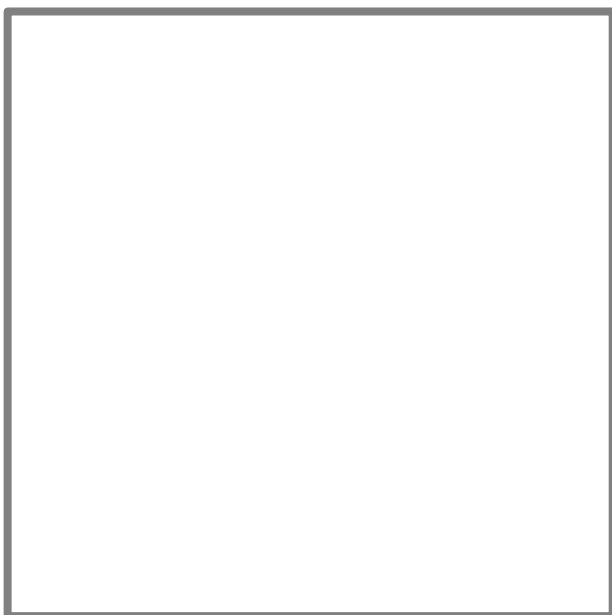




Elaborato



Relazione di progetto



Amministrazione com.le:

Doriano Mancin
Sindaco

Geremia Gennari
Assessore all'Urbanistica

Ernesto Boniolo
Segretario Generale

Geom. Pericle Pavani
Responsabile Uff. Tecnico

*Procedura di Pianificazione
concertata*

Regione del Veneto

Direzione urbanistica

Arch. Francesco Tomaello

Progettista incaricato:

Dr. Arch. Marietto Laurenti

Quadro conoscitivo ed informatizzazione

Deltaplanning S.r.l.

Dr. Arch. Leopoldo Saccon

Valutazione Ambientale Strategica

Dr. Arch. Camillo Pluti

Dr. Ing. Piergiorgio Rizzato

Indagine agronomica

Dr. Agr. Andrea Astolfi

Indagine geologica

Dr. Geol. Antonino Massarotto

Indagine idraulica

Dr. Ing. Riccardo Zoppellaro

SOMMARIO

PREMESSA.....	5
1 INTRODUZIONE.....	9
1.1 IL PROGETTO PER IL PAT DI PORTO VIRO.....	9
1.2 IL QUADRO CONOSCITIVO DEL PAT DI PORTO VIRO.....	12
1.3 IL PRG VIGENTE.....	13
1.3.1 LO STATO DI ATTUAZIONE.....	14
2 IL CONTESTO TERRITORIALE.....	16
2.1 FORMAZIONE STORICA.....	16
2.2 L'EDIFICAZIONE DAL XVIII AL XX SECOLO.....	18
3 IL TERRITORIO COMUNALE	24
3.1 DATI GENERALI.....	24
3.2 IL SISTEMA INSEDIATIVO.....	25
3.2.1 L'EDIFICATO STORICO.....	25
3.2.2 L'EDIFICATO RECENTE.....	25
3.3 ATTIVITÀ PRODUTTIVE.....	26
3.4 AGRICOLTURA E PAESAGGIO.....	26
3.5 LE VALLI.....	28
3.6 LE DUNE "FOSSILI" OVVERO I VECCHI CORDONI LITORANEI.....	30
3.7 L'AMBIENTE.....	31
3.8 IL TURISMO.....	31
3.9 LA VIABILITÀ.....	32
4 EVOLUZIONE DEMOGRAFICA E SCENARI.....	34
4.1 ANDAMENTO POPOLAZIONE 1995 – 2007.....	34
4.2 INDICATORI DEMOGRAFICI.....	34
4.3 SALDO NATURALE E SOCIALE.....	37
4.4 PIRAMIDI DELLE ETÀ (1995, 1998, 2001, 2003, 2007).....	39
4.5 GLI SCENARI DELLA PREVISIONE DEMOGRAFICA.....	42
4.5.1 IPOTESI 1: TREND ULTIMI 10 ANNI.....	42
4.5.2 IPOTESI 2: TREND ULTIMI 5 ANNI.....	43
4.6 LE FAMIGLIE.....	43
4.7 ATTIVITÀ ECONOMICHE E OCCUPAZIONE.....	45
4.8 UNITÀ LOCALI E ADDETTI PER SEZIONE DI ATTIVITÀ ECONOMICA AL CENSIMENTO INDUSTRIA 2001.....	46

5	OBIETTIVI ED AZIONI.....	49
5.1	UN PROGETTO PER IL COLLETTORE PADANO POLESANO.....	50
5.2	RIDEFINIZIONE DEI CENTRI STORICI.....	51
5.3	RIQUALIFICAZIONE DEGLI AMBITI CENTRALI URBANI.....	52
5.4	INTEGRAZIONE TRA VERDE, PARCHI E SERVIZI.....	53
5.5	PROMOZIONE DELLA CULTURA DEL TERRITORIO.....	53
5.6	RIVITALIZZAZIONE DEL SETTORE PRODUTTIVO.....	54
5.7	ORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA TURISTICO.....	56
5.8	RIORDINO VIABILISTICO.....	57
5.9	LA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA: PEREQUAZIONE URBANISTICA, CREDITO EDILIZIO E COMPENSAZIONE URBANISTICA.....	57
6	I LIMITI DELLO SVILUPPO.....	59
6.1	SAU E SUPERFICIE TRASFORMABILE	59
7	IL DIMENSIONAMENTO DEL PIANO.....	60
7.1	LA SUDDIVISIONE IN AMBITI TERRITORIALI OMOGENEI.....	60
7.2	DETTAGLIO DELLE PREVISIONI DI PIANO.....	62

PREMESSA

Il Documento Preliminare al Piano di Assetto del Territorio, redatto dall'Amministrazione Comunale di Porto Viro, traccia le linee di indirizzo di ordine politico-amministrativo ed il quadro dei connotati che vanno a costituire l'elemento di riferimento, di verifica e di approfondimento per la complessa opera di revisione dello strumento urbanistico vigente, anche se di recente formazione. Con la Legge Regionale 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il Governo del Territorio", è stato definitivamente abbandonato il vecchio ed imponente strumento del Piano Regolatore Generale rinnovando profondamente la normativa sulla pianificazione urbanistica e territoriale del Veneto. Da ciò deriva l'opportunità di approntare una strategia pianificatoria operativa che superi la logica degli interventi di breve respiro e di portata limitata, per orientarsi, piuttosto, verso una visione complessiva dei fenomeni socio-economici in atto nel territorio.

Ai temi generali che coinvolgono il corretto uso delle risorse ed indirizzano la pianificazione verso uno sviluppo sostenibile si associano le considerazioni sulla qualità e la gestione delle risorse locali e di altre più specifiche esigenze, quali la comprensione dei valori storici del territorio e delle trasformazioni socio-economiche e culturali che ne hanno determinato la struttura attuale, nonché la definizione di un quadro di pianificazione che risulti interagente ed omogeneo con la programmazione provinciale e dei Comuni contermini e che, nello specifico, preveda la valorizzazione del territorio ed il riordino delle funzioni del sistema infrastrutturale ed insediativo.

Un Piano Regolatore oscilla continuamente tra più dimensioni: quella utopica, quella della razionalità scientifica e quella delle oggettive possibilità di realizzazione.

La componente utopica prefigura i presupposti ottimali per difendere "i nuovi beni: l'aria, l'acqua, lo spazio" nel tentativo di trovare un corretto rapporto ed un'armonia tra uomo e natura.

La componente razionalista e scientifica del piano, in quanto prefigurata in un tempo storico vissuto, tende a programmare concretamente l'uso delle risorse, i valori storici e culturali generalizzati, ed individua forme di conservazione attiva e livelli d'uso sostenibili. Un metodo scientifico deve connettere le analisi, le dimostrazioni ed i contenuti delle scelte.

La realtà oggettiva dei fatti rappresenta l'ultima verifica e delinea il campo dell'azione.

Applicare questo metodo alla pianificazione significa prima di tutto conoscere il territorio nella sua complessità costituita da molteplici aspetti ed elementi e dalle

relazioni tra di loro. Lo studio e la programmazione di una realtà territoriale hanno infatti la necessità di una specifica conoscenza delle interrelazioni che questo territorio ha con l'intera area circostante. Anche sotto l'aspetto disciplinare l'elaborazione di un piano regolatore implica, infatti, l'analisi della complessità degli elementi strutturali di un territorio e dei fenomeni economico-sociali ad esso connessi. L'applicazione del metodo scientifico all'urbanistica impone quindi il superamento dei limiti amministrativi. Del resto sono indifferenti ai confini anche elementi importanti come la vegetazione, la fauna, il sistema delle acque, le vie di comunicazione. Inoltre, significativi per la conoscenza di una realtà territoriale sono gli aspetti socio-economici e di relazione che determinano flussi di cose e persone da una parte all'altra della terra ed esprimono il livello evolutivo raggiunto da una popolazione.

Nel nostro caso, il fiume Po di Venezia rappresenta un elemento, se vogliamo, di separazione tra Porto Viro e Taglio di Po, ma in ogni caso è comune tra queste due realtà.

Per il territorio di Porto Viro, per esempio, Adria costituisce un polo di attrazione in quanto città centrale erogatrice di servizi come la scuola, gli uffici pubblici, le strutture commerciali, ricreative e culturali. Di conseguenza, il piano che si viene a proporre, benché costretto all'interno dell'ambito comunale, deve necessariamente aprirsi ad una realtà ben più vasta.

Naturalmente molti di questi processi in atto ed in divenire, quali quelli socio-economici e di mercato non possono trovare il loro equilibrio e la loro definizione attraverso la strumentazione urbanistica in quanto appartengono a processi di dimensione globale.

L'impegno operativo è stato quello di analizzare nel dettaglio e di approfondire gli aspetti che identificano il territorio comunale, avendo come riferimento, al tempo stesso, le connotazioni e le trasformazioni della realtà socio-economica esterna.

Tra gli elementi guida del processo di formazione del Piano emerge la volontà di individuare le qualità e le specificità del territorio in senso lato; si ritiene infatti che la difesa e la tutela ambientale, derivate dalla conoscenza dell'esistente, debbano essere acquisite come diritto da parte di tutta la collettività, andando oltre una generica adesione ad un effimero atteggiamento di salvaguardia.

Conseguentemente, le scelte di programmazione vedono quale presupposto fondamentale la riqualificazione del territorio nella sua complessità, attraverso un'azione di tutela e valorizzazione nei confronti di specifici ambiti tra loro concatenati, secondo i principi e gli indirizzi del nuovo quadro normativo regionale. Tra i principali obiettivi del PAT troviamo quindi non solamente la salvaguardia delle risorse naturali esistenti (aria, acqua, suolo, ecosistemi della flora e della fauna),

ma anche specifiche strategie di sviluppo e di valorizzazione delle diverse realtà territoriali quali la navigabilità fluviale come occasione di sviluppo di tipo produttivo, commerciale e di trasporto alternativo, ma anche per una valorizzazione turistica e culturale. Un ruolo importante assume anche la valorizzazione del mondo rurale attraverso la tutela del paesaggio agrario e degli ambienti naturali, il ruolo dell'agricoltura come presidio del territorio e fattore di stabilità degli equilibri ambientali, la produzione di alimenti di qualità attraverso tecniche di basso impatto ambientale (agricoltura sostenibile e biologica).

Un aspetto importante ed innovativo del PAT è quello di avere affrontato, fin dall'avvio del processo di pianificazione, l'analisi delle risorse del territorio quale momento preliminare ad ogni azione di tutela o trasformazione che potesse essere generata dal Piano, in coerenza dei principi della nuova legge regionale che incentra la sua azione di governo sul concetto di sviluppo sostenibile e, di conseguenza, sull'uso sostenibile delle risorse.

Oltre agli aspetti naturalistici ed ambientali, particolare importanza assume, nel processo di valorizzazione delle risorse, il ruolo dell'edificato storico o consolidato che, attraverso la programmazione del recupero, potrà garantire migliori livelli abitativi ed affermare il suo storico valore d'uso residenziale e di servizio per la vita sociale. Inoltre la conservazione e la riqualificazione di questo patrimonio, determinano scelte progettuali che ricongiungono in un medesimo processo il tema dell'esistente con la nuova edificazione, intesa non come semplice zonizzazione, quanto come volontà di costituire un tessuto urbano organico con il sistema insediativo esistente.

Il Piano dovrà tendere quindi alla riprogettazione di consistenti tratti del tessuto urbano consolidato in stretta relazione funzionale con la viabilità, le piazze, gli spazi a verde e i servizi.

Il PAT individua, inoltre, a livello territoriale ed urbano alcune invarianti, rappresentate dagli elementi storico-ambientali ed infrastrutturali da salvaguardare e da valorizzare, ed indirizzi normativi in grado di dirigere le trasformazioni verso una complessiva riqualificazione dell'ambiente costruito.

Di fondamentale importanza risulta infine il principio esplicitato dalla legge regionale secondo il quale la formazione degli strumenti urbanistici deve essere improntata al metodo del confronto e della concertazione, attraverso il quale la nuova disciplina urbanistica si conforma al principio costituzionale della sussidiarietà.

La legge regionale prevede la sostituzione dell'attuale sistema di pianificazione, fondato sul Piano Regolatore Generale, con due strumenti: il Piano di Assetto del Territorio – PAT, destinato all'inquadramento e sviluppo delle tematiche a grande

scala, ed il Piano degli Interventi – PI, più prettamente operativo, delegato alle scelte di interesse locale. In altre parole: il PAT definisce le strategie, il PI definisce la tattica.

Per la redazione del PAT la legge stabilisce una serie di passaggi il primo dei quali è costituito dalla redazione del Documento Preliminare. Questo documento costituisce il quadro di riferimento a cui ispirare la redazione dei disegni di piano.

Il Documento Preliminare è stato adottato con delibera di Giunta Comunale n. 49 del 10.03.2005. In virtù dell'adozione di questo documento l'Amministrazione Comunale ha stipulato con la Regione Veneto un Accordo di Pianificazione in data 23.03.2005.

1 INTRODUZIONE

1.1 IL PROGETTO PER IL PAT DI PORTO VIRO

A seguito dell'approvazione della Legge Regionale n. 11/2004 "Norme per il governo del Territorio", il Comune di Porto Viro ha dato avvio alla redazione del Piano di Assetto del Territorio ai sensi dell'art. 15 della stessa legge, facendo proprie le finalità che la legge si è posta, con particolare riferimento al principio della promozione e realizzazione di uno sviluppo durevole e sostenibile e basando la propria attività progettuale sui criteri della concertazione e partecipazione.

Conformemente a quanto previsto dal Documento Preliminare di cui all'art. 3 della L.R. n. 11/2004, approvato con deliberazione di Giunta Comunale n. 49 del 10.03.2005, si è ritenuta sostanzialmente conclusa la grande fase espansiva che ha caratterizzato l'attività urbanistica sul territorio di Porto Viro a partire dal secondo dopoguerra ad oggi, mirando principalmente ad una ricostruzione critica della città che deve confrontarsi con i suoi elementi costitutivi e con le diversità che la caratterizzano, quali il proprio rango territoriale che la dimensione residenziale ed economica gli ha assegnato nel panorama provinciale, la diversità culturale, la specificità dei luoghi della storia, della natura e della biodiversità.

Il Documento Preliminare ha rappresentato la piattaforma programmatica sulla quale, in ossequio ai principi della concertazione e partecipazione, si è avviato il confronto e si sono sviluppate le strategie e le azioni del piano.

Le principali tappe del percorso di formazione del piano sono così brevemente riassumibili:

- 10.03.2005 la Giunta Comunale, con deliberazione n. 49 ha approvato il Documento Preliminare del PAT, avviato il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), approvato lo schema di Accordo di Pianificazione redatto ai sensi dell'art. 15 della L.R. n. 11/2004 da sottoscrivere con la Regione Veneto, ha avviato la fase di concertazione e partecipazione relativa al Documento Preliminare, come previsto dall'art. 5 della L.R. n. 11/2004;
- 22.03.2005 firma accordo di copianificazione con la Regione Veneto;
- 26.07.2006 la Giunta Comunale, con deliberazione n. 129 ha riavviato la procedura di concertazione e partecipazione sul Documento Preliminare;
- luglio 2006 – dicembre 2006 sono stati programmati specifici incontri articolati secondo tematiche omogenee:
 - Cittadinanza (in data 28 luglio ore 21.00)

- Associazioni sportive sociali e culturali (in data 8 novembre ore 18.00)
- Enti pubblici territoriali, enti gestori di servizi, associazioni ambientaliste, Amministrazione Provinciale e Ordini Professionali (in data 9 novembre ore 18.00)
- Attività economiche (in data 10 novembre ore 18.00)
- Ordine Architetti, PPC (in data 29 novembre ore 18.00)

L'Amministrazione Comunale ha ritenuto, inoltre, di ampliare il processo di coinvolgimento di tutta la popolazione ed in particolare di coloro che a diverso titolo rappresentano interessi diffusi sul territorio, organizzando un incontro pubblico, che si è svolto il giorno 8 maggio 2008, alle ore 21.00 presso una sala pubblica comunale, per illustrare lo stato di formazione del progetto di piano e soprattutto le possibili applicazioni dei meccanismi innovativi introdotti dalla nuova legge regionale, quali: accordi tra soggetti pubblici e privati, riqualificazione ambientale e credito edilizio, perequazione e compensazione urbanistica.

Al fine di garantire la più ampia partecipazione anche nello specifico ambito della VAS, si è ritenuto opportuno dare avvio ad un'ulteriore fase di concertazione e confronto (oltre a quella già avviata e conclusa relativa al Documento Preliminare) con le associazioni di categoria, le associazioni ambientaliste, gli enti territoriali, interessati e la cittadinanza tutta invitata, mirata principalmente agli aspetti ambientali. Durante tale incontro, tenutosi in data 12 gennaio 2009, alle ore 18.00 presso una sala pubblica, sono stati illustrati:

- lo stato dell'ambiente del territorio di Porto Viro, come descritto nella relazione ambientale allegata al Documento Preliminare, sulla quale è stato espresso parere positivo di compatibilità ambientale da parte della Commissione VAS regionale nella seduta del 02.12.2008;
- la definizione progettuale del PAT nei suoi contenuti generali.

Nella Relazione Ambientale sono state individuate le componenti insediative, ambientali e socio-economiche sulle quali il Piano di Assetto del Territorio, in maniera diretta o indiretta, può impattare.

L'analisi ha permesso di comprendere in maniera sistematica le criticità presenti sul territorio, evidenziando i punti di forza e di debolezza, le opportunità e i rischi insiti nel territorio e nel contesto socio-economico.

La descrizione preliminare dello stato dell'ambiente si è basata sui seguenti capitoli:

- Aria;
- Clima;
- Acqua;

- Suolo e sottosuolo;
- Agenti fisici (rumore, inquinamento luminoso);
- Biodiversità;
- Patrimonio culturale, archeologico, architettonico e paesaggistico;
- Popolazione
- Sistema socio-economico.

Sono stati illustrati i contenuti generali del PAT costituiti da azioni strategiche rivolte al miglioramento del sistema insediativo residenziale e produttivo, al potenziamento delle strutture legate all'attività di pesca professionale e al turismo, al riconoscimento del settore agricolo con possibilità di recupero dei fabbricati rurali, nonché alla tutela e valorizzazione del patrimonio storico, ambientale e paesaggistico.

Complessivamente sono stati circa cento i soggetti portatori di interessi diffusi invitati a partecipare alla concertazione, senza contare tutti i cittadini che, numerosi, hanno partecipato ai vari eventi organizzati dal Comune di Porto Viro.

03.02.2009 la Giunta Comunale, con deliberazione n. 28 ha approvato gli esiti finali della concertazione ed ha preso visione degli elaborati del PAT;

25.03.2009 presentazione degli elaborati del PAT ai Consiglieri Comunali e ai membri della Commissione Urbanistica ed Edilizia Comunale.

Contestualmente si è proceduto con l'elaborazione del Rapporto Ambientale, il quale, in funzione delle varie fasi di formazione del PAT, contiene le seguenti informazioni:

- principi di sostenibilità e gli obiettivi stabiliti dalla pianificazione sovraordinata esistente;
- illustrazione degli obiettivi principali e delle azioni proposte dal PAT;
- descrizione dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma (già inseriti nella Relazione Ambientale);
- individuazione delle principali aree che potrebbero essere significativamente interessate dal Piano e loro caratterizzazione ambientale;
- obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, ed il modo in cui durante la sua preparazione si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;
- possibili effetti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la

biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori;

- misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;
- descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio;
- sintesi non tecnica delle informazioni di cui ai punti precedenti.

1.2 IL QUADRO CONOSCITIVO DEL PAT DI PORTO VIRO

Il quadro conoscitivo viene definito come il "sistema integrato delle informazioni e dei dati necessari alla comprensione delle tematiche svolte dagli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica" (art. 10 L.R. 11/2004).

La redazione del Quadro Conoscitivo del Comune di Porto Viro ha preso inizio con la stesura del Piano di Assetto del Territorio. La raccolta dei dati e la definizione delle informazioni di base costituiscono infatti un elemento propedeutico ed indispensabile al fine della redazione dello strumento urbanistico.

La raccolta dei dati è iniziata quando non era ancora stato istituito un servizio di fornitura ufficiale da parte degli enti sovraordinati, così che si è manifestata la necessità di effettuare da prima un censimento e successivamente una raccolta del materiale presso i vari enti presenti sul territorio.

Alla verifica dei dati presenti presso la sede comunale ha fatto seguito una serie di incontri con i Comuni contermini, con gli enti gestori dei servizi di interesse pubblico (acqua, elettricità, gas, telefonia, ecc.), associazioni portatrici di interessi diffusi e con enti territoriali operanti sul territorio comunale (ARPAV, Ente Parco, ecc.) oltre che con la Regione Veneto e con la Provincia di Rovigo.

Tale attività ha avuto il duplice scopo di adempiere alle prescrizioni in materia di concertazione ai sensi dell'art. 5 della L.R. 11/2004 ma allo stesso tempo di verifica e raccolta dati presenti presso le varie istituzioni.

I successivi sviluppi e le innovazioni apportate in ottemperanza agli atti di indirizzo della L.R. 11/2004 hanno introdotto la predisposizione, da parte dell'ARPAV prima e della Regione del Veneto poi, di un Quadro Conoscitivo di carattere territoriale condiviso e disponibile, dal quale accedere per la definizione dei dati utili alla stesura del Piano di Assetto del Territorio.

Tali introduzioni hanno senza alcun dubbio facilitato la definizione del Quadro Conoscitivo Comunale, ma allo stesso tempo hanno altresì costretto ad una

revisione del lavoro svolto fino ad allora.

La fase di definizione del Quadro Conoscitivo si è quindi protratta fin dentro la parte progettuale, concludendosi di fatto con quest'ultima.

Sono state svolte alcune elaborazioni significative: la verifica dei confini comunali è un'operazione fondamentale e propedeutica alla redazione del PAT dal momento che tutte le campiture presenti sugli elaborati di piano saranno poi definite su tale limite.

Al fine di utilizzare un dato condiviso, la definizione del limite amministrativo utilizzato per il piano di assetto viene trasmesso agli enti comunali confinanti, con la sottoscrizione, da parte dei tecnici comunali, dei verbali di verifica degli stessi. Il limite del confine comunale di Porto Viro è stato verificato tramite l'utilizzo dei fogli catastali in formato digitale, i quali hanno permesso di appurare che l'indicazione attualmente presente in carta tecnica regionale può considerarsi attendibile se non per brevi tratti che interessano piccole porzioni di territorio.

Alla luce di tale verifica sono stati contattati gli uffici tecnici dei comuni limitrofi, coi quali è stata appurata la situazione in merito al relativo aggiornamento della carta tecnica regionale. Laddove sono state riscontrate evidenti difformità rispetto alla carta tecnica sono stati ridefiniti i confini comunali in maniera condivisa dai relativi uffici tecnici. A testimonianza di ciò è stato sottoscritto un verbale dell'incontro con allegata cartografia di riferimento che evidenzia la definizione della nuova delimitazione così definita a fronte del confine comunale attualmente presente in carta tecnica regionale. Per quanto riguarda l'aggiornamento della carta tecnica regionale numerica (CTRN) è stato effettuato con metodo speditivo che prevede l'inserimento in cartografia di dati ed informazioni aggiornate, secondo modalità e procedure precise definite dalla Regione del Veneto: esso può essere effettuato attraverso l'utilizzo di riprese aeree e satellitari, ortofotocarte, rilievi strumentali diretti, progetti esecutivi o planimetrie di pratiche edilizie. Nel caso di Porto Viro l'aggiornamento è stato effettuato tramite l'utilizzo dell'ortofotocarta IT2006 (la più recente al momento della stesura del piano) e di alcuni progetti esecutivi per quanto concerne la nuova viabilità di progetto ed in via di esecuzione per le lottizzazioni e le opere più recenti.

1.3 IL PRG VIGENTE

Con protocollo d'intesa, sottoscritto in data 23.07.2001, tra la Regione Veneto, l'Amministrazione comunale di Porto Viro e l'Ente parco Regionale Veneto del Delta del Po, in forza della deliberazione della Giunta Regionale 22 giugno 2001, n. 1663, è stato dato avvio alla redazione in forma sperimentale della parte strutturale del nuovo PRG in funzione della programmata entrata in vigore della nuova Legge

Urbanistica Regionale.

Questa fase di lavoro sperimentale ha prodotto una documentazione che, anche se non completa, presenta una metodologia particolarmente interessante ed un insieme valido di informazioni per quanto riguarda lo stato dei luoghi, gli obiettivi e le strategie di sviluppo.

Constatato che i tempi di entrata in vigore della nuova legge regionale e quelli dell'Amministrazione comunale di dotarsi di un moderno strumento urbanistico adeguato alle esigenze del nuovo comune, si è proceduto alla redazione del primo Piano Regolatore Generale di Porto Viro con le disposizioni della vecchia legge regionale 61/1985 per l'assoluta necessità di abbandonare e sostituire i due vecchi ed inadeguati PRG di Contarina e Donada.

Il vigente Piano regolatore Generale di Porto Viro è stato adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 19 del 27.04.2004 ed è stato approvato con delibera di Giunta Regionale n. 1875 del 13 giugno 2006. Per quanto possibile questo strumento ha anticipato gli aspetti essenziali della nuova legge regionale per quanto riguarda il processo di costruzione del piano e per i nuovi contenuti centrati sulla riqualificazione urbana e sulla salvaguardia dei valori ambientali.

1.3.1 LO STATO DI ATTUAZIONE

Nei pochissimi anni di gestione, le potenzialità insediative previste dal vigente PRG non hanno potuto ovviamente esprimersi compiutamente, anche se la loro attuazione sta avvenendo con progressione regolare ed in linea con le previsioni del Piano.

Da una verifica effettuata nel dicembre 2008, confrontando la zonizzazione di piano e le autorizzazioni rilasciate, risulta la seguente situazione:

- | | |
|---------------------------------|--------------|
| • Aree residenziali consolidate | mq 3.461.375 |
| • Aree residenziali non attuate | mq 727.056 |

TOTALE	mq 4.188.431
--------	--------------

- | | |
|-------------------------------|--------------|
| • Aree produttive consolidate | mq 2.014.364 |
| • Aree produttive non attuate | mq 4.631.756 |

TOTALE	mq 6.646.120
--------	--------------

Alla situazione sopra riportata, che indica effettivamente quanto ancora deve essere realizzato, deve essere associata un'altra modalità di lettura o scenario dello stato di attuazione, che prevede saturabili anche tutte quelle aree non convenzionate ma con piani attuativi depositati, che non sono stati considerati, anche se gli operatori, con gli atti depositati, dimostrano la volontà di attuare le previsioni del piano Regolatore Generale.

2 IL CONTESTO TERRITORIALE

2.1 FORMAZIONE STORICA

Il territorio di Porto Viro è inserito nel comprensorio del Delta del Po ed è in gran parte di recente formazione ed in continua trasformazione. Formatosi con gli apporti alluvionali del fiume Po, il consolidamento è attribuito anche all'effetto delle escursioni di marea, alle correnti litoranee e all'intrusione nel mare degli apporti terrosi dei fiumi che hanno dato origine alla configurazione tipica del delta. Gli apporti solidi del Po cominciarono ad interessare la fascia di mare antistante i preesistenti cordoni litoranei, costituiti dalle dune di sabbia dell'epoca etrusca e romana. Il protendimento dell'apparato deltizio del ramo settentrionale del fiume (Po di Fornaci) prese, sul finire del secolo XVI, a minacciare l'efficienza della laguna di Venezia: l'apporto di enormi masse torbide del Po verso nord spingeva le stesse foci dell'Adige e del Brenta ad orientarsi verso la laguna mettendo in serio pericolo l'equilibrio idraulico esistente fra la stessa laguna, i fiumi ed il mare aperto.

L'antropizzazione del territorio di Porto Viro è segnata da due fasi principali: la prima, antica, legata alle vicende di Adria condizionata soprattutto dagli interventi degli Etruschi e dei Greci e successivamente dai Romani, la cui opera si ritrova nella via Popilia costruita sulle dune, antico cordone litoraneo e antica linea di confine del mare – che rappresenta l'elemento morfologico e archeologico di maggior rilievo dell'area urbana di Porto Viro. L'asse individuato dalle dune suddivide il territorio in due zone: quella ad ovest, più antica, e quella ad est di recente formazione; la seconda voluta dalla Repubblica Veneta che per ovviare alla precaria situazione idraulica provvide (1599-1604) a deviare il Po delle Fornaci verso sud mediante l'inalveazione di un canale di sette chilometri sfociante nella sacca di Goro, opera nota sotto il nome di Taglio di Porto Viro. Il Taglio di Porto Viro rappresentò l'evento idraulico artificiale storicamente più importante per gli effetti prodotti sulla evoluzione del territorio deltizio (estratto da "Il Consorzio di Bonifica delta Po Adige" – Lino Tosini). L'opera di sistemazione morfologica ed idraulica delle terre bassopolesane venne continuata ed intensificata dalla Serenissima Repubblica, tutta protesa nell'azione di risanamento idraulico e di trasformazione agraria di nuove terre. Nel secolo XVII, nel delta ci fu tutto un fiorire di consorzi fra proprietari che costruirono argini di difesa, canali di prosciugamento, manufatti di scarico delle acque nei fiumi con lo scopo di rendere le terre abitate, coltivate e produttive.

Da questo momento in poi l'area bassopolesana inizia ad assumere caratteri certi e consolidati ed a presentarsi come area in grado di assumere forme insediative

relativamente stabili.

A lanciarsi in questa fortunosa impresa furono i nomi di maggior prestigio del patriziato veneziano: i Cornaro, Morosini, Contarini, Pisani, Tiepolo, Venier, Labia, Grimani, Emo, Borini, Zen, Tron, Giustinian, tutte famiglie che nelle località cui lasceranno il nome, oltre agli argini, scoli, canali di bonifica ed una rete di comunicazione interna, costruiranno le loro dimore, organizzate in funzione della conduzione dei fondi agrari, delle quali ancora oggi rimane qualche testimonianza.

Questi patrizi investirono sempre più frequentemente nel bene immobile della terra i loro capitali, seguiti in questa operazione anche da grossi borghesi. Si delineò perciò, durante tale periodo, il fenomeno della concentrazione fondiaria nelle mani di pochi.

I vasti fondi affittati per lo più a conduttori interessati solamente allo sfruttamento estensivo della terra, specie dopo l'introduzione delle colture del mais e del riso, non assicurano più la sopravvivenza dei coloni e dei piccoli proprietari che non potevano permettersi di pagare i loro canoni in denaro e perciò erano costretti a cedere il poco terreno al grosso proprietario e trasformarsi in salariati ed avventizi. Costoro vennero a costituire il grosso della popolazione rurale deliziana con la tendenza ad aumentare, nel tempo, con l'avvento di nuovi e più efficaci strumenti impiegati nei lavori di bonifica.

Enormi progressi avvengono nei Comuni di Donada e Contarina dove sorgono opere murali di chiaviche, nuovi argini di canali e nuovi manufatti che fanno sì che dove nel 1850 si avevano solo 1500 ettari di terreno coltivabile a risaia, nel 1870 si raggiungono i 2600 ettari coltivabili a grano.

Ad interrompere l'uniformità del paesaggio delle campagne basso-polesane, prive solitamente di alberi e di viti, sono appunto le corti agricole di queste vaste tenute.

Tra il complesso dei fabbricati che le formano, domina il palazzo o la villa padronale; nell'ala e nelle ali minori sono ospitati in genere i magazzini e le cantine.

Gli altri rustici e gli edifici complementari si dispongono in maniera sparsa attorno alla vastissima aia centrale, che si distende davanti al palazzo. Discoste dalla corte, lungo la strada che immette in essa, sono le case dei salariati, riunite in uno o più blocchi di edifici a due piani con accesso separato per ogni famiglia.

A testimoniare l'avvenuto spezzettamento poderale con il sistema delle affittanze si incontrano in questa zona le «boarie» che si caratterizzano specialmente nel rustico (stalla + fienile) di notevoli dimensioni e capace di 40-50 e oltre capi bovini, le quali spesso ripetono in maniera standardizzata le medesime linee architettoniche.

Oltre alle risorse del territorio agricolo l'economia del XIX e l'inizio del XX secolo fu caratterizzata in particolare dalla produzione di laterizi nelle fornaci delle quali rimangono testimonianze sul territorio.

Nel 1928 Donada e Contarina furono unificate in un solo Comune per l'intervento dell'allora Podestà Ammiraglio Arcangeli, che voleva farne un grosso centro nel cuore del delta, che prese il nome di Taglio di Porto Viro prima, poi Porto Viro. Furono realizzate nuove strade per migliorare i collegamenti tra i due Comuni e fu costruito il nuovo Palazzo Municipale in Piazza della Repubblica in posizione baricentrica tra Donada e Contarina. Nel 1937 i due Comuni furono di nuovo divisi da decreto regio e in ciò non è da escludere l'intervento di Adria, preoccupata della forza che stava acquistando Porto Viro. Dopo la guerra che causò morte e distruzione, negli anni 50 il territorio sembrava finalmente liberato dalle paludi e dagli acquitrini proprio per effetto dell'opera di bonifica e di difesa idraulica; ma nel 1951 si verificò un altro evento catastrofico: l'alluvione che colpì tutto il comprensorio Delta; essa segnò l'inizio di una profonda crisi economica e di una massiccia emigrazione che ridusse notevolmente la popolazione locale.

La scoperta di giacimenti di metano nel sottosuolo del delta e la conseguente estrazione metanifera fu da una parte occasione di sviluppo temporaneo e dall'altra causa di notevoli conseguenze negative dovute al forte abbassamento del suolo. Ciò ha provocato danni alle opere di bonifica e alla conseguente sicurezza idraulica dell'intero territorio deltizio in misura tale che fu decisa la chiusura delle attività estrattive.

L'impresa fu lenta ma costante: si ricostruirono i ponti e realizzati il nuovo tracciato della rovea, lo Zuccherificio Eridania, il cantiere navale Visentini, l'ospedale, impianti commerciali ed artigianali di notevole importanza per lo sviluppo locale.

La crescita urbana avvenne in maniera omogenea confermando le scelte politiche del 1928 nonostante i due comuni fossero tornati ad essere indipendenti.

2.2 L'EDIFICAZIONE DAL XVIII AL XX SECOLO

L'analisi che segue parte dallo studio della cartografia storica, reperita presso l'Archivio di Stato di Rovigo, riferita al periodo del Catasto Napoleonico e di quello Austriaco dei territori comunali di Donada e Contarina.

L'impianto urbanistico, che si presenta dalla lettura degli elaborati del Catasto Napoleonico, è caratterizzato da una presenza molto contenuta di fabbricati che sono stati edificati in relazione a diversi fattori.

L'elemento che condiziona maggiormente l'edificazione è senz'altro legato alla presenza del fiume Po (rami del Po di Venezia e del Po di Levante), riferimento per le costruzioni che in quegli anni avvenivano in maniera del tutto spontanea e in assenza totale di criteri per un'edificazione organizzata sul territorio.



Illustrazione 1: Catasto Napoleonico 1813 - 21



Illustrazione 2: Catasto Austro Italiano 1880 – 92

Altro elemento che condiziona la crescita urbana è dato dalla presenza delle dune fossili; i primi insediamenti, infatti, si collocavano ad est e ad ovest delle stesse che rappresentavano elemento di divisione e allo stesso tempo elemento ordinatore per i tracciati dei principali assi viari, orientati prevalentemente in direzione nord-sud. Si individua con il medesimo orientamento anche il tracciato dell'antica Romea (Archivio di Stato di Venezia – mappa a colori su carta del 1612) impostato, per il breve tratto in questione, lungo l'asse delle dune fossili, unico luogo possibile per una strada di questa portata che metteva in evidenza il territorio ancora dominato dalle valli da quello più sicuro destinato inizialmente ai collegamenti e successivamente agli insediamenti.

Su questa direttrice si sono sviluppati altri assi viari che avevano come scopo quello di collegare i piccoli gruppi di case sparse con i due rami del fiume Po; è proprio lungo questi tracciati che è avvenuta l'edificazione determinando la base dello sviluppo dell'attuale impianto urbanistico.

Le sedi viarie riconoscibili già a quell'epoca corrispondono alle attuali:

- Corso Risorgimento, Via Marconi - Via Fiume, Via Porticino, Via Badaloni, Via Gorizia - Via Zara, la strada arginale sul Po di Venezia ed altre strade minori, per il territorio di Contarina;
- Via L. Savoia, Via Roma, Via XXIV Maggio, Via Livelli, Via Livelli Bassi, la strada arginale sul Po di Levante, Via Rusconi, Via del Gelso - Via Dante, Via Feluca al Centro, Via Marangona (che si collegava all'attuale Via Fornaci), Via Fornaci, Via Cao Marina - Via Delle Querce, Via Feluca alle Fornaci, per il territorio di Donada.

Dalla lettura degli elaborati del Catasto Austriaco del territorio Comunale di Donada (1845) emerge che tale impostazione è stata consolidata con un processo di crescita lungo le principali sedi viarie, nelle zone centrali del territorio ad est e ad ovest delle dune fossili e con la tendenza a rallentare lo sviluppo lungo il fiume, passando da insediamenti di tipo puntiforme a sistemi organizzati in funzione delle principali infrastrutture.

Successivamente le nuove strade sono state realizzate prevalentemente in direzione ovest-est, con lo scopo di collegare gli altri assi viari esistenti di antico impianto.

Per la zona di Donada tra le realizzazioni di maggiore importanza si rilevano: Piazza Marconi, che diviene il nuovo centro del paese in sostituzione della precedente "Piazza Vecchia", Via IV Novembre, il consolidamento di Via Roma e delle aree a ridosso delle principali sedi viarie.

Tra gli edifici di maggiore rilevanza sono riconoscibili la Chiesa, dedicata a S. Maria Elisabetta, iniziata proprio in quegli anni ed ultimata nel 1858, la canonica, il

palazzo Municipale, la Farmacia, le Scuole Elementari, ed altri edifici importanti tutt'oggi presenti nel centro.

Nello stesso periodo la crescita urbana dell'area di Contarina avviene con i nuovi tracciati dell'attuale Via Contarini, di un tratto di Via C. Battisti (non ancora collegata con Corso Risorgimento), di Via Gorgi (che si collega con Via Roma di Donada), il consolidamento di Corso Risorgimento, dell'area a sud-ovest nei pressi di Via Zara e Via Gorizia. Quest'ultima tenderà ad unire il centro di Contarina con la località Taglio di Donada, che continuerà ad avere uno sviluppo di tipo puntiforme del tutto slegato alla presenza di infrastrutture anche di piccola portata.

E' da notare che ancora non erano state realizzate le attuali Via Mazzini, che troverà ubicazione su un'area occupata dalle dune fossili, Via L. Siviero e via XXV Aprile.

Le dune fossili dunque si presentano ancora con forte rilevanza come elementi naturali di pregio che caratterizzano la crescita urbana e la condizionano con tendenza a mantenere separati i due territori di Donada e Contarina.

La fine del XIX° secolo ed i primi decenni del XX° sono caratterizzati da una crescita consistente del tessuto urbano che vede delinarsi con maggiore forza i centri di Contarina, Donada, Fornaci, Taglio di Donada, Porto Levante, Ca' Cappello, e le frazioni minori.

La rete stradale si infittisce, contribuendo a collegare in maniera più evidente i due Comuni, predisponendo un impianto unitario che rimarrà diviso sino alla fine del secolo solo sulla carta.

Gli eventi bellici prima, la grande alluvione poi hanno sicuramente reso vano gran parte del lavoro svolto nei precedenti decenni rendendo quindi necessari interventi di ricostruzione e di recupero del patrimonio edilizio esistente.

La seconda metà del XX° secolo è caratterizzata, oltre che dall'intervento pubblico mirato alla realizzazione di alloggi per le classi meno abbienti, da due grandi fenomeni:

- quello della ricostruzione, che in gran parte del territorio nazionale avviene in assenza di strumenti urbanistici veri e propri; gli unici piani proposti furono quelli di Ricostruzione - prerogativa solo delle grandi città (in questi anni, come pure negli ultimi decenni, parte non indifferente dell'edificato «storico» è stato sostituito da nuove edificazioni);
- quello del Boom economico che ha toccato negli anni 70 tutta la penisola, periodo straordinario per l'intensità dell'edificazione che avvenendo in maniera rapida e in un momento in cui i Piani Regolatori Generali non erano ancora uno strumento di pianificazione diffuso (prima del 1967 i Comuni che si erano dotati di P.R.G. erano pochissimi) ha dato origine a forme di urbanizzazione selvaggia con conseguenti problemi di organizzazione di

servizi e di qualità urbana (sono di questo periodo gli abusi e le speculazioni edilizie).

In particolare l'intervento diretto dello Stato nei nostri territori ha interessato le aree più centrali con conseguente compromissione della qualità urbana e dell'organizzazione funzionale degli spazi.

Le conseguenze di questo sviluppo urbanistico, caratterizzato da una crescita di tipo casuale, interessato da eventi bellici e da calamità naturali, sono evidenti soprattutto nella mancanza di aree centrali per le relazioni sociali e la vita collettiva, nella carenza di edifici di pregio dal punto di vista storico-culturale nelle zone di "centro storico".

Alla povertà del patrimonio edilizio si unisce la totale assenza di «qualità urbana» degli spazi aperti in generale e degli stessi luoghi pubblici.

A fronte delle consistenti operazioni di sostituzione del tessuto «originario» degli edifici venutisi a formare in epoca recente (dall'inizio degli anni '50 ad oggi) presentano soluzioni formali avulse dai caratteri dei manufatti dell'area deltizia, lontananze ulteriormente accentuate dall'utilizzazione frequente di elementi estranei alla tradizione, quali terrazze e pensiline aggettanti sugli spazi pubblici.

Questi ultimi elementi sono inoltre stati con frequenza inseriti su manufatti conservanti parziali caratteri architettonici originari accentuando anche in essi l'opera generale di rimozione dei residui di valore ambientale dell'area.

Le caratteristiche delle infrastrutture esistenti, in molti casi prive di percorsi pedonali e di piste ciclabili contribuiscono a rendere l'impianto urbanistico inadeguato alle esigenze di vita contemporanea.

3 IL TERRITORIO COMUNALE

3.1 DATI GENERALI

Il territorio comunale è costituito dall'area compresa tra il Po di Levante a nord e ad ovest ed il Po di Venezia con il Po di Maistra a sud. Ad est è delimitato dal mare Adriatico. La superficie comunale è di 133, 34 Km² (13.334 Ha). La popolazione residente è di 14.609 persone alla data del 30.06.2008 (14.111 al Censimento del 1991). Si tratta di un Comune della pianura Veneta - Padano - Polesana, con un'altitudine compresa tra -2 e +3 metri s.l.m.

Insieme al Capoluogo (centri di Contarina e Donada) si trovano sul territorio comunale, secondo la classificazione ISTAT, altri sei centri abitati (Ca' Cappellino, Mea, Veniera, Villaregia, Ca' Cappello, Porto Levante) e due nuclei (Ca' Pisani, Scanarello) oltre ad un certo numero di case sparse, che rispettivamente ospitano circa il 91,5%, il 3% ed il 5,5% della popolazione residente.

Il principale patrimonio di Porto Viro è il suo territorio così vasto, carico di storia e risorse, spesso inesprese. Un patrimonio che si sviluppa dai saldi territori delimitati da antichi cordoni dunosi fino al mare, racchiuso da due importanti corsi d'acqua (Po di Levante e Po di Venezia - Po di Maistra) e, ora, arricchito dal Parco del Delta del Po. Un territorio dove l'agricoltura e l'artigianato sono le principali attività economiche, ma un turismo compatibile ha grandi potenzialità di sviluppo.

Un ambiente che sostanzialmente si è preservato nel corso di questi anni, ma che risente anche di limiti nella programmazione urbanistica. Limiti che sono derivati, anche, dalla mancanza di sedi di programmazione sovracomunale, con la conseguenza che gli strumenti di pianificazione territoriale spesso si sono sommati invece d'integrarsi (vedi i PRG separati di Contarina e Donada). Un gap che può essere recuperato con una nuova cultura dell'uso del suolo, con l'attenzione verso le politiche territoriali di area vasta e la coerenza con le scelte del quadro complessivo della programmazione regionale e provinciale. In questo quadro di programmazione, Porto Viro viene indicata da una parte come un'area a forte valenza turistico-ambientale e, dall'altra, come testata intermodale per il trasporto fluvio-marittimo che la rende particolarmente adatta per l'insediamento di attività produttive strettamente connesse all'asta navigabile del Po di Levante e non solo. Una scelta da condividere pienamente, con la convinzione che questo significa anche un impegno di tutte le amministrazioni interessate a definirne non solo gli aspetti vincolistici ma anche le potenzialità di sviluppo.

3.2 IL SISTEMA INSEDIATIVO

L'analisi della progressiva formazione della struttura insediativa, che passa attraverso la lettura della situazione dal periodo del Catasto Napoleonico e di quello Austriaco, si estende fino alle strutture odierne riscoprendo i percorsi d'impianto, quelli di collegamento e quelli di ristrutturazione. Dalla lettura delle carte con le indicazioni dei primi insediamenti di Contarina e Donada, si comprendono agevolmente "gli attestamenti" di alcuni nuclei storici del nostro territorio, che sono: Taglio di Donada (località Pioppa), Piazza Vecchia di Donada, le località di Fornaci, Porticino e di Piazza Matteotti, la cui formazione è stata fortemente condizionata dalla presenza dei fiumi e dall'allora consistente cordone dunoso che attraversava completamente il territorio in direzione nord-sud.

3.2.1 L'EDIFICATO STORICO

Dall'analisi storica emerge con chiarezza che gran parte dell'edificato storico, presente lungo la Via Roma, Piazza Marconi, Piazza Matteotti ed alcuni comparti compresi tra Via C. Battisti, Via Zara e Via Argine Po, è stato gravemente compromesso dagli eventi bellici prima e dall'alluvione poi. I successivi interventi di ricostruzione, caratterizzati dalla rapidità di esecuzione, raramente hanno salvaguardato gli elementi edilizi di pregio storico-ambientale anche in relazione alle diverse tecniche costruttive, che prevedevano l'impiego di nuovi materiali edilizi in alternativa a quelli impiegati in passato.

In tal senso la lettura delle zone di "centro storico", attualmente presenti solo in situazioni puntuali, mostra come la cortina edilizia sia stata compromessa da interventi inadeguati che hanno interrotto ogni legame con l'edificato storico.

La scomparsa degli edifici "rurali", soprattutto nell'area più urbanizzata, è stata caratterizzata dalla sostituzione con nuove costruzioni, a causa delle condizioni di insalubrità e di carattere statico, provocate dall'alluvione e dalla povertà delle tecniche edilizie impiegate.

La semplicità dell'architettura rurale ha contribuito all'abbandono della stessa in quanto si sono ricercate forme compositive apparentemente più moderne e funzionali alle nuove esigenze di vita.

Gli edifici di recente costruzione, che hanno sostituito parte del tessuto originario, presentano soluzioni formali avulse da caratteri dei manufatti dell'area deltizia.

3.2.2 L'EDIFICATO RECENTE

Lo sviluppo dell'edificato recente ha conservato le caratteristiche costruttive degli interventi successivi all'alluvione, enfatizzato negli anni settanta dal boom economico.

La rapida crescita economica e di edificazione del territorio è stata caratterizzata dalla mancanza di interesse per la qualità urbana, intesa come organizzazione degli spazi aperti, dei servizi e delle caratteristiche architettoniche degli edifici, che solo recentemente viene presa in considerazione.

La carenza di strutture a servizio della collettività, unita all'organizzazione di spazi di aggregazione per la vita collettiva chiede una risposta immediata, che consenta di rispondere in modo appropriato a queste esigenze, che diventano imprescindibili dal concetto di qualità per la strutturazione sociale della città.

3.3 ATTIVITÀ PRODUTTIVE

La situazione delle attività produttive nel territorio comunale va considerato sotto due aspetti: quello strettamente legato all'ambito comunale e quello riferito ad un contesto più ampio che coinvolge, per alcuni settori strettamente legati alla navigabilità fluvio-marittima, ambiti territoriali sovracomunali.

Sono attualmente in fase di definizione alcuni piani attuativi relativi a vaste superfici vicinissime alla strada Romea. Con la loro attuazione potranno essere attivati nuovi interventi ed un parziale recupero delle zone destrutturate e degradate. Un problema che ci si presenta anche per gli altri insediamenti produttivi presenti sul nostro territorio.

Potrebbe essere interessante favorire, prioritariamente, chi intende proporre attività nel settore delle tecnologie avanzate o di servizio, o attività di specifiche produzioni a indirizzo ambientale o trasformazioni di prodotti locali, capaci, magari, di beneficiare delle opportunità date dalla presenza del Parco del Delta.

Per quanto riguarda le attività produttive strettamente connesse alla navigabilità fluvio-marittima, che rivestono sicuramente un interesse sovracomunale, è stata recentemente approvata una variante urbanistica che ha individuato una vasta area, a ridosso dell'asta navigabile del Po di Levante e della S.S. n. 309 Romea, avente specifica destinazione di area produttiva portuale dove è possibile la realizzazione di tutte le strutture di supporto e di servizio alla navigazione (bacino di evoluzione, piazzali, uffici amministrativi, ecc.) ma anche l'insediamento di attività di produzione, trasformazione e di servizio che abbiano stretta attinenza con la navigazione fluvio - marittima.

3.4 AGRICOLTURA E PAESAGGIO

Il territorio di Porto Viro, caratterizzato per la maggior parte da aree pianeggianti ad utilizzo prevalentemente agricolo, presenta un sistema insediativo articolato in diverse frazioni distribuite con maggior densità abitativa in corrispondenza delle località di Donada e Contarina.

La distribuzione del carico umano sul territorio è stata condizionata dalla qualità e dalla consistenza del terreno prima e dallo sviluppo delle principali infrastrutture poi.

La densità abitativa è molto bassa soprattutto nelle aree del territorio agricolo che si estende sino alle valli.

La carta geolitologica, allegata allo studio geologico del territorio, indica infatti la prevalenza di terreni sabbiosi nelle zone interessate dall'antico cordone litoraneo delle dune fossili sulle quali si sono sviluppati gli insediamenti residenziali.

All'interno del territorio comunale nell'area ad ovest della S.S. n. 309 Romea, si trova l'area prevalentemente urbanizzata se si escludono alcune zone - quella più ad est e quella a nord di preminente interesse agricolo.

Lungo i due lati della S.S. n. 309 Romea, trovano ubicazione gli insediamenti produttivi e commerciali che si estendono anche lungo l'asta navigabile del Po di Levante fino a circa quattro chilometri dalla località di Ca' Cappello.

Ad est di questa fascia il territorio, destinato alla produzione agricola, è in prevalenza di natura limosa e argillosa.

L'area valliva, separata da quella agricola da un'arginatura che si estende lungo l'asse nord sud, è costituita da zone di particolare pregio ed interesse naturalistico che si estendono sino al mare.

Le attività antropiche, insieme a molti altri fattori tra i quali quelli climatici, sociali, podologici, ecc., rappresentano un elemento di fondamentale importanza nella trasformazione e nella evoluzione di un ambiente nel corso dei secoli; in questo senso l'azione dell'uomo ha cominciato ad avere un peso notevole sul territorio fin dalla nascita delle prime forme di agricoltura.

Di conseguenza, al giorno d'oggi, è impossibile parlare di ambiente e di paesaggio naturali se non prendendo in considerazione anche tutti i fattori di trasformazione causati dalle attività umane.

Il territorio deltizio si è formato e si è stabilizzato soprattutto attraverso incessanti opere di bonifica iniziate nel XVI secolo e attuate in maniera sempre più minuta sino ai nostri giorni. A ciò ha corrisposto un disegno poderale che per motivi economici e sociali ha caratterizzato l'assetto fondiario della grande proprietà agraria organizzatasi sin dal dominio veneziano.

Le sistemazioni dei terreni hanno subito profonde modificazioni, sono infatti state rimosse le siepi, interrati i fossati ed eliminata parte delle scoline. Questo è chiaramente un paesaggio imposto dalla tecnologia più che dall'ingegno e dalla fantasia dell'uomo. A questi elementi va aggiunta una sempre più accentuata politica produttiva mono-culturale, intensificata da fenomeni economici oggettivi, quali il prezzo comunitario garantito per i cereali.

Tra le colture si è di recente affermato soprattutto il mais ibrido, che adesso tende a

superare per importanza la barbabietola da zucchero ed il mais che dominava in passato.

I seminativi investiti su ampie superfici, caratterizzano ancora le medie e le grandi aziende come un tempo il grano, la barbabietola, il mais e la medica in rotazione.

La rete infrastrutturale secondaria di servizio dell'agricoltura si connota per la sua regolarità di tracciato, che deriva da un disegno a maglia poderale rettangolare con assi portanti ortogonali, tipici di un insediamento di bonifica recente.

Questa radicale trasformazione dell'organizzazione delle campagne ha provocato un costante esodo e conseguentemente l'abbandono di un ingente patrimonio di edifici rurali, destinati ad un inevitabile e rapido degrado.

L'area agricola individuata presenta elementi di interesse paesaggistico ed ambientale di forte valore naturalistico anche se, in realtà, ciò è il risultato dell'azione antropica delle bonifiche e del conseguente utilizzo agricolo del suolo.

L'interesse in questo ambito varia in relazione al punto di osservazione scelto:

- dal territorio piano delle campagne gli elementi che emergono su quest'orizzonte piatto sono le geometrie delle arginature ed i nuclei rurali che presentano, a volte, un edificato storico importante di case rurali padronali e bracciantili con relativi annessi rustici. Questi nuclei, spesso, sono individuabili dalla presenza di filari alberati lungo il loro sviluppo perimetrale (prospettive del paesaggio agrario);
- dalle arginature, che possiamo considerare delle vere e proprie "architetture di terra", dove è possibile cogliere la varietà delle coltivazioni che propongono un paesaggio variabile con il cambiare delle stagioni. Da questo punto di osservazione si apre anche lo scenario dato dal paesaggio fluviale e lagunare-vallivo, formato da vastissimi specchi d'acqua con la presenza di terreni emersi caratterizzati da una ricca vegetazione. Particolare importanza paesaggistica assume l'arginatura che separa la campagna dalle valli proponendo delle prospettive differenziate: il territorio coltivato della terra ferma e quello vallivo.

3.5 LE VALLI

Il Delta del Po è, come più volte detto, un territorio giovane dove terra e acqua si compenetrano senza avere confini certi. Nella parte nord del delta padano, l'avanzare del cuneo deltizio ha generato isole, canneti, scanni, imprigionando bassi specchi acquei, sacche e lagune, utilizzati per l'allevamento del pesce, da tempi immemorabili, con la vallicoltura.

"Valle" sembra un nome fuori luogo, più adatto alla montagna, ma in realtà è corretto, derivando dal latino "vadum" (bassofondo, secca).

Questo tipo di allevamento ittico ha origini antichissime, conosciuto anche dagli Etruschi che nella vicina Adria erano di casa. Fu messo a frutto anche dai nobili veneti che, con l'acquisto dei terreni alluvionali, statisticamente distinti fra "alti, mezzani e bassi" o, più specificatamente "arativi, prativi, pascolavi, paludivi e vallivi", venivano spesso in possesso anche di questi ultimi: sacche d'acqua salmastra in parte delimitate dalle terre emerse. Nel tempo, con barriere di canna, palizzate o arginature di terra, si perfezionò la tecnica della coltura ittica.

Attualmente il regime delle acque vallive è tutto regolato artificialmente con un ingegnoso sistema di chiuse e canali che sopperiscono all'impossibilità di un ricambio diretto delle acque con il normale flusso di marea dovuto alla subsidenza dei terreni causata dal costipamento e in questo secolo dalle estrazioni metanifere e di acqua. La vallicoltura sfrutta in origine la naturale tendenza del pesce novello a risalire dal mare alle acque basse e calde delle valli con la cosiddetta "montà di fine inverno". Il pesce cresce poi negli specchi d'acqua interni, ricchi di nutrimento, per uno o due anni. All'inizio dell'inverno comincia la "fraima", termine derivante probabilmente dal tardo latino "hinfra hiemes", la raccolta del pesce favorita dalla "smontà", la migrazione opposta del pesce che cerca di riguadagnare il mare per la riproduzione. Il pesce viene convogliato nel canale "colauro" e finisce in una serie di sbarramenti dette "cogolere" e "lavorieri", che ne consentono la cattura e la selezione secondo qualità e pezzatura. La "fraima" inizia a fine settembre per terminare a Natale e produce in gran quantità pesce pregiato: branzini (baicoli), orate, anguille (bisati) e cefali nelle varie qualità (caustei, verzelate, boseghe, volpine, lotregani), fino alla luna nuova di aprile. Altre varietà pescate sono le passere, le sogliole (sfogi), piccoli gamberetti (schie). Le migrazioni nei due versi vengono favorite con un delicato gioco di correnti che il pesce cerca di risalire; ora con il livello medio delle valli sotto il livello marino, la "montà" naturale può avvenire solo in misura modesta, perciò bisogna ricorrere alla semina di novellame appositamente allevato.

L'attività del vallicoltore va considerata come un elemento fondamentale nella tradizione e nella cultura materiale locale non solo a Porto Viro, ma in tutto l'ambiente deltizio.

La valli che interessano il territorio di Porto Viro sono comprese nel bacino cosiddetto "Vallona". Detto bacino comprende un sistema di 8 valli (Bagliona, Sacchetta, Cannocchione, Moraro, Ca' Pasta, Ca' Pisani, San Leonardo, Scanarello), che occupano una superficie complessiva di circa 3.700 Ha, di profondità media tra i 50 e i 150 cm e si affaccia su di una superficie a laguna viva, detta laguna Bagliona, da cui viene prelevata l'acqua salmastra.

Sotto il profilo paesaggistico le valli rappresentano un ambiente d'eccezione,

plasmato dall'azione dell'uomo anche sotto il profilo dei manufatti edilizi, come i casoni di valle, adibiti soprattutto ad attività di caccia e pesca, assai peculiari sotto il profilo tipologico ma, troppo spesso, trasformati con modalità assai discutibili.

3.6 LE DUNE "FOSSILI" OVVERO I VECCHI CORDONI LITORANEI

Rappresentano le vestigia degli antichi cordoni litoranei del Po che si sono formati dal periodo greco al 1600; essi, purtroppo, stanno sempre più riducendosi soprattutto per le intense attività estrattive, per i livellamenti, la messa a coltura e l'invasiva attività edificatoria degli ultimi anni.

All'interno del territorio di Porto Viro sono presenti alcuni residui di dune fossili e sono ubicate principalmente in località Fornaci-Cao Marina con una superficie di circa 60 Ha ed in località San Giusto con una superficie di circa 40 Ha. Entrambe le aree sono situate in un sistema territoriale densamente urbanizzato, in cui i maggiori insediamenti sono gli abitati della località Fornaci e dei centri di Contarina e Donada. Le pressioni antropiche sono state notevoli, manifestandosi anche con discariche abusive, edilizia selvaggia e con gli effetti dell'iniziale sviluppo del turismo. Ciò nonostante i siti appaiono con una certa continuità di copertura vegetale. Le aree non sono utilizzate, i terreni sono a tessitura sabbiosa e la formazione forestale tende al lecceto e al Pino domestico, con presenza di Biancospino, Sanguinello e Ligustro.

Per tutelare questa emergenza naturalistica una parte dell'area dunosa della zona Fornaci, circa 24 Ha, è stata acquistata nel 1997 dalla Regione, usufruendo di finanziamenti comunitari (Programma LIFE – DELTA PO) ed affidata in gestione al Servizio Forestale Regionale. Tutta l'area dunosa è soggetta a vincolo idrogeologico e paesistico-ambientale e rientra tra le emergenze naturalistiche e storico-testimoniali individuate dal Piano di Area del Delta del Po e nel perimetro del Parco. Entrambi gli ambiti delle dune fossili e relitti boscati sono anche individuati come "Siti di Interesse Comunitario".

Il progetto relativo all'area acquisita dalla Regione prevede innanzitutto la realizzazione di una recinzione perimetrale in modo da impedire l'accesso ai motocrossisti e lo scarico abusivo dei rifiuti. Viene prevista la ripulitura dell'area boscata dai rovi e arbusti infestanti nonché la messa a dimora nelle radure di latifoglie autoctone quali Leccio, Farnia, Olmo, Sanguinella, Biancospino, Frangola, Rosa canina, ecc. Inoltre il progetto prevede la realizzazione di uno o due percorsi di visita, dotandoli di appositi cartelli segnaletici e frecce direzionali, la posa di barriere rustiche in pali di legno e la messa a dimora di arbusti in corrispondenza dei piccoli sentieri non più utilizzati in modo da favorire la rinaturalizzazione dell'area.

Per la zona dunosa e boscata centrale di San Giusto, è stato realizzato un importante intervento finanziato con fondi europei, per la formazione di un "Parco archeologico delle dune fossili" perchè diventi un'area fruibile e a disposizione della città.

3.7 L'AMBIENTE

Il territorio del Comune di Porto Viro risulta oggi, dal punto di vista ambientale, di grande interesse, considerata anche la sua posizione nei confronti dell'area del Delta del Po.

I sistemi ambientali di cui è costituito, un sistema delle dune fossili storicamente sedimentato, il territorio agricolo, il sistema fluviale e le reti di bonifica, il territorio lagunare e vallivo con grandi potenzialità naturalistiche, il sistema del litorale con gli scanni, i bonelli, le velme e le barene, rappresentano una fondamentale risorsa da salvaguardare e rivitalizzare.

Un ambito naturale tutto particolare, anche se mantenuto tale con un grande sforzo da parte dell'uomo che, con le sue forti caratterizzazioni, potrà rappresentare anche un grosso contributo per uno sviluppo economico compatibile, mantenendo l'identità di questo paesaggio anche nei futuri insediamenti.

Una riflessione tutta a parte la merita la questione del Parco del Delta del Po. È in avanzata fase la redazione del Piano Ambientale, unico strumento che può garantire la piena tutela delle caratteristiche naturali, storico-ambientali e la fruibilità controllata, che può rappresentare l'occasione unica di educazione ambientale ma anche diventare volano di sviluppo e armonizzazione di tutto il territorio.

La questione ambiente, comunque si ponga, rimanda all'esigenza primaria di una diffusa e corretta educazione ambientale. Occorre, in questo senso, ripensare anche gli spazi a disposizione delle scuole, favorire il collegamento con spazi aperti che possano agevolare e stimolare anche la creazione di tali attività didattiche.

3.8 IL TURISMO

La ricchezza del territorio di Porto Viro dal punto di vista ambientale, naturalistico e culturale costituisce una grande risorsa anche per il settore turistico.

Il modello turistico da perseguire deve coincidere con uno sviluppo sostenibile e durevole e quindi il territorio deve essere dotato di servizi e attrezzature a basso impatto ambientale.

L'ambiente, le risorse naturali, le zone ecologicamente sensibili, la cultura e il patrimonio artistico sono tra le componenti fondamentali di un'area che vuole "produrre turismo". Porto Viro deve rafforzare le funzioni di accoglienza, promuovere il territorio attraverso i suoi prodotti e la tradizione enogastronomica,

tutelare il patrimonio ambientale e paesaggistico. Prioritario diventa la riqualificazione della frazione di Porto Levante, caratteristico villaggio di pescatori che si sta sempre più affermando come importante centro attrezzato per la nautica da diporto, come punto di partenza per la pesca d'altura di tipo amatoriale e per il più tradizionale turismo di visitazione attraverso paesaggi vallivi e lagunari di straordinaria bellezza e unicità.

3.9 LA VIABILITÀ

Una razionale e organica riflessione su questo argomento mette in evidenza i problemi della circolazione unitamente a quelli della mobilità dei cittadini, della salvaguardia ambientale e dello sviluppo e riordino urbanistico (piano della circolazione, piano della sosta, piano della segnaletica, rete dei percorsi pedonali e ciclabili, piano di arredo urbano).

Il Comune di Porto Viro è interessato da quattro questioni infrastrutturali di rilievo:

- la S.S. n. 309 Romea;
- la Via Mantovana;
- la Via delle Valli;
- la viabilità interna.

Numerose attività produttive dislocate ad est e ad ovest della statale Romea sono ancora collegate con accessi non adeguati che rendono problematiche e pericolose tutte le manovre di entrata e uscita.

Dopo la realizzazione del cavalcavia nord per Porto Levante, ed il sottopasso che dalla Via Dosso attraversa la SS 309 Romea per mezzo di un tunnel sotto la rampa del ponte del Collettore Padano, i principali accessi alla città avvengono in assoluta sicurezza.

Sono in fase di realizzazione idonee bretelle per collegare la viabilità interna di servizio alle aree produttive direttamente al cavalcavia a nord e al sottopasso a sud. Occorre ripensare al ruolo della Via Mantovana, che dal ponte sul Po di Levante in località Fornaci si collega con la statale Romea attraverso la Via Dosso. Questo tratto, un tempo di competenza provinciale, è stato declassato a strada comunale e ne ha tutte le caratteristiche, in quanto attraversa una parte del centro abitato densamente edificato. Bisogna cogliere l'occasione e riflettere su come si potrà liberare questo tratto del capoluogo dall'attraversamento del traffico pesante.

Parlare di turismo, pensare a qualsiasi forma di sviluppo e programmare investimenti per questo importante settore, non ha senso se non si sblocca la situazione della panoramica Via delle Valli che ancora oggi presenta al suo ingresso vistosi cartelli che vietano il transito a tutti gli automezzi, escludendo solamente

quelli degli addetti alla manutenzione. Occorre con urgenza mettere a disposizione questo importante percorso ai residenti e soprattutto ai turisti trovando valide soluzioni per la sua messa in sicurezza e la gestione, programmando un utilizzo intelligente che non contrasti con le caratteristiche ambientali e paesaggistiche di tutta l'area attraversata.

La viabilità interna è stata di recente studiata dal *Piano Generale del Traffico Urbano* che ha valutato complessivamente le varie problematiche e ne ha suggerito le soluzioni. Occorre dare corso alle successive fasi e cioè la stesura di *Piani Particolareggiati del Traffico Urbano*, intesi quali progetti di massima e di *Piani Esecutivi del Traffico Urbano*, intesi quali progetti esecutivi dei piani particolareggiati.

Accanto alle importanti questioni sopraelencate vi è però la necessità di una definizione di viabilità interna di tipo completamente diverso dall'attuale: la rete di viabilità minore, i percorsi pedonali e ciclabili di supporto e integrazione alla viabilità su gomma, la creazione di aree di vivibilità pedonali, ma anche ad itinerari alternativi (sentieristica, equiturismo, il sistema dei canali).

4 EVOLUZIONE DEMOGRAFICA E SCENARI

4.1 ANDAMENTO POPOLAZIONE 1995 – 2007

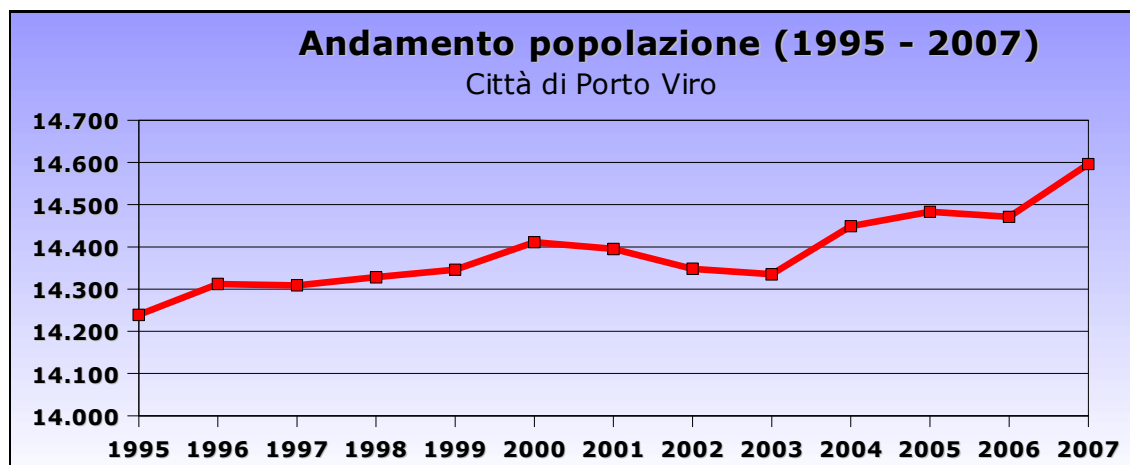
L'andamento demografico della Città di Porto Viro nel periodo 1995 – 2007 presenta un andamento tendenzialmente crescente, pur evidenziando un trend negativo in tre diverse epoche dell'intervallo temporale considerato.

In questo arco di tempo, infatti, la dimensione demografica del comune ha registrato un aumento del 2,5%, passando da una popolazione di 14.239 abitanti (1995) a 14.596 cittadini residenti (2007)¹.

La tabella e il grafico che seguono rappresentano il dettaglio dell'andamento della popolazione anno per anno dal 1995 al 2007.

Tabella 1: cittadini residenti a Porto Viro

Anno	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Pop.	14.239	14.312	14.309	14.328	14.346	14.411	14.395	14.348	14.335	14.449	14.483	14.471	14.596



4.2 INDICATORI DEMOGRAFICI

Il singolo dato relativo all'andamento demografico, seppur significativo, non è però sufficiente per descrivere l'eventuale modifica della struttura della popolazione. Per analizzare questo tipo di fenomeno si utilizzano le piramidi di età (grafici della popolazione divisa per classi di età e per sesso) e i quattro indicatori demografici di seguito descritti:

¹ Fonte dei dati: *Comune di Porto Viro, Servizio anagrafe*

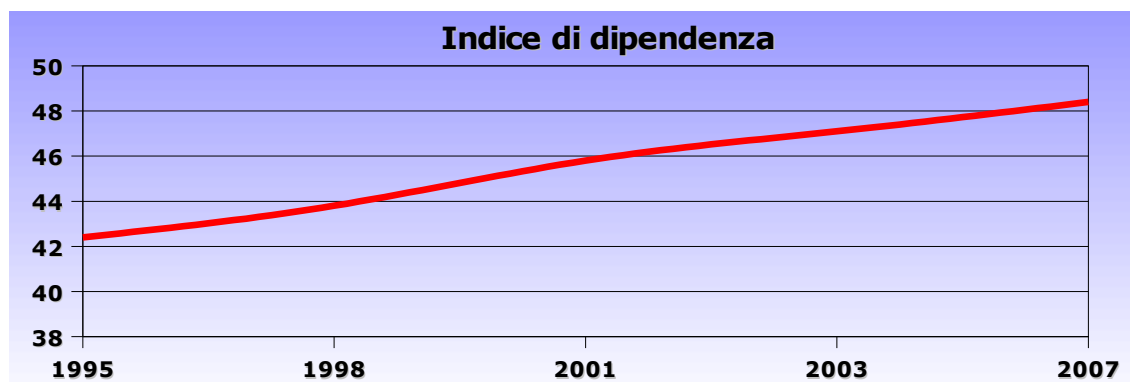
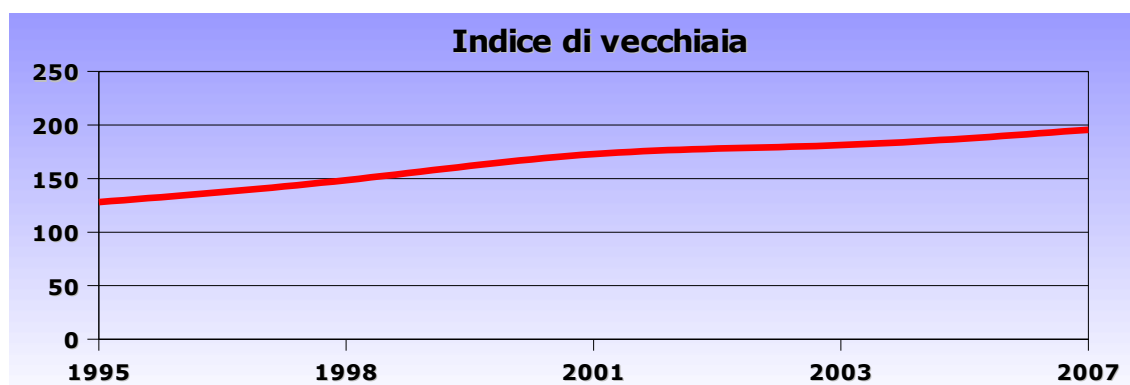
- **Indice di vecchiaia:** rapporto percentuale tra la popolazione con più di 65 anni e la popolazione con meno di 14 anni. L'indice di vecchiaia è un indicatore del grado di invecchiamento della popolazione, esso cioè mette in evidenza il peso della popolazione anziana (dai 65 anni e oltre) rispetto alla popolazione più giovane (0 - 14 anni). Il valore superiore a 100 è il limite oltre il quale la popolazione "anziana" è numericamente superiore a quella "giovane".
- **Indice di dipendenza:** rapporto percentuale tra la popolazione delle classi in età non lavorativa (0 - 14 e oltre 65) e la popolazione delle classi in età lavorativa (15 - 64). L'indice di dipendenza costituisce un dato statisticamente complementare rispetto all'indice di vecchiaia. Esso è un indicatore che deriva dal rapporto tra i cittadini presunti non autonomi per la loro età (anziani dai 65 anni in poi e giovani da 0 a 14 anni) e coloro che si presume debbano sostenerli, e cioè la parte rimanente della popolazione, moltiplicato per 100. L'aumento dell'indicatore indica la crescente incapacità della parte attiva della popolazione di produrre il proprio sostegno alla popolazione costituita dalle fasce più deboli, in particolar modo quelle anziane.
- **Indice di ricambio:** rapporto percentuale tra la popolazione della classe 60 - 64 anni e la popolazione della classe 15 - 19 anni. L'indice di ricambio della popolazione attiva esprime il rapporto tra coloro che stanno per uscire dall'età lavorativa e coloro che vi stanno per entrare (15 - 19 anni). Un valore superiore al 100 indica che è maggiore la componente in uscita dal mondo del lavoro rispetto alla componente che si appresta ad entrare nella fase lavorativa.
- **Indice di struttura:** rapporto percentuale tra la popolazione delle classi 40 -64 anni e la popolazione delle classi 15 - 39 anni. L'indice di struttura prende in considerazione la fascia della popolazione attiva ed esprime sinteticamente il grado di invecchiamento di questo settore della popolazione. Permette dunque di capire l'organizzazione della popolazione attiva rispetto all'età anagrafica della stessa.

Riportiamo gli indicatori demografici per il periodo 1995 - 2007² (sia in termini numerici che attraverso i grafici del loro andamento) e, nelle pagine relative alla cittadinanza, i grafici delle piramidi delle età per gli anni 1995, 1998, 2001, 2003, 2007.

2 Fonte dei dati: *Comune di Porto Viro, Servizio anagrafe*

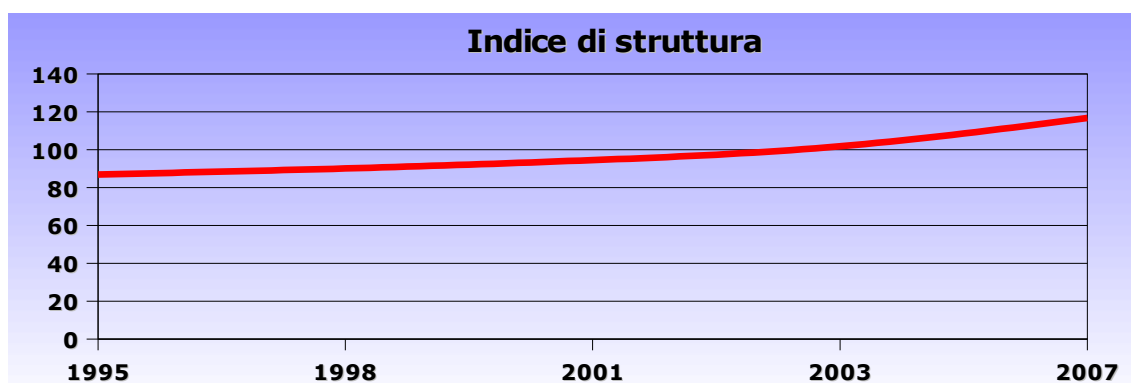
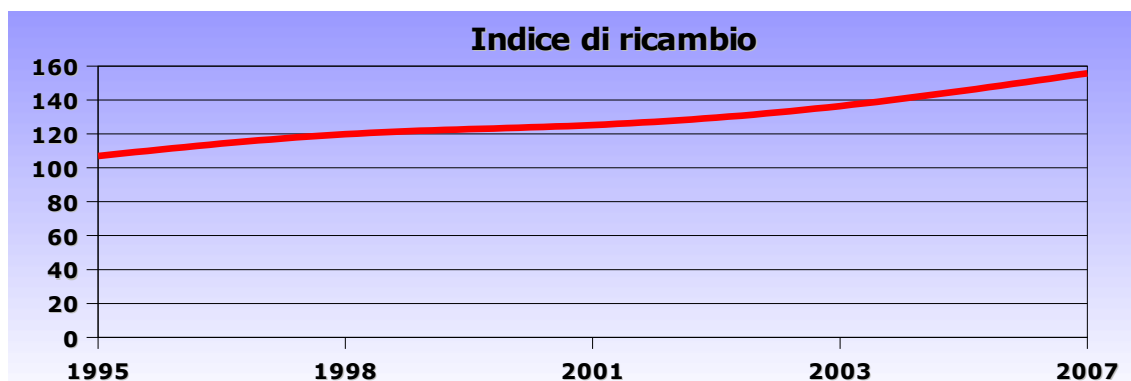
Tabella 2: indicatori demografici

Indice	1995	1998	2001	2003	2007
Indice di vecchiaia	128,00	148,60	172,90	181,30	195,70
Indice di dipendenza	42,40	43,80	45,80	47,10	48,40
Indice di ricambio	107,00	119,80	125,20	136,40	155,70
Indice di struttura	86,90	90,10	94,50	101,80	116,70



Dall'andamento dell'indice di vecchiaia emerge un progressivo invecchiamento della popolazione: l'indice di vecchiaia infatti passa dal valore di 128 nel 1995 al valore di 195,7 nel 2007; risulta significativo che il dato resta costantemente sopra il valore 100 per tutto l'arco di tempo considerato (un valore superiore al 100 indica che la componente anziana è superiore alla componente giovane).

L'indice di dipendenza segue un andamento pressoché simile a quello di vecchiaia, indicando l'incapacità della parte attiva della popolazione di produrre il proprio sostegno alla popolazione costituita dalle fasce più deboli, in particolar modo da quelle anziane.



Anche l'indice di ricambio resta costantemente sopra il valore 100, indicando che nel periodo di tempo considerato è maggiore la componente in uscita dal mondo del lavoro rispetto alla componente che si appresta ad entrare nella fase lavorativa.

Come descritto precedentemente l'indice di struttura esprime sinteticamente il grado di invecchiamento della fascia di popolazione attiva: risulta significativo il valore nell'anno 2001 che, essendo per la prima volta superiore al valore 100, evidenzia un'inversione di tendenza rispetto agli anni precedenti e confermando a sua volta un progressivo invecchiamento della popolazione, in questo caso specifico della popolazione attiva.

4.3 SALDO NATURALE E SOCIALE

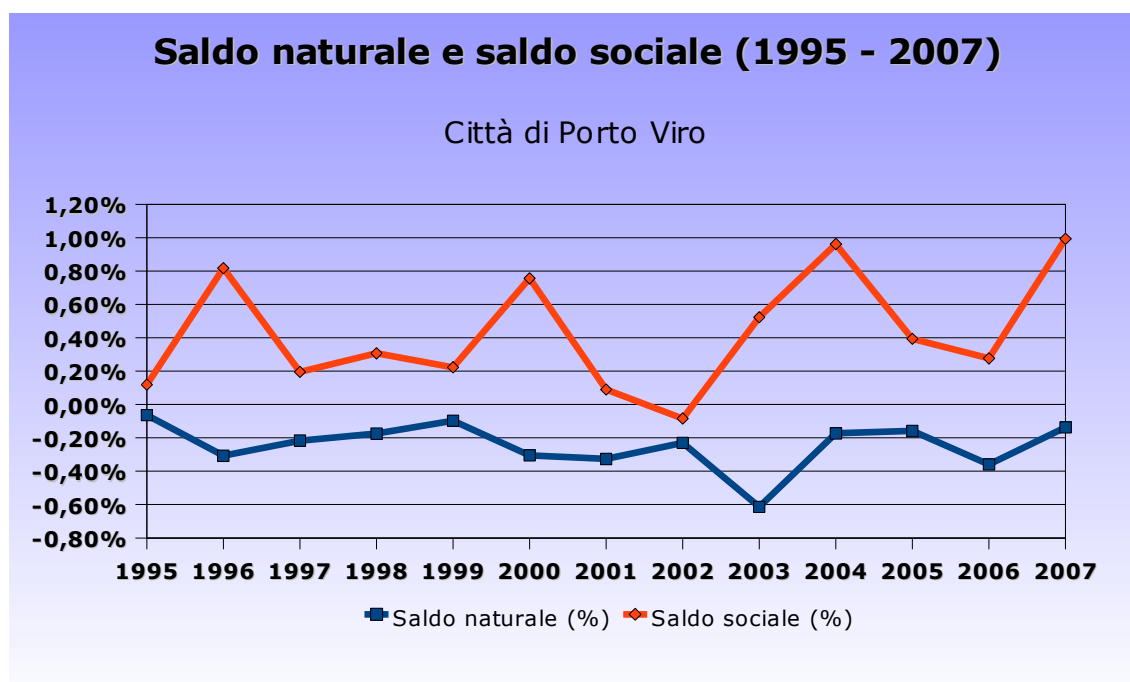
Nella tabella sotto riportata i campi saldo naturale e saldo sociale sono espressi in termini di numero di abitanti per l'anno in considerazione; il corrispondente valore percentuale è calcolato in riferimento alla popolazione totale della corrispondente annata in analisi³.

³ Fonte dei dati: *Comune di Porto Viro, Servizio anagrafe*

Tabella 3: Saldo naturale e sociale

Anno	Saldo naturale	Saldo naturale (%)	Saldo sociale	Saldo sociale (%)
1995	-9	-0,06	17	0,12
1996	-44	-0,31	117	0,82
1997	-31	-0,22	28	0,20
1998	-25	-0,17	44	0,31
1999	-14	-0,10	32	0,22
2000	-44	-0,31	109	0,76
2001	-47	-0,33	13	0,09
2002	-33	-0,23	-12	-0,08
2003	-88	-0,61	75	0,52
2004	-25	-0,17	139	0,96
2005	-23	-0,16	57	0,39
2006	-52	-0,36	40	0,28
2007	-20	-0,14	145	0,99

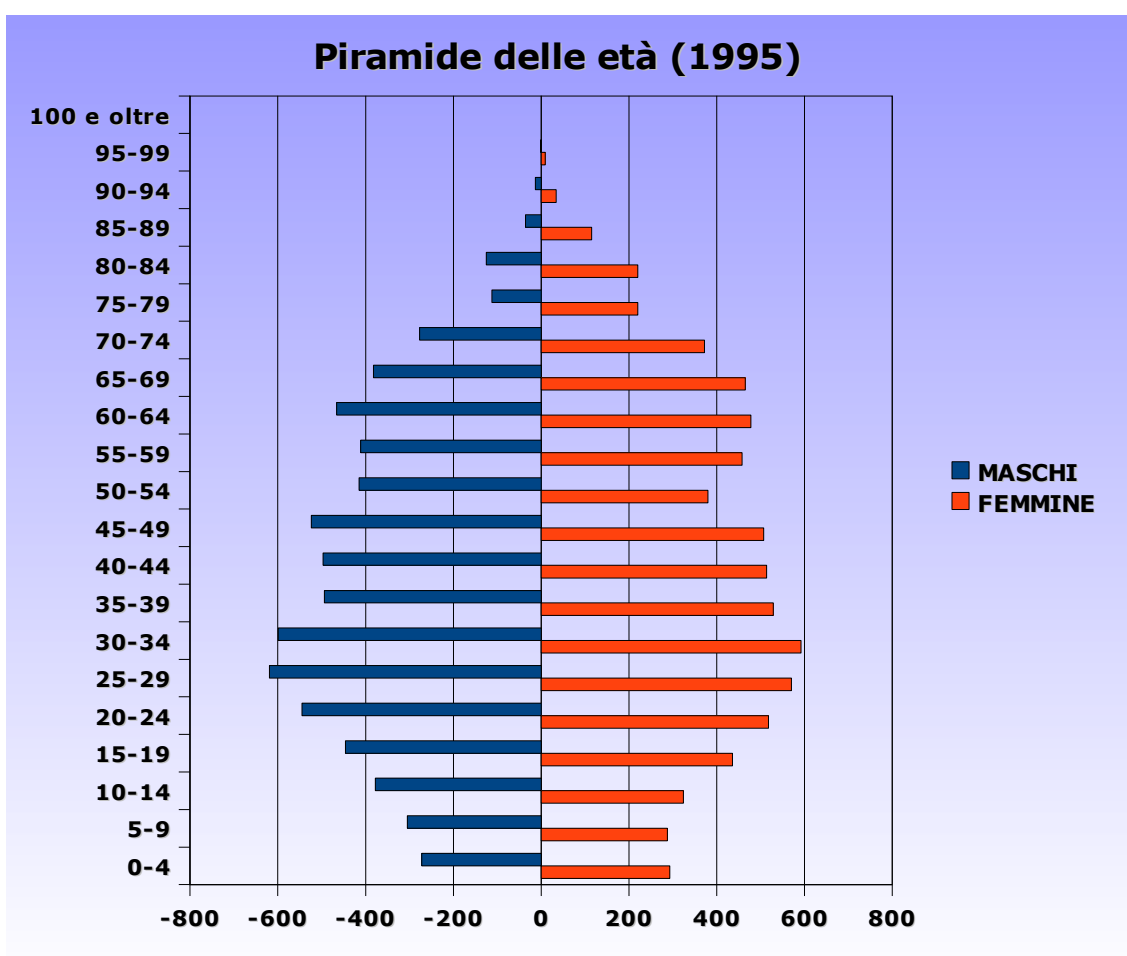
Analizzando i valori percentuali sopra riportati risulta evidente che il leggero incremento che ha registrato la Città di Porto Viro in termini di popolazione totale (+2,5%) nell'arco di tempo in esame sia dovuto esclusivamente alla componente immigratoria, essendo il saldo naturale di segno negativo in tutti gli anni dal 1995 al 2007. Questo significa che in una città dove ogni anno ci sono più morti che nati, il lieve incremento della popolazione totale è dovuto al fenomeno immigratorio, dove con il termine immigratorio si comprendono cittadini provenienti da altri comuni, dall'estero, più nuove iscrizioni di altro tipo.



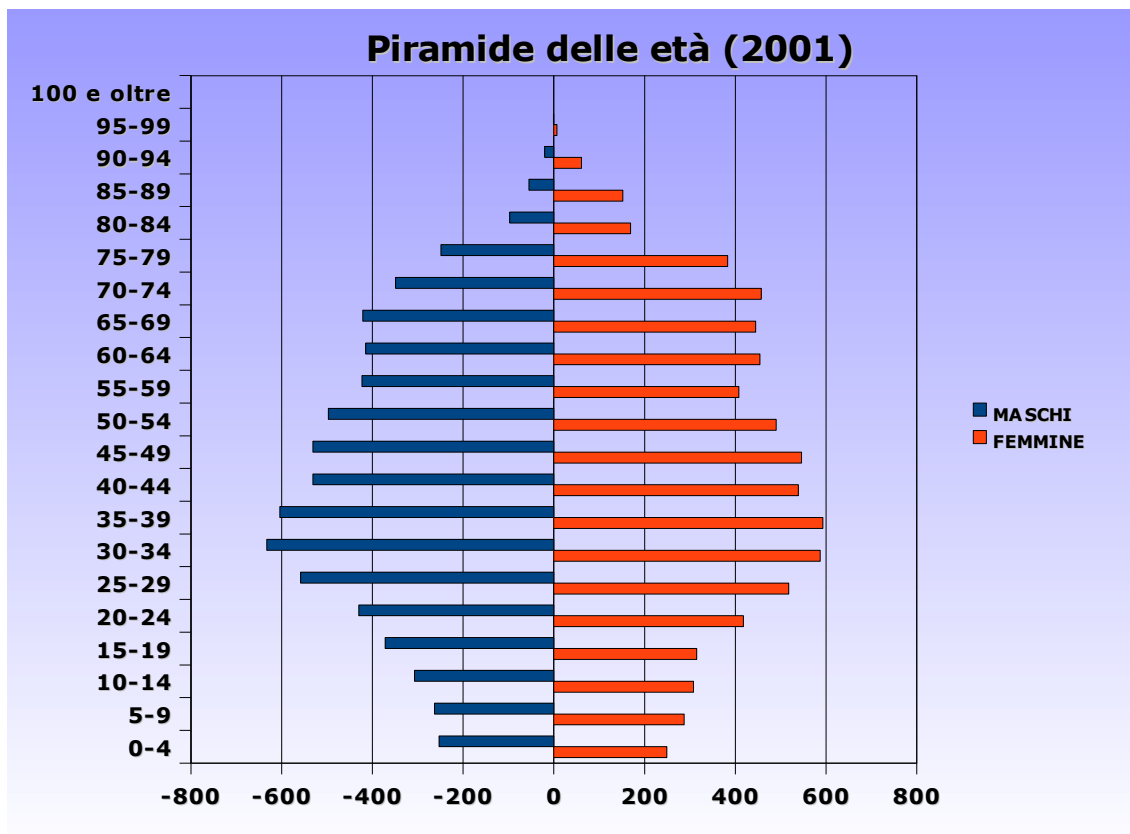
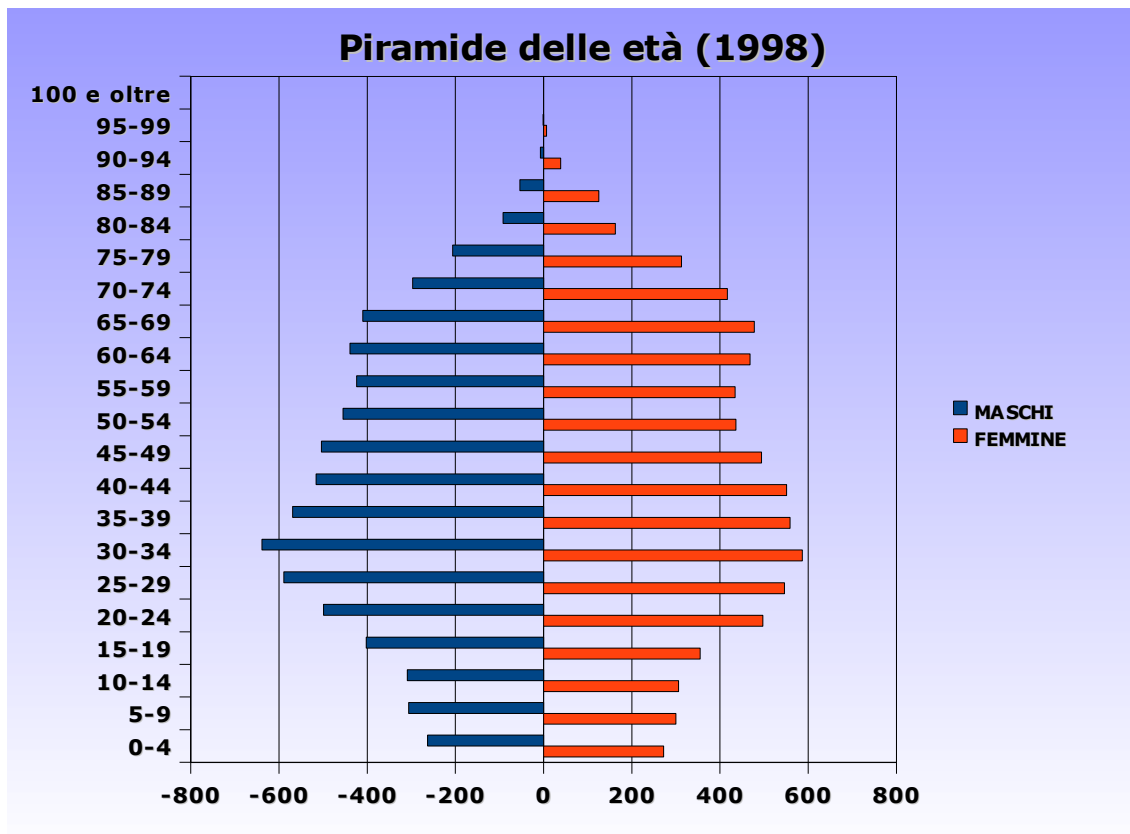
4.4 PIRAMIDI DELLE ETÀ (1995, 1998, 2001, 2003, 2007)

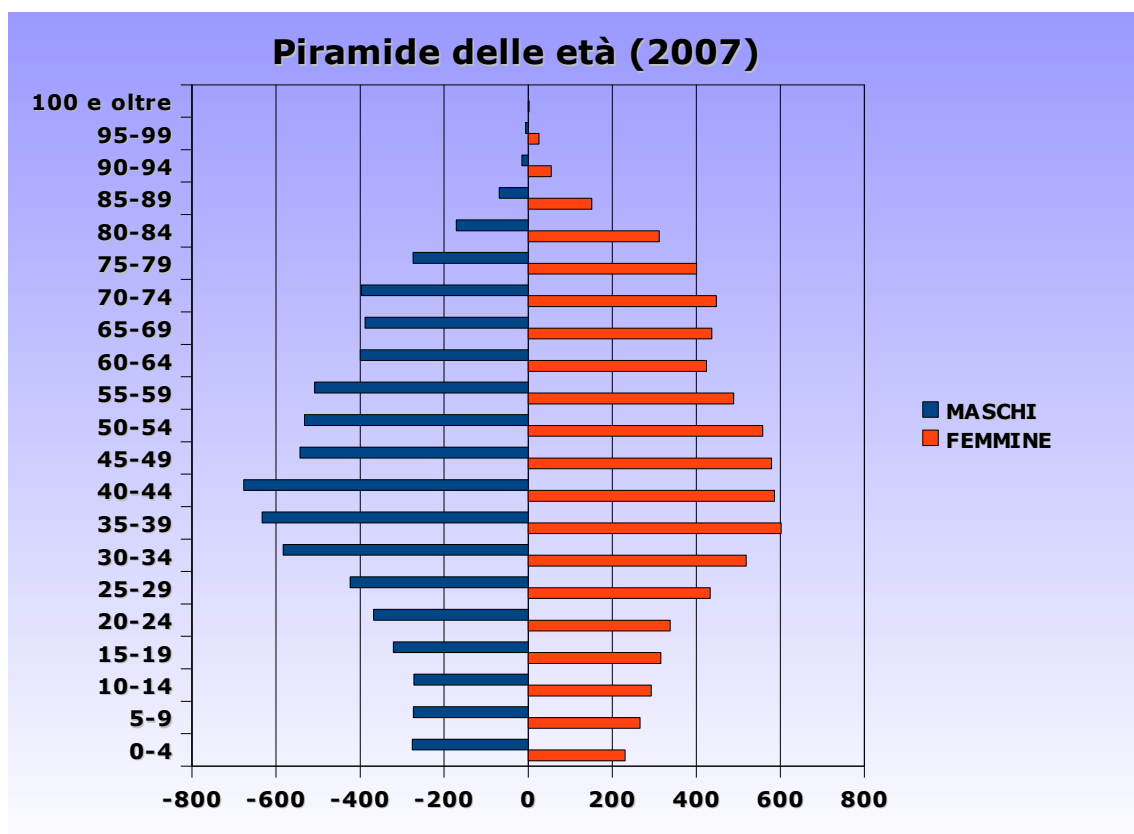
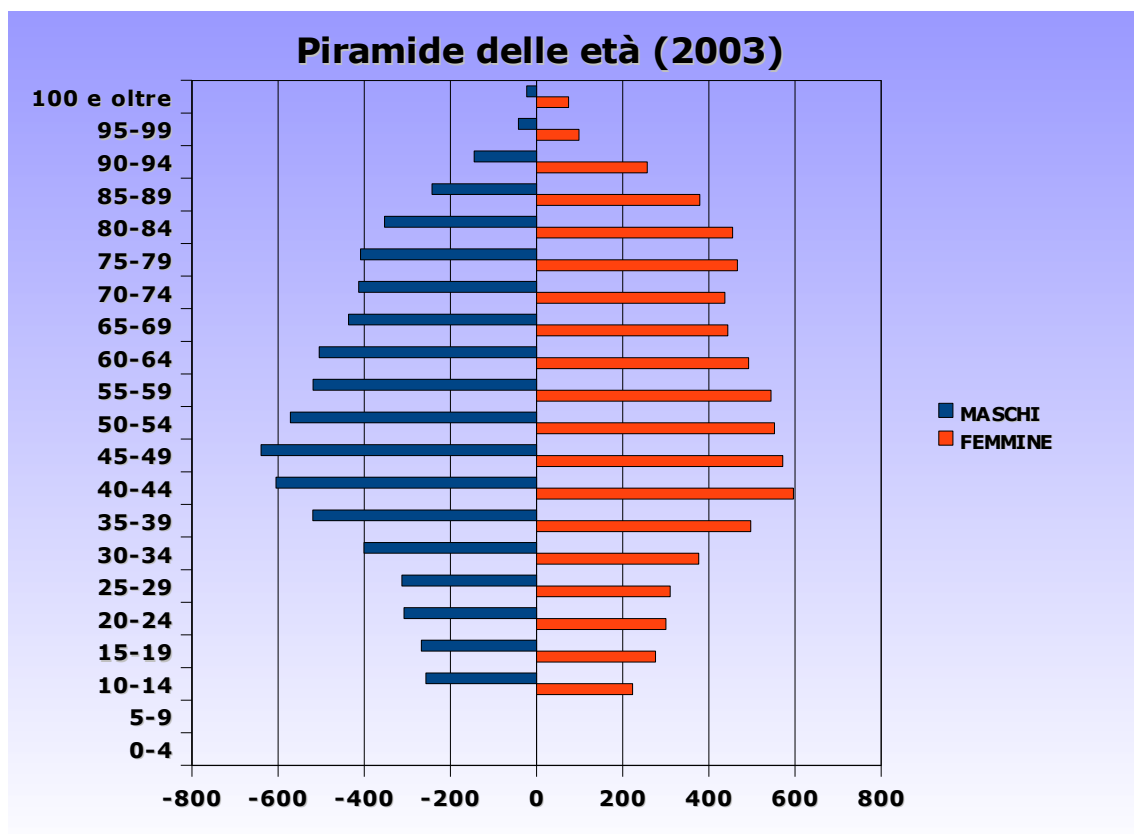
La piramide delle età (o della popolazione) è una rappresentazione demografica usata nella statistica demografica, per descrivere la distribuzione per età di una popolazione. Viene riportata nei grafici sottostanti questo tipo di rappresentazione per gli anni 1995, 1998, 2001, 2003, 2007⁴.

La struttura della popolazione residente per sesso e classi quinquennali di età consente di valutare l'apporto delle diverse generazioni alla dimensione generale della popolazione. Il grafico è chiamato "a piramide" in quanto fino a qualche decennio fa i dati della popolazione disegnavano sul grafico una forma a piramide. Oggi in Italia la forma a piramide delle età ha assunto una forma ad "albero", che è il frutto di un invecchiamento della popolazione, conseguenza di un calo dei tassi di natalità e di un decremento del tasso di mortalità. Come si vede il trend nazionale è confermato pienamente dalle piramidi delle età di Porto Viro.



4 Fonte dei dati: *Comune di Porto Viro, Servizio anagrafe*



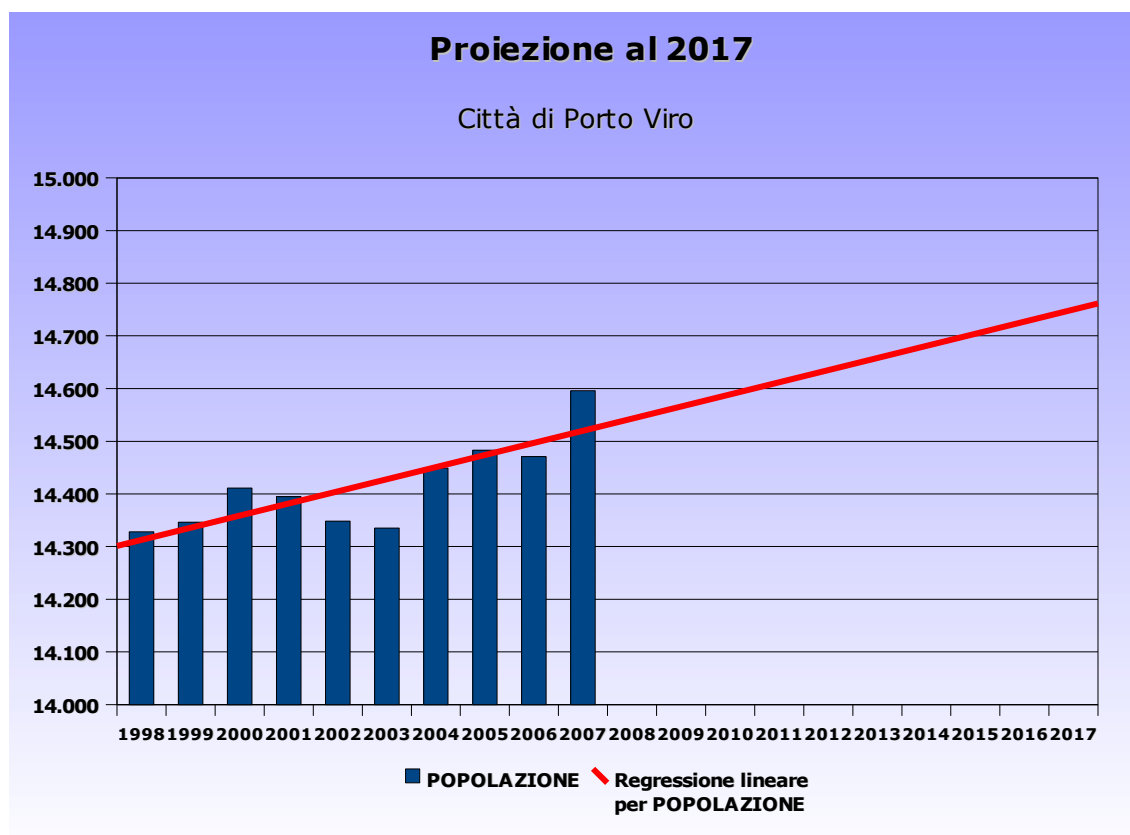


4.5 GLI SCENARI DELLA PREVISIONE DEMOGRAFICA

Si sono poste a confronto due ipotesi di previsione demografica, basate sul metodo della regressione lineare semplice. In statistica la regressione lineare rappresenta un metodo di stima del valore atteso condizionato di una variabile dipendente (Y, nel nostro caso la popolazione nell'anno 2017) dati i valori di altre variabili indipendenti (X1,...,Xk, cioè i dati reali sulla popolazione osservati negli anni precedenti).

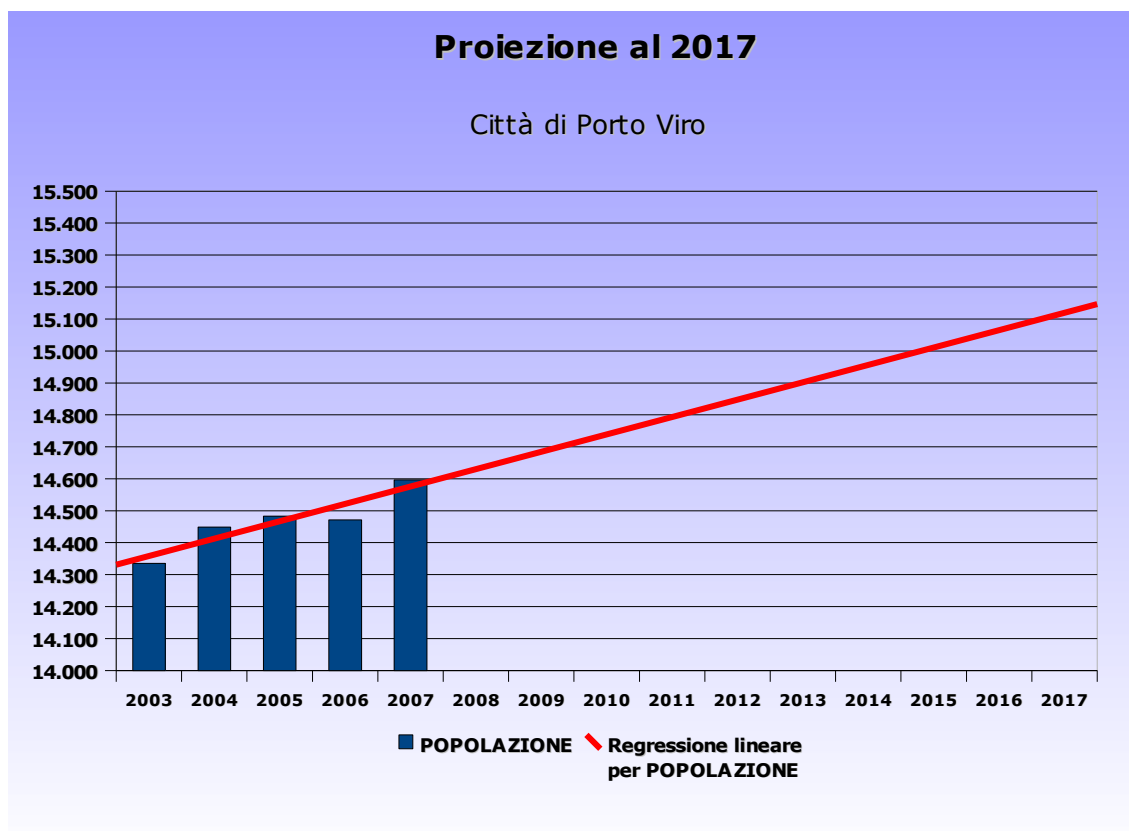
4.5.1 IPOTESI 1: TREND ULTIMI 10 ANNI

Un primo scenario rappresenta lo sviluppo della popolazione nei 10 anni successivi al 2007 ricavando la retta di regressione con i dati registrati nei 10 anni che vanno dal 1998 al 2007. Analizzando i dati degli ultimi 10 anni, e seguendo l'andamento della retta di regressione lineare, il valore atteso della popolazione al 2017 è di 14.738 abitanti, registrando così un aumento della popolazione di Porto Viro di 142 abitanti rispetto al 2007.



4.5.2 IPOTESI 2: TREND ULTIMI 5 ANNI

Un secondo scenario rappresenta lo sviluppo della popolazione nel decennio (2008 – 2017) usando i dati demografici rilevati nei 5 anni precedenti al 2007 (compreso).



Il valore atteso della popolazione al 2017, considerando l'andamento della retta di regressione lineare ottenuta interpolando i dati dei 5 anni che vanno dal 2003 al 2007, è di 15.120, portando così l'aumento rispetto al 2007 di 524 abitanti.

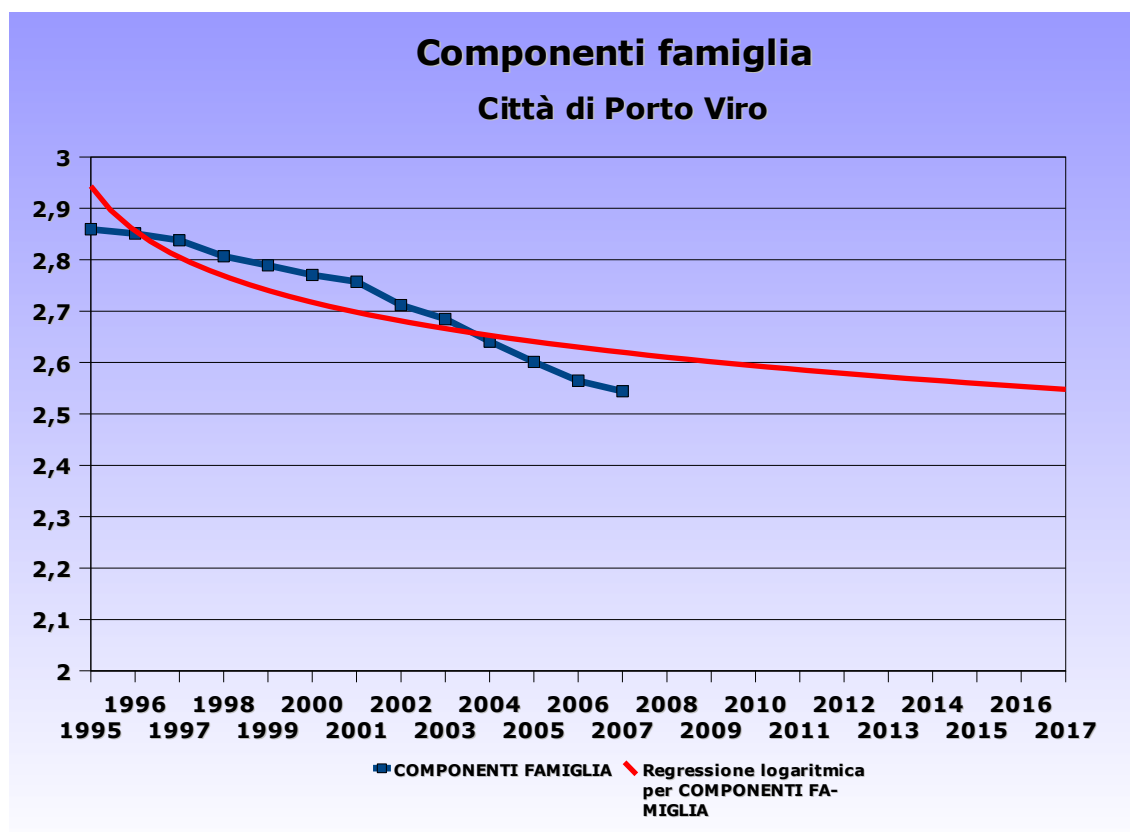
4.6 LE FAMIGLIE

L'incremento del numero delle famiglie è stato, nel periodo in analisi, proporzionalmente maggiore rispetto all'incremento della popolazione. Infatti il numero medio di componenti per famiglia è passato dai 2,86 (1995) ai 2,54 (2007⁵).

5 Fonte dei dati: *Comune di Porto Viro, Servizio anagrafe*

Tabella 4: popolazione, numero famiglie e componenti per famiglia

Anno	Popolazione	Numero famiglie	Componenti per famiglia
1995	14.239	4.980	2,86
1996	14.312	5.020	2,85
1997	14.309	5.042	2,84
1998	14.328	5.105	2,81
1999	14.346	5.144	2,79
2000	14.411	5.202	2,77
2001	14.393	5.221	2,76
2002	14.348	5.291	2,71
2003	14.335	5.340	2,68
2004	14.449	5.471	2,64
2005	14.483	5.568	2,60
2006	14.471	5.643	2,56
2007	14.596	5.737	2,54



L'andamento della curva del rapporto componenti/famiglia porta a stimare (con il metodo della regressione logaritmica) un assestamento della famiglia media a 2,5 componenti, rallentandone la tendenza alla diminuzione.

4.7 ATTIVITÀ ECONOMICHE E OCCUPAZIONE

Per comprendere le dinamiche evolutive che hanno caratterizzato la società e l'economia della Città di Porto Viro è interessante presentare i dati relativi alle unità locali e addetti divisi per settore⁶.

Tabella 5: unità locali - Provincia di Rovigo

Provincia	1991			2001			VARIAZIONE % 1991 - 2001	
	Unità locali			Unità locali			Unità loc.	Addetti
	Unità loc.	Addetti	Media addetti/u. l.	Unità loc.	Addetti	Media addetti/u. l.		
ROVIGO	20.961	81.815	3,90	22.575	86.233	3,80	7,7%	5,4%
Popolazione totale	248.004			242.538			-2,3%	
% addetti su popolazione	32,99%			35,55%			2,6%	

Tabella 6: unità locali - Comune di Porto Viro

Comune	1991			2001			VARIAZIONE % 1991 - 2001	
	Unità locali			Unità locali			Unità loc.	Addetti
	Unità loc.	Addetti	Media addetti/u. l.	Unità loc.	Addetti	Media addetti/u. l.		
PORTO VIRO	1.312	5.118	3,90	1.420	5.798	4,10	8,2%	13,3%
Popolazione totale	14.111			14.395			2,0%	
% addetti su popolazione	36,27%			40,28%			4,0%	

Analizzando i dati dei censimenti generali Istat, si osserva che tra il 1991 e il 2001 nel Comune di Porto Viro le unità locali sono aumentate dell' 8,2% e gli addetti del 13,3%, mentre a livello provinciale sono aumentati rispettivamente del 7,7% e del 5,4%. Risulta pressochè invariata la media addetti/unità locali, sia a livello comunale che provinciale, mentre si registra un leggero incremento della percentuale degli addetti sulla popolazione tra il 1991 e il 2001 più marcato a livello comunale (+4%) che a livello provinciale (+2,6%).

⁶ Fonte dei dati: Istat, censimenti generali della popolazione e delle abitazioni 1991 e 2001

4.8 UNITÀ LOCALI E ADDETTI PER SEZIONE DI ATTIVITÀ ECONOMICA AL CENSIMENTO INDUSTRIA 2001

Le unità locali⁷, al 2001, sono così ripartite nel Comune di Porto Viro e in Provincia di Rovigo. Nelle tabelle e nei grafici seguenti sono suddivise secondo il proprio codice Ateco (codice di classificazione delle attività economiche).

Tabella 7: attività economiche - Città di Porto Viro

Città di Porto Viro – censimento industria 2001		
Codice Ateco e attività	Unità locali	Unità locali (%)
A Agricoltura, caccia e silvicoltura	8	0,56%
B Pesca, piscicoltura e servizi connessi	42	2,96%
C Estrazione di minerali	7	0,49%
D Attivita' manifatturiere	205	14,44%
E Produzione e distribuzione di energia elettrica, gas e acqua	3	0,21%
F Costruzioni	263	18,52%
G Commercio, riparazione di auto, moto e beni personali e per la casa	356	25,07%
H Alberghi e ristoranti	87	6,13%
I Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	71	5,00%
J Intermediazione monetaria e finanziaria	28	1,97%
K Attivita' immobiliari, noleggio, informatica, ricerca, altre att. professionali	157	11,06%
L Pubblica amministrazione e difesa; assicurazione sociale obbligatoria	3	0,21%
M Istruzione	18	1,27%
N Sanita' e altri servizi sociali	42	2,96%
O Altri servizi pubblici, sociali e personali	130	9,15%
Totale	1420	100,00%

7 Fonte dei dati: Istat, censimento generale dell'industria e dei servizi 22 ottobre 2001

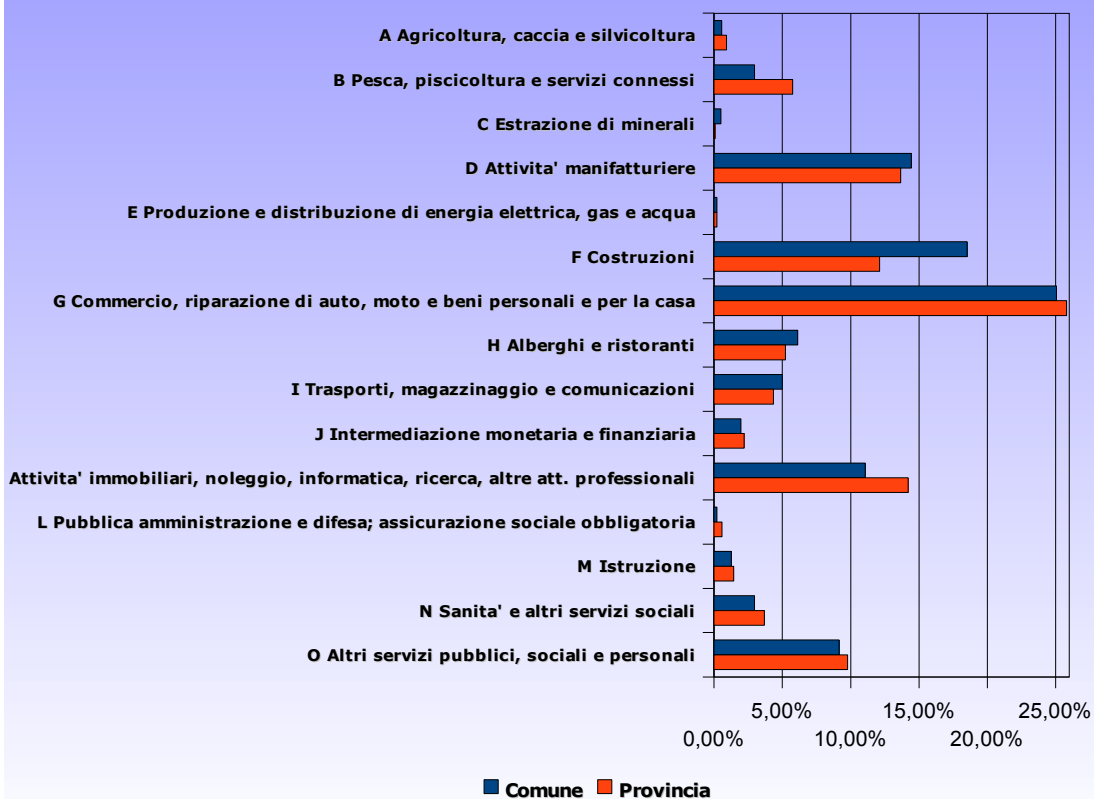
Tabella 8: attività economiche - Provincia di Rovigo

Provincia di Rovigo – censimento industria 2001		
Codice Ateco e attività	Unità locali	Unità locali (%)
A Agricoltura, caccia e silvicoltura	206	0,91%
B Pesca, piscicoltura e servizi connessi	1301	5,76%
C Estrazione di minerali	16	0,07%
D Attivita' manifatturiere	3084	13,66%
E Produzione e distribuzione di energia elettrica, gas e acqua	46	0,20%
F Costruzioni	2738	12,13%
G Commercio, riparazione di auto, moto e beni personali e per la casa	5826	25,81%
H Alberghi e ristoranti	1180	5,23%
I Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	983	4,35%
J Intermediazione monetaria e finanziaria	498	2,21%
K Attivita' immobiliari, noleggio, informatica, ricerca, altre att. professionali	3208	14,21%
L Pubblica amministrazione e difesa; assicurazione sociale obbligatoria	130	0,58%
M Istruzione	323	1,43%
N Sanita' e altri servizi sociali	831	3,68%
O Altri servizi pubblici, sociali e personali	2205	9,77%
Totale	1420	100,00%

Dal confronto tra Comune e Provincia emerge un sostanziale accordo tra gli andamenti nelle varie categorie; lievi differenze si riscontrano nel settore della pesca molto più sviluppato a livello provinciale (5,76%) che comunale (2,96%), e nel settore delle costruzioni, dove in questo caso è il comune di Porto Viro a registrare un valore percentuale più elevato (18,52 % contro 12,13%)

Confronto unità locali Comune di Porto Viro - Provincia di Rovigo

Censimento industria 2001



5 OBIETTIVI ED AZIONI

A seguito dell'approvazione del PRG vigente, avvenuta con DGR n. 1875 e n. 1876 del 13.06.2006 e delle esperienze maturate con la partecipazione ai numerosi incontri tecnici sull'argomento, il PAT non può che caratterizzarsi come un piano che, seguendo le indicazioni della nuova legge regionale e dei relativi atti di indirizzo, ridisegna il tessuto esistente, sia quello edificato sia quello libero, comprese quelle parti già disegnate dallo strumento urbanistico vigente, ma mai attuate.

Alcuni dati del PRG vigente:

- Superficie comunale: 133,37 Km² – quindi circa 133 milioni di mq, di cui 1/3 occupato da valli e lagune;
- Superficie complessiva zone residenziali: mq 2.850.000;
- Superficie complessiva zone F: mq 1.400.000;
- Superficie complessiva per attività economiche (zone D): mq 4.850.000;
- Abitanti al 31.12.2007: 14.596
- Dotazione media di volume residenziale esistente pro-capite: 277 mc/ab;
- Abitanti insediabili nelle zone residenziali di espansione: 4.049

A parte quindi l'introduzione di qualche inevitabile nuova proposta progettuale, si tratta di mettere a punto le azioni strategiche che sono necessarie per innescare i processi di valorizzazione e di trasformazione.

Un piano strutturale, poi, non può per sua natura non occuparsi della sua attuabilità. E' pur vero che spetta al Piano degli Interventi definire le fasi attuative, ma i tempi di programmazione e di definizione della fase operativa sono molto ristretti, commisurati al mandato amministrativo; quindi le basi devono essere già anticipate nella fase strutturale, così che l'Amministrazione possa muoversi fin da subito nel proporre i progetti, nel cercare partners e risorse, nel pianificare la propria operatività.

E' inoltre nell'ambito strutturale che possono essere date indicazioni sull'applicabilità di tecniche perequative, sul ricorso ad accordi tra pubblico e privati, sulla opportunità di ragionare per interventi di pianificazione complessa, sugli accordi da stabilire con altri Enti.

In questa logica il PAT individua le azioni strategiche che interessano parti significative del territorio e, al tempo stesso, si pone il problema della fattibilità e delle modalità di attuazione più opportune e convenienti perché questi obiettivi siano conseguiti.

In generale si tratta di azioni in cui l'Amministrazione pubblica ha un peso rilevante in quanto finalizzate a risolvere problemi di ampio interesse o particolarmente significative per dare il segnale di un approccio innovativo e attento al territorio.

Molte delle azioni individuate potranno essere realizzate con la collaborazione dei privati interessati.

Le azioni individuate possono essere così riassunte:

- Un progetto per il Collettore Padano Polesano;
- Ridefinizione dei centri storici;
- Riqualificazione degli ambiti centrali urbani;
- Integrazione tra verde, parchi e servizi;
- Promozione della cultura del territorio;
- Rivitalizzazione del settore produttivo;
- Organizzazione del sistema turistico;
- Riordino viabilistico;
- Utilizzo dei nuovi strumenti messi a disposizione dalla LR 11/2004 e cioè: la perequazione e compensazione urbanistica, la riqualificazione ambientale e i crediti edilizi, gli accordi tra pubblico e privati.

5.1 UN PROGETTO PER IL COLLETTORE PADANO POLESANO

Da circa un secolo, questo canale artificiale ha sostenuto un ruolo importante per la bonifica e lo scolo delle acque del territorio polesano, ora, almeno per il tratto finale ricadente sul territorio di Porto Viro, svolge esclusivamente la funzione di contenitore d'acqua per scopi irrigui. Infatti, agli inizi degli anni 80, il tratto ricadente nel centro abitato di Porto Viro venne tombinato creando una piccola canaletta per la continuità del flusso d'acqua.

Il canale denominato Collettore Padano Polesano, con la sua caratterizzazione, mantiene una centralità rilevante sia nel sistema urbano sia nella dimensione territoriale più ampia. Rappresenta quindi un segno forte, particolarmente adatto per assumere il ruolo di una struttura ordinata ed organizzata fino a costituire un elemento capace di interagire con il tessuto circostante in termini di rivitalizzazione del sistema delle attrezzature sportive, ricreative e turistiche presenti e potenziali.

L'idea di un parco fluviale, anche se non si tratta di un fiume, corrisponde all'immagine dell'acqua come luogo di appartenenza, come elemento che caratterizza il territorio, è un progetto nel quale la città si riconosce e si identifica, un progetto a cui si è dato avvio da tempo con un concorso di idee a livello nazionale.

Per dare forma al parco del Collettore Padano Polesano occorre, prima di tutto,

predisporre un progetto integrato che preveda la completa disponibilità delle aree interessate e la realizzazione di interventi di riqualificazione con l'inserimento di servizi e attrezzature che consentano una fruizione ad ampio raggio.

Il primo passo necessario consiste nel recuperare la continuità dei percorsi, liberando gli argini dalle localizzazioni improprie e dando forma a circuiti pedonali e ciclabili che, con ponti leggeri situati lungo il suo corso, permettano il collegamento tra una sponda e l'altra.

Il parco si deve articolare in zone di rinaturalizzazione e aree attrezzate, ma anche giardini e viali quando attraversa la zona urbana.

Questo parco fluviale si configura come un'ossatura verde e di percorsi, un corridoio di naturalità da cui si potrà accedere a tutti i luoghi significativi del paesaggio naturale e antropico: il territorio aperto, i servizi urbani, le attrezzature sportive, collegandosi sistematicamente al territorio e alla città.

Nei tratti esterni, ma in zone strettamente connesse, vanno individuate aree attrezzate destinate ad usi ricreativi e sportivi nonché all'insediamento di strutture ricettive, di ristorazione e per la sosta dei camper.

In corrispondenza della testata est viene prevista la realizzazione, tramite il collegamento con il Po di Levante, di una darsena interna per natanti da diporto con relativi servizi e attrezzature sportive, ricreative nonché strutture per la ristorazione ed il pernottamento. Si può realizzare anche, in piena autonomia funzionale, una darsena per le imbarcazioni utilizzate per la pesca professionale con spazi attrezzati per attività di ricovero e di manutenzione dei natanti nonché altre strutture di servizio per la lavorazione e la commercializzazione dei prodotti della pesca, come l'impianto di stabulazione, il mercato ittico ed altro.

5.2 RIDEFINIZIONE DEI CENTRI STORICI

Il PRG individua nella zona sud dell'area urbana consolidata di Porto Viro alcuni nuclei di vecchia formazione classificati come centri storici. Essi si presentano con l'impianto urbanistico pressoché immutato, mentre gli edifici, tranne pochissime eccezioni, sono stati rimaneggiati più o meno recentemente decretando un aspetto architettonico singolo e d'insieme completamente estraneo rispetto al contesto originario.

I vecchi sentieri di terra battuta sono diventati strade strette, asfaltate e attrezzate con le necessarie reti tecnologiche. Gli edifici sono stati quasi tutti ricostruiti, ristrutturati e ampliati sullo stesso sedime, per cui non sempre sono verificate le distanze tra loro, dalle strade e dai confini.

Nello specifico si segnalano alcune zone di Taglio di Donada, le aree attorno alle piazze Garibaldi e San Pasquale, parte delle Vie Zara e Battisti, Via Nazario Sauro e

Piazza Matteotti.

In sostanza questi luoghi rappresentano un insieme di spazi, di percorsi e di edifici che si sono nel tempo adeguati alla moderna tecnologia, mantenendo tutti i disagi tipici dell'antica urbanizzazione spontanea.

Si rende quindi necessario, da una parte mantenere la testimonianza di questi luoghi che sono stati tra le prime formazioni urbane della nostra città e dall'altra dotarli di strumenti d'intervento snelli e adeguati alla reale situazione dei luoghi. Strumenti che, nel rispetto delle caratteristiche generali dell'impianto urbanistico, siano in grado di ridefinirne la perimetrazione e di applicare regole particolari e vincoli di protezione solamente per gli edifici che hanno mantenuto le caratteristiche originarie e che rappresentano un concreto valore storico-testimoniale.

5.3 RIQUALIFICAZIONE DEGLI AMBITI CENTRALI URBANI

Riprendendo indicazioni già presenti nel vigente Piano Regolatore, il PAT sottolinea la necessità di rafforzare le centralità urbane, non tanto in termini di funzioni ospitate quanto intervenendo sulla qualità dei luoghi sotto il profilo dell'accessibilità, della riqualificazione degli spazi aperti, del miglioramento architettonico.

Si tratta di alcune zone strategiche all'interno del tessuto urbano centrale, come gli assi viari di Corso Risorgimento, Via Mazzini, Via Zara, Via Battisti, Via Contarini, Via Roma, Piazza Marconi, Piazza Matteotti, le aree immediatamente attorno a Piazza Repubblica, nelle quali, oltre alla residenza, sono insediate le più importanti strutture socio - economiche.

L'obiettivo è di migliorare la qualità urbana complessiva attraverso la sistemazione del suolo e degli edifici con il riequilibrio dei servizi e degli spazi pubblici, di legare gli elementi esistenti e di integrarli con quelli da realizzare o di previsione.

Elemento chiave è la riconfigurazione di parte della città con la costruzione di edifici di qualità e di dimensioni adatte alla zona centrale, con la realizzazione di percorsi attrezzati, prevalentemente pedonali, che colleghino piazze, viali e giardini esistenti e nuovi, servizi e funzioni di interesse collettivo. E' un progetto per rafforzare le centralità urbane dai molti aspetti positivi, che la frammentarietà dei luoghi di oggi rende poco evidenti.

Per attuare questo progetto bisogna trovare volontà e risorse nella città intera o in programmi complessi con risorse aggiuntive private. Si può considerare di intervenire, in modo partecipativo, sui singoli luoghi, all'interno di un disegno d'insieme.

In sintonia con gli obiettivi di riqualificazione di queste aree centrali urbane sono pervenute al Comune due proposte molto interessanti: una da parte dell'ATER - Agenzia Territoriale per l'Edilizia Residenziale di Rovigo e l'altra da parte della Ditta

Pianta Costruzioni S.p.A. Di Porto Viro.

L'ATER propone un intervento di riqualificazione urbana che comprende l'area attualmente occupata da alloggi di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata che riguarda la zona di "San Giusto", cioè parte della Via Mazzini e parte ai lati di Piazza Caduti Triestini.

L'intervento prevede la demolizione e ricostruzione dell'intero complesso con l'insediamento di nuovi edifici di qualità e multifunzionali ed il riassetto urbanistico con nuovi spazi verdi e di relazione.

La Ditta Pianta Costruzioni S.p.A. propone di riorganizzare un'area libera posta all'angolo tra Via Mazzini e Via Gorghi (ex ENEL) con la realizzazione di un importante complesso edilizio con destinazione residenziale, commerciale e direzionale, di dimensioni importanti e fortemente caratterizzato.

Il Comune di Porto Viro, a conferma dell'importanza e della condivisione di entrambe le proposte suddette, ha sottoscritto con i soggetti interessati un protocollo d'intesa con il quale si impegnano reciprocamente ad approfondire ed attivare le proposte per arrivare, con il prossimo Piano degli Interventi, alla stipula di accordi, ai sensi dell'art. 6 della L.R. n. 11/2004.

5.4 INTEGRAZIONE TRA VERDE, PARCHI E SERVIZI

Porto Viro è una città con una dotazione di standard più che soddisfacente, ma è soprattutto una città immersa in un territorio di alto valore paesaggistico che si estende sulla maggior parte del Comune e oltre i suoi confini.

Il Piano si propone di pensare il verde pubblico non solo in base alla quantità, già ampiamente soddisfacente, ma in base alla fruibilità complessiva delle risorse, dando perciò forma ad un'integrazione dei progetti per il territorio aperto, per il verde e i parchi urbani e per i servizi, come impegno prioritario per mantenere una città vivibile e per fruire della qualità dell'ambiente e del paesaggio.

La rete dei percorsi è il connettivo di tutte le componenti citate e diventa il fulcro di tutto il progetto: si tratta di una rete, in gran parte esistente o in fase avanzata di realizzazione, di cui occorre prevedere le necessarie ricuciture e garantire l'effettiva possibilità di utilizzo, per mettere a sistema il territorio aperto con la viabilità pedonale e il verde urbano, rendendo accessibile un valore collettivo fondamentale che diventa, anche, risorsa turistica e motore di sviluppo e recupero del territorio agricolo.

5.5 PROMOZIONE DELLA CULTURA DEL TERRITORIO

Un progetto per concretizzare l'immagine di Porto Viro come città che promuove la storia del proprio territorio e la cultura più in generale, deve ambire ad alti livelli

qualitativi e, al tempo stesso, renderli sostenibili con un'accurata sinergia degli interventi.

E', in parte, un progetto immateriale, imperniato sull'organizzazione e sulla capacità di promozione; in parte, invece, il progetto si basa e si connette con la riorganizzazione degli spazi pubblici e la messa a disposizione di nuove strutture.

L'utilizzo di contenitori esistenti e disponibili, tra cui vanno annoverate le risorse parzialmente utilizzate di alcuni edifici scolastici e i due nuovi edifici, costituiti dal "Visitor Center" e dall'ex Macello, per dare spazio ad attività trainanti nel campo dell'istruzione superiore, della cultura e della ricettività ad essa connessa, per promuovere attività culturali, di ricerca e corsi universitari orientati alle peculiarità del territorio, in forma permanente o temporanea, sul complesso sistema idraulico che si è creato nell'area del delta e sulle testimonianze rimaste.

5.6 RIVITALIZZAZIONE DEL SETTORE PRODUTTIVO

Il settore delle attività produttive nel territorio comunale va considerato sotto due aspetti: quello strettamente legato all'ambito locale e quello riferito ad un contesto più ampio che coinvolge, per alcuni settori strettamente legati alla navigabilità fluvio – marittima, ambiti territoriali molto vasti.

Le aree produttive a dimensione comunale sono pressoché dislocate in entrambi i lati della S.S. n. 309 "Romea" e la superficie utilizzata, sommata a quella ancora disponibile, soddisfa tranquillamente gli attuali e i probabili fabbisogni dei prossimi anni. Ci sarà comunque la necessità di effettuare qualche ritocco con l'aggiunta di modeste superfici a completamento di alcuni comparti e la diversa distribuzione delle aree destinate ad attività agroindustriali o l'eventuale trasformabilità di parte di esse.

Per quanto riguarda le attività produttive strettamente connesse alla navigabilità fluvio – marittima, è attualmente disponibile una vasta area a ridosso del fiume Po di Levante e collegata alla S.S. n. 309 "Romea". Quest'area ha una specifica destinazione di zona produttiva portuale dove è possibile realizzare tutte le strutture di supporto necessarie (bacino di evoluzione, piazzali di stoccaggio, uffici amministrativi, ecc.) ma anche insediare attività di produzione, trasformazione e di servizio che abbiano stretta attinenza con la navigazione fluvio-marittima.

Attualmente sono insediate e lavorano alcune attività di cantieristica navale, di lavorazione del sale, di produzione di calcestruzzo e soprattutto di importazione di materiali inerti per sottofondi stradali e per l'edilizia. Fondamentale risulta intraprendere e/o promuovere azioni che portino alla infrastrutturazione generale dell'area, in tal senso sono in fase di studio e di verifica alcune soluzioni tecnico-amministrative, per rendere disponibili le aree per le quali esiste una discreta

richiesta.

In ogni caso il PAT darà indicazioni normative di indirizzo per creare le condizioni di insediamento di attività anche prefigurando soluzioni transitorie, purché garantiscano la messa a regime delle infrastrutture tecnologiche, viarie e di servizio all'interno delle opere di urbanizzazione generali al momento della loro realizzazione. Questo settore di attività risulta di estrema importanza per l'economia di Porto Viro e delle comunità vicine in quanto l'asta navigabile continua ad essere strategica nei confronti di molte attività legate allo spostamento della merce via acqua e l'area produttiva-portuale di Ca' Cappello risulta essere tra le poche, se non l'unica, area disponibile in tutto l'arco dell'alto Adriatico.

Una terza presenza di attività produttive è data da alcune aziende inserite in zona impropria, all'interno del territorio urbano residenziale. Si tratta di una presenza modesta, costituita da attività artigianali e commerciali, iniziate in piccolo e sviluppatesi nel tempo fino ad assumere dimensioni incongrue, soprattutto per la difficoltà e pericolosità dettata dalla movimentazione delle merci con grossi automezzi.

In questo senso il Piano deve trovare formule tecniche ed incentivi per favorire la delocalizzazione delle attività presenti in zona impropria per liberare e decongestionare le aree urbane. A tale scopo possono essere previsti accordi con il Comune che favoriscano tali trasferimenti con vantaggio per i privati e con la giusta compensazione a favore della collettività.

Un ragionamento a parte bisogna fare per l'area industriale sede dello stabilimento saccarifero per il quale, in seguito a direttive comunitarie, è stata predisposta, da parte della ditta proprietaria, la chiusura con conseguente smantellamento degli impianti e bonifica delle aree interessate.

La ditta Italia Zuccheri S.p.A. ha chiesto al Comune di Porto Viro e alle istituzioni territoriali competenti la riclassificazione urbanistica dell'area di proprietà perché possano essere insediate nuove attività industriali, artigianali, commerciali, del terziario avanzato nonché insediamenti di carattere residenziale.

La dimensione e le caratteristiche dell'area rendono la proposta interessante sia per la ditta proprietaria sia per l'Amministrazione comunale, tanto che è stato sottoscritto, ai sensi dell'art. 6 della L.R. n.11/2004, un accordo tra le parti che prevede congrue compensazioni a favore del Comune. Tale accordo è parte integrante dei contenuti del PAT.

Vista la localizzazione dell'area che confina per un lungo tratto con la sponda sinistra del fiume Po di Venezia si prevede la possibilità di realizzare un attracco attrezzato per il carico/scarico di merci che eventualmente possano essere trasportate via acqua.

5.7 ORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA TURISTICO

Grandi potenzialità può offrire il settore del turismo che, opportunamente organizzato, potrà garantire occupazione e riqualificazione economica e sociale. A tale fine si può ipotizzare un sistema di piccole attività ricettive e di ristorazione di matrice nord-europea ma molto bene sviluppate anche in alcune regioni italiane come l'agriturismo, l'affittacamere, i Bed and Breakfast, ecc.

In quest'ottica si può fare una riflessione sul patrimonio di edilizia rurale, non più utilizzato per scopi agricoli, di cui è pieno il territorio del Comune di Porto Viro.

Fino ad oggi questi edifici non sono stati oggetto di particolare interesse, se non vincolistico. Occorre sostituire alle sporadiche iniziative di alcuni proprietari una collaborazione tra Comune e privati per la definizione di un "sistema", da giocare sul piano dell'immagine del Comune di Porto Viro, per intercettare finanziamenti per il loro recupero, in particolare per quei manufatti strutturalmente e dimensionalmente importanti, da utilizzare anche come sede di attività ricettive, museali, di ricerca, di attività culturali.

Per il settore dell'immagine turistica, prioritario diventa il completamento dei lavori, già avviato, di recupero e di riqualificazione della frazione di Porto Levante, caratteristico villaggio di pescatori che si sta sempre di più affermando come importante centro attrezzato per la nautica da diporto, come punto di partenza per la pesca d'altura di tipo amatoriale e per il più tradizionale turismo di visitazione attraverso paesaggi vallivi e lagunari di straordinaria bellezza ed unicità.

Oltre a ciò, gli obiettivi che si vogliono perseguire con il PAT sono:

- consolidare ed incrementare la possibilità di utilizzo dello scanno Cavallari per l'attività di balneazione mediante la realizzazione di strutture di servizio di base per il turista, nel pieno rispetto delle componenti ambientali di pregio presenti;
- incentivare l'attività di ittiturismo con la possibilità di realizzare in aree idonee alcuni capanni dotati di attrezzature a sbalzo per la pesca in mare;
- individuare un'area per la realizzazione di un'aviosuperficie;
- prevedere di utilizzare parte dell'area portuale di Ca' Cappello per le funzioni turistiche legate al diportismo nautico con attrezzature per la sosta delle navi fluviali da crociera;
- ampliare l'area di intervento ed aumentare le funzioni insediative turistiche già previste per il vecchio borgo rurale di Scanarello;
- individuare un'area per l'insediamento di attività sportive e ricreative (motocross, tiro a segno, ecc.) che richiedono ampi spazi aperti ed attrezzati.

5.8 RIORDINO VIABILISTICO

L'obiettivo generale di migliorare le relazioni interne ed esterne al territorio comunale deve essere articolato coniugando le tematiche specifiche delle infrastrutture in rapporto ai sistemi insediativo ed ambientale.

Una specifica azione già avviata dall'Amministrazione comunale e che il PAT deve sostenere è la realizzazione di una serie di infrastrutture viabilistiche e di collegamento per mettere in sicurezza la mobilità relativa alle aree produttive e non che si affacciano sulla S.S. n. 309 "Romea".

E' assolutamente necessario completare un sistema di viabilità alternativa alla "Romea" stabilendo le necessarie salvaguardie, prefigurando configurazioni transitorie per giungere ad un impianto infrastrutturale sicuro e coerente con il disegno complessivo della città.

Sempre in tema di relazioni e di viabilità, si può ipotizzare, previa verifica di compatibilità tecnica ed economica, la riproposizione del collegamento tra i centri abitati di Porto Viro e di Taglio di Po, ad uso pedonale e ciclabile, da realizzarsi in sede propria o come elemento aggiuntivo da integrare nella struttura del ponte esistente sulla S.S. Romea.

Per la Via Mantovana, che attualmente sopporta un forte traffico pesante in direzione "S.S. Romea-Adria-Rovigo" sarà verificata la possibilità di renderla il più possibile "urbana" per evitare che possa caricarsi eccessivamente di traffico di attraversamento, fortemente pericoloso per la popolazione.

Utilizzo dei nuovi strumenti messi a disposizione dalla LR 11/2004 e cioè: la perequazione e compensazione urbanistica, la riqualificazione ambientale e i crediti edilizi, gli accordi tra pubblico e privati.

La legge regionale 11/2004 mette a disposizione una serie di strumenti utili e interessanti per la gestione del territorio.

La perequazione urbanistica, il credito edilizio, l'accordo tra pubblico e privato, se bene utilizzati, possono veramente semplificare e risolvere tante situazioni.

5.9 LA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA: PEREQUAZIONE URBANISTICA, CREDITO EDILIZIO E COMPENSAZIONE URBANISTICA.

Il PAT assume, nel principio della sostenibilità economica delle trasformazioni (da attuarsi attraverso gli istituti della perequazione urbanistica, del credito edilizio e della compensazione urbanistica) il criterio ispiratore per le nuove previsioni.

In particolare, una parte del vantaggio economico generato dalla trasformazione urbanistica, dovrà essere destinato alla costruzione della "città pubblica" attraverso le seguenti forme:

- realizzazione e/o contributo per la realizzazione delle opere pubbliche programmate o per la cessione delle aree eccedenti i minimi di legge;
- cessione al Comune di corrispondenti potenzialità edificatorie e/o crediti edilizi da utilizzare in sede di compensazione urbanistica, per la realizzazione di programmi di edilizia convenzionata e/o residenziale pubblica.

Le trasformazioni maggiormente interessate sono quelle di nuova edificazione (molto contenute) e di ristrutturazione urbanistica. Nel primo caso è piuttosto agevole la verifica del vantaggio economico prodotto (come tanti esempi attuati altrove testimoniano), mentre nel secondo, invece, le specifiche condizioni delle aree da trasformare (all'interno di "contesti urbani significativi" da individuare nell'ATO n.1) comportano una maggiore "flessibilità" di calcolo che dovrà essere affinata in sede di Piano degli Interventi.

Il P.I. Può individuare ambiti ed immobili sui quali rendere applicabile il credito edilizio e la compensazione urbanistica, nell'ambito delle seguenti categorie:

- a) rimozione o mascheramento delle opere incongrue;
- b) rimozione degli elementi di degrado;
- c) interventi di miglioramento della qualità urbana;
- d) interventi di riordino della zona agricola;
- e) interventi di ripristino e di riqualificazione urbanistica, paesaggistica, architettonica, e ambientale del territorio.

6 I LIMITI DELLO SVILUPPO

6.1 SAU E SUPERFICIE TRASFORMABILE

Il PAT deve determinare il limite quantitativo massimo della zona agricola trasformabile in zone con destinazione diversa da quella agricola con riguardo al rapporto tra la superficie agricola utilizzata (SAU) e la superficie territoriale comunale (STC), secondo le modalità indicate nel provvedimento di cui all'art. 50, comma 1, lettera c) della L.R. n.11/2004.

La SAU è determinata sulla base di specifica indagine agronomica relativa all'uso del suolo reale, al netto delle zone territoriali omogenee del PRG vigente, ed in conformità della metodologia per il calcolo stabilita dall'Allegato A – Dgr n.3650 del 25/11/2008, escludendo altresì le vaste superfici acquee che sono: le lagune, le valli da pesca ed il corso dei fiumi Po di Levante, Po di Venezia e Po di Maistra.

Il PAT, tenuto conto della metodologia di calcolo sopra richiamata, ha determinato la superficie agricola trasformabile in zone diverse da quella agricola nel seguente modo:

- Superficie Agricola Utilizzata (SAU) comunale rilevata a febbraio 2009: 5.291,550 ettari
- Superficie Territoriale Comunale (STC): 7.784,949 ettari
- Rapporto SAU/STC: 0,679
- Zona agricola massima trasformabile: $5.291,550 \times 1,3\% = 68,790$ ettari

In considerazione delle specificità territoriali del Comune di Porto Viro quale centro dinamico della fascia costiera della Provincia di Rovigo, ai sensi di quanto previsto dall'atto di indirizzo di cui all'art. 50, comma 1, lettera c) si incrementa del 10% la superficie agricola massima trasformabile in zone diverse da quella agricola che si configura quindi in 75,669 ettari.

7 IL DIMENSIONAMENTO DEL PIANO

7.1 LA SUDDIVISIONE IN AMBITI TERRITORIALI OMOGENEI

Il calcolo del dimensionamento si basa sulla suddivisione del territorio comunale in Ambiti Territoriali Omogenei (ATO), i quali sono caratterizzati da componenti fisiche e strutturali omogenee al loro interno.

Il territorio di Porto Viro è suddiviso in otto tipologie di ATO:

- ATO n. 1 – Porto Viro "Città"
- ATO n. 2 – Zona produttiva "Corridoio Romea"
- ATO n. 3 – Zona produttiva portuale
- ATO n. 4 – Il territorio agricolo
- ATO n. 5 – Il sistema delle valli da pesca
- ATO n. 6 – Porto Levante e il sistema turistico lagunare e costiero
- ATO n. 7 – Borgo Scanarello e le terre del turismo rurale
- ATO n. 8 – Il sistema paesaggistico – ambientale del fiume Po

Al fine del calcolo del dimensionamento del Piano di Assetto del Territorio è stata effettuata una stima della popolazione da qui a 10 anni (termine temporale del PAT). Le previsioni esplicitate nella relazione demografica illustrano come la popolazione attuale di Porto Viro sia di circa 14.600 abitanti; tale dato raggiungerà nel 2017 (secondo il metodo di stima della regressione lineare) un valore che oscilla tra i 14.738 e 15.120 abitanti: a fronte di questi valori si evidenzia quindi un incremento demografico pari a 524 possibili nuovi residenti. È prevedibile che, la centralità territoriale del Comune rispetto alla viabilità principale, la buona dotazione di aree edificabili sia residenziali sia produttive, la presenza di importanti servizi socio – sanitari, sportivo – ricreativi e culturali e la grande potenzialità di nuova occupazione rappresentata dall'area portuale di Ca' Cappello, gli investimenti e gli insediamenti di tipo residenziale e produttivo nei prossimi anni si svilupperanno in modo molto più pronunciato che altrove, attirando quindi nuovi residenti.

Pertanto le previsioni di crescita, che fino a poco tempo fa facevano ipotizzare valori tutto sommato modesti, devono essere ripensate al rialzo. Con ciò si vuole qui solamente delineare un'ipotesi tendenziale di crescita della popolazione, ferme restando le condizioni che hanno portato alla situazione attuale: in fin dei conti previsioni rigorose non avrebbero senso se variano le condizioni economiche, sociali

ed anche normative che hanno un diretto impatto sulla popolazione e sulla sua evoluzione, variazioni sulle quali è ben difficile fare previsioni a medio – lungo termine. È ovvio pure che questi valori possano essere influenzati anche dalle politiche economiche e sociali messe in atto dalle varie Amministrazioni.

Come si può quindi intuire ogni metodo applicato fornisce valori differenti e non è facile fare previsioni quando, nel caso di Porto Viro, si intravede un "punto di svolta" rispetto al passato che fa ben sperare rispetto al passato; il giusto valore previsionale viene lasciato indefinito ed il dimensionamento del Piano prende riferimento dalla realistica programmazione proposta.

Il progetto di Piano di Assetto individua all'interno del territorio comunale interventi ed azioni atte al raggiungimento degli obiettivi prefissati con il documento preliminare: direttrici di sviluppo insediativo di nuovo impianto, interventi di riqualificazione o riconversione, aree idonee ad interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale, interventi per nuovi insediamenti turistici, di riordino in zone agricole, ecc.

Nella Carta della Trasformabilità (Tavola 4) il perimetro degli ATO, residenziali e produttivi, dove non diversamente indicato, rappresenta anche il limite massimo di trasformazione, all'interno di ciascun ATO sono indicate, con frecce di diverso colore, le direttrici di possibile espansione dei nuclei urbani. Le porzioni di territorio a destinazione agricola (secondo il PRG vigente) che ricadono all'interno del perimetro dell'ATO sono individuate come aree potenzialmente trasformabili. È importante sottolineare che non tutte le aree così individuate saranno edificate: queste costituiscono una gamma di possibili territori dai quali il Piano degli Interventi (PI) individuerà le aree che verranno effettivamente realizzate, nei limiti di quanto previsto dal calcolo della Superficie Agricola Utilizzata (SAU), così come indicato dalla lettera c) degli atti di indirizzo alla L.R. n.11/2004.

Per questo si parla di aree potenzialmente trasformabili nel senso che non posseggono per se stesse capacità edificatoria finché non gli viene assegnata dal PI, nei limiti della SAU trasformabile.

Come previsto in precedenza, il calcolo della SAU deriva dalla superficie agricola utilizzata e definisce la quantità di suolo comunale che potrà essere trasformata da uso agricolo a qualsiasi altro tipo di utilizzo: per il Comune di Porto Viro questo valore è pari a 75,669 ettari. Tuttavia si può percepire che le aree potenzialmente trasformabili individuate nella Tavola 4 e le azioni e proposte di intervento contenute nei vari ATO superino il valore di cui sopra: l'abbondanza di superficie e di azioni di intervento rispetto alla quantità di SAU trasformabile lascia al Piano degli Interventi un ampio margine di scelta che permette di realizzare le aree di sicuro interesse per il Comune e per i privati. A fronte di una quantità di SAU

trasformabile pari a 75,669 ettari, il Piano degli Interventi quindi, in fase attuativa, potrà utilizzare le aree potenzialmente trasformabili per una parte che non superi tale valore. A questo proposito va precisato che le aree di nuova edificazione previste dal PRG vigente che non sono state ancora realizzate, sono state confermate dal PAT e non vanno a consumare SAU trasformabile.

7.2 DETTAGLIO DELLE PREVISIONI DI PIANO

ATO n. 1

Carico insediativo aggiuntivo		Standard urbanistici [mq/abitante]	
		<i>Primari</i>	<i>Secondari</i>
Residenziale ⁸	723.000 mc	10	20
Abitante teorico	150 mc/ab	48.200 mq	96.400 mq
Abitanti teorici aggiunti	4.820 ab	Totale aree per servizi 144.600 mq	

Verifica complessiva		Standard urbanistici	
Abitanti teorici PRG vigente	19.344 ab	Aree per servizi esistenti	648.228 mq
Abitanti teorici aggiunti	4.820 ab	Aree per servizi complessivi 724.920 mq	
Totale abitanti teorici	24.164 ab		

Ulteriori interventi		Standard urbanistici	
		<i>Primari</i>	<i>Secondari</i>
Turistico ed agriturismo ⁹	10.000 mc	15 mq/100 mc	

ATO n. 2

Carico insediativo aggiuntivo		Standard urbanistici [mq/abitante]	
		<i>Primari</i>	<i>Secondari</i>
Residenziale ¹⁰	110.000 mc	10	20
Abitante teorico	150 mc/ab	7.330 mq	14.660 mq
Abitanti teorici aggiunti	733 ab	Totale aree per servizi 21.990 mq	

Verifica complessiva		Standard urbanistici	
Abitanti teorici PRG vigente	381 ab	Aree per servizi esistenti	109.152 mq
Abitanti teorici aggiunti	733 ab	Aree per servizi complessivi 33.420 mq	
Totale abitanti teorici	1.114 ab		

Ulteriori interventi		Standard urbanistici	
		<i>Primari</i>	<i>Secondari</i>
Produttivo ¹¹	408.000 mq	10% sup. terr.	

8 Comprende il 20% di funzioni compatibili.

9 Strutture per attività turistico – ricettive, di accoglienza e ristorazione da ricavarsi nella zona ovest della città.

10 Comprende il 20% di funzioni compatibili.

11 Comprensivo delle destinazioni commerciale, direzionale, artigianale.

ATO n. 3

Carico insediativo aggiuntivo	Standard urbanistici [mq/abitante]	
	<i>Primari</i>	<i>Secondari</i>
	10	20
Abitante teorico 150 mc/ab		
Abitanti teorici aggiunti 0 ab		

Ulteriori interventi	Standard urbanistici	
	<i>Primari</i>	<i>Secondari</i>
Produttivo ¹² 44.000 mq	10% sup. terr.	
Attività sportive ricreative ¹³ 4.000 mq	100% della s.l.p.	

ATO n. 4

Carico insediativo aggiuntivo	Standard urbanistici [mq/abitante]	
	<i>Primari</i>	<i>Secondari</i>
Residenziale ¹⁴ 57.000 mc	10	20
Abitante teorico 150 mc/ab	3.800 mq	7.600 mq
Abitanti teorici aggiunti 380 ab	Totale aree per servizi 11.400 mq	

Verifica complessiva		Standard urbanistici	
Abitanti teorici PRG vigente 1.460 ab		Aree per servizi esistenti	101.295 mq
Abitanti teorici aggiunti 380 ab			
Totale abitanti teorici 1.840 ab		Aree per servizi complessivi	55.188 mq

Ulteriori interventi	Standard urbanistici	
	<i>Primari</i>	<i>Secondari</i>
Produttivo ¹⁵ 50.000 mq	10% sup. terr.	
Attività ricettive turistiche ¹⁶ 20.000 mq	10mq/100 mq sup. terr.	
Attività sportive, ricreative e altro ¹⁷ 20.000 mq	100% della s.l.p.	

12 Comprensivo delle destinazioni commerciale, direzionale, artigianale.

13 Strutture per attività sportive e ricreative funzionali al recupero della Corte di Ca' Cappello.

14 Comprende il 20% di funzioni compatibili.

15 Comprende le attività legate alla nautica da diporto e per la pesca professionale.

16 Attività ricettive turistiche all'aperto e relative strutture complementari e di servizio.

17 Strutture per attività sportive, ricreative, e infrastrutture (aviosuperficie).

ATO n. 5

Carico insediativo aggiuntivo	Standard urbanistici [mq/abitante]	
	<i>Primari</i>	<i>Secondari</i>
	10	20
Abitante teorico 150 mc/ab		
Abitanti teorici aggiunti 0 ab		

Ulteriori interventi	Standard urbanistici		
		<i>Primari</i>	<i>Secondari</i>
Attività ricettive turistiche 50.000 mc	15 mq/100 mc		
Attività di acquacoltura e pesca 30.000 mq	10% sup. terr.		

ATO n. 6

Carico insediativo aggiuntivo	Standard urbanistici [mq/abitante]	
	<i>Primari</i>	<i>Secondari</i>
	10	20
Abitante teorico 150 mc/ab		
Abitanti teorici aggiunti 0 ab		

Ulteriori interventi	Standard urbanistici		
		<i>Primari</i>	<i>Secondari</i>
Attività di pesca professionale 10.000 mq	10% sup. terr.		

ATO n. 7

Carico insediativo aggiuntivo	Standard urbanistici [mq/abitante]	
	<i>Primari</i>	<i>Secondari</i>
	10	20
Abitante teorico 150 mc/ab		
Abitanti teorici aggiunti 0 ab		

Ulteriori interventi	Standard urbanistici		
		<i>Primari</i>	<i>Secondari</i>
Strutture ricettive turistiche 20.000 mc	15 mq/100 mc		
Recupero e ampliamento edifici esistenti 8.000 mc	15 mq/100 mc		
Strutture ricettive turistiche all'aperto 300.000 mq	10 mq/100 mq		

ATO n. 8

Carico insediativo aggiuntivo	Standard urbanistici [mq/abitante]	
	<i>Primari</i>	<i>Secondari</i>
	10	20
Abitante teorico 150 mc/ab		
Abitanti teorici aggiunti 0 ab		

Ulteriori interventi	Standard urbanistici	
	<i>Primari</i>	<i>Secondari</i>
Strutture per la pesca con bilancione e punto di ristoro 1.000 mq	10% sup. terr.	

La dotazione di aree per servizi in ragione del dimensionamento teorico effettuato sulla base delle diverse destinazioni d'uso viene individuata dal PAT (così come previsto dall'art. 31 della L.R. n. 11/2004) nel seguente modo:

- relativamente alla residenza, 30 mq per abitante teorico;
- relativamente all'industria e artigianato, 10 mq ogni 100 mq di superficie delle singole zone;
- relativamente al commercio e direzionale, 100 mq ogni 100 mq di superficie lorda di pavimento;
- relativamente al turismo, 15 mq ogni 100 mc, oppure 10 mq ogni 100 mq , nel caso di insediamenti all'aperto.

Porto Viro, Marzo 2009