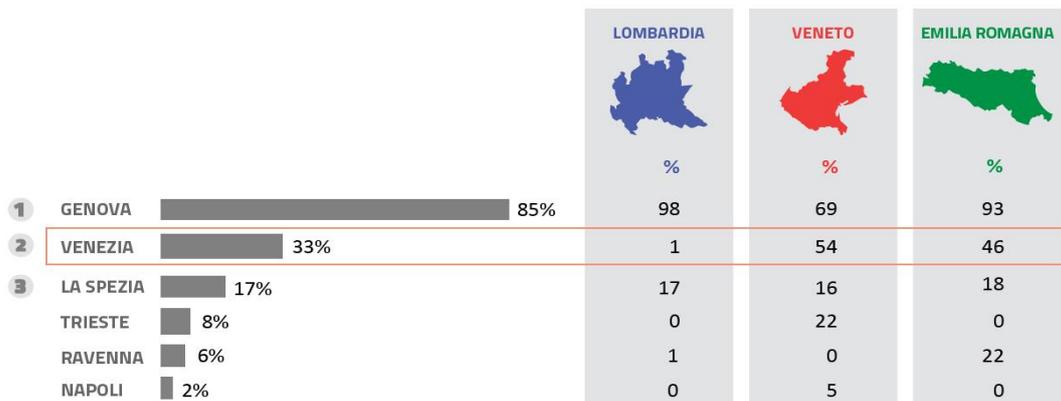
¹⁰ Fonti dei dati: WFZO, Zeng (2010, 2015), Banca Mondiale (2016).

- a. dal Veneto: il 54% delle imprese manifatturiere venete intervistate nel panel hanno dichiarato che Venezia è fra i due porti preferiti per il loro export ed il 46% per l'import;
- b. dall'Emilia-Romagna: il 46% delle imprese manifatturiere emiliane intervistate scelgono Venezia fra i due porti preferiti di esportazione e il 45% per le importazioni.

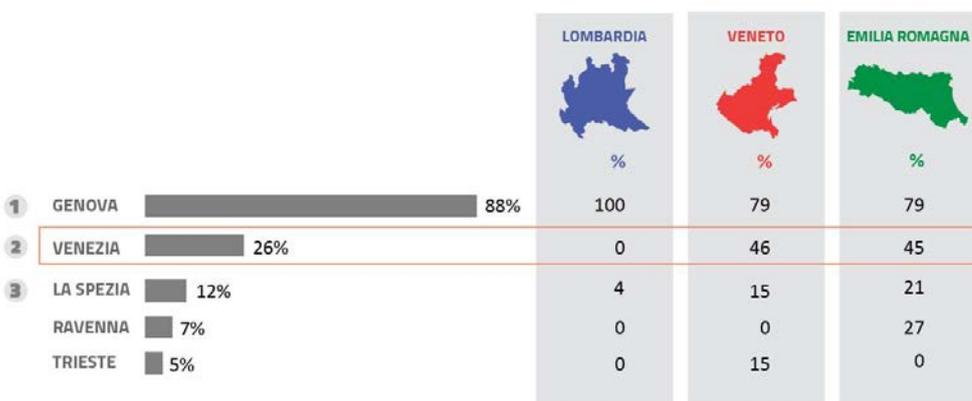
Complessivamente, Venezia è fra i due porti preferiti per il 33% delle imprese oggetto della survey, distribuite nelle tre regioni Veneto, Lombardia ed Emilia-Romagna per l'export e per il 26% per l'import, in forte miglioramento rispetto al 19% ed al 20% della precedente survey del 2019.

Grafico 27 – Primi due porti preferiti dalle imprese manifatturiere lombarde, venete ed emiliane per export ed import, valori %

EXPORT



IMPORT



* Avendo dato alle imprese la possibilità di esprimere due preferenze, la somma delle percentuali non fa 100.

Fonte: SRM/Contship

Applicando le percentuali suddette ai traffici marittimi di import/export, come derivanti dalla banca dati Coeweb dell'Istat, se ne ricava che al 2019 il porto di Venezia poteva potenzialmente catturare circa 11,9 miliardi di importazioni e 14,2 miliardi di esportazioni dalle due regioni Veneto ed Emilia-Romagna. Questo è il bacino di mercato attuale in assenza di ZLS.

E con la ZLS come potrebbe mutare? Si può ipotizzare che il trend di crescita di Venezia, in termini di attrattività per le imprese manifatturiere delle tre regioni della survey SRM/Contship, potrebbe aumentare a scapito di Genova, La Spezia, Ravenna e, in misura forse minore, Trieste. Se la percentuale di attrattività di Venezia, attualmente rilevata dalla survey, aumentasse di 20 punti percentuali, **con la ZLS Venezia potrebbe attrarre 5 miliardi di importazioni e 9 miliardi di esportazioni aggiuntive.**

Un metodo alternativo per stimare l'impatto della ZLS veneziana è di tipo controfattuale, usando alcuni casi di studio. In particolare, SRM utilizza un panel di porti europei per stimare un tasso di crescita medio annuo connesso con la presenza di infrastrutture analoghe ad una ZLS. In particolare, il panel utilizzato è il seguente:

1. Barcellona: il porto di Barcellona ha una zona franca (ZAL - Zona de Actividades Logísticas). Negli ultimi 10 anni (2009-2019) l'incremento medio annuo del traffico per questo porto è stato del 5,8%;
2. Valencia: anche il porto di Valencia ha istituito una ZAL. Negli ultimi 10 anni l'incremento medio annuo del proprio traffico portuale è stato del 4,0%;
3. Tanger MED: nel 2007 ha istituito una Zona economica Speciale che ha inciso in modo notevole nella crescita del porto e dell'economia marocchina. La crescita media annua è stata del 15,7%;
4. Gdansk: nel porto di Gdansk in Polonia una Zona Economica Speciale è stata istituita a partire dal 2006. Negli ultimi 10 anni il traffico portuale del porto ha visto un incremento medio annuo del 17,5%;
5. Mersin: stabilita nel 1987 la zona economica speciale del porto di Mersin in Turchia ha altresì avuto un effetto positivo sul traffico portuale, soprattutto nel comparto container, cresciuto del 15,6% medio annuo tra il 2005 e il 2019¹¹.

I suddetti porti sono complessivamente cresciuti, in media, dell'11,7% medio annuo. Il bacino di gravitazione di Venezia-Chioggia, dal canto suo, nel periodo 2009-2019 è cresciuto, come traffico di import/export via mare, ad un tasso medio del 5,8% annuo. Il bacino di gravitazione primario è costituito, di fatto, dall'intera Regione Veneto perché, se è vero che parte delle imprese venete utilizza i porti friulani o, addirittura, va fino a Genova, è ipotizzabile che il miglioramento competitivo derivante dall'istituzione della ZLS possa riportare a Venezia-Chioggia l'intero traffico marittimo veneto.

Con l'istituzione della ZLS, quindi, il tasso medio annuo di crescita dei traffici marittimi del Veneto attraverso Venezia-Chioggia in un'ipotesi ottimistica potrebbe raddoppiare, fino al 12% medio annuo circa.

In una ipotesi meno ottimistica e più realistica, considerando anche i differenziali di produttività media del lavoro fra Italia ed altri Paesi in cui operano le ZLS ed il fatto che prima del 2023 la ZLS veneta non potrà essere a regime, **si può stimare una crescita complessiva del 6,3% medio annuo** (a fronte del 5,8% dello scorso decennio)

¹¹ Dati ricavati dalle rispettive Autorità Portuali e, per Mersin, da Morethanshipping.com e Zeybek (2007).

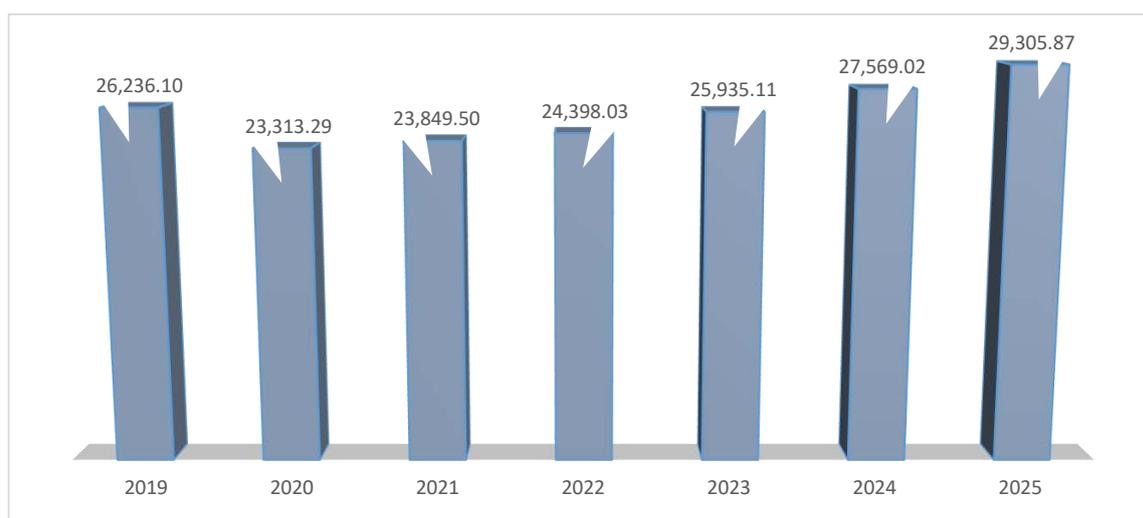
Purtroppo, però, tali scenari si scontrano con il rallentamento complessivo imposto dal coronavirus. Per l'economia italiana, le previsioni dell'Istat aggiornate al 20 dicembre 2020, evidenziano un calo del 14% delle importazioni e del 16,4% dell'export per il 2020, con un rimbalzo, rispettivamente, del 10% e del 10,2% nel 2021. Ciò significa che i livelli pre-Covid di import/export saranno raggiunti a fine 2022, più probabilmente e prudenzialmente nel 2023. Prima che tali livelli siano nuovamente raggiunti, evidentemente, i livelli di movimentazione portuale saranno insufficienti a generare un impatto specifico della ZLS, che si troverà essa stessa ad operare in un regime di sottoutilizzazione.

Di conseguenza, solo a partire dal 2023, la ZLS potrà raggiungere i tassi di crescita potenziali evidenziati dall'analisi di impatto sopra riportata, perché solo in quegli anni si tornerà ai valori di commercio estero pre-Covid sui quali sono state costruite le previsioni anzidette. Tutto questo al netto delle conseguenze, ancora non del tutto stimabili, del conflitto russo-ucraino.

La previsione per il 2021 e il 2022 è di una ripresa del 2,3% pari a circa la metà del 4,7% di cui al dato generale previsto sia da Unctad che da Clarkson's¹². A partire dal 2023, potranno esplicitarsi gli effetti della ZLS in un contesto economico migliore, con una crescita annua che potrà arrivare a circa il 6,3%, come da stime sopra effettuate.

Il profilo di impatto sulle movimentazioni totali in entrata e in uscita per il sistema portuale di Venezia-Chioggia può, quindi, riassumersi nel grafico che segue. Sostanzialmente, i livelli di movimentazione complessivi dei due porti di Venezia e di Chioggia, conseguiti nel 2019 potrebbero essere recuperati fra 2023 e 2024 e, con la ZLS, entro il 2025, si potrebbe raggiungere una maggiore movimentazione per circa 6 milioni di tonnellate.

Grafico 28 – Consuntivo al 2020 e previsioni per il 2021-2025 delle movimentazioni totali, in migliaia di tonnellate, per i porti di Venezia e Chioggia, grazie all'implementazione della ZLS



Fonte: stime SRM

¹² Seaborne Trade Monitor, febbraio 2021.

4.2.3 Impatto decennale della ZLS sul Pil e l'occupazione regionali

L'impatto decennale della ZLS rispetto al Pil veneto verrà stimato con un approccio di tipo controfattuale, ovvero stimando l'andamento del Pil veneto in assenza (scenario baseline) e poi in presenza della ZLS.

Con riferimento allo scenario baseline, ovvero quello in cui l'investimento nella ZLS non si realizza, si è partiti dalle previsioni della Nota di Aggiornamento al DEF del Governo, che per il 2022 e 2023 prevede incrementi reali del Pil italiano, rispettivamente, del 3,8% e del 2,5%. Si è poi ipotizzato che il tasso di crescita nazionale tenda a scendere negli anni successivi, per avvicinarsi al tasso di crescita registrato mediamente negli anni pre-Covid, ma con un piccolo scarto positivo attribuibile a effetti legati agli investimenti del Next Generation Fund. A tale profilo previsionale del Pil italiano, per la stima di quello veneto è stato aggiunto, per ogni annualità, un margine addizionale di 0,3 punti, come emerge dai dati storici del Pil veneto confrontato con quello italiano. Gli andamenti del Pil veneto per il 2020-2021 sono invece desunti dalle previsioni della Svimez.

Tale scenario previsionale di tipo baseline, quindi, vale, per il periodo 2020-2030, un incremento complessivo di Pil del 15%. Entro il 2024, il Veneto dovrebbe quindi aver recuperato la perdita di Pil derivante dalla recessione del 2020.

Per quanto invece riguarda lo scenario di programma, ovvero quello che incorpora la realizzazione della ZLS, va evidenziato che, secondo Bini-Dummi-Antonellini (2015)¹³, il Pil derivante dall'andamento dei traffici portuali, al netto del transhipment, su scala nazionale può essere previsto secondo la seguente relazione lineare: $PIL=(Y+135,176) / 2,31165$, dove Y è la quantità in tonnellate di traffico marittimo.

Con tale relazione, ipotizzando la crescita quinquennale dei traffici del 6,3% annuo legata alla ZLS, evidenziata nel paragrafo precedente, e considerando che la ZLS, realisticamente, non entrerà a regime prima del 2023 e che quindi i primi due anni sono appiattiti sul valore baseline, fra 2023 e 2030 il Pil veneto potrebbe beneficiare di una crescita diretta, indiretta ed indotta del Pil, legata alla ZLS che, in base alla suddetta relazione, sarebbe di circa 10 punti, andando quindi a sommare ai 15 punti di incremento del baseline, per una crescita totale di circa 25 punti di PIL.

D'altra parte, in uno scenario più ottimistico e in base alle stime di Confindustria Venezia, con la ZLS potrebbero essere attivati in tre anni 2,4 miliardi di investimenti aggiuntivi nell'area del perimetro portuale.

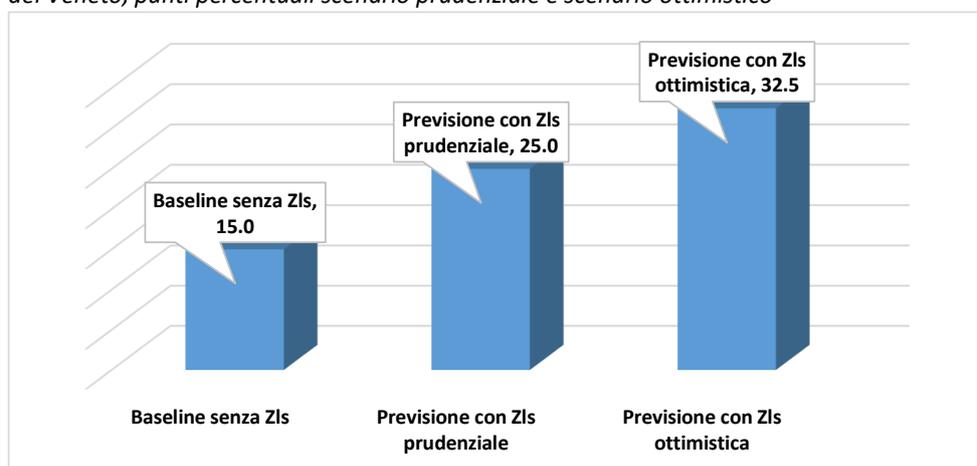
Considerando un moltiplicatore tra investimenti fissi lordi e Pil, che nel Veneto è stato di 5,2 mediamente nel periodo 2010-2017 (fonte Eurostat), ciò indurrebbe, quindi, una crescita complessiva di Pil regionale, nel triennio, pari a 7,6 punti, ovvero 2,5 punti annui di Pil in più, un risultato persino superiore alla stima effettuata con la sopra citata relazione e valido per il periodo 2022-2025 (considerato che il 2021-2022 saranno ancora anni in cui la ZLS non è a regime) per poi ridiscendere al profilo sopra stimato, con una extra crescita rispetto al baseline in questo scenario

¹³ Il traffico portuale italiano al 2030, in *Trasporto Marittimo e Porti*, VIII/2, 30.

più ottimistico, di 17,5 punti (da sommare ai 15 punti di incremento del baseline, per una crescita totale di circa 32,5 punti di PIL).

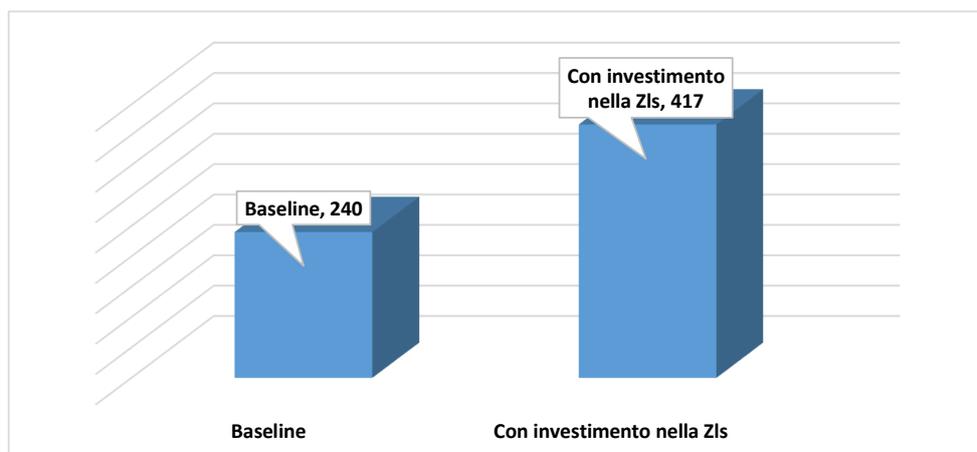
Stanti i livelli medi di produttività del lavoro in Veneto, senza ipotizzare che la ZLS possa accrescerli, quindi adottando una ipotesi molto conservativa, la crescita ipotizzata in presenza dell'investimento nella ZLS, utilizzando soltanto lo scenario più prudente, condurrà ad un incremento di circa 417.000 occupati aggiuntivi in Veneto nel prossimo decennio (a fronte dei 240.000 dello scenario baseline in assenza di investimento nella ZLS, quindi una extra-crescita di occupati legata alla sola ZLS di circa 177mila unità).

Grafico 29 – Previsioni senza ZLS (baseline) e con ZLS del tasso di crescita cumulato complessivo 2020-2030 del Veneto, punti percentuali scenario prudente e scenario ottimistico



Fonte: stime SRM

Grafico 30 – Aumento di occupati complessivi previsti nell'arco del decennio 2020-2030 con gli scenari baseline (senza investimento nella ZLS) e con investimento nella ZLS (scenario prudente), migliaia di unità



Fonte: stime SRM

4.2.4 Effetto moltiplicativo degli incentivi

La strutturazione di un idoneo sistema di incentivi agli investimenti rappresenta uno dei passi fondamentali per il percorso che la ZLS deve compiere per arrivare a regime.

Lo scalo, infatti, per poter essere appetibile ha bisogno di poter ispessire il tessuto produttivo locale e questo può avvenire solo attraverso alcuni driver (vedi il capitolo su Venezia come Porto 6.0) che rendono la logistica locale appetibile al sistema di imprese manifatturiere. È una fase complessa del Piano poiché occorre effettuare delle scelte in base a diversi fattori:

1. il primo è la configurazione della struttura del porto con le vocazioni che esso possiede e, in particolare, quelle che sono state illustrate nei capitoli precedenti e che possono sintetizzarsi così: Venezia come scalo multipurpose, con caratterizzazioni particolari (ad es. movimentazione di heavy load industriale ed energetico, scalo petrolifero anche collegato con nuovi Paesi "provider", Ro-Ro e movimentazione container su specifiche rotte e direttrici (ad esempio quella adriatica-medio orientale, o quella nordafricana, o ancora i collegamenti con i porti del Northern Range);
2. il secondo è espressione del sistema manifatturiero che esso possiede che, per la maggiore, dovrebbe essere rappresentato da imprese che importano ed esportano (non dimentichiamo che la ZLS è uno strumento che deve favorire investimenti manifatturieri che generano logistica portuale e quindi far crescere l'autorità di sistema di riferimento);
3. il terzo è rappresentato dalle risorse che sono disponibili su base nazionale, regionale o locale;
4. ultimo, ma non meno importante, è rappresentato dalla tipologia di investimento che si intende favorire (in innovazione, di tipo produttivo, in sostenibilità, etc.).

Tralasciando le forme di agevolazione di tipo statale che esistono e che esisteranno (es. Credito di Imposta) su cui non si è in grado di intervenire, la prima scelta che si considera di effettuare al riguardo è quella di favorire tipologie di incentivo esistenti e, meglio, se orientate alla digitalizzazione, perché la scelta digitale consente di guadagnare immediatamente competitività abbattendo i tempi di movimentazione intraportuaria delle merci e rendendo più efficiente, sicuro e rapido il sistema di controllo della navigazione. Un incentivo utile per sviluppare competitività e investimenti deve possedere alcune caratteristiche:

- l'ottenimento delle risorse in tempi certi (laddove le imprese siano meritevoli) e possibilmente brevi, favorendo sistemi di tipo automatico o a sportello;
- la possibilità di avere un punto di riferimento per presentare la propria domanda di agevolazione; fattore, questo, che il Comitato di Indirizzo della ZLS dovrà risolvere una volta insediato;
- la possibilità per certe tipologie di investimento di essere anche negoziali, specie con riferimento agli investitori di grandi dimensioni.

Su quale tipologia di progetto insistere, come precedentemente illustrato, è un altro dei temi chiave che la strutturazione di un sistema di incentivi dovrebbe prevedere.

Il set di incentivi dovrebbe essere di natura "mista" e cioè avere una configurazione in parte per progetti di natura "basica" ed un'altra di natura "sostanziosa". È indubbio, infatti, che la fase di insediamento dell'impresa è quella più complessa e necessita di agevolazioni di natura più incisiva

e soprattutto anche di garanzie burocratiche, e questo deve essere garantito proprio dalla capacità della ZLS di creare un set di snellimenti amministrativi e burocratici.

È ormai però sperimentato (vedi i casi internazionali delle Free Zone) che, una volta che il grande investitore ha trovato una dimensione insediativa, si entri in una fase di esigenze che negli anni successivi potrebbe essere più raffinata, o che all'investimento iniziale comincino a seguire una serie di piccole e medie imprese interessate a fornire servizi o entrare nella supply chain di quella più grande (caso di successo è l'investimento della Renault nel complesso portuale della Tangerang Free Zone che fa capo al porto di Tangerang Med).

Un altro set di facilitazioni dovrebbe essere previsto per chi investe in sostenibilità e cioè in iniziative che vadano ad essere configurate nell'ambito della Green Economy e della Circular Economy, molte free zones (quelle arabe in particolare) stanno puntando nell'attrazione di investimenti ad alta sostenibilità facendo insediare nelle loro aree imprese che promuovono questo tipo di modelli. Un altro canale di economia green portuale è costituito dall'investimento nella predisposizione di una offerta di bunkeraggio a GNL (in futuro ad idrogeno) per le navi di nuova generazione.

Non va, inoltre, sottaciuta la recente necessità di agire in linea con il momento che stiamo vivendo dove la pandemia Covid-19 ha creato nuove esigenze delle imprese, specie quelle connesse ad effettuare maggiori investimenti in sicurezza e in resilienza per rispondere a shock economici in modo più rapido ed efficiente.

L'elemento da considerare con più attenzione è quello di lavorare sulla prossima programmazione dei fondi strutturali poiché le risorse del PR potranno rivestire un ruolo fondamentale per lo sviluppo della ZLS. Se si osserva la tabella seguente, si può di fatto già considerare il Programma Operativo Regionale 2014-2020 (ormai al termine del ciclo) come uno strumento pronto per la ZLS con tutte le linee di finanziamento che valgono l'80% del totale del programma; sulla programmazione 2021-2027 si stanno facendo serie valutazioni su come inserire la Zona Logistica nel documento di programmazione. Il tutto senza dimenticare che anche il Piano Nazionale di Resilienza e Ripresa, per le risorse del Next Generation Fund, prevede specifiche norme di sostegno al settore logistico e portuale.

Tabella 18 – Le linee finanziarie del PO FESR Veneto 2014-2020 per Asse

Asse	Risorse (mln. euro)	%
Ricerca, sviluppo e Innovazione	174,9	29
Agenda digitale	53,0	9
Competitività del Sistema produttivo	183,7	31
Sostenibilità energetica e qualità ambientale	64,1	11
Rischio sismico ed idraulico	45,0	7
Sviluppo urbano sostenibile	59,9	10
Assistenza tecnica	19,8	3

In grassetto gli Assi che potrebbero potenzialmente interessare la ZLS.

L'impatto degli incentivi è materia molto complessa perché differenziata da territorio a territorio e variabile a seconda delle forme di incentivo stesso (conto capitale, conto interessi, fondi rotativi etc.) ed anche se esso ha una forma valutativa, automatica o negoziale.

Tuttavia, elaborando di seguito i dati del Ministero dello Sviluppo Economico, sono stati calcolati alcuni moltiplicatori che mostrano numeri positivi per la Regione¹⁴. Nel periodo 2014-2019, ogni euro pubblico investito in incentivi, a livello nazionale e da parte delle Amministrazioni Centrali, ha generato 4,4 euro aggiuntivi di investimento nell'economia. Nello specifico della regione Veneto, poi, ogni euro investito dalle Amministrazioni Centrali sul territorio ha generato addirittura 7,1 euro aggiuntivi di investimenti.

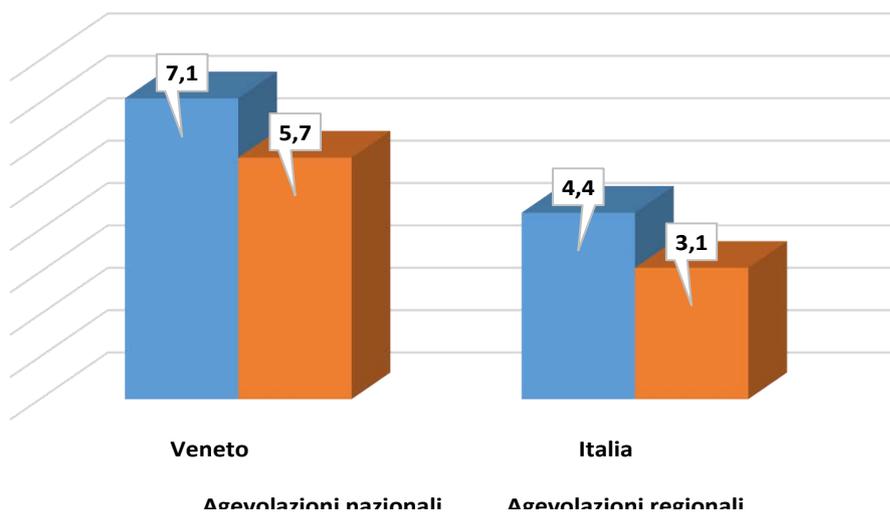
Con specifico riferimento alle sole agevolazioni di fonte regionale, **mentre il moltiplicatore complessivo delle agevolazioni erogate da tutte le regioni è di 3,1 euro di investimenti attivati per ogni euro di agevolazione erogata** (dato inferiore a quello conseguito dalle Amministrazioni Centrali, che manifestano così una efficienza di utilizzo delle risorse pubbliche maggiore) **quello specifico della Regione Veneto è di 5,7 euro di investimento per ogni euro erogato a titolo di incentivo dall'Amministrazione regionale.**

Ciò indica come il sistema pubblico che opera in Veneto, che sia una diramazione di quello centrale o la stessa Regione, ha una elevata efficienza nell'utilizzo delle agevolazioni alle attività produttive, garantita anche da una capacità di investimento dei poli produttivi del territorio mediamente più alta rispetto al dato nazionale medio.

Siamo quindi di fronte ad un sistema territoriale che, per efficienza amministrativa e ricettività agli stimoli delle sue imprese, è in una posizione di eccellenza nazionale. Ciò induce a spingere in maniera decisa su una importante massa di incentivi, fiscali, finanziari e di vario genere da mettere a disposizione della nascita ZLS, perché la catena di trasmissione che questi esercitano sull'economia del territorio è molto importante.

¹⁴ Il moltiplicatore è dato da: Investimenti erogati/agevolazioni concesse.

Grafico 31 – Moltiplicatore degli incentivi di fonte governativa (blu) e regionale (arancione) su scala territoriale regionale e nazionale

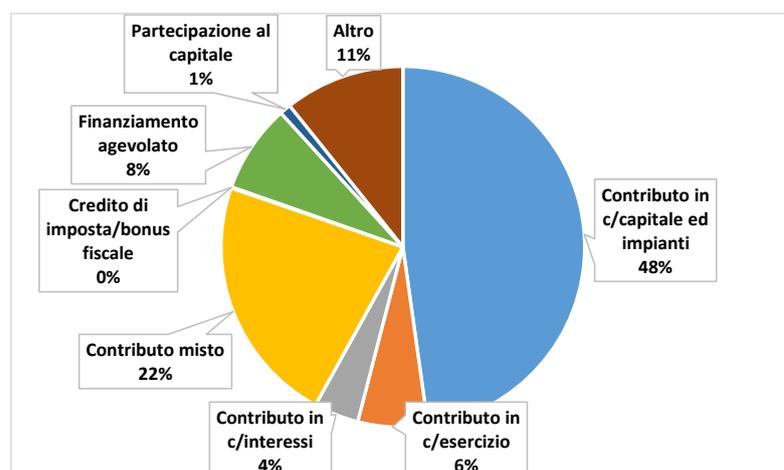


Fonte: SRM su dati MISE

Nella determinazione dell'incentivo è fondamentale capire anche le tendenze della domanda, vale a dire quale forma di aiuto preferiscono le imprese in termini di forma tecnica e tipo di investimento, anche se naturalmente tale domanda è "pilotata" dalla effettiva disponibilità di incentivi di vario genere (e quindi dalla loro disponibilità per le imprese) e dalla capacità di erogazione (generalmente, tra i contributi più "classici", quelli in conto capitale, sono di più facile erogazione rispetto ad altre modalità).

La figura di seguito tratta dal Rapporto del MISE ci indica che le imprese chiedono incentivi con la forma tecnica del contributo in c/capitale, che costituiscono poco meno della metà del totale. Al secondo posto incentivi di tipo misto. Le altre forme tecniche sono piuttosto marginali, in particolare gli incentivi di tipo fiscale, che sono appannaggio delle Amministrazioni di livello nazionale.

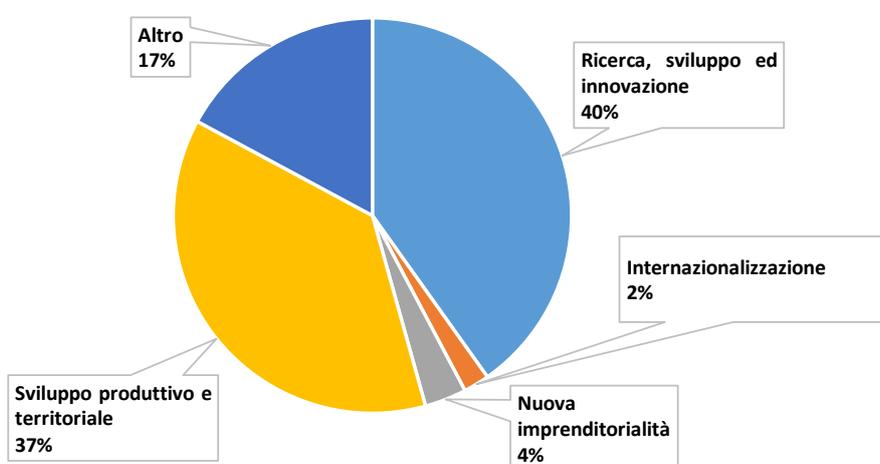
Grafico 32 – Distribuzione % degli incentivi regionali concessi nel 2019 per forma tecnica



Fonte: SRM su dati MISE

Dal punto di vista settoriale, infine, nelle regioni del Centro-Nord cui appartiene anche il Veneto, prevale una domanda di agevolazioni rivolta alla R&S e innovazione tecnologica. Segue lo sviluppo produttivo e territoriale, ovvero la capacità di potenziare investimenti e base produttiva a livello locale. Entrambe tali categorie di obiettivi sono pienamente coerenti con tipologie di investimento caratteristiche delle ZLS.

Graf. 32 – Distribuzione % degli incentivi regionali concessi nel 2019 per forma tecnica



Fonte: SRM su dati MISE

Nell’insieme, quindi, un sistema agevolativo “ad hoc” per la ZLS, messo in campo dalla Regione, avrebbe rilevanti effetti moltiplicativi in termini di investimento attivato e **dovrebbe essere mirato o allo sviluppo produttivo locale, o alla R&S e innovazione in ambito logistico e portuale, preferibilmente con forma di contributo in conto capitale o misto.**

Di seguito si illustra un’indicazione sintetica dei punti più significativi emersi da questa indagine e utili ai fini della valutazione dell’impatto della ZLS per l’economia del Veneto.

Punti di forza/opportunità	Potenzialità
Venezia, secondo indagini SRM-Contship è fra i due principali porti prescelti dalla maggior parte delle imprese manifatturiere venete che utilizzano in container per il proprio import-export	La concorrenza del porto di Genova è forte, insieme, su scala minore, a La Spezia, Ravenna e Trieste. Se, grazie alla ZLS, l’attrattività di Venezia tra le imprese della <i>catchment</i> area aumentasse di 20 punti percentuali rispetto a detti porti in concorrenza, Venezia potrebbe attrarre 14 miliardi di movimentazioni marittime in import/export in più

<p>Siamo di fronte ad un sistema regionale (il Veneto) che, per efficienza amministrativa e ricettività agli stimoli delle sue imprese, è in una posizione di eccellenza nazionale. Ciò induce a spingere in maniera decisa su una importante massa di incentivi, fiscali, finanziari e di vario genere da mettere a disposizione della nascita ZLS. Lo si può vedere dall'alto valore del moltiplicatore degli incentivi, nazionali e regionali, erogati sulle imprese venete (ogni euro di incentivo nazionale erogato ad imprese venete genera 7,1 euro di investimenti privati, ogni euro erogato di incentivi regionali ne genera 5,7, a fronte di valori medi italiani, rispettivamente, di 4,4 e 3,1).</p>	<p>Sulla base dei tassi di crescita medi di altre zone franche, con l'istituzione della ZLS il tasso medio annuo di crescita dei traffici marittimi del Veneto attraverso Venezia-Chioggia potrebbe sperimentare una crescita di circa 6 punti a partire dal 2023/2024.</p>
	<p>La realizzazione della ZLS potrebbe condurre, entro il 2030, in condizioni ideali, ad una crescita aggiuntiva di circa 177 mila occupati in regione</p>
	<p>Un sistema agevolativo "ad hoc" per la ZLS messo in campo dalla Regione avrebbe rilevanti effetti moltiplicativi in termini di investimento attivato, e dovrebbe essere mirato o allo sviluppo produttivo locale, o alla R&S e innovazione in ambito logistico e portuale, preferibilmente con forma di contributo in conto capitale o misto.</p>

5. LA GOVERNANCE DELLA ZLS

5.1 Generalità

La ZLS Porto di Venezia Rodigino mira a dotarsi di un modello organizzativo e di governance semplificato, ma idoneo a garantire il raggiungimento degli obiettivi fissati dal presente Piano nel rispetto della normativa nazionale e regionale, oltre che delle prerogative degli Enti Locali e territoriali coinvolti.

Il presente Piano definisce, quindi, il sistema di governance della ZLS Porto di Venezia Rodigino, teso a garantire il massimo livello di efficacia nel pieno rispetto delle norme vigenti. Individua, altresì, le modalità con cui le strutture e gli uffici amministrativi della Regione e degli Enti Locali interessati, nel rispetto dei relativi ordinamenti, assicurano l'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale da attuare nella ZLS.

Si vogliono così definire le strutture indispensabili per avviare e rendere funzionante la ZLS; strutture che potranno essere implementate in seguito, a mano a mano che la ZLS assumerà la sua configurazione definitiva. Ciò permetterà anche di tenere conto dell'evoluzione della normativa che disciplina le ZLS, la quale potrebbe costituire oggetto di ulteriori modifiche impattanti sulle scelte organizzative da adottare.

A riguardo, si segnala che, al fine di coadiuvare al meglio la definizione degli indirizzi in seno al Comitato di cui all'art. 4 del D.L. 91/2017, con DGR n. 550 del 5 maggio 2020, la Giunta regionale ha istituito il "Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino", inquadrato nell'ambito dell'operatività del "Tavolo permanente per Porto Marghera", istituito dalla Regione a partire dal 12 ottobre 2010, in esecuzione dell'articolo 69, comma 1, della legge regionale 16 febbraio 2010, n. 11.

Inoltre, nell'ottica della massima semplificazione amministrativa e burocratica, la Regione intende istituire al proprio interno un apposito ufficio, che funga da collettore delle iniziative ricadenti nella ZLS, con il compito di assistere le imprese dall'avvio alla conclusione dei procedimenti, curando le informazioni concernenti la normativa applicabile e gli adempimenti richiesti per l'esercizio di attività produttive nonché le agevolazioni a cui l'impresa può accedere.

Nel modello organizzativo della ZLS Porto di Venezia Rodigino un ruolo determinante verrà comunque svolto dalle infrastrutture digitali di cui si è parlato al paragrafo 1.5.

5.1.1 Il Comitato d'Indirizzo e il Commissario straordinario

Il Comitato di indirizzo è il soggetto per l'amministrazione della ZLS; ai sensi dell'art. 4 del D.L. n. 91/2017 è composto da un commissario straordinario del Governo, che lo presiede, dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale, da un rappresentante della Regione, da un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri e da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il numero massimo dei componenti del Comitato di indirizzo non può essere superiore a cinque. Il Comitato svolge le attività di indirizzo previste dallo stesso articolo 4 del DL n. 91 del 2017 e dall'articolo 8 del DPCM n. 12/2018 nel rispetto del Piano di Sviluppo Strategico e degli ambiti di competenza della Regione e degli Enti locali e territoriali coinvolti.

Pertanto, in conformità con le suddette disposizioni normative, fanno parte del Comitato di Indirizzo della ZLS Porto di Venezia Rodigino, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico

Settentrionale e, in rappresentanza della Regione del Veneto, l'Assessore allo Sviluppo Economico, Energia e Legge speciale per Venezia (come disposto dalla DGR n. 1072 del 3 agosto 2021)

Il Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale assicura, a supporto del Comitato, le attività a quest'ultimo demandate dal DPCM e dal Piano di Sviluppo Strategico.

Il Commissario straordinario del Governo, oltre a presiedere il Comitato di indirizzo, esercita le funzioni ad esso attribuite dall'articolo 4, commi 7 bis e 7 ter e dall'articolo 5 bis del DL n. 91 del 2017, tra cui il rilascio della c.d. autorizzazione unica, inoltre, può svolgere la funzione di stazione appaltante, a richiesta degli enti competenti.

Nel Regolamento interno che il Comitato di Indirizzo deve adottare ai sensi del succitato DPCM n. 12 del 2018 sono definite anche le modalità di aggiornamento del presente Piano di sviluppo strategico.

5.1.2 La Cabina per lo sviluppo strategico della ZLS

Al fine di assicurare il massimo impulso allo sviluppo della ZLS, si prevede l'istituzione della Cabina per lo sviluppo strategico della ZLS, quale organismo istituzionale di supporto al Comitato di Indirizzo della ZLS.

La Cabina per lo sviluppo strategico della ZLS ha il compito di fornire sostegno tecnico e operativo al Comitato di Indirizzo, anche coordinandosi con le strutture della Regione e degli Enti locali coinvolte nei processi di attuazione degli interventi della ZLS. Verifica, inoltre, lo stato di avanzamento delle attività e delle linee di intervento previste dal Piano di Sviluppo Strategico, anche al fine di individuare eventuali modifiche e aggiornamenti del Piano stesso, per il conseguimento degli obiettivi e dei risultati attesi.

Della Cabina per lo sviluppo strategico della ZLS fanno parte il rappresentante della Regione del Veneto, che la presiede, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, presenti nel Comitato di Indirizzo, il Sindaco del Comune di Venezia, il Sindaco del Comune di Rovigo e un rappresentante dei 17 Comuni del Polesine compresi nella ZLS.

5.1.3 Il Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino

In base alla DGR n. 550 del 2020, il "Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino", è presieduto dall'Assessore regionale allo Sviluppo Economico ed Energia, ed è costituito dai rappresentanti dei seguenti Enti/associazioni:

- Comuni il cui territorio rientra, in tutto o in parte, nella ZLS;
- Città metropolitana di Venezia;
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale;
- Camera di Commercio di Venezia-Rovigo;
- principali associazioni di categoria e organizzazioni sindacali attive sul territorio interessato. Il Tavolo tematico è, di volta in volta, integrato da eventuali ulteriori stakeholders pubblici e privati interessati dalle materie oggetto di discussione.

Ad oggi al "Tavolo tematico" è stato attribuito il compito di individuare i più adeguati strumenti conoscitivi e valutativi degli effetti della Zona Logistica Semplificata per l'area interessata, di definire un cronoprogramma nell'esecuzione dei necessari passaggi procedurali richiesti dalla normativa

nazionale e di stabilire le modalità di implementazione degli stessi, anche mediante la stima delle risorse finanziarie e professionali da destinare all'iniziativa.

5.2 La gestione della ZLS

La Struttura operativa e gestionale della ZLS è imperniata principalmente su due uffici fortemente integrati tra loro, l'Ufficio ZLS e l'Ufficio SUA di cui all'art. 15 bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

5.2.1 L'Ufficio ZLS

L'Ufficio ZLS svolge le funzioni di gestione delle pratiche e delle procedure autorizzative, di informazione alle imprese insediate/da insediare già descritte in precedenza, oltre che attività di promozione e marketing dei piani e delle iniziative della ZLS.

L'Ufficio costituisce, pertanto, lo strumento di raccordo con il territorio e le imprese per l'avvio e la gestione delle iniziative nelle aree comprese nella ZLS ed assicura, per quanto di competenza della Regione, l'acquisizione delle istanze e della relativa documentazione di supporto, al fine di consentire la conclusione dell'istruttoria e l'adozione del provvedimento conclusivo in tempi rapidi. Esso opera in raccordo con i SUAP comunali e con il SUA, negli ambiti di specifica pertinenza di quest'ultimi, di modo che tutte le iniziative da proporre per il suo tramite siano istruite ed evase dai competenti uffici nel rispetto dei termini previsti dalla normativa vigente ovvero dei termini abbreviati di cui al presente Piano o stabiliti con successivi provvedimenti di semplificazione amministrativa. Ad esso è, altresì, attribuita la promozione, in ambito ZLS, di iniziative di sostegno alle imprese in materia di transizione digitale, innovazione, economia circolare, tese a favorire la creazione di filiere produttive complete che permettano il pieno sviluppo delle PMI.

Una volta istituita la ZLS, l'Ufficio verrà dotato del personale necessario per lo svolgimento dei compiti connessi agli obiettivi strategici della ZLS (inerenti a sviluppo economico, infrastrutture, logistica e trasporti).

5.2.2 Lo Sportello SUA dell'AdSPMAS

Lo Sportello Unico Amministrativo, di cui all'articolo 15 bis della legge n. 84 del 1994, opera presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (in corso di implementazione; il relativo regolamento è stato approvato nel 2021) e svolge funzione unica di front office rispetto ai soggetti deputati ad operare in porto.

Lo Sportello Unico Amministrativo, a livello di macro-titoli, gestirà i seguenti procedimenti:

- Rilascio di concessione demaniale marittima ex art.18 della Legge;
- Iscrizione e rinnovo al registro ex art. 68 Cod. Nav. per l'esercizio attività produttive o commerciali in ambito portuale;
- Iscrizione e rinnovo al registro delle Guide, Addetti ed Accompagnatori (art. 68 Cod. Nav.);
- Rilascio titoli di accesso persona (D.lgs. 272/99; D.lgs. 203/2007; D.M. 154/2009);
- Rilascio titoli di accesso veicoli (D.lgs. 272/99; d.lgs. 203/2007; D.M. 154/2009);
- Rilascio di Autorizzazioni alle imprese per operazioni e servizi portuali (ex art. 16, comma 1 della Legge);
- Rilascio di concessione demaniale marittima (art. 36 Cod. Nav.);
- Rinnovo della concessione demaniale marittima (art. 36 Cod. Nav.);
- Rinuncia alla concessione (art. 44 Cod. Nav.);

- Subingresso nella concessione demaniale marittima (art. 46 Cod. Nav.);
- Variazioni al contenuto della concessione demaniale marittima; (art. 24 Reg. Cod. Nav.);
- Affidamento ad altri soggetti delle attività oggetto della concessione demaniale marittima (art. 45 bis Cod. Nav.);
- Occupazioni temporanee di zone portuali (art. 1274 Cod. Nav.);
- Concessioni temporanee (ex art. 10 Cod. Nav.);
- Esercizio di attività collaterali alle attività portuali;
- Autorizzazione di nuove opere in prossimità del demanio marittimo (art. 55 Cod. Nav.);
- Rilascio autorizzazione allo sbarco di rottame ferroso (d.lgs. 81/2008 ss.mm.ii.; d.lgs. 230/1995);
- Rilascio autorizzazione all'uso di fiamme libere (D.M. 10/1998; d.lgs. 81/2008 ss.mm.ii.; d.lgs. 272/99);
- Autorizzazione di nuove opere nei porti (ex art. 5 comma 5 bis della Legge).

5.2.3 Il Referente locale ZLS

A ciascuno degli Enti coinvolti nell'istituzione della ZLS, compresi l'AdSPMAS, l'Interporto di Rovigo e la Camera di Commercio Venezia Rovigo, una volta istituita la ZLS, verrà richiesto di individuare un Referente locale ZLS, quale punto di riferimento dell'Ufficio regionale ZLS. Il Referente locale ZLS, in relazione alle specifiche competenze amministrative dell'Ente di appartenenza, svolgerà una funzione di front end per tutte le attività che riguardano la ZLS con il compito di interfaccia operativo di riferimento sia nei confronti dell'Ufficio regionale ZLS che degli uffici dell'Amministrazione di provenienza competenti in relazione alle pratiche ZLS.

6. LA CONSULTAZIONE DEI SOGGETTI INTERESSATI ALLA COSTITUZIONE DELLA ZLS

La Regione del Veneto, ai fini dell'elaborazione del presente Piano di Sviluppo Strategico è stata fortemente impegnata in un percorso di confronto e concertazione con gli stakeholder e con i diversi soggetti territorialmente coinvolti nell'istituzione della ZLS Porto di Venezia Rodigino.

In primo luogo, con deliberazione della Giunta regionale n. 550 del 5 maggio 2020, nell'ambito dell'operatività del "Tavolo permanente per Porto Marghera", è stato istituito il "Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino" per approfondire e dare seguito agli aspetti tecnici e normativi connessi alla creazione di una ZLS nelle aree del Comune di Venezia e della Provincia di Rovigo individuate dalla Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020. Il tavolo, presieduto dall'Assessore regionale allo Sviluppo Economico Energia e Progetti speciali per Venezia, è costituito dai rappresentanti di:

- Comuni di: Venezia; Bagnolo di Po; Bergantino; Calto; Canaro; Castelmassa; Castelnovo Bariano; Ceneselli; Ficarolo; Fiesso Umbertiano; Gaiba; Melara; Occhiobello; Polesella; Salara; Stienta, Trecenta. A seguito della definizione della nuova Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale 2022-2027, il Tavolo è stato integrato con i Comuni di Rovigo e Bosaro;
- Città metropolitana di Venezia;
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale;
- Camera di Commercio di Venezia-Rovigo;
- principali associazioni di categoria e organizzazioni sindacali attive sul territorio interessato (Confindustria Veneto, Confapi Industria Veneto, Confimi Veneto, Confartigianato Imprese Veneto, CNA Veneto, Casartigiani Veneto, Confcommercio Veneto, Confesercenti Regionale, Federdistribuzione, Confcooperative Veneto, Legacoop Veneto, AGCI Veneto, CGIA Mestre, Unioncamere Veneto, CGIL Veneto, CISL Veneto, UIL Veneto, CISAL Veneto, UGL Veneto, ORSA Confederale del Veneto).

A supporto dell'operatività del "Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino" la predetta DGR ha previsto l'insediamento di un gruppo di lavoro tecnico coordinato dal Direttore dell'Area Politiche economiche, capitale umano e programmazione comunitaria della Regione del Veneto, costituito dai rappresentanti delle seguenti Direzioni regionali:

- Direzione Industria Artigianato Commercio e Servizi;
- Direzione Ambiente;
- Direzione Progetti Speciali per Venezia;
- Direzione Infrastrutture e Trasporti;
- Direzione Pianificazione Territoriale;
- Direzione Supporto Giuridico Amministrativo e Contenzioso;
- Direzione Lavoro.

Il gruppo di lavoro tecnico poteva prevedere il coinvolgimento di ulteriori strutture regionali interessate alle tematiche di volta in volta trattate, nonché di esperti tecnici nominati dagli enti che partecipano al Tavolo tematico.

Le Strutture regionali sopra elencate hanno collaborato con l'Area Politiche economiche, capitale umano e programmazione comunitaria sotto il profilo tecnico-amministrativo con particolare riguardo all'elaborazione di proposte di semplificazione amministrativa e di agevolazioni e incentivazioni per le imprese già presenti o che si andranno a insediare nelle aree della ZLS.

Come previsto dalla DGR, era compito del "Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino" "individuare i più adeguati strumenti conoscitivi e valutativi degli effetti della Zona Logistica Semplificata per l'area interessata, definire un cronoprogramma nell'esecuzione dei necessari passaggi procedurali richiesti dalla normativa nazionale e stabilire le modalità di implementazione degli stessi, anche mediante la stima delle risorse finanziarie e professionali da destinare all'iniziativa". L'attività svolta dal Tavolo tematico, in particolare, era "orientata a definire gli elementi sostanziali e procedurali richiesti dal combinato disposto dell'articolo 4, comma 5, del decreto legge 20 giugno 2017, n. 91 e dell'articolo 1, comma 65, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, che definisce l'iter per l'istituzione delle ZLS prevedendo che lo stesso sia avviato sulla base di una proposta, corredata da un piano di sviluppo strategico, da parte delle regioni interessate."

Il Tavolo, riunitosi per la prima volta, il **4 giugno 2020**, e successivamente il **6 agosto 2020**, ha stabilito di incaricare la CCIAA di Venezia-Rovigo delle azioni propedeutiche alla redazione del «Piano di Sviluppo Strategico» da presentare, alla Presidenza del Consiglio dei ministri, a corredo della proposta regionale di istituzione della Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino. Si è di conseguenza provveduto (con DGR 1239/2020) ad approvare un Protocollo d'intesa tra la Regione del Veneto e la Camera di Commercio Venezia-Rovigo. Il Protocollo è stato firmato il **15 settembre 2020**.

Con il Protocollo, al fine di giungere in tempi rapidi e secondo il cronoprogramma stabilito dal citato Tavolo tematico Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino alla predisposizione e alla presentazione della proposta di istituzione della ZLS Porto di Venezia-Rodigino, Regione e Camera si impegnavano a collaborare nella redazione del Piano di sviluppo strategico e, in special modo, la Camera si impegnavo ad individuare, nel rispetto della vigente normativa in materia di contratti pubblici, i soggetti professionalmente idonei ed esperti nelle specifiche materie cui affidare la redazione del Piano. Da parte sua, la Regione si impegnavo a collaborare con la Camera alla definizione dei seguenti aspetti che, ai sensi dell'articolo 4, comma 5, del decreto-legge n. 91 del 2017, costituiscono contenuto essenziale del Piano di sviluppo strategico:

- a) le agevolazioni ed incentivazioni, senza oneri a carico della finanza statale, che possono essere concesse dalla Regione, nei limiti dell'intensità massima di aiuti e con le modalità previste dalla legge;
- b) a individuare quale rappresentante della Regione nel Comitato di indirizzo di cui all'articolo 1, comma 1, lett. e) del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 25 gennaio 2018, n. 12, l'Assessore competente in materia di sviluppo economico;
- c) le modalità con cui le strutture amministrative della Regione assicurano, anche attraverso propri uffici e personale, nonché attraverso accordi con le amministrazioni centrali dello Stato e convenzioni con organismi, ovvero strutture nazionali a totale partecipazione pubblica, l'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZLS;

- d) l'individuazione delle semplificazioni amministrative, di propria competenza, per la realizzazione degli investimenti che la Regione si impegna a adottare per le iniziative imprenditoriali localizzate nella ZLS.

La collaborazione tra Regione e Camera di Commercio Venezia-Rovigo ha consentito di redigere in tempi rapidi il Piano di Sviluppo Strategico, la cui prima bozza è stata presentata ai componenti del Tavolo nell'incontro dell'**8 giugno 2021**. Sono state quindi raccolte le osservazioni presentate dai predetti componenti e si è provveduto a definire la versione finale del Piano, il quale, come previsto dalla normativa, è quindi il frutto del confronto tra tutti gli stakeholders ed è stato elaborato tenendo conto della totalità dei contributi pervenuti da parte dei soggetti pubblici e privati interessati. Nello specifico, sono pervenute i contributi scritti da parte di:

- O.R.S.A. Confederale del Veneto;
- Confindustria Venezia;
- Confapi Venezia;
- Direzione Industria Artigianato Commercio e Servizi;
- Law Lab;
- Comune di Castelnuovo Bariano;
- Comune di Polesella;
- Comuni del Polesine;
- CNA Veneto;
- Comune di Venezia;
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale

Come detto in precedenza, tutti i contributi, per quanto compatibili con la natura dell'istituenda ZLS, sono stati recepiti nel presente Piano di Sviluppo Strategico. In particolare, considerato che l'articolo 5, comma 2 del DPCM n. 12 del 2018 prevede che, ai fini della proposta di istituzione della ZLS siano "sentiti i sindaci delle aree interessate", si dà atto che gli stessi sono stati consultati proprio nell'ambito degli incontri del "Tavolo tematico".

La prima versione del Piano è stata approvata con deliberazione della Giunta regionale **n. 1072 del 3 agosto 2021**.

Successivamente, con l'approvazione da parte della Giunta regionale della nuova proposta delle aree del territorio della Regione del Veneto ammissibili ai sensi dell'art. 107, paragrafo 3, lettera c) del TFUE ed eleggibili alla Carta degli aiuti a finalità regionale per il periodo 2022-2027 (DGR n. 2972022), la ZLS è stata estesa anche ai Comuni di Rovigo e di Bosaro, per la presenza nel loro territorio dell'Interporto. Questi ultimi Comuni, unitamente agli altri 16 comuni del Polesine coinvolti nell'iter istitutivo della ZLS sin dall'origine, sono stati convocati in un apposito incontro che si è tenuto presso la sede della Provincia di Rovigo in data **7 febbraio 2022**.

In particolare, nel corso dell'incontro, la consultazione dei Comuni è stata volta a discutere le scelte da adottare e le iniziative da intraprendere per lo sviluppo delle aree del Polesine comprese nella ZLS, con particolare riferimento ai tre Comuni che rientrano nell'ambito territoriale della ZLS, ma non saranno eleggibili alla Carta degli aiuti a finalità regionale per il periodo 2022-2027. La Regione ha, quindi, valorizzato gli esiti delle consultazioni ponendo particolare attenzione alle posizioni espresse da tutti i soggetti coinvolti in uno spirito di leale collaborazione.

Allegato B

La Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia - Rodigino

Il Piano di Sviluppo Strategico

Annex I - Analisi Urbanistiche e Inquadramento Territoriale

Marzo 2022

Indice

1. Una ZLS per l'area vasta: i territori da Venezia a Rovigo	5
2. Schedatura dei comuni	8
2.1. Comune di Venezia	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
2.2. Comuni del rodigino	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
2.3. Interporto di Rovigo	49
3. Analisi della componente logistica:	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>	<i>82</i>
<i>Aree ZLS dei comuni rodigini.....</i>	<i>82</i>
4. Analisi e localizzazione strategica delle aree ZLS.....	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 Castelnuovo Bariano	102
4.2.1.8. Comune di Ceneselli	103
4.2.1.9. Comune di Ficarolo	104
4.2.1.10. Comune Fisso Umbertiano	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 Rovigo¹

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'Italia² 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

¹ 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.

² 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 rodigino³) 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, Arsenal 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

³ Rovigo; Bagnolo di Po; Bergantino; Calto; Canaro; Castelmassa; 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.

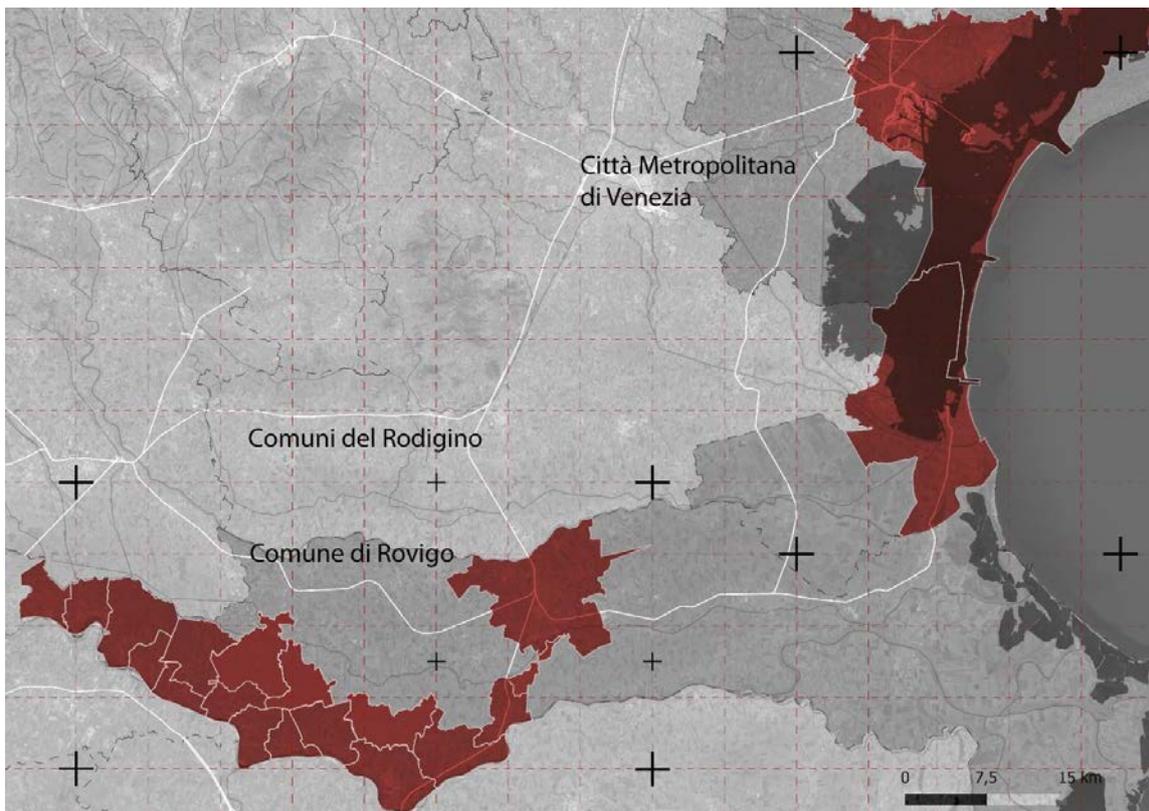


Figura 1 - I territori della ZLS

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

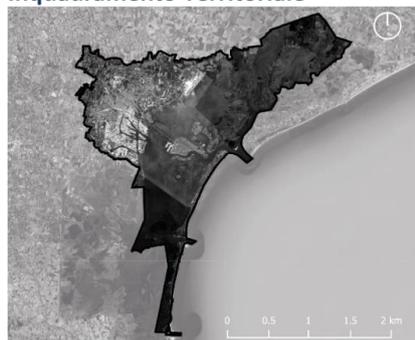
l'obiettivo di riconoscere i diversi aspetti, considerati rilevanti, all'interno dell'analisi urbanistico-quantitativa prodotta. Ciascuna sezione della scheda riporta le seguenti informazioni:

- 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



Superficie: 415,89 kmq



Popolazione: 258.685



Densità: 622,00 ab./kmq

Analisi Classi Uso del Suolo



Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

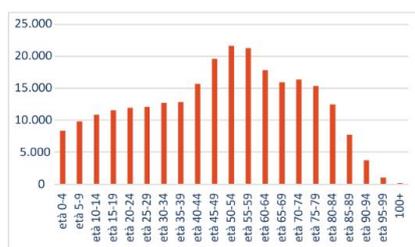
Vocazionalità Territoriale

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: 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 di 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 I 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 CSLPP 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.

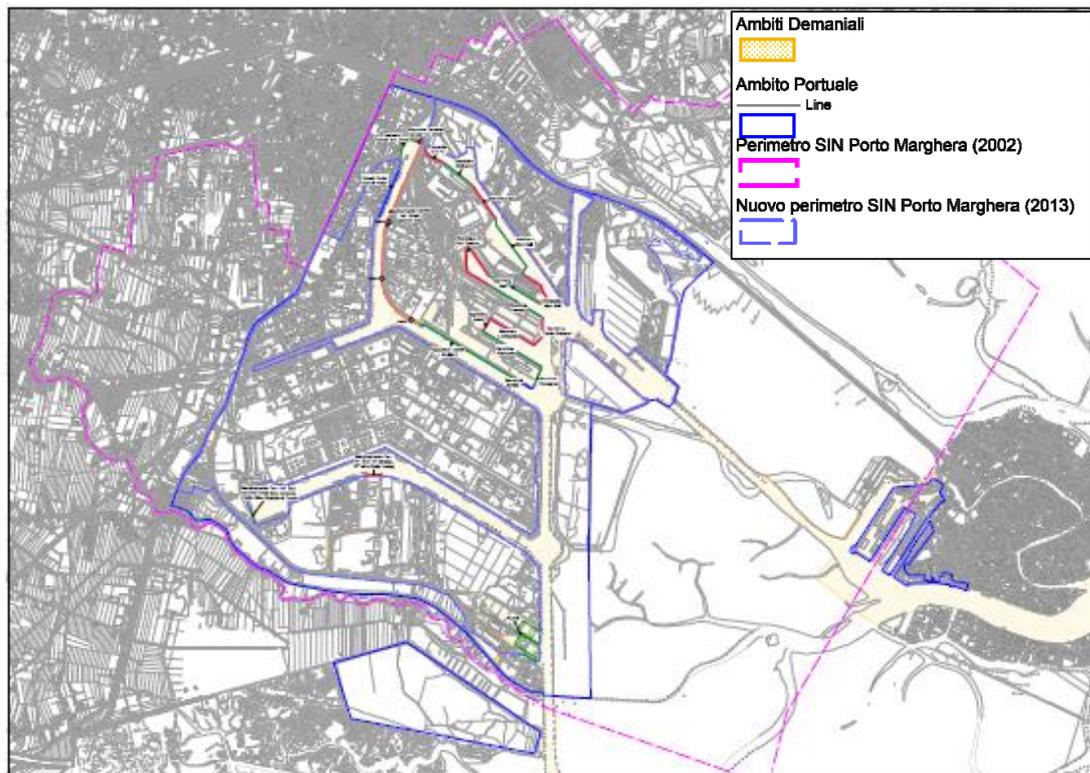


Figura 5 – Ambito del Porto di Venezia (Porto Marghera)

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.

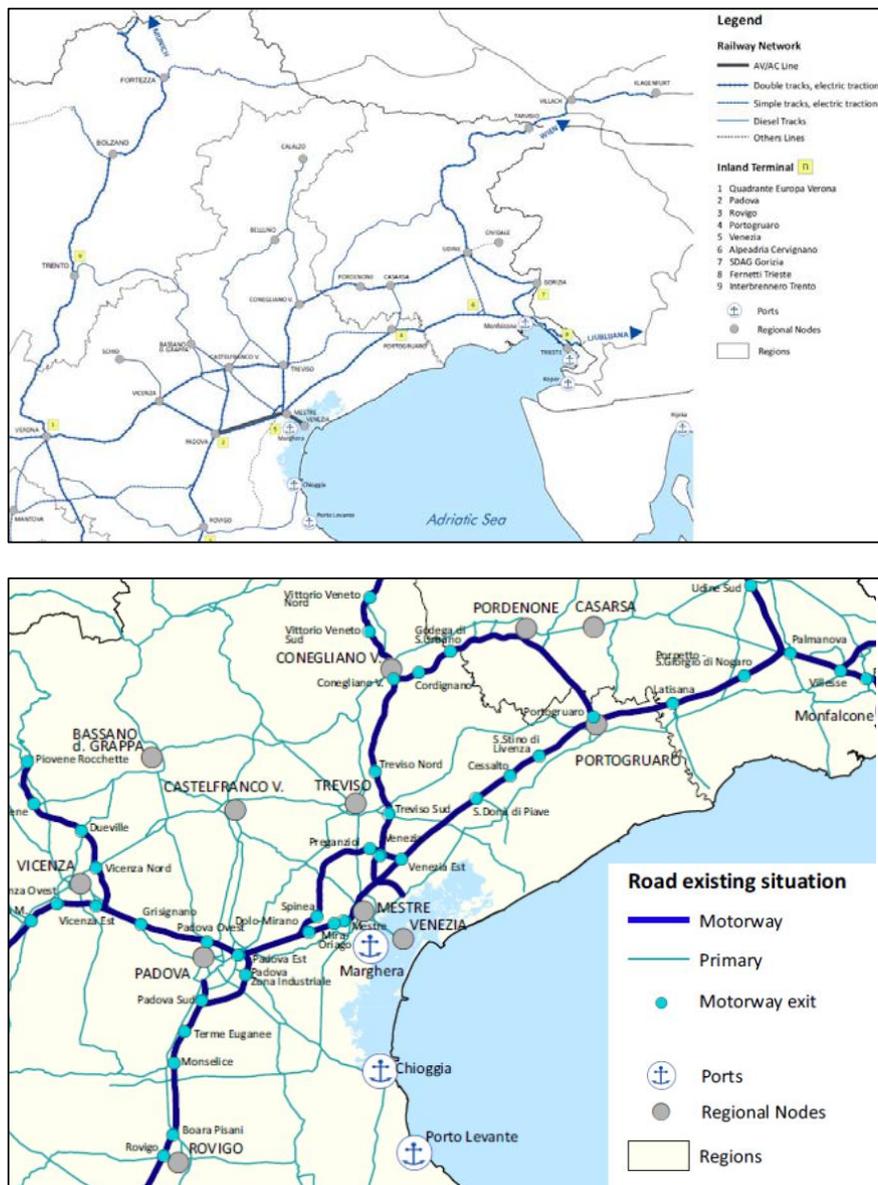


Figura 6 – Collegamenti stradali e ferroviari di AdSPMAS

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 ⁴			
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)

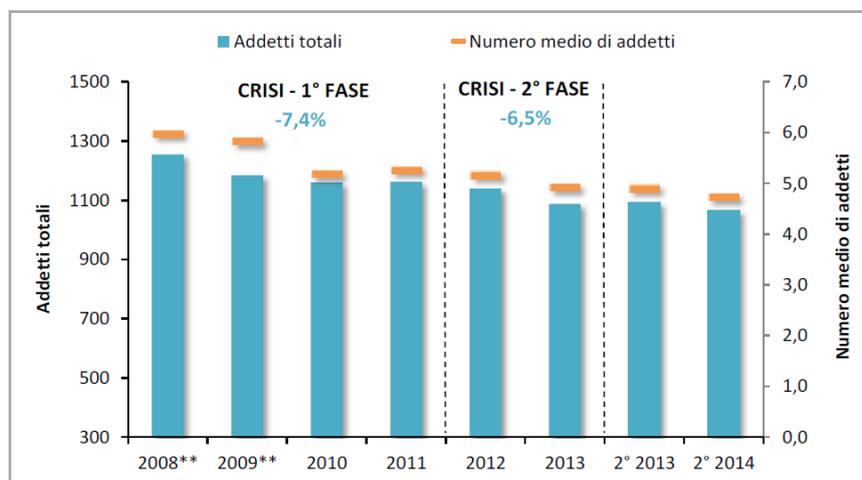
della merce. Ciò significa massimizzare l'efficienza logistica, diminuendo i costi e riducendo la catena distributiva "origine-destinazione".

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 Piano⁵, 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".

⁵ 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 2015⁶ 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.

⁶ Fonter: Centro studi sintesi - CGIA



Figura 8 – Localizzazione delle Imprese attive a Murano, per comparto. Settembre 2010 (Fonte: elaborazione COSES, 2011 su dati CCAA 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.

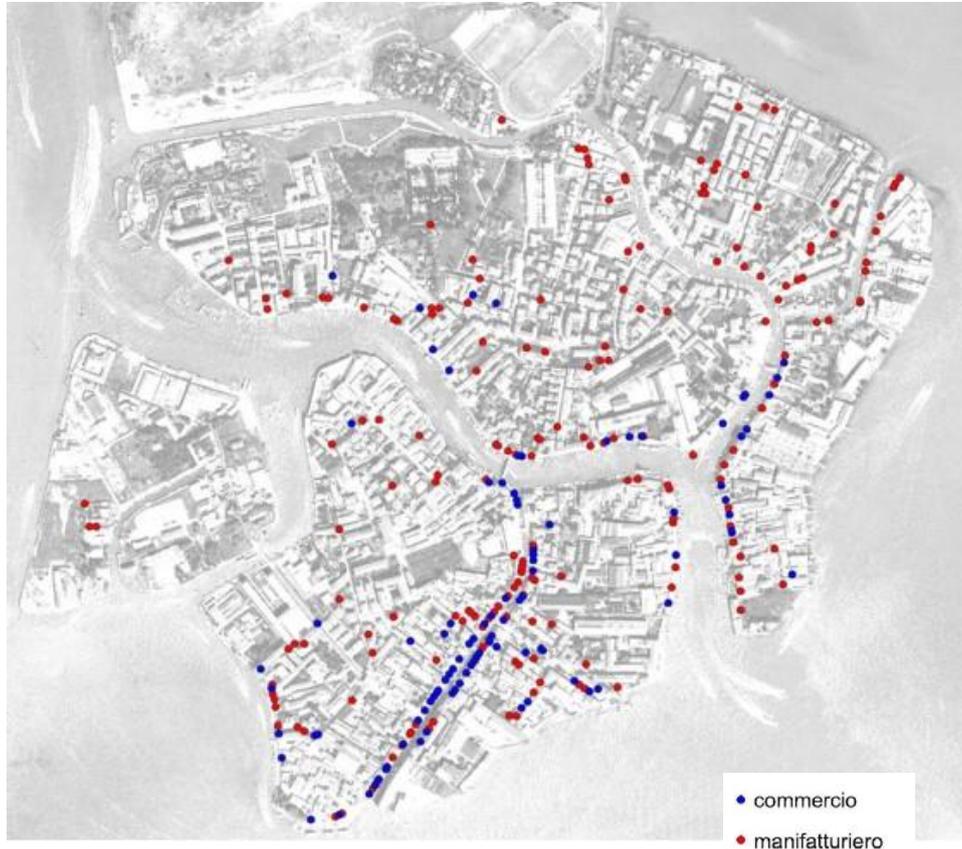


Figura 9 – Localizzazione delle imprese della ‘filiera del vetro’. Settembre 2010 (Fonte: elaborazione COSES, 2011 su dati CCIAA di Venezia)

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 reclutamento 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)⁷ 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).

⁷ 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 Tessera e alla conseguente linea di collegamento tra Tessera 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 Tessera.
- 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)

A.T.O. 8 Isola di Murano⁸			
CARICO INSEDIATIVO AGGIUNTIVO		STANDARD URBANISTICI	
	50 mq/abitante	30 mq/abitante	
RESIDENZIALE	40.000 mq (1) (2)	PRIMARI (3)	SECONDARI (4)
		(6,5 mq/abitante) 5.200 mq	(23,5 mq/abitante) 18.000 mq
COMMERCIALE DIREZIONALE	40.000 mq (1)	1 mq/ma di Sp	
		PRIMARI (3) (0,5 mq/abitante) 20.000 mq	SECONDARI (4) (0,5 mq/abitante) 20.000 mq
PRODUTTIVO	100.000 mq (1)	10% della Sf per singola zona (5) 16.670 mq	
TURISTICO	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

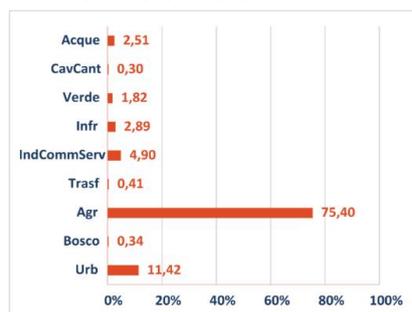


Popolazione: 49.985



Densità: 459,4 ab./kmq

Analisi Classi Uso del Suolo



Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

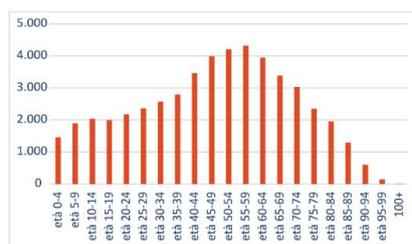
Vocazionalità Territoriale

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 raggera 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

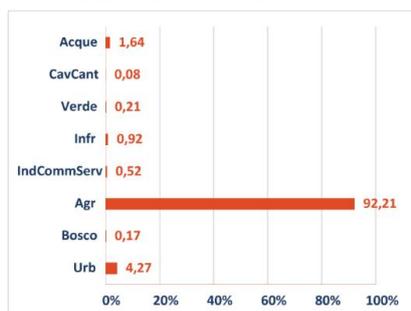


Popolazione: 1.203



Densità: 56,32 ab./kmq

Analisi Classi Uso del Suolo



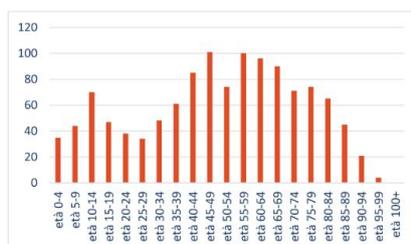
Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

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-Canalbianco-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

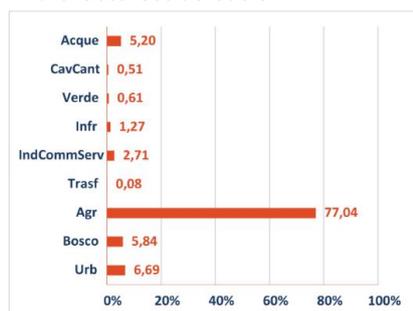


Popolazione: 2.492



Densità: 138,69 ab./kmq

Analisi Classi Uso del Suolo



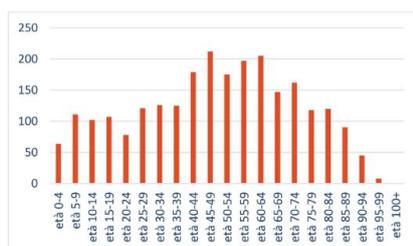
Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

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 Castelmassa (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).

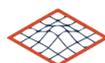
2.2.4 Comune di Bosaro

Comune di Bosaro

Inquadramento Territoriale



Inquadramento Geografico



Superficie: 6,12 kmq

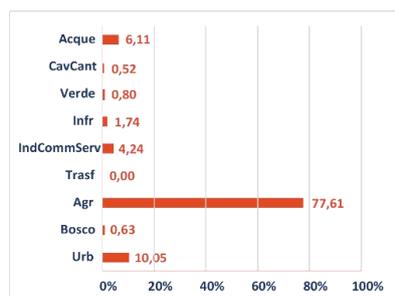


Popolazione: 1.468



Densità: 239,87 ab./kmq

Analisi Classi Uso del Suolo



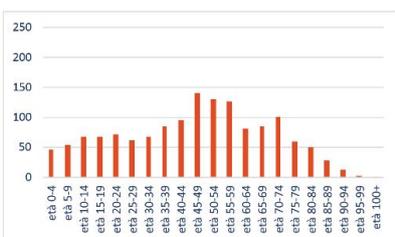
Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

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 Km² e presenta una quota media di circa 3 m s.l.m.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

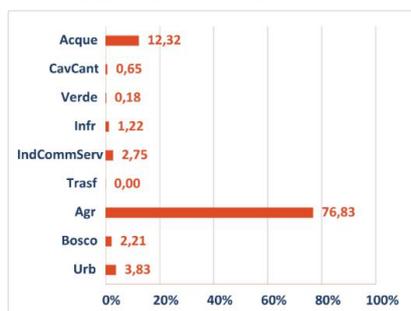


Popolazione: 684



Densità: 63,05 ab./kmq

Analisi Classi Uso del Suolo



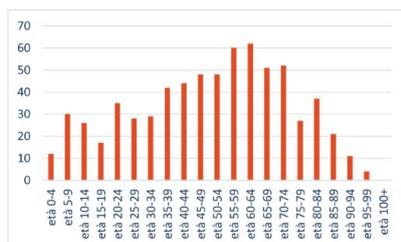
Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

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

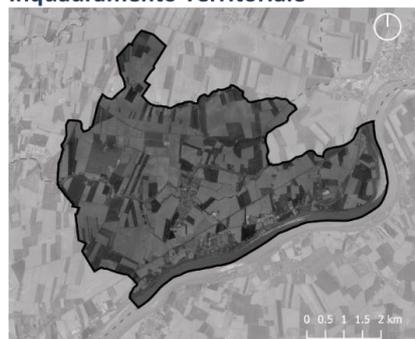
Figura 14 – Scheda Comune di Calto

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

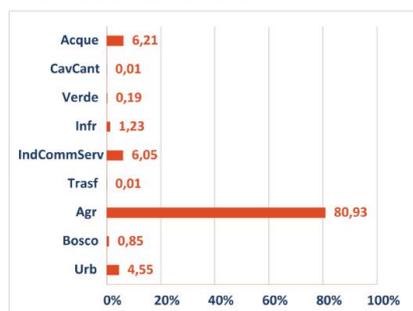


Popolazione: 2.667



Densità: 81,68 ab./kmq

Analisi Classi Uso del Suolo



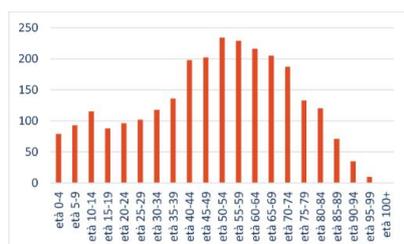
Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

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



Superficie: 11,84 kmq

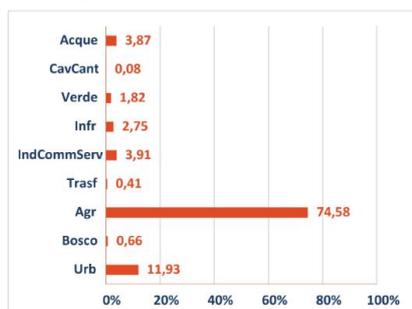


Popolazione: 3.991



Densità: 337,06 ab./kmq

Analisi Classi Uso del Suolo



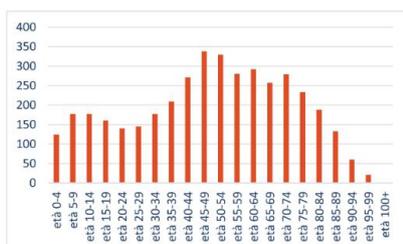
Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

Vocazionalità Territoriale

Attività Commerciali Prevalenti:
Comercio 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

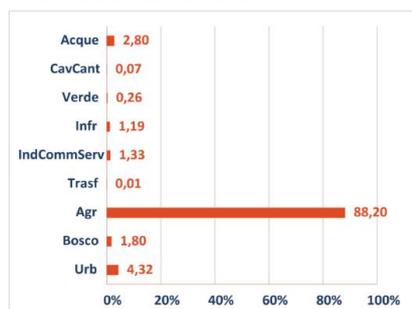


Popolazione: 2.651



Densità: 69,92 ab./kmq

Analisi Classi Uso del Suolo



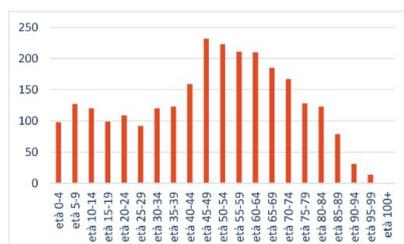
Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

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, Castelmassa, Bergantino,

Melara e Legnago e due Province, 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).

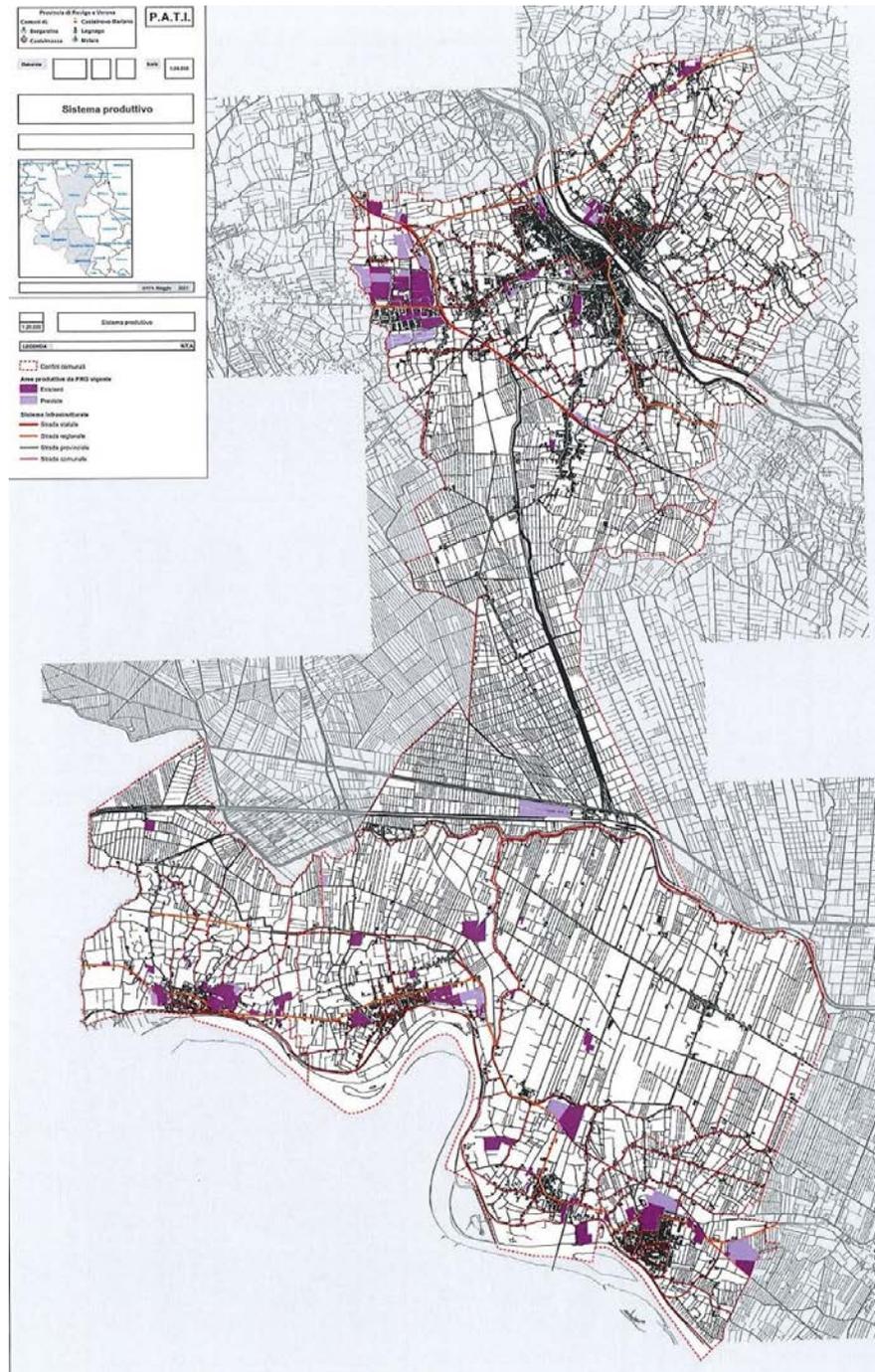


Figura 18 - PATI Castelnuovo Bariano

2.2.9 Comune di Ceneselli

Comune di Ceneselli

Inquadramento Territoriale



Inquadramento Geografico



Superficie: 28,62 kmq

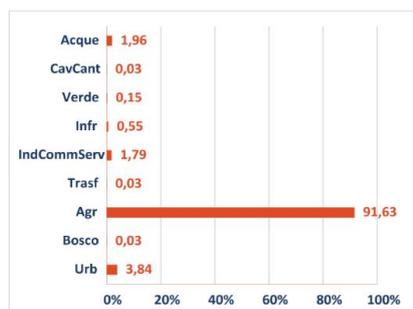


Popolazione: 1.595



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



Superficie: 18,08 kmq

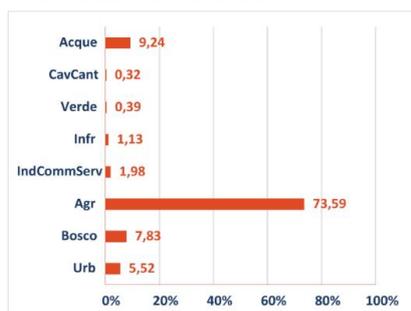


Popolazione: 2.279



Densità: 126,07 ab./kmq

Analisi Classi Uso del Suolo



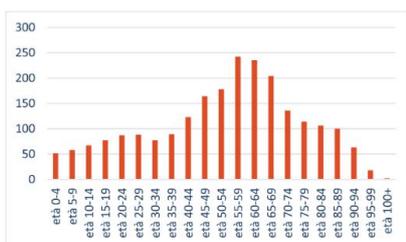
Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

Vocazionalità Territoriale

Attività Commerciali Prevalenti:
Coltivazioni agricole



Analisi Demografica



Distribuzione delle classi d'età.

Inquadramento Socioeconomico

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

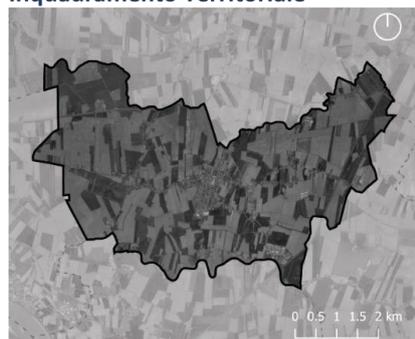
Figura 20 – Scheda Comune di Ficarolo

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 Umbertiano

Comune di Fiesso Umbertiano

Inquadramento Territoriale



Inquadramento Geografico



Superficie: 27,54 kmq

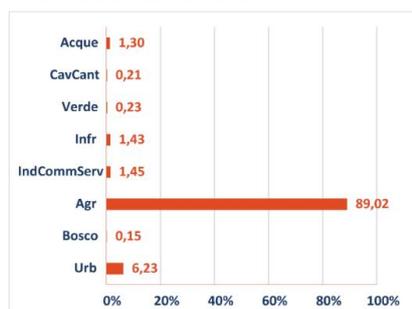


Popolazione: 3.933



Densità: 142,81 ab./kmq

Analisi Classi Uso del Suolo



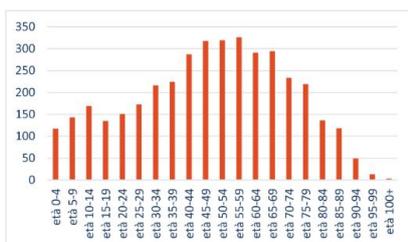
Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

Vocazionalità Territoriale

Attività Commerciali Prevalenti:
Coltivazioni agricole



Analisi Demografica



Distribuzione delle classi d'età.

Inquadramento Socioeconomico

Numero Imprese: 393
Tasso Occupazione: 68,33%
Famiglie: 1.698
Saldo migratorio: +26

Figura 21 – Scheda Comune di Fiesso Umbertiano

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 Umbertiano, 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

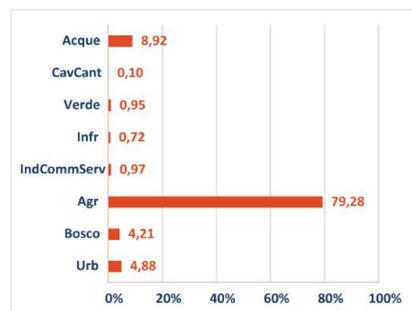
Inquadramento Territoriale



Inquadramento Geografico



Analisi Classi Uso del Suolo



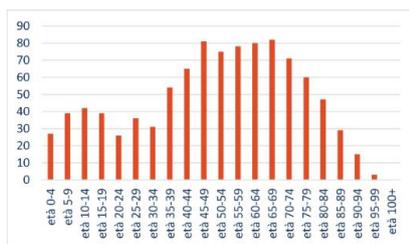
Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

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

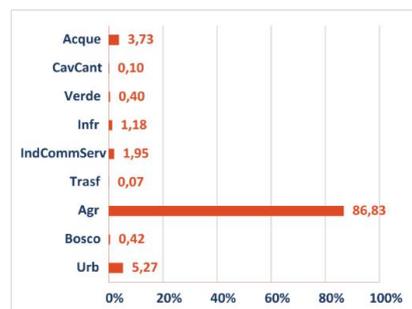


Popolazione: 1.747



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.

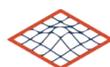
2.2.14 Comune di Occhiobello

Comune di Occhiobello

Inquadramento Territoriale



Inquadramento Geografico



Superficie: 32,33 kmq

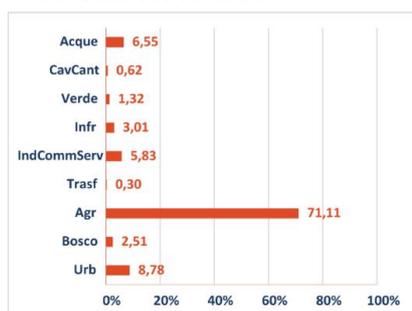


Popolazione: 11.950



Densità: 369,61 ab./kmq

Analisi Classi Uso del Suolo



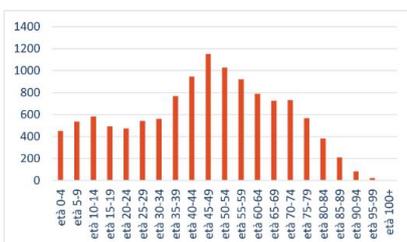
Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

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

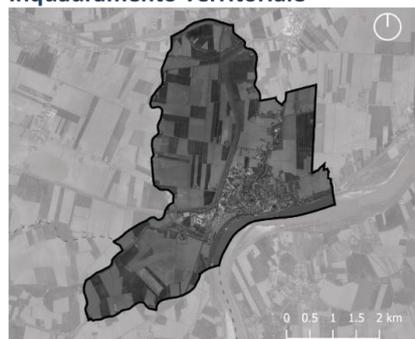
Figura 24 – Scheda Comune di Occhiobello

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



Superficie: 16,41 kmq

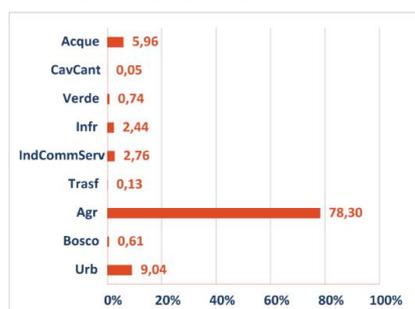


Popolazione: 3.821



Densità: 232,80 ab./kmq

Analisi Classi Uso del Suolo



Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

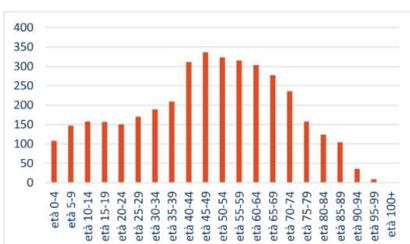
Vocazionalità Territoriale

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.

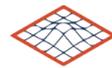
2.2.16 Comune di Salara

Comune di Salara

Inquadramento Territoriale



Inquadramento Geografico



Superficie: 14,16 kmq

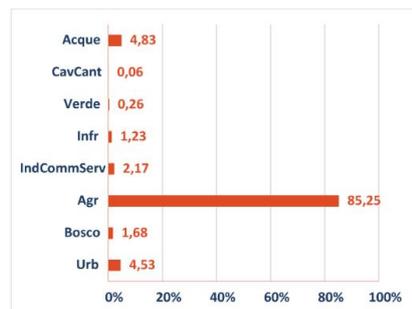


Popolazione: 1.115



Densità: 78,76 ab./kmq

Analisi Classi Uso del Suolo



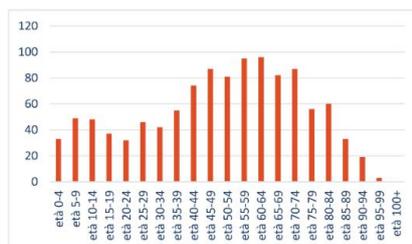
Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

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



Superficie: 24,02 kmq

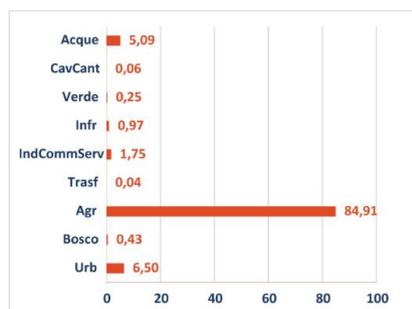


Popolazione: 3.164



Densità: 131,70 ab./kmq

Analisi Classi Uso del Suolo



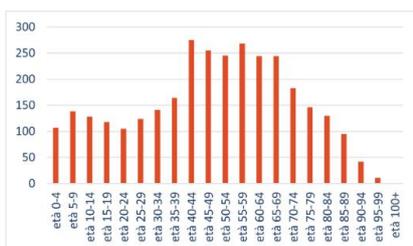
Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

Vocazionalità Territoriale

Attività Commerciali Prevalenti:
Coltivazioni agricole



Analisi Demografica



Distribuzione delle classi d'età.

Inquadramento Socioeconomico

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

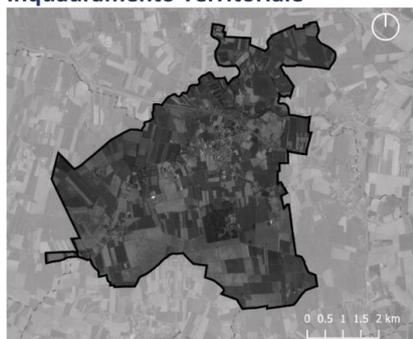
Figura 27 – Scheda Comune di Stienta

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

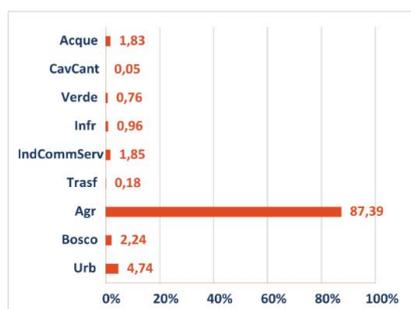


Popolazione: 2.629



Densità: 74,95 ab./kmq

Analisi Classi Uso del Suolo



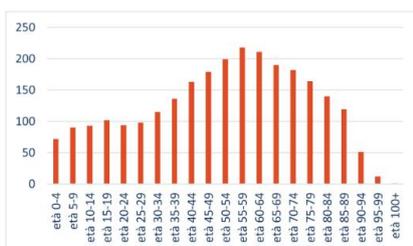
Analisi delle classi di uso del suolo espresse in percentuale.

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).

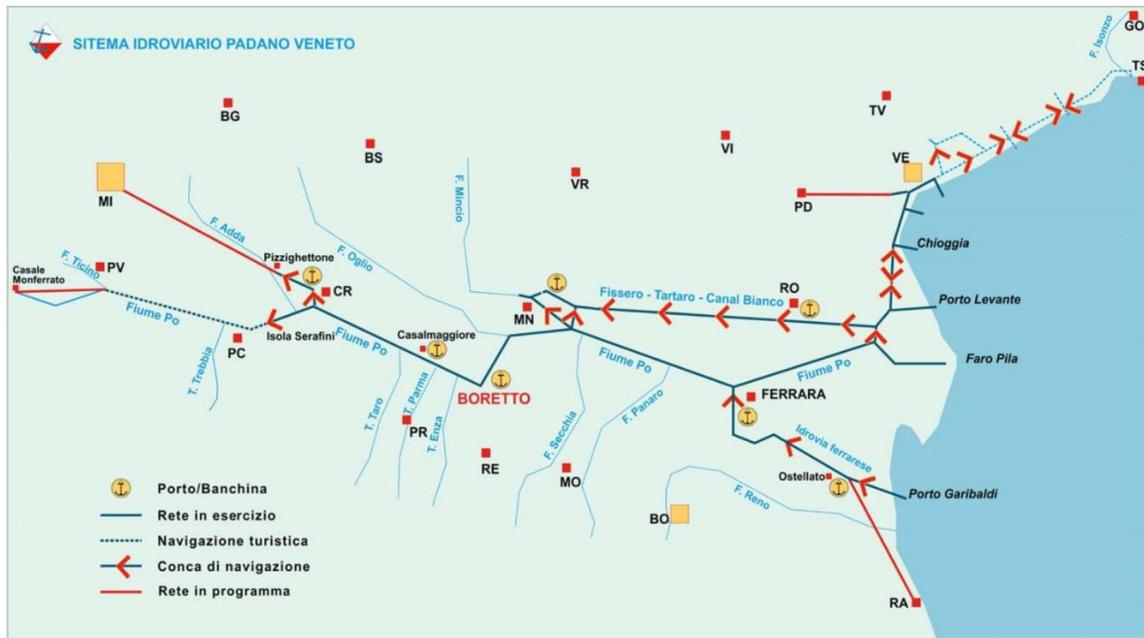


Figura 30 – Sistema idroviario padano veneto

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 rodigina 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 chiatte 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.

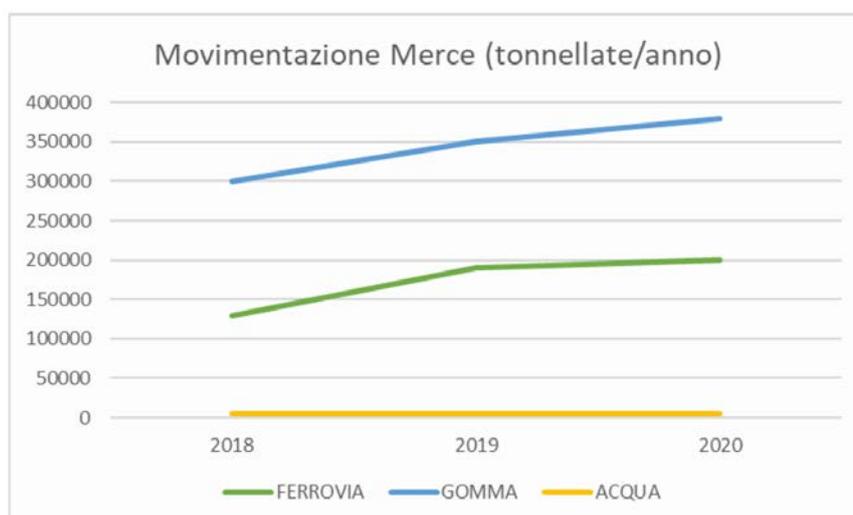


Figura 35 – Movimentazione merci (tonnelate/anno) 2018-2019

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 isocrone⁹.
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.

⁹ 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 performato 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 Qgis¹⁰. 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,

¹⁰ 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.

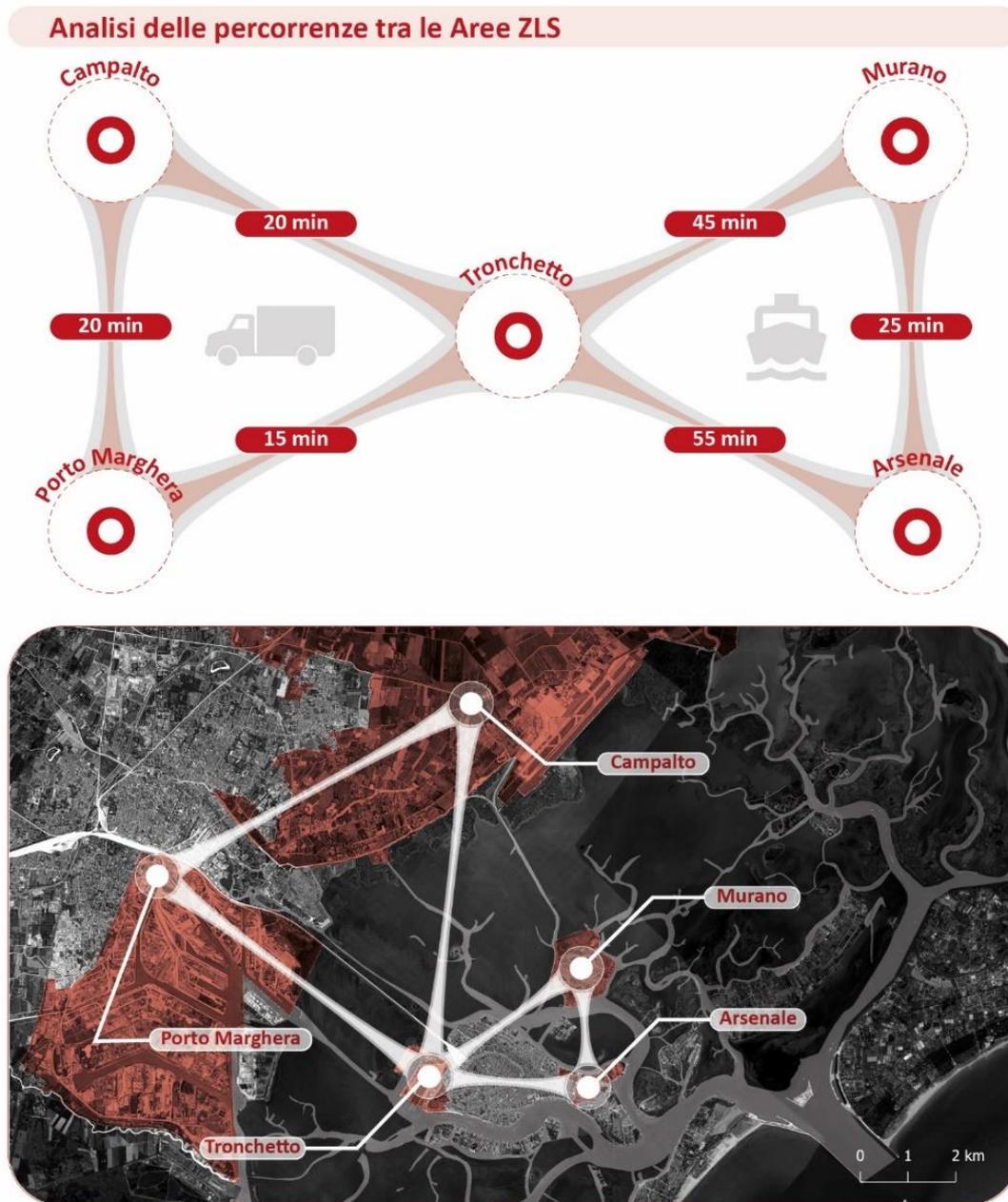


Figura 36 - Analisi logistica globale del sistema Venezia

3.3.1. Isocrone di Tronchetto

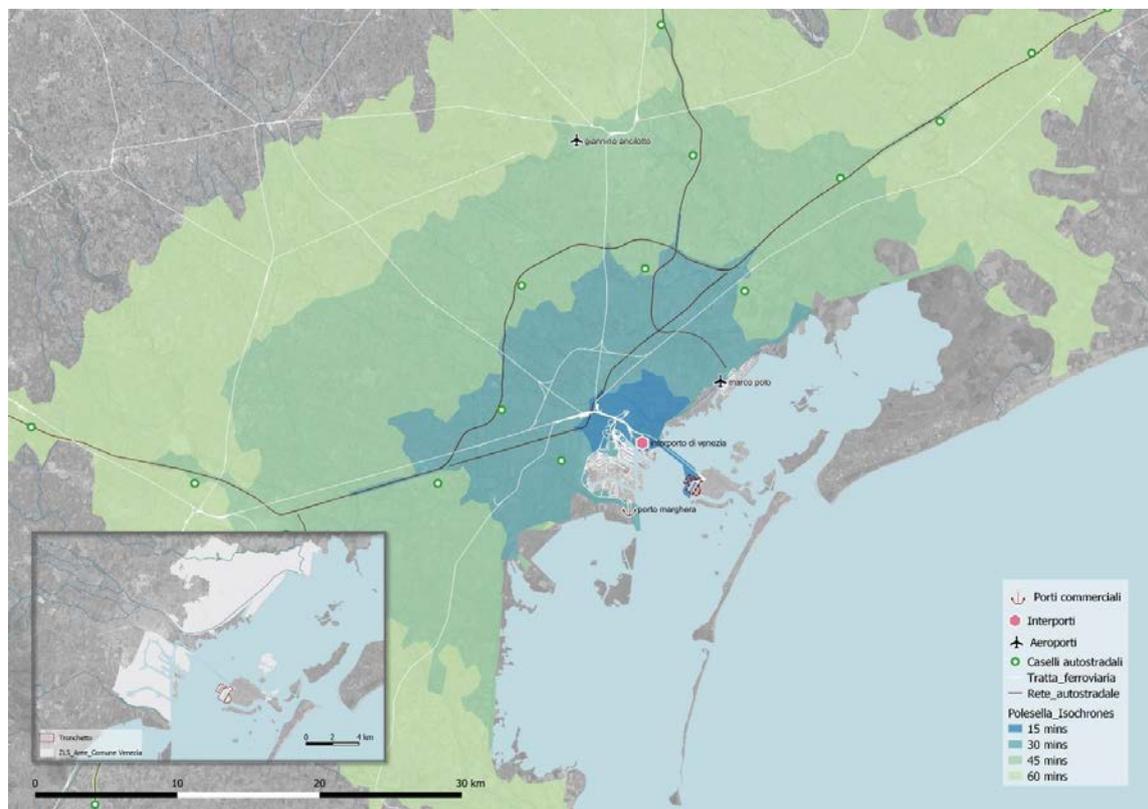


Figura 37 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dall’area strategica di Tronchetto

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

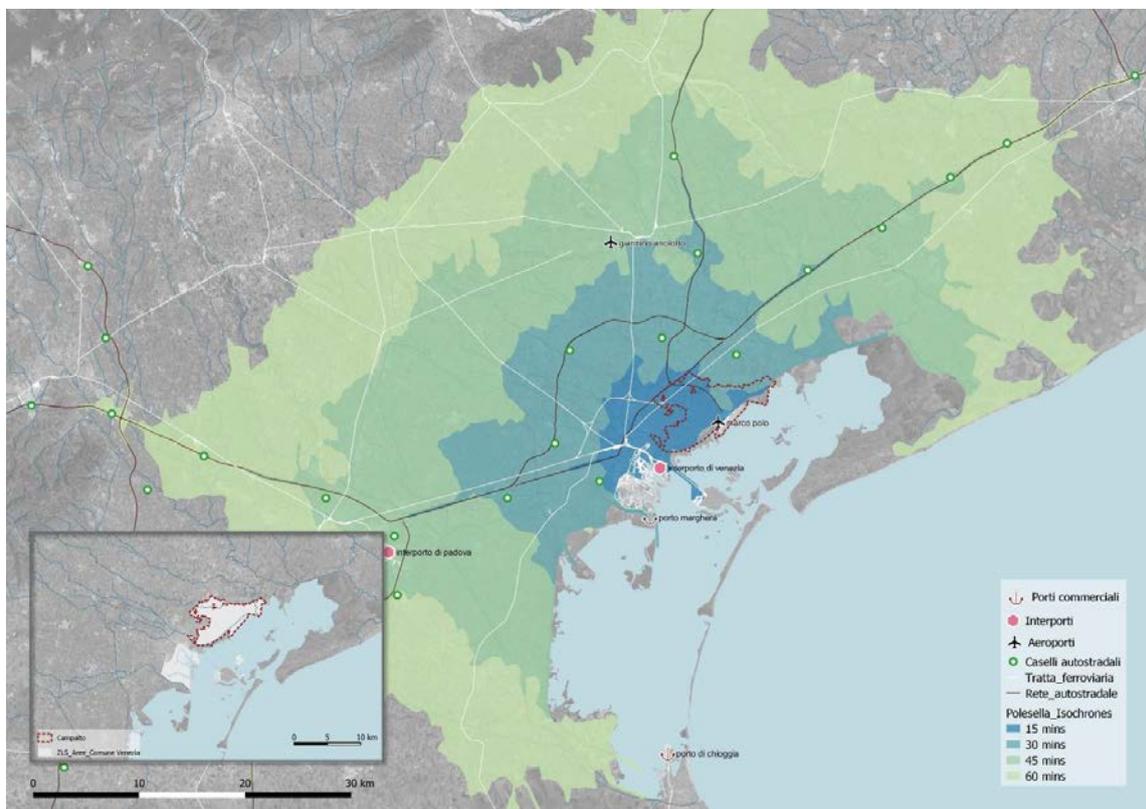


Figura 38 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dall'area strategica di Campalto

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

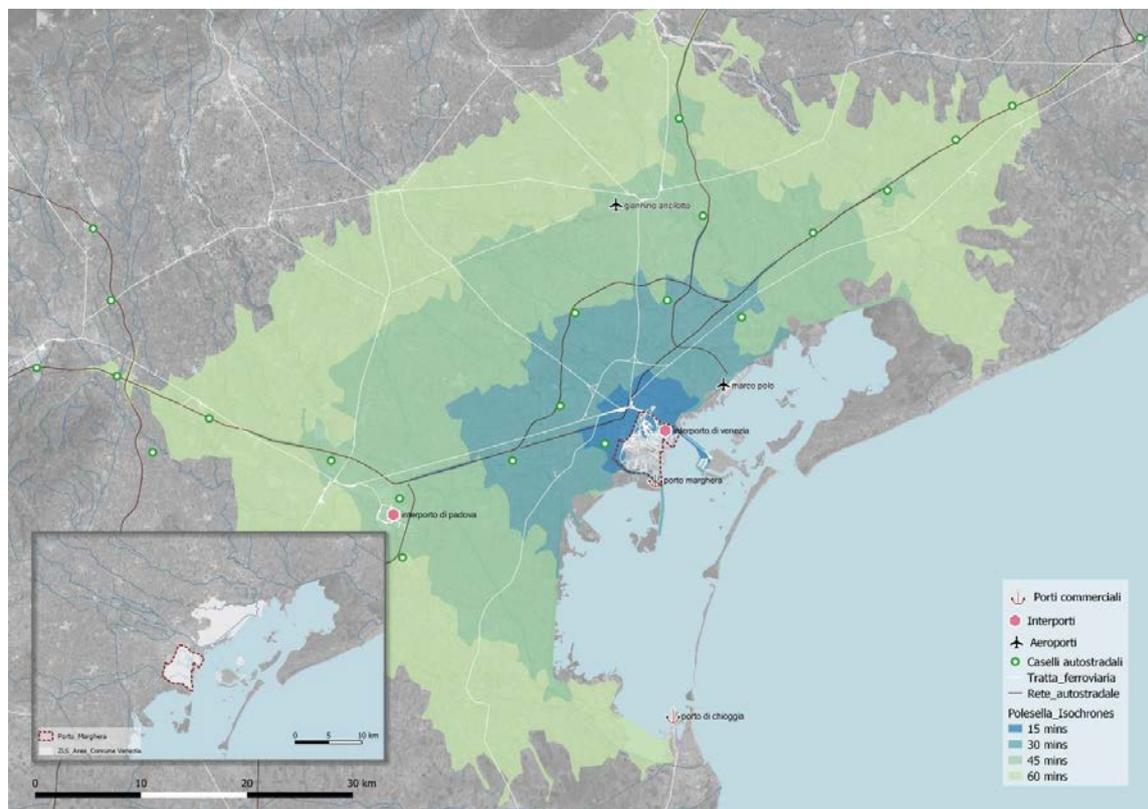


Figura 39 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dall’area strategica di Porto Marghera

La tavola delle isocrone di Porto Marghera mostra un’area strategica ben servita dal sistema autostradale e dal sistema logistico portuale. Dalla lettura dell’isocrona 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’isocrona 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

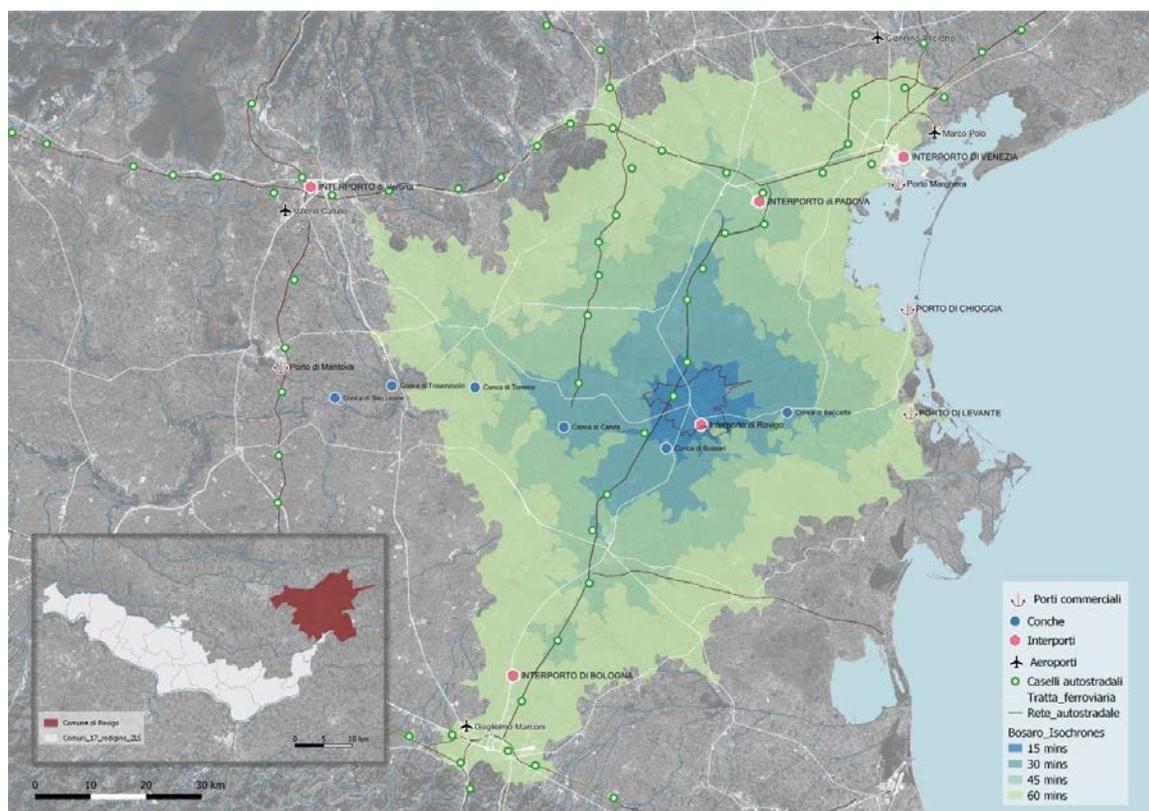


Figura 40 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Rovigo

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			•		
Castelnovo Bariano				•	
Ceneselli			•		
Ficarolo			•		
Fisso Umbertiano		•			
Gaiba			•		
Melara				•	
Occhiobello		•			
Polesella	•				
Salara			•		
Stienta			•		
Trecenta			•		

3.4.3. Isocrone di Bergantino

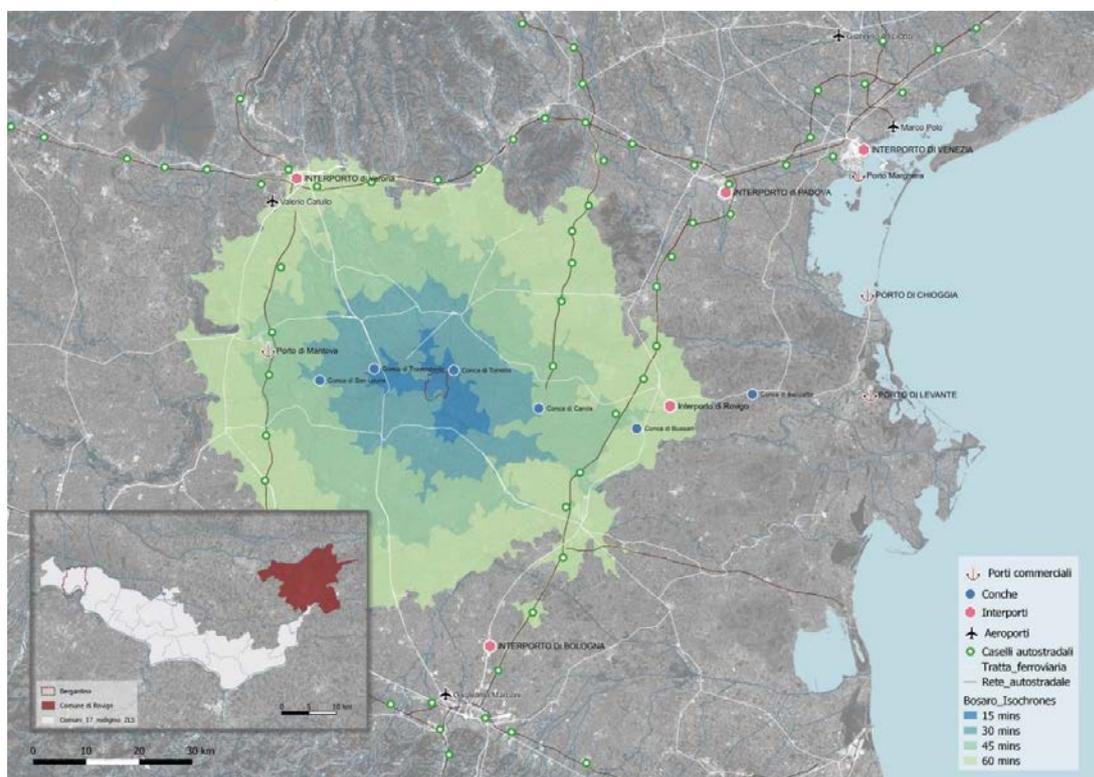


Figura 42 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Bergantino

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

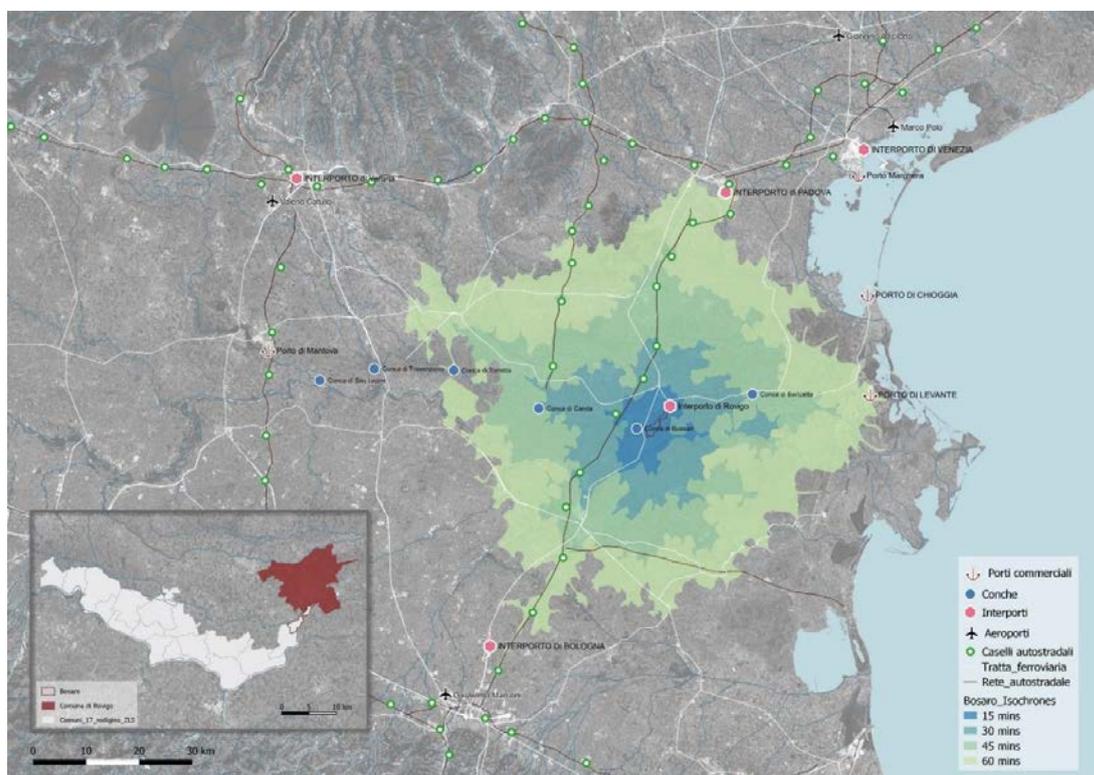


Figura 43 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Bosaro

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

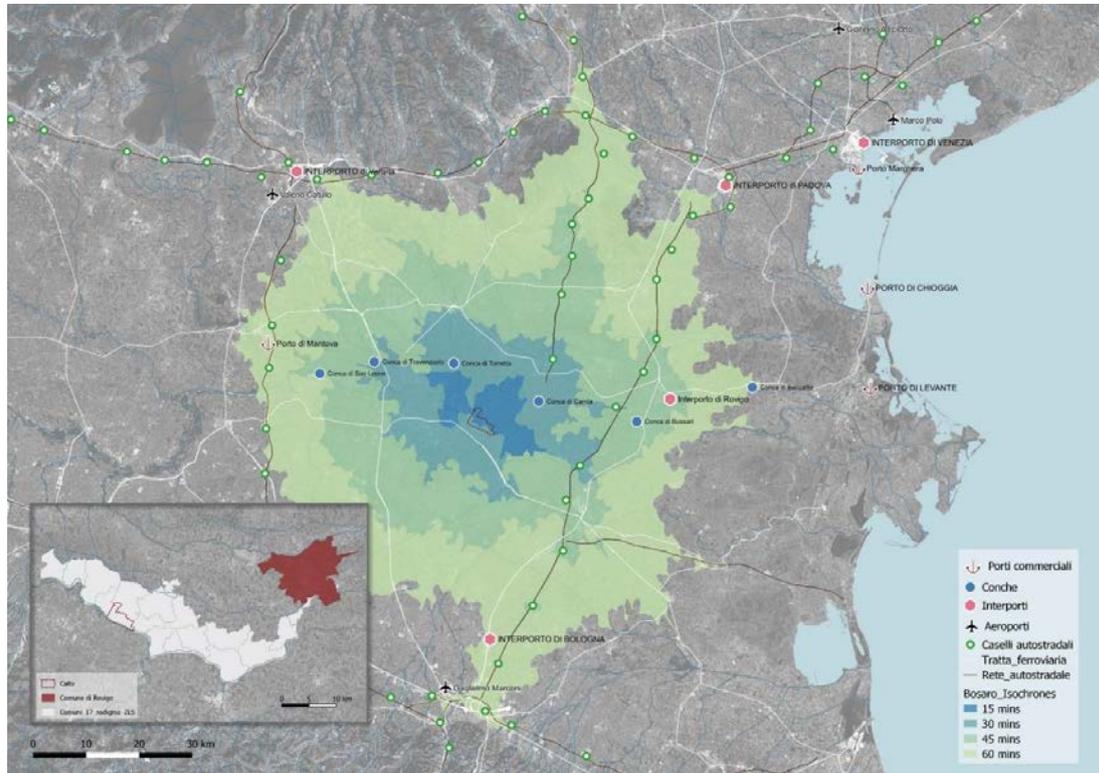


Figura 44 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Calto

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

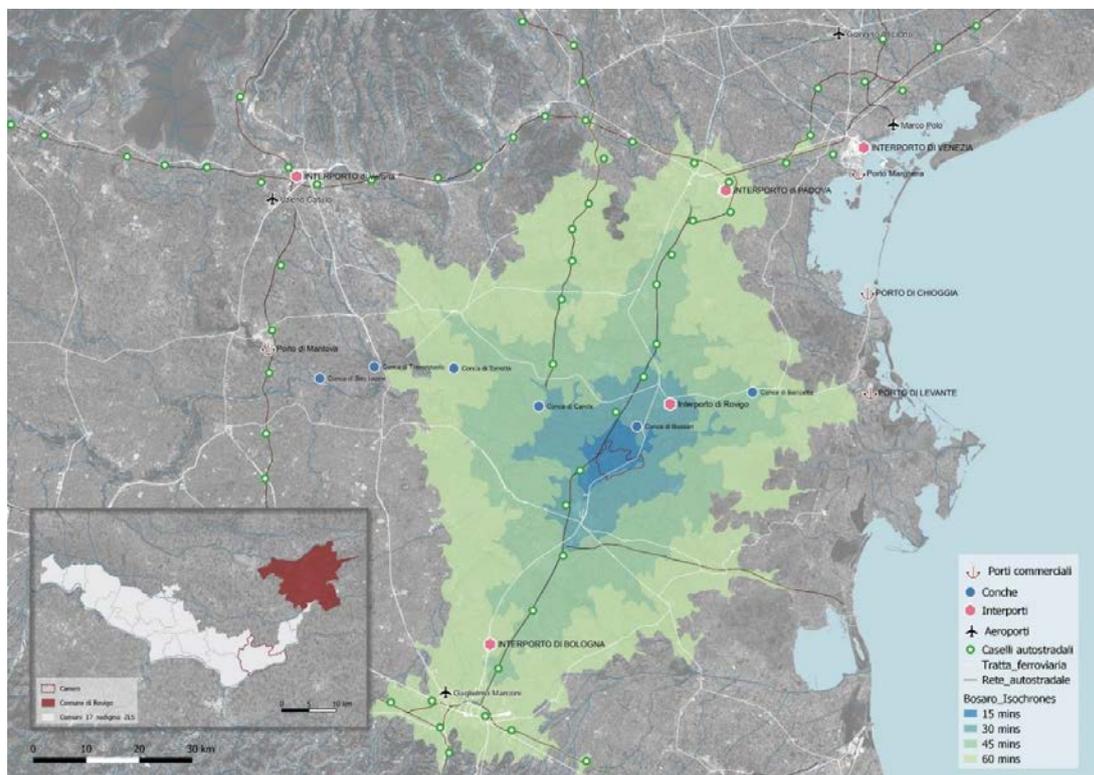


Figura 45 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Canaro

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

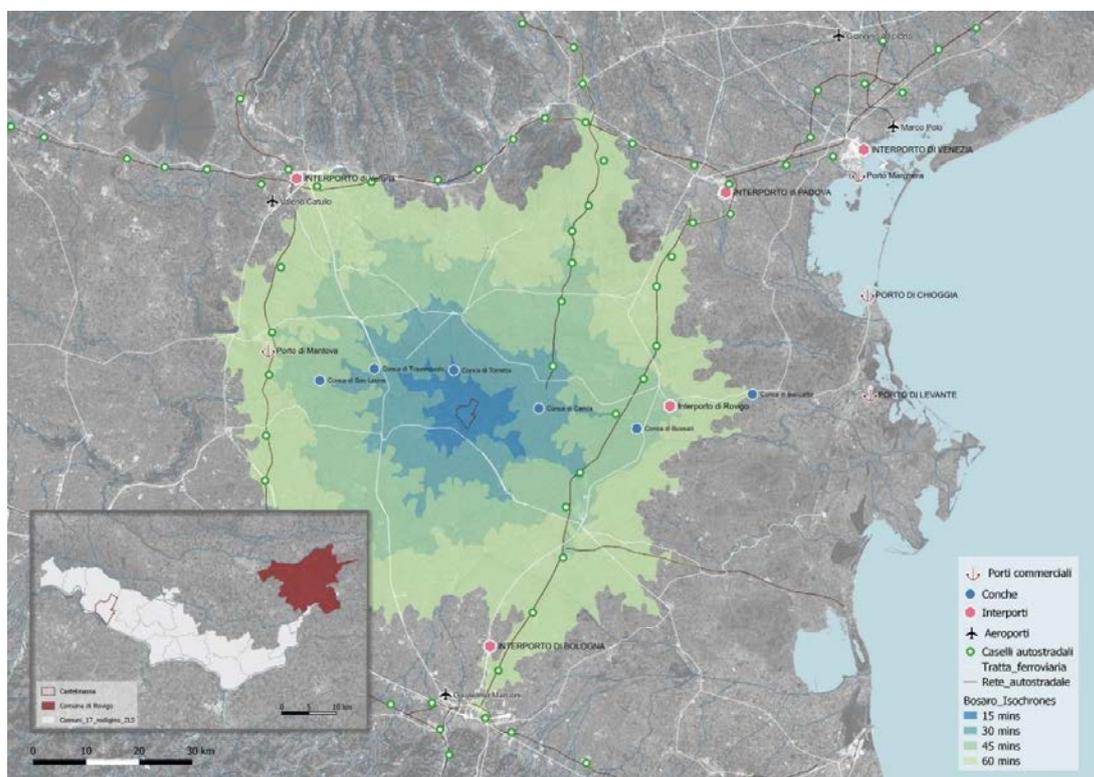


Figura 46 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Castelmassa

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			•			•

* Soluzioni prevalenti

3.4.8. Isocrone di Castelnuovo Bariano

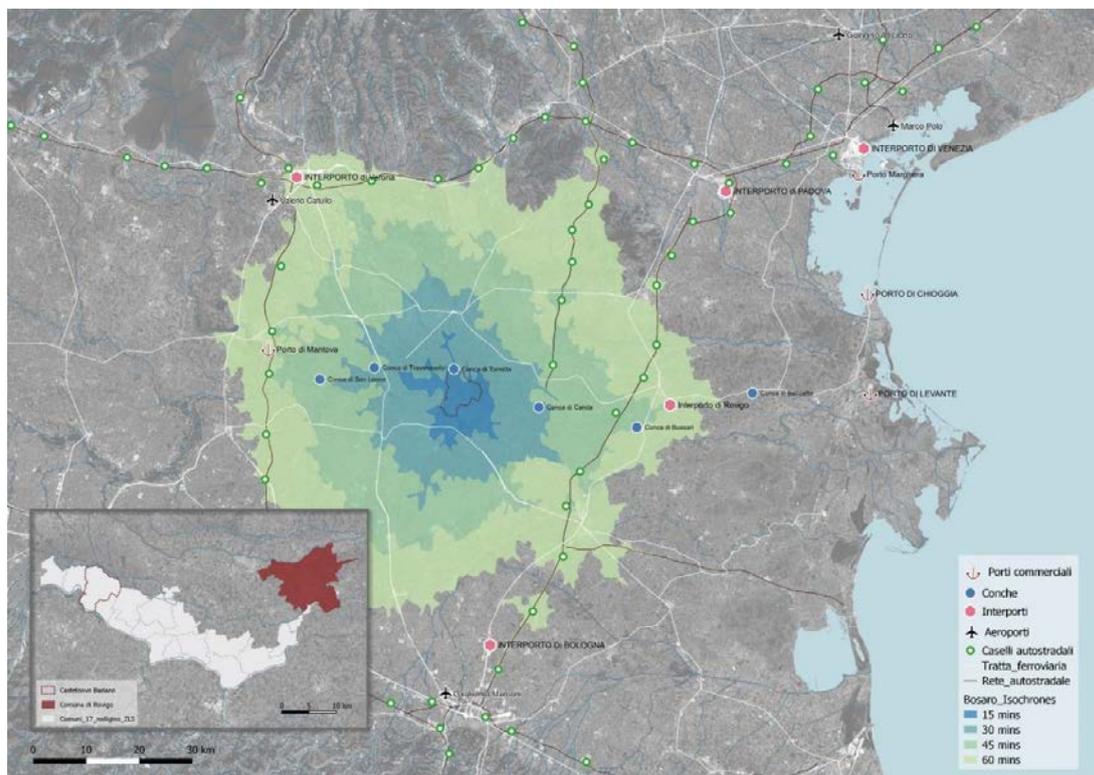


Figura 47 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Castelnuovo Bariano

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

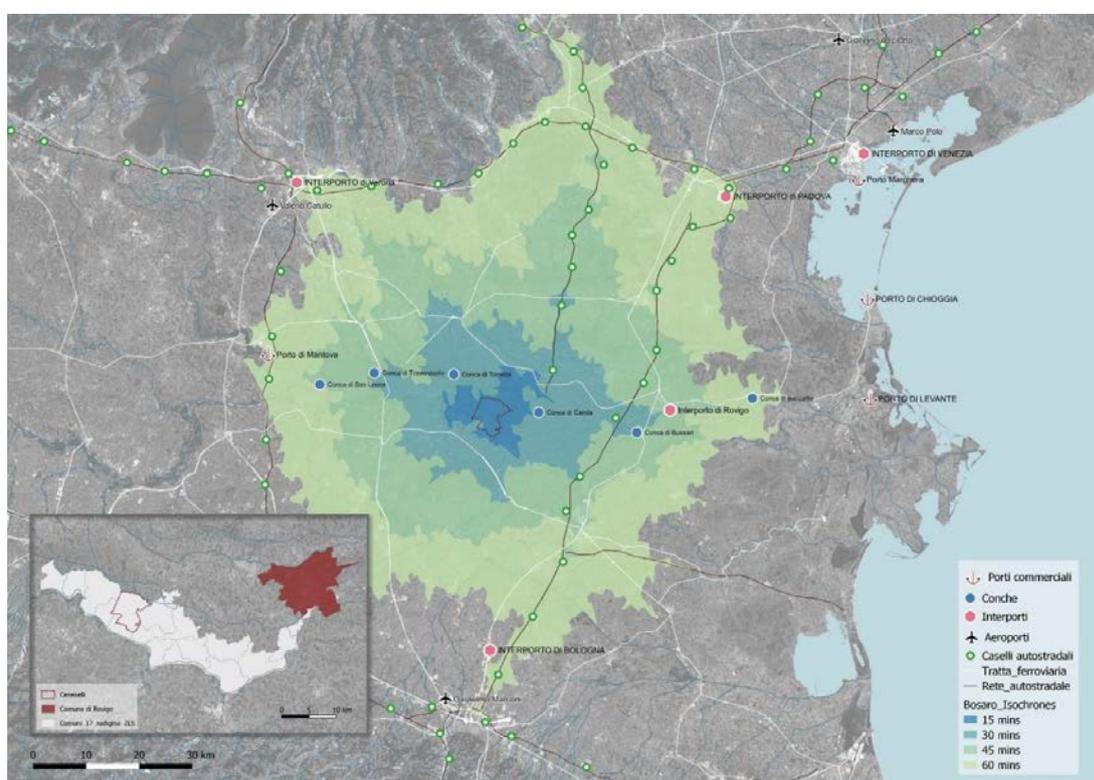


Figura 48– Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Ceneselli

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 vicino 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

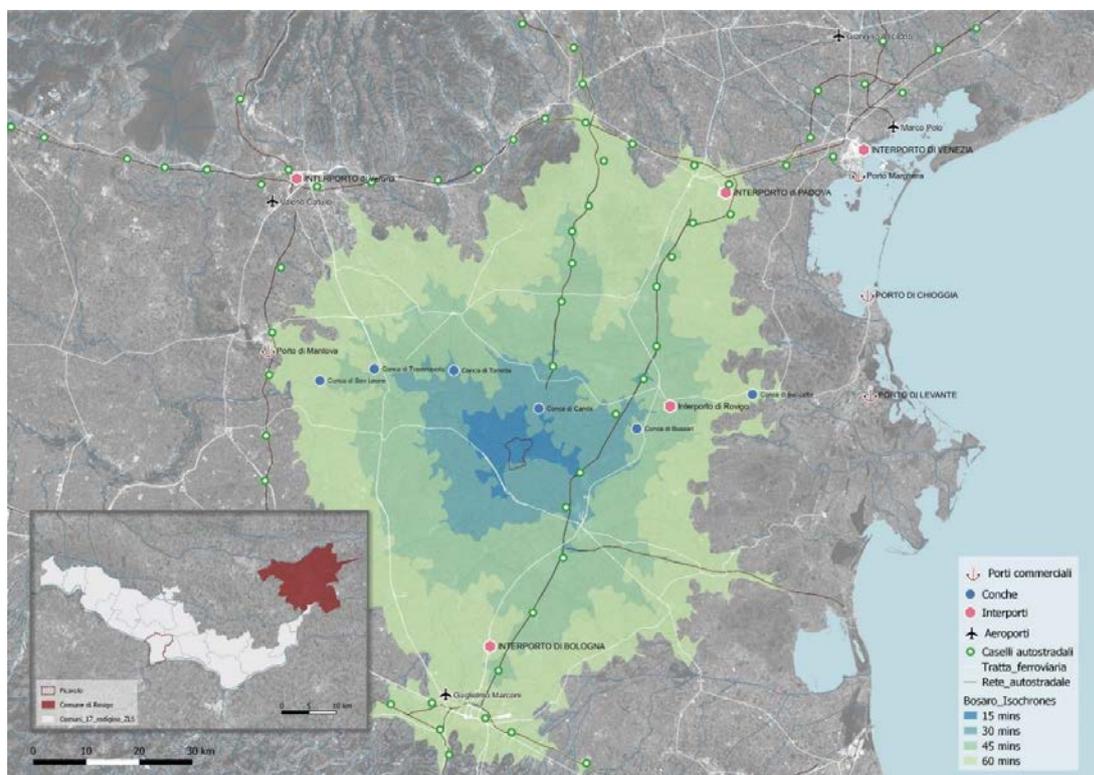


Figura 49 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Ficarolo

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

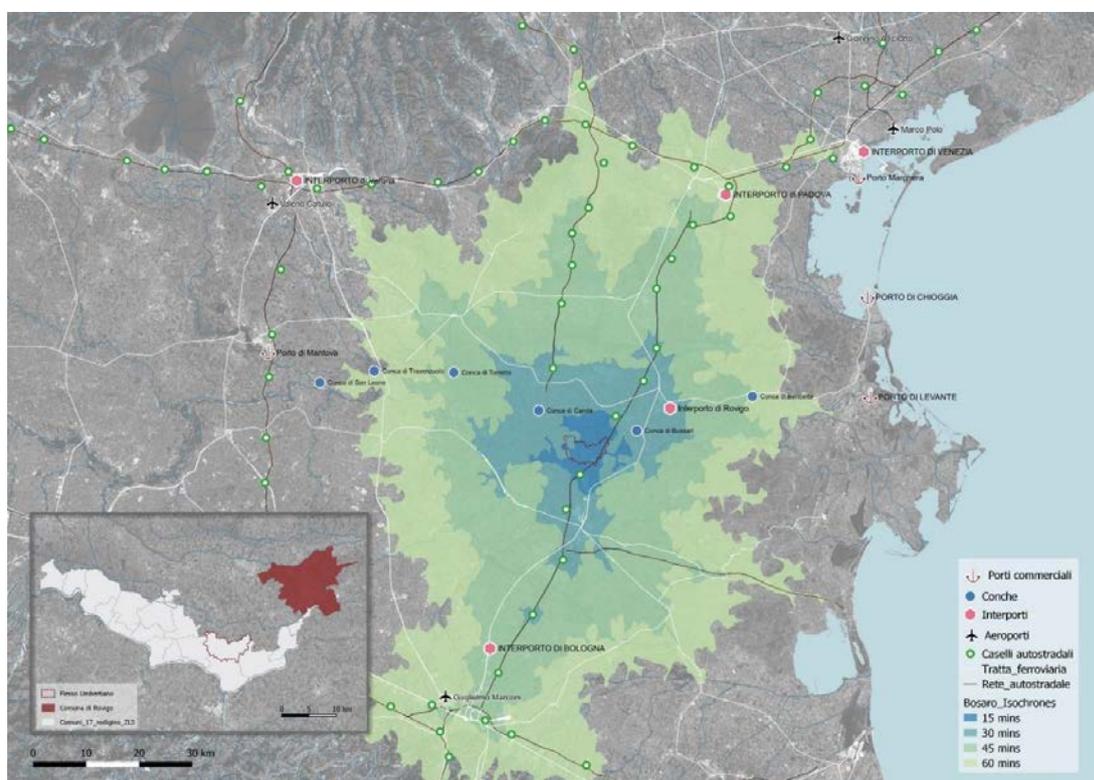


Figura 50 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Fiesso Umbertiano

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'isocrona dei 45' non registra variazioni significative in termini di accesso, mentre l'isocrona 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

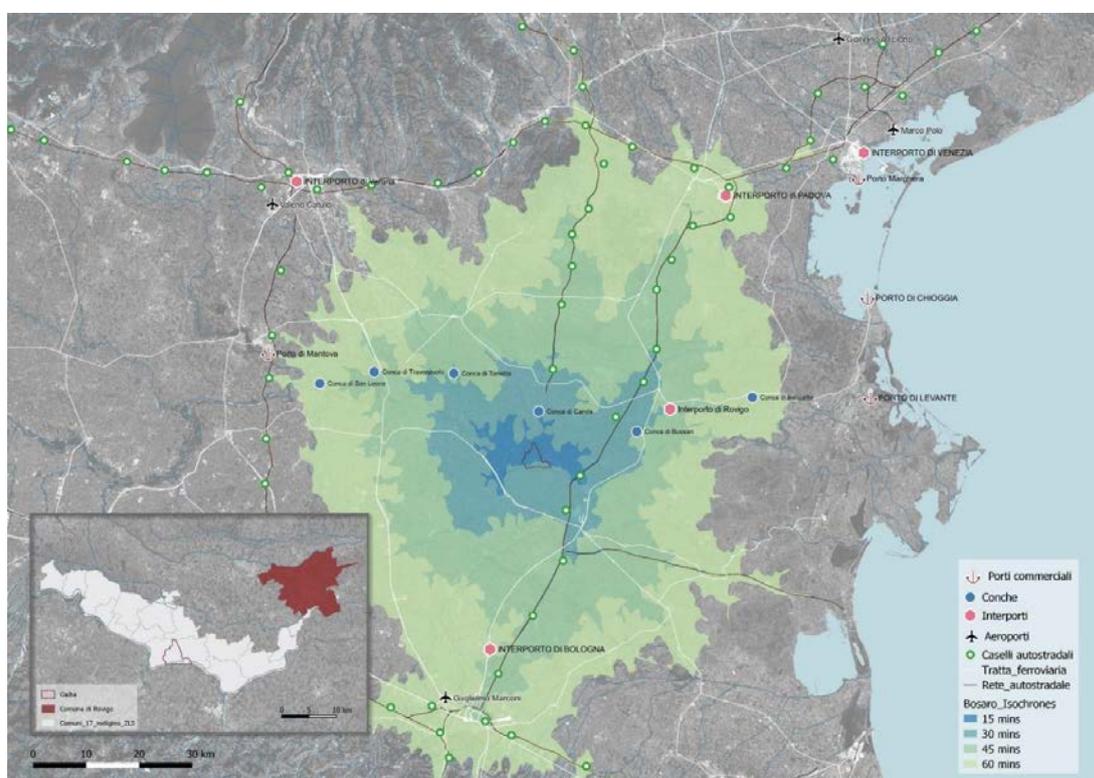


Figura 51 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Gaiba

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

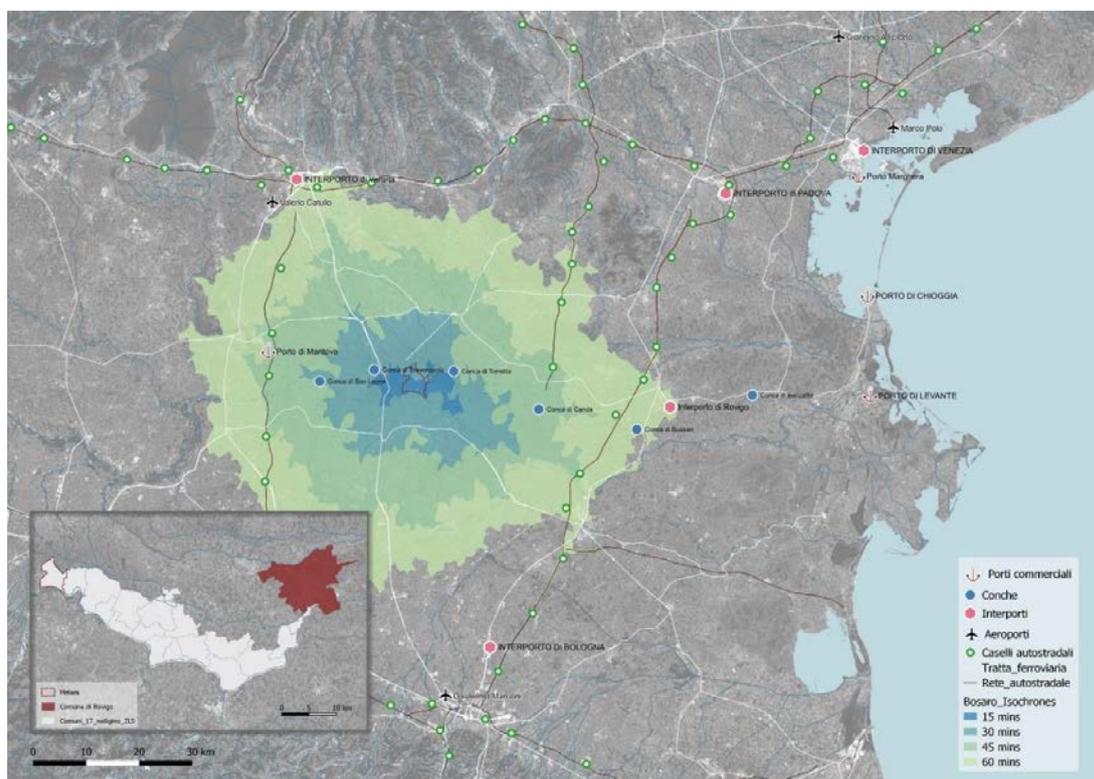


Figura 52 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Melara

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

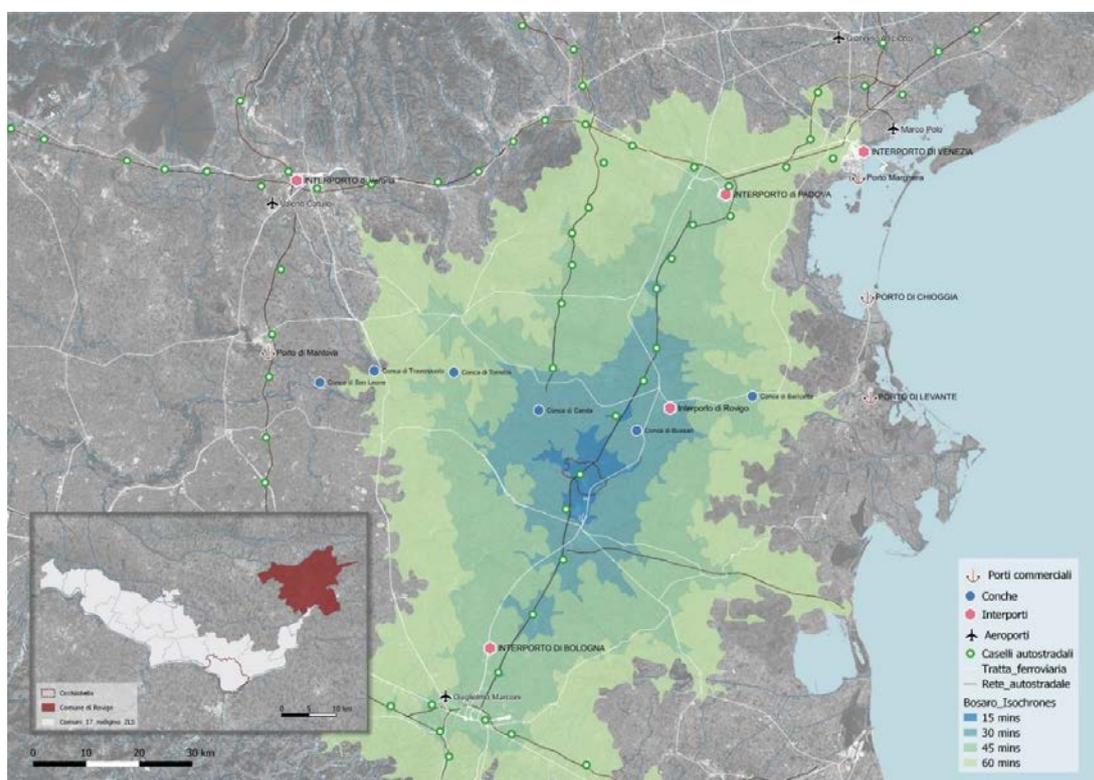


Figura 53 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Occhiobello

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

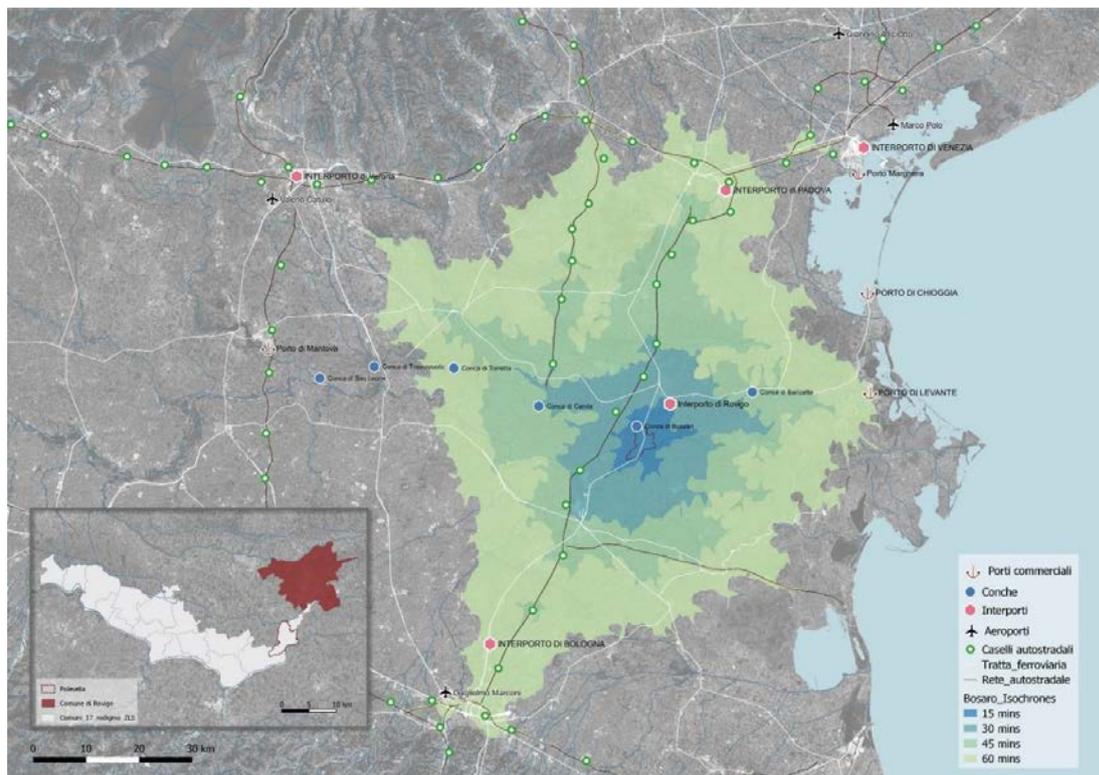


Figura 54 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Polesella

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

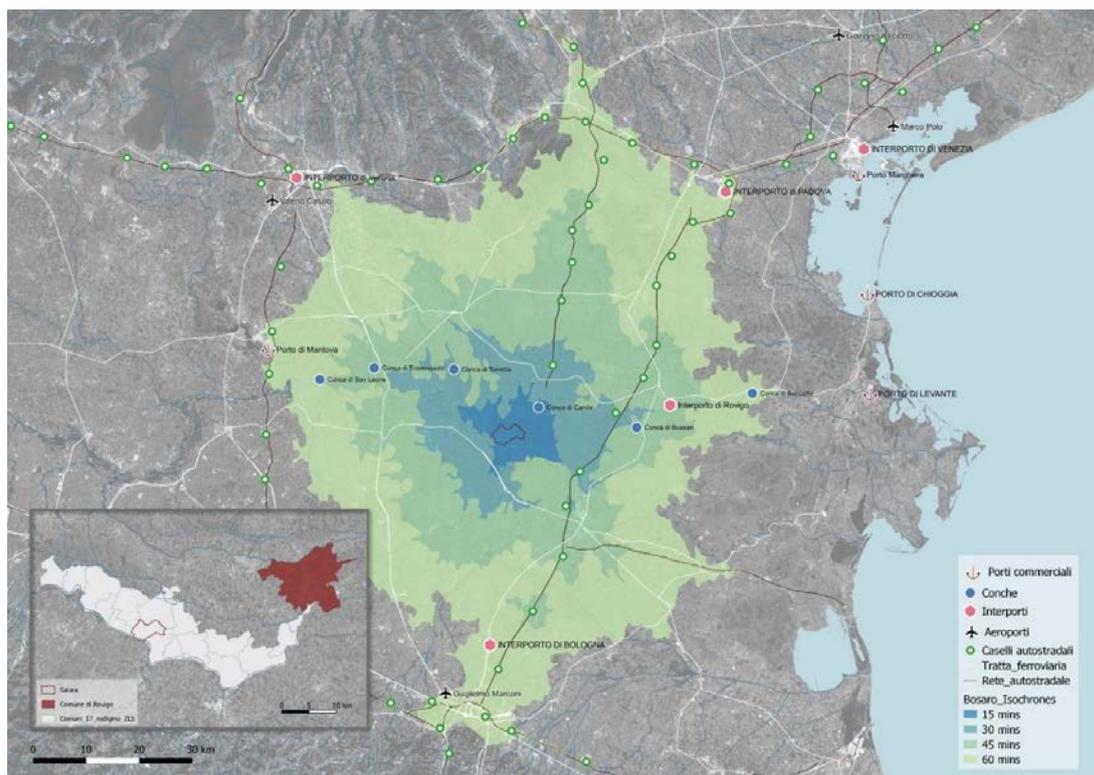


Figura 55 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Salara

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 Salaria 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

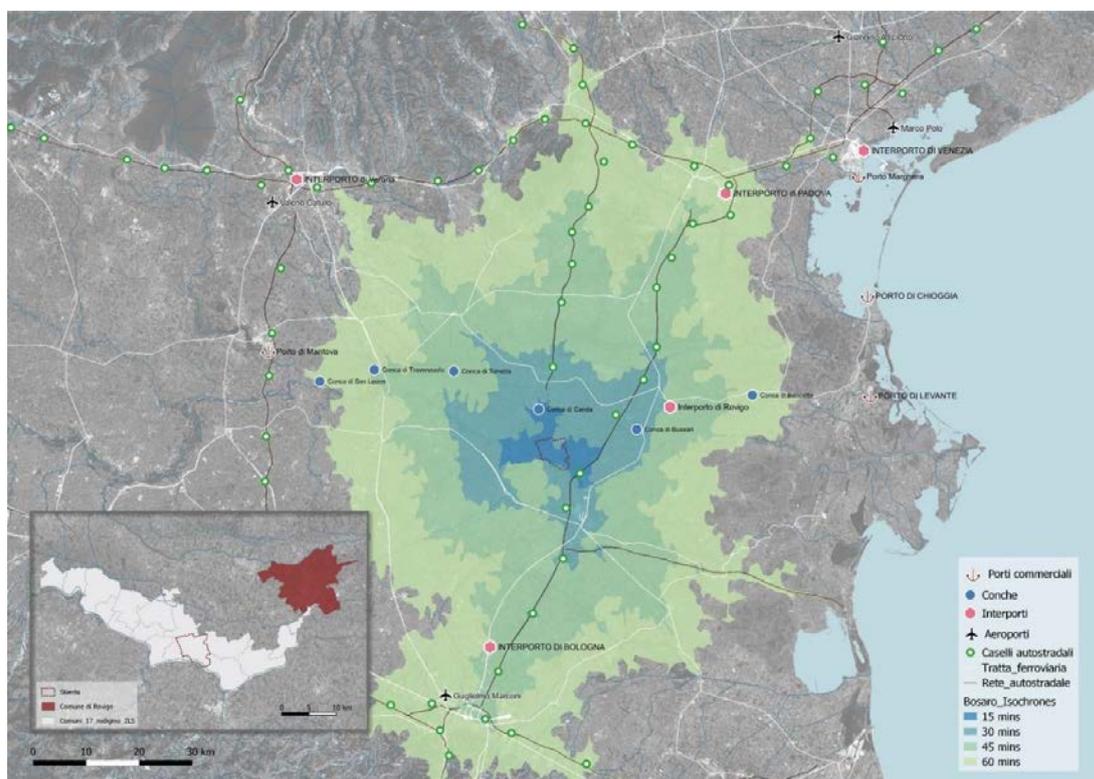


Figura 56 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Stienta

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'isocrone dei 15' emerge un'ottima accessibilità ai nodi autostradali. L'isocrone dei 30' registra variazioni di accesso in termini interportuali (interporto di Rovigo), mentre l'isocrone 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

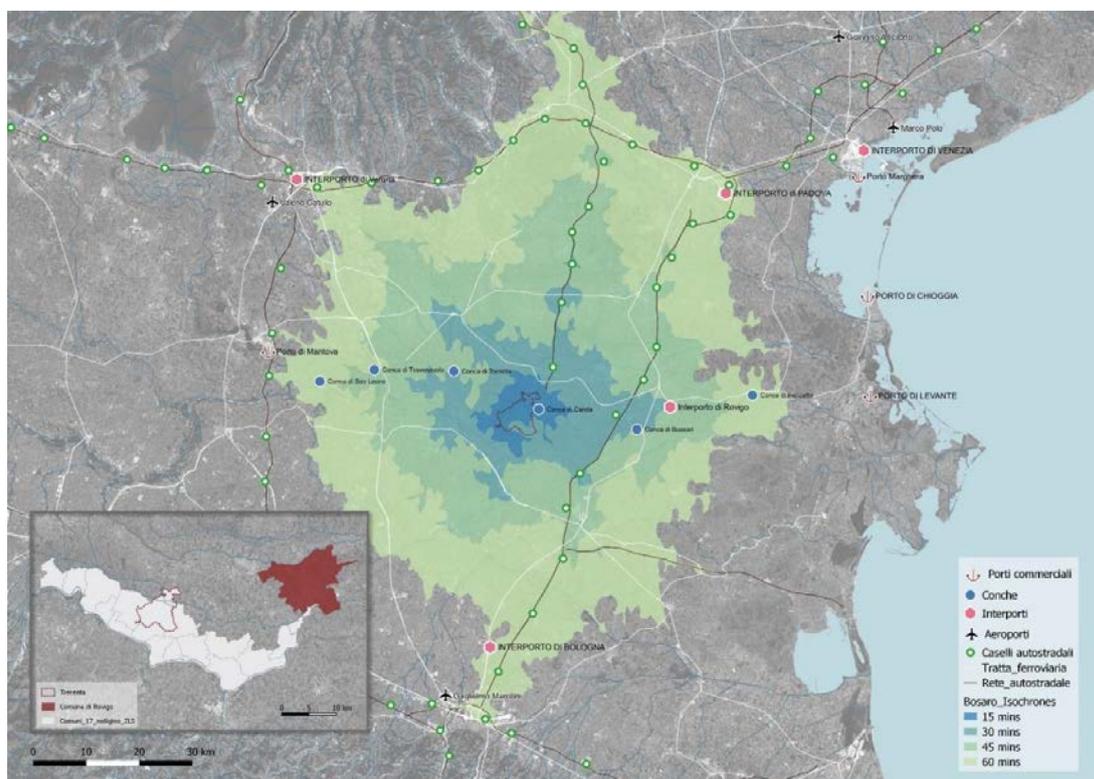


Figura 57 – Inquadramento territoriale e isocrone di percorrenza dal polo comunale di Trecenta

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).

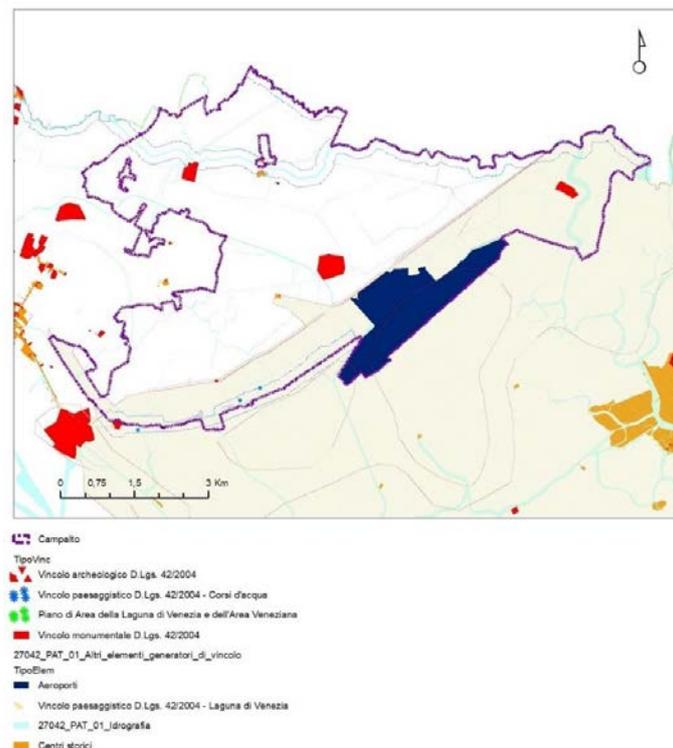
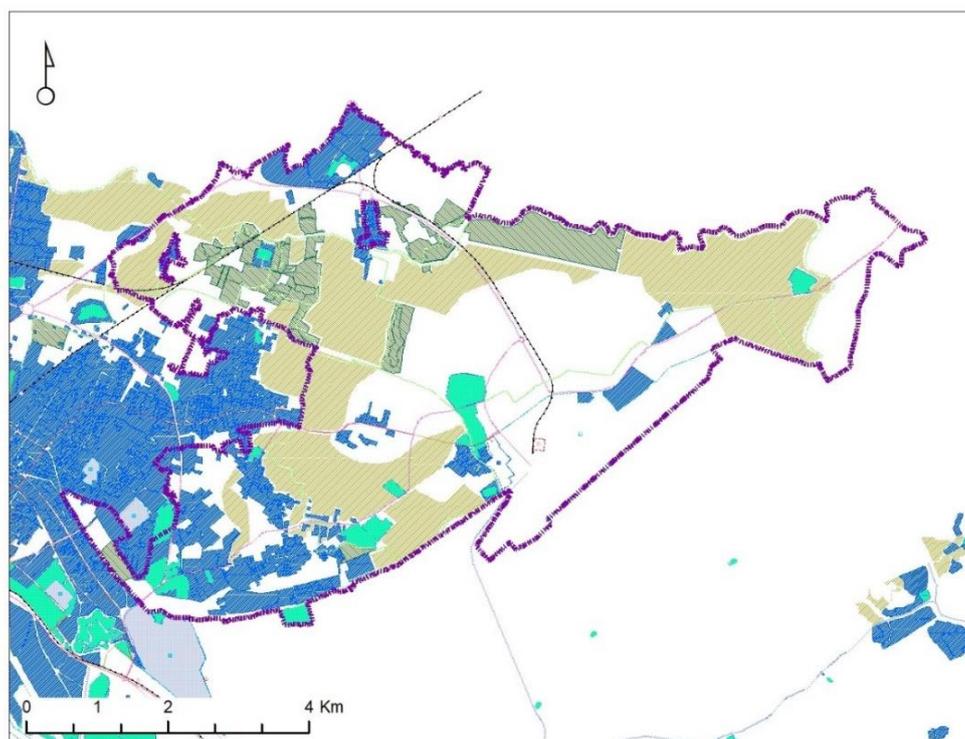


Figura 58 – PAT - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (PAT): particolare della tavola 1.

Fonte: Comune di Venezia



-  Campalto
-  Terminal
-  Fermata S.F.M.R.
-  Capolinea tram
-  Porte di scambio terra-acqua a Venezia
-  Darsene
-  Viabilità di connessione urbana e territoriale
-  Linee tramviarie
-  Linee di forza del trasporto lagunare
-  Percorsi naturalistici e ambientali
-  Linea ferroviaria e S.F.M.R.
-  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 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).

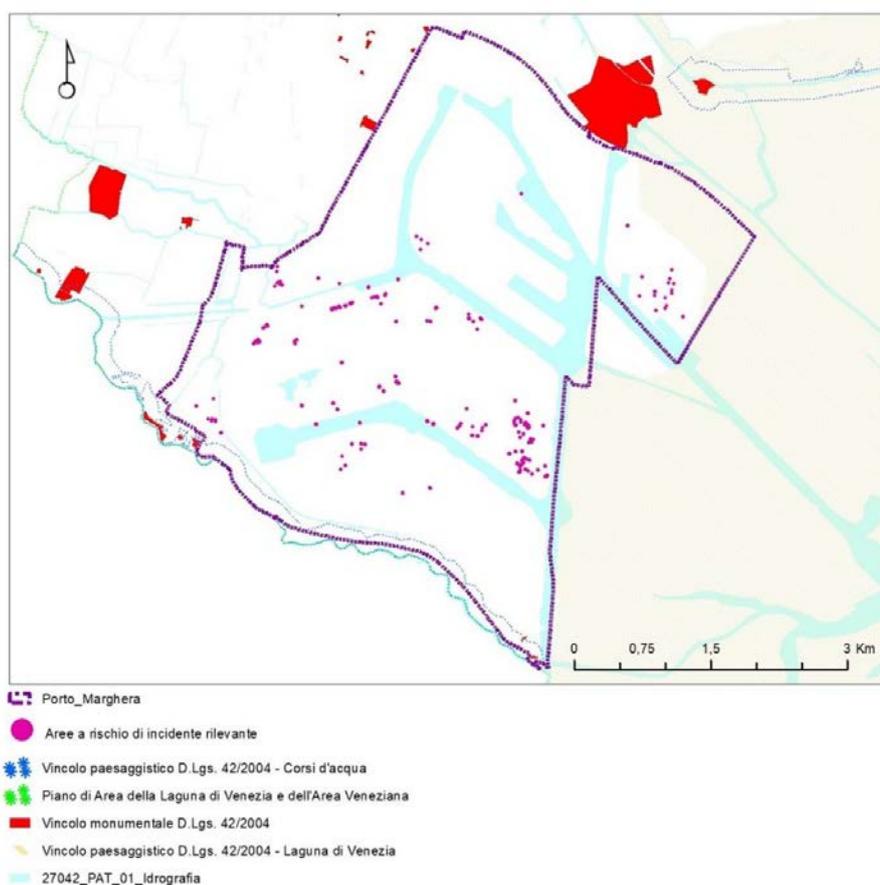
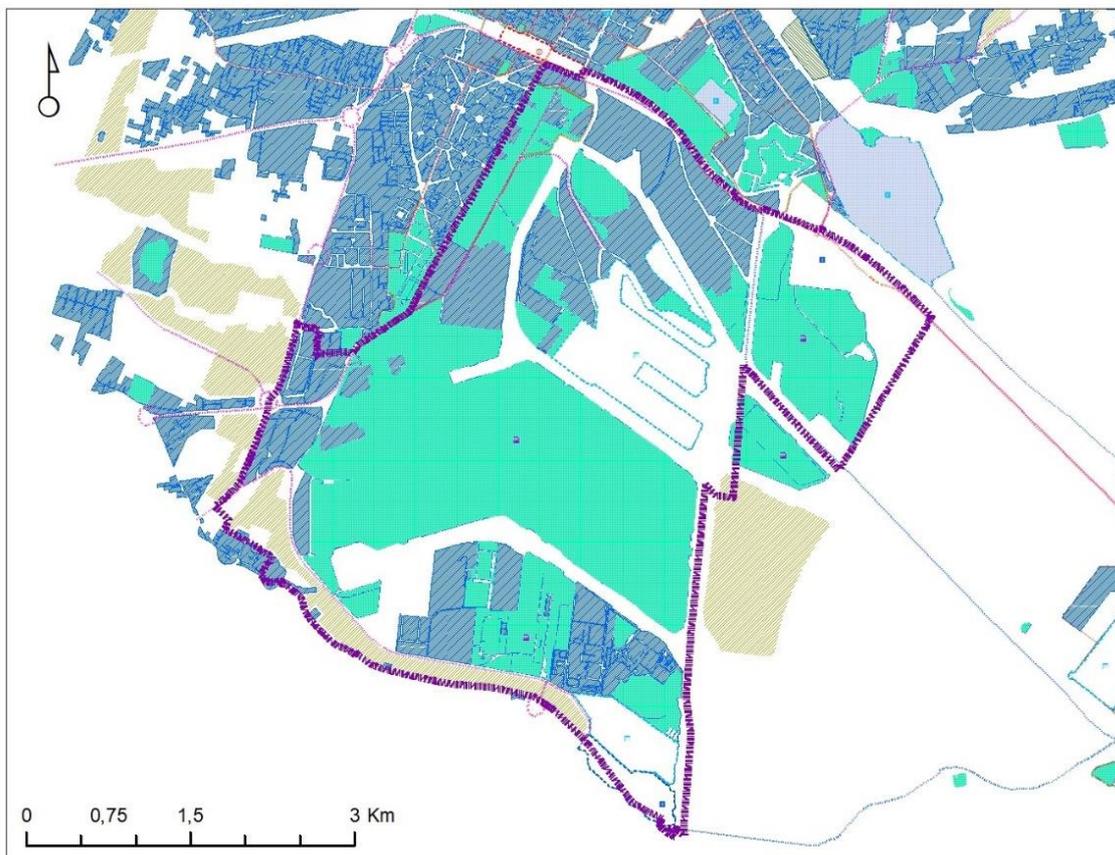


Figura 60 – PAT - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (PAT): particolare della tavola 1.

Fonte: Comune di Venezia



-  Porto_Marghera
-  Riqualificazione 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.

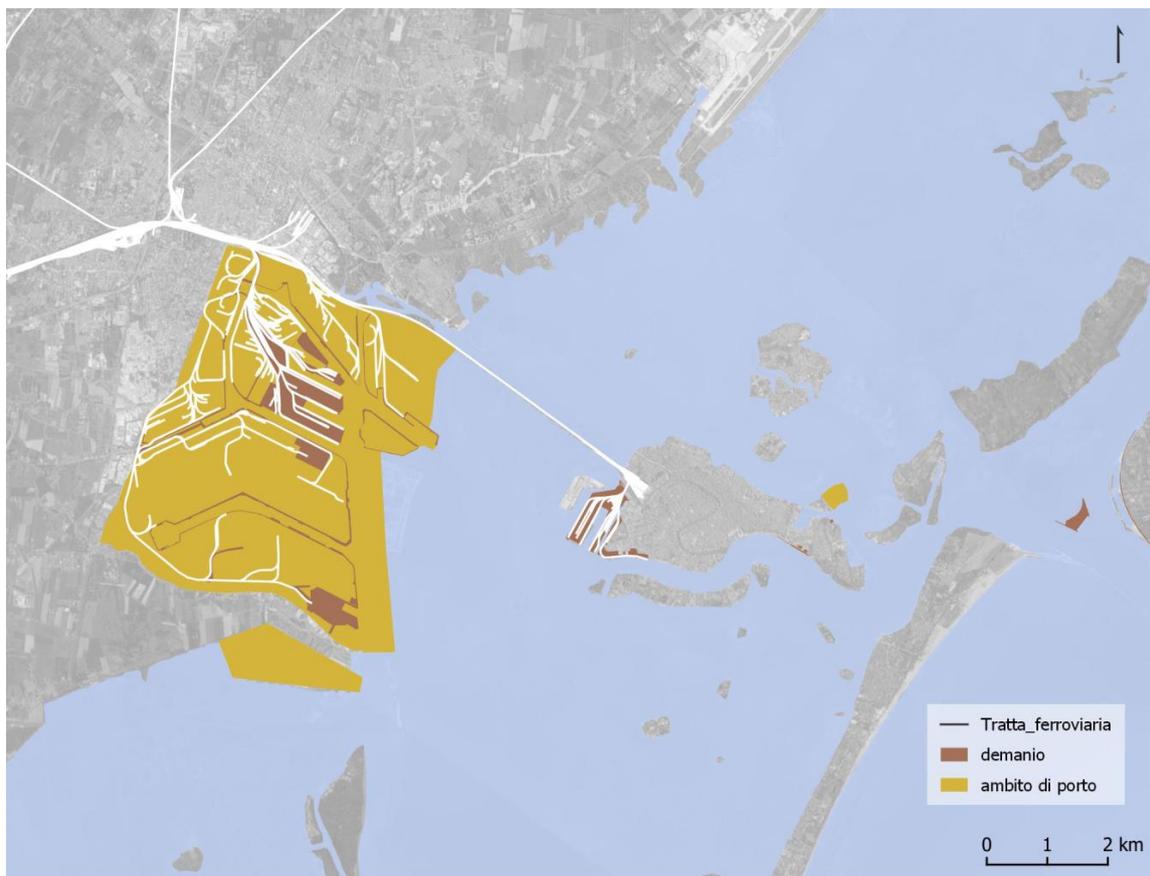


Figura 62 – Ricognizione di aree demaniali e di porto site nell'ambito portuale di Porto Marghera.
Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale

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".

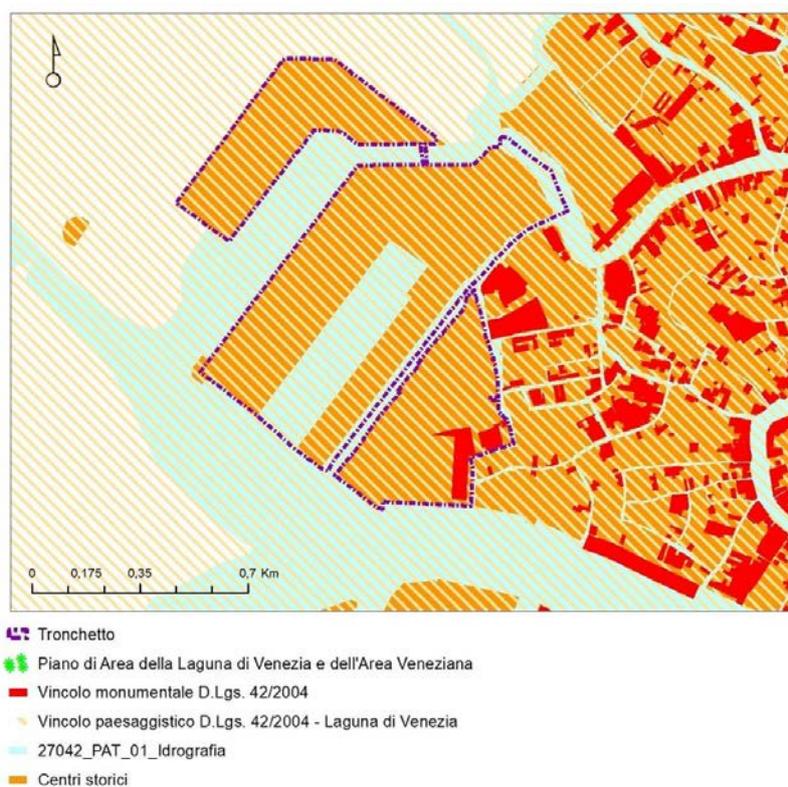


Figura 63 – PAT - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (PAT): particolare della tavola 1.

Fonte: Comune di Venezia

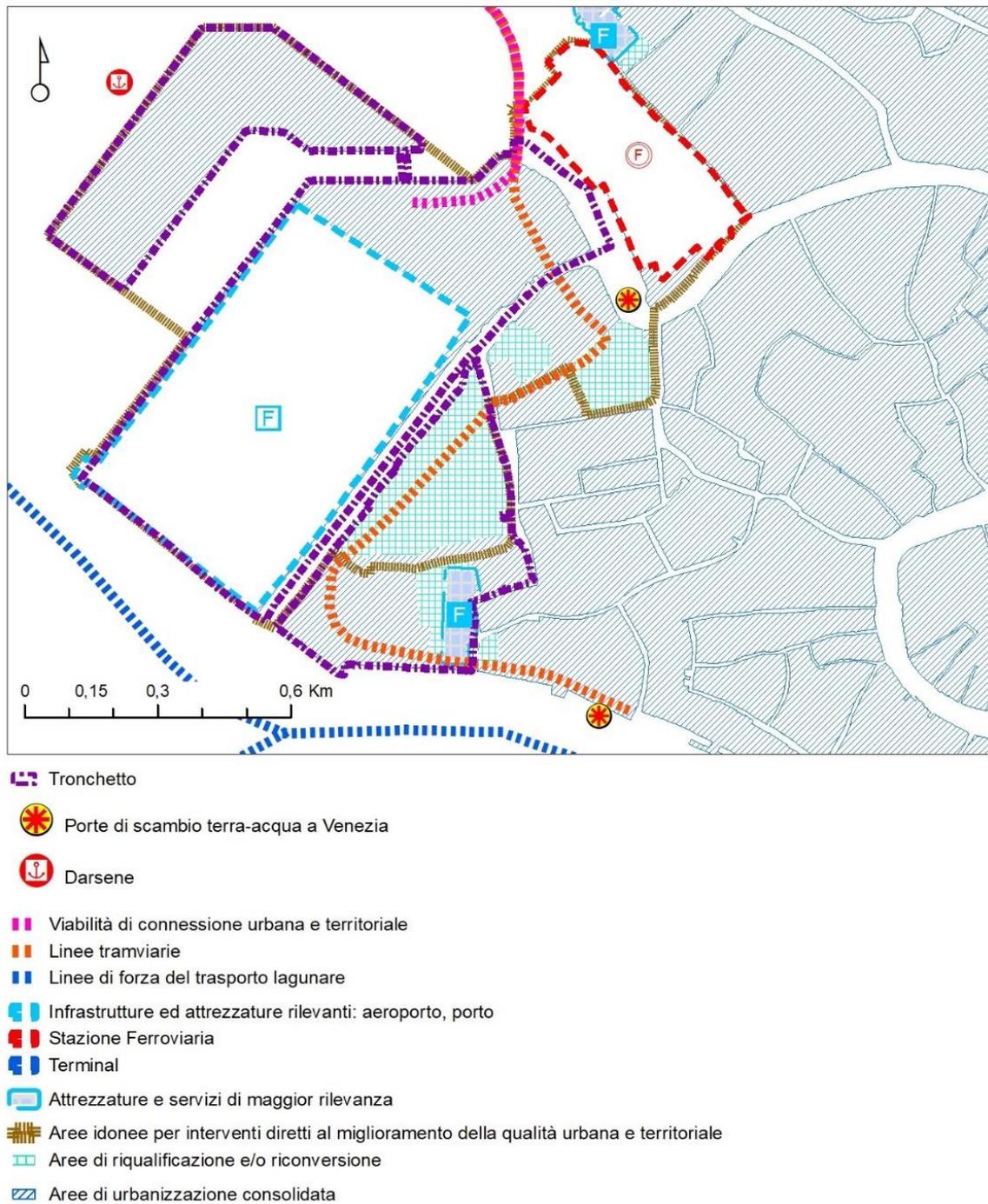


Figura 64 – PAT - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (PAT): particolare della tavola 4a.
Fonte: Comune di Venezia

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.

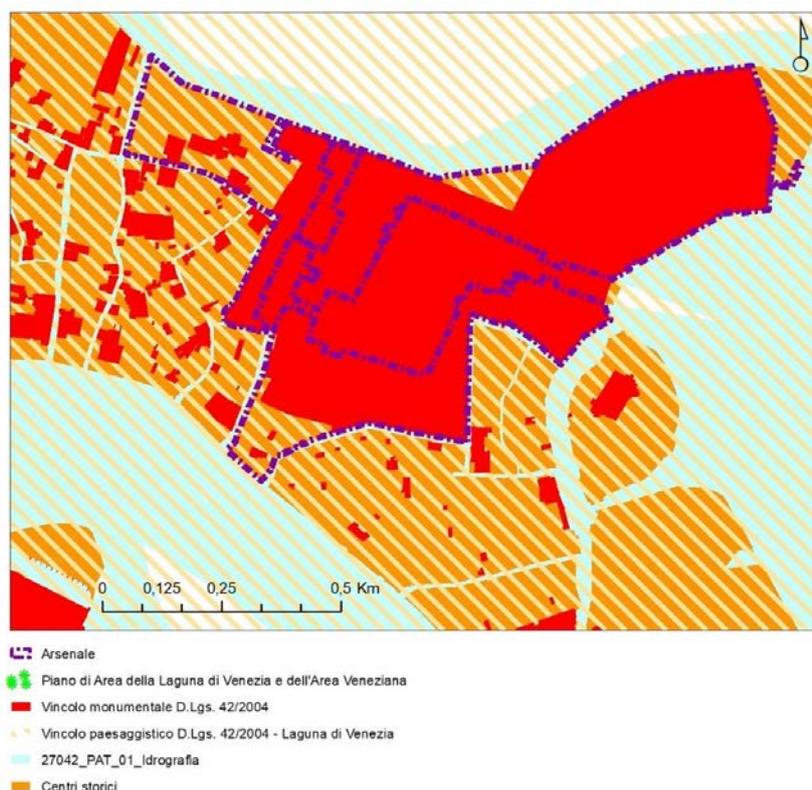


Figura 65 – PAT - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (PAT): particolare della tavola 1.
Fonte: Comune di Venezia

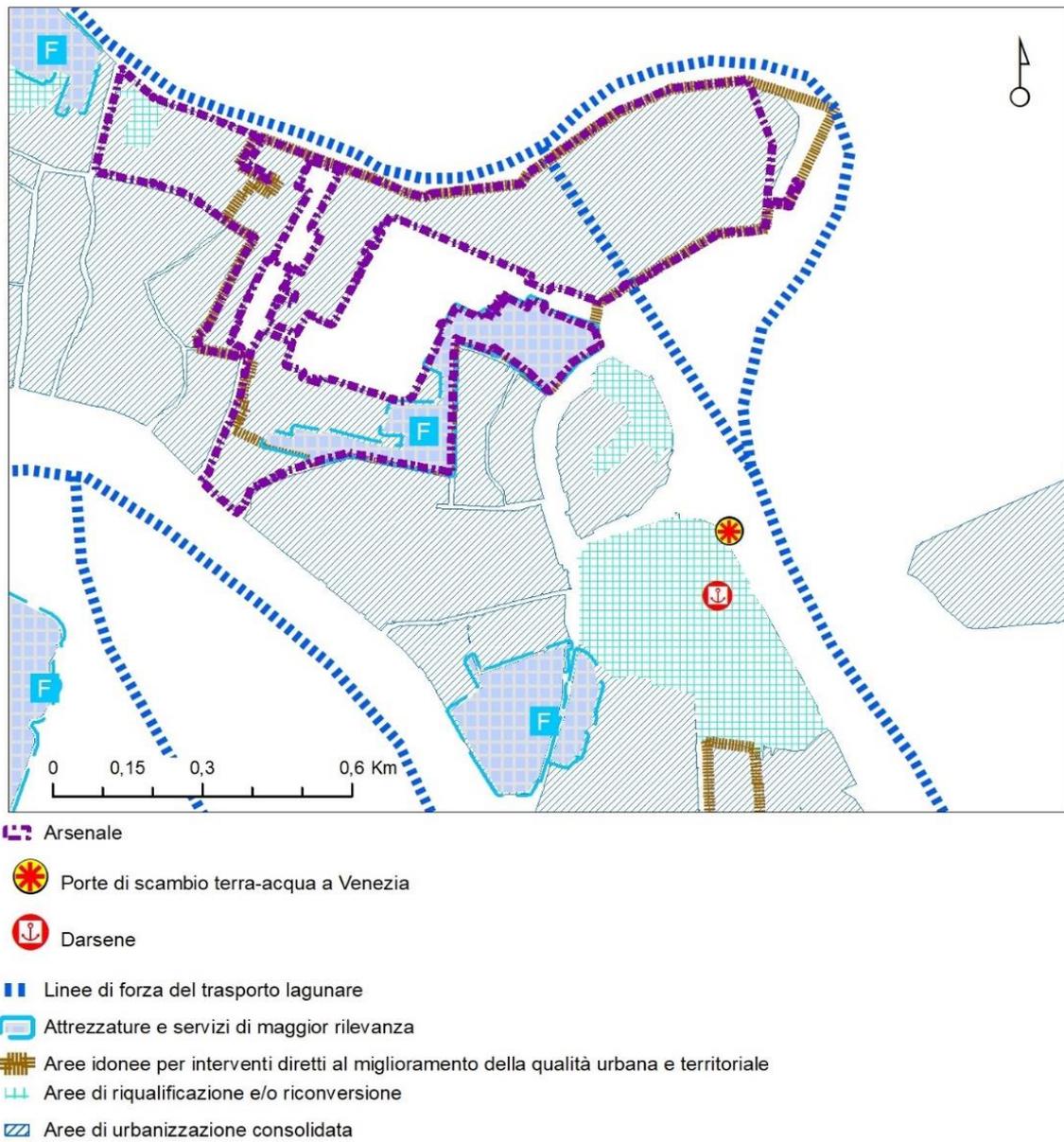


Figura 66 – PAT - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (PAT): particolare della tavola 4a.
Fonte: Comune di Venezia

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).

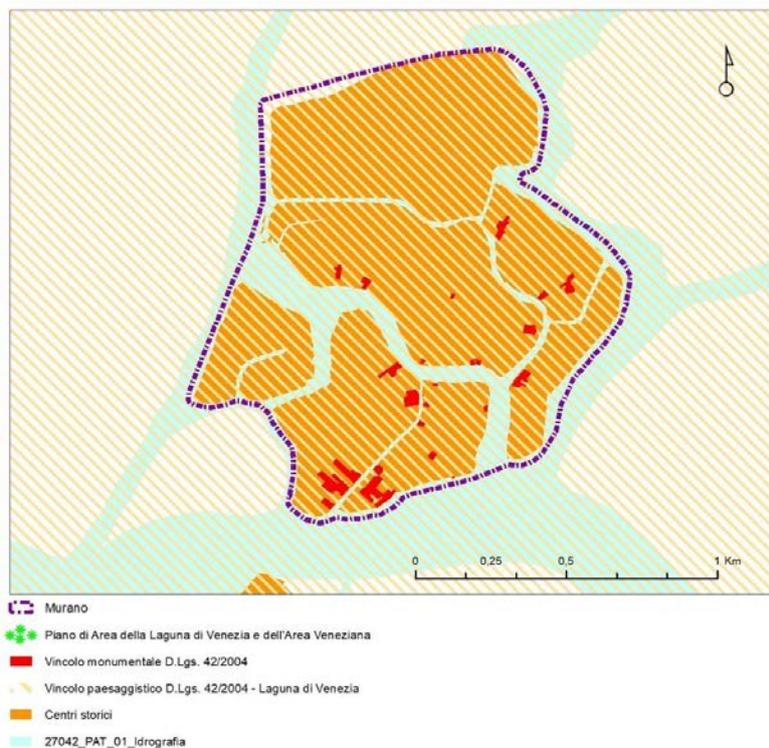


Figura 67 – PAT - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (PAT): particolare della tavola 1.
Fonte: Comune di Venezia

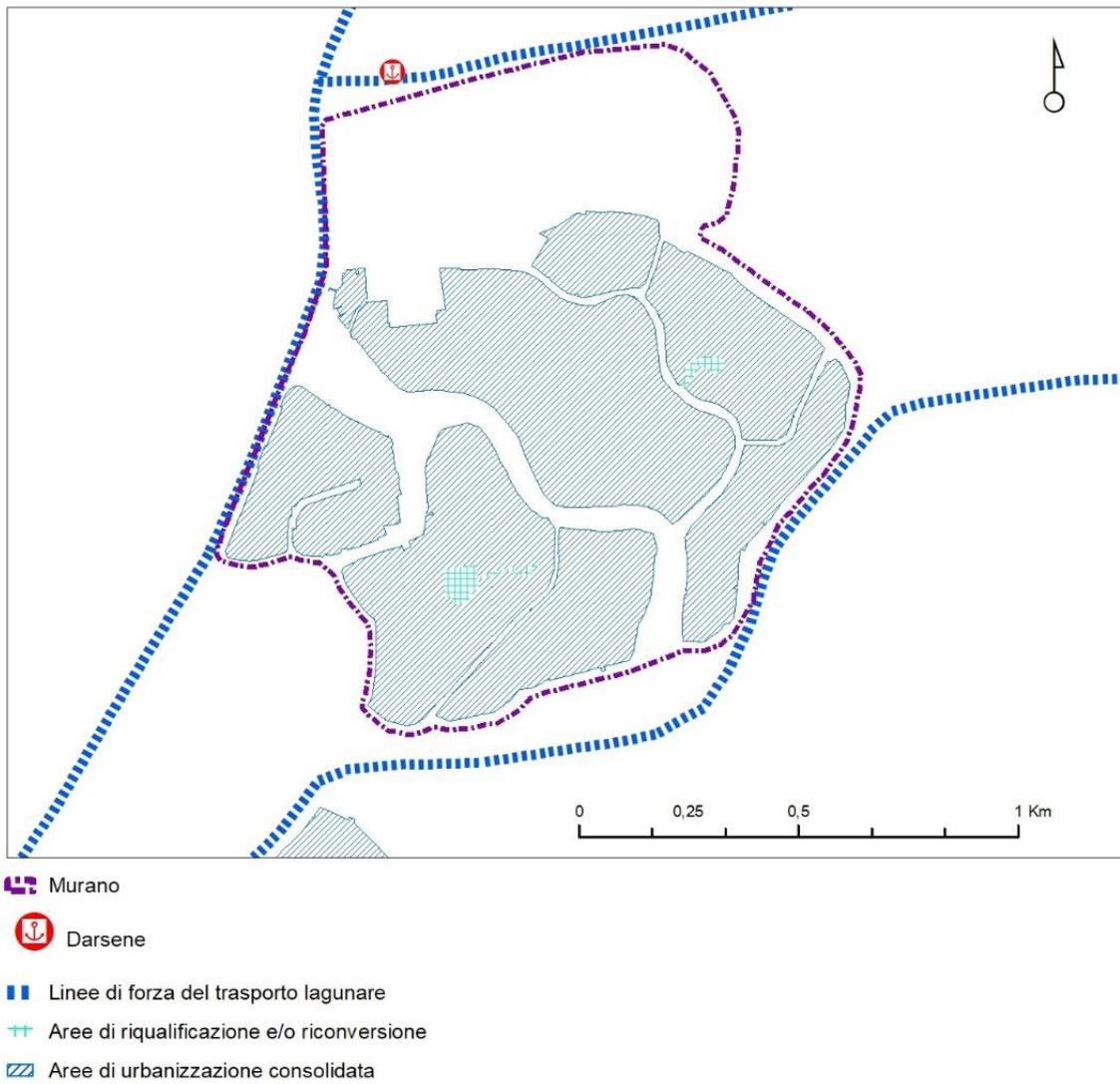


Figura 68 – PAT - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (PAT): particolare della tavola 4a.
Fonte: Comune di Venezia

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 Castelmasse

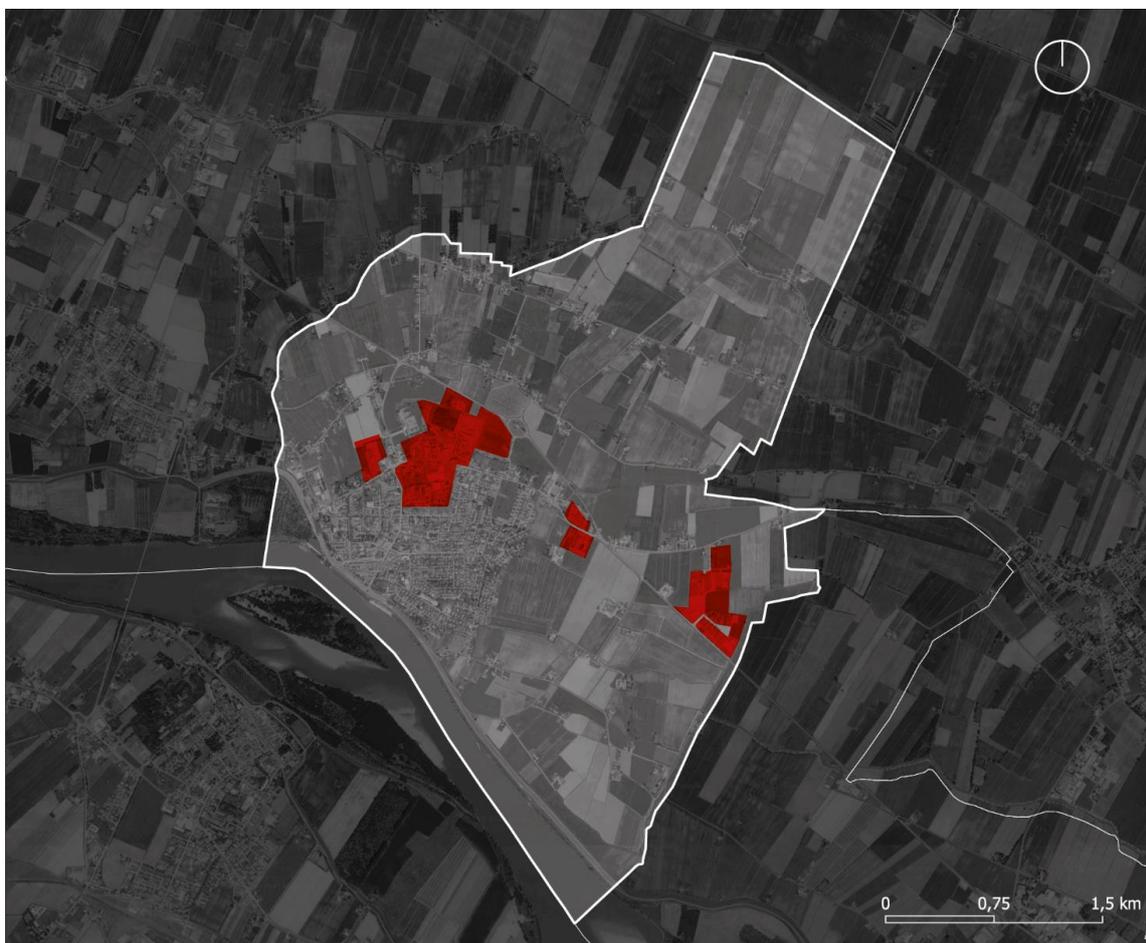


Figura 74 – Localizzazione delle ZLS nel Comune di Castelmasse

Il comune di Castelmasse 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 Umbertiano



Figura 78 – Localizzazione delle ZLS nel Comune di Fisso Umbertiano

Il comune di Fisso Umbertiano 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 Sienta



Figura 84 – Localizzazione delle ZLS nel Comune di Sienta

Il comune di Sienta 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.