

“ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA DEI PORTI FLUVIALI LOMBARDI”

Piano di sviluppo strategico di istituzione di una ZLS in Lombardia

Sommario

1	Premessa.....	5
2	Inquadramento normativo.....	7
2.1	Le Zone Economiche Speciali e le Zone Logistiche Semplificate.....	7
2.2	Il contesto lombardo.....	7
2.3	Il “Decreto Genova” e le implicazioni per la Lombardia	8
2.4	Dimensionamento massimo della ZLS lombarda	8
2.5	L’iter per la presentazione della domanda.....	9
3	Contesto socioeconomico e territoriale.....	10
3.1	Il contesto socioeconomico della provincia di Mantova.....	11
3.2	Il contesto socioeconomico della provincia di Cremona.....	17
4	Le infrastrutture di trasporto: stato, progetti e fabbisogni.....	24
4.1	Gli ambiti di Mantova e Cremona all’interno della Rete TEN-T	24
4.2	Il porto di Mantova	26
4.2.1	<i>Dimensioni e strutture del porto</i>	<i>27</i>
4.2.2	<i>Nuova Piattaforma Intermodale di Mantova – Valdaro</i>	<i>29</i>
4.2.3	<i>Caratteristiche delle diverse zone insediative</i>	<i>29</i>
4.2.4	<i>Collegamenti infrastrutturali.....</i>	<i>29</i>
4.3	Il porto di Cremona	30
4.3.1	<i>Dimensioni e strutture del porto</i>	<i>31</i>
4.3.2	<i>Collegamenti infrastrutturali.....</i>	<i>32</i>

4.4	Altri porti e approdi rilevanti.....	32
4.5	Caratteristiche delle infrastrutture a servizio degli altri modi di trasporto	35
4.5.1	<i>Principali infrastrutture stradali – Provincia di Mantova</i>	35
4.5.2	<i>Principali infrastrutture stradali – Provincia di Cremona</i>	36
4.5.3	<i>Principali interventi infrastrutture stradali previsti</i>	36
4.5.4	<i>Principali infrastrutture ferroviarie provincia di Mantova</i>	36
4.5.5	<i>Principali infrastrutture ferroviarie provincia di Cremona</i>	37
4.6	Stato dell’Iter autorizzativo delle progettualità sul sistema portuale e infrastrutturale	38
4.7	Cooperazione con Autobrennero per investimenti nel distretto portuale	40
4.8	Esigenze di connessione dei porti con la rete stradale e ferroviaria.....	41
4.9	Il Sistema della navigazione interna.....	43
4.9.1	<i>I programmi SIMPO (1980) e “Master Plan Nord Italia” (2010).</i>	46
4.9.2	<i>Le merceologie trattate dal trasporto fluviale</i>	46
4.9.3	<i>Studi prospettici sullo sviluppo del trasporto fluviale.</i>	47
5	Gli indirizzi della pianificazione territoriale.....	49
5.1	Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Mantova PTCP del 2010	49
5.2	Masterplan per la rigenerazione territoriale del polo produttivo di Mantova	50
5.3	Il PRP, Piano Regolatore del Porto di Mantova (intercomunale)	54
5.4	Progetti prioritari per la logistica del polo produttivo mantovano	55
5.5	Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Cremona PTCP del 2013.....	61
5.6	La Pianificazione Urbanistica Comunale.....	62
5.7	Aree di crisi industriale e nuovi progetti di rigenerazione	63
5.8	I benefici ambientali che si possono ottenere dal trasporto fluviale.....	64
5.9	Le condizioni di navigabilità tra i porti di Mantova e Cremona e il mare.....	64
5.9.1	<i>Interventi per assicurare i fondali nel tratto Cremona – Mantova - mare</i>	65
5.10	Impatto occupazionale derivante dai nuovi insediamenti industriali dalla ZLS	66
5.10.1	<i>Stima dell’impatto attraverso l’applicazione del modello proposto per il Piano Industriale dell’Area Metropolitana di Venezia e Rovigo redatto da EY per Confindustria Venezia- Rovigo nel 2018</i>	66
5.10.2	<i>Calcolo dello sviluppo occupazionale e dell’impatto economico derivante dagli investimenti previsti nel settore delle costruzioni</i>	67
6	La ZLS: criteri e individuazione delle aree	67
6.1	Indicazioni normative.....	68
6.2	Il contesto della ZLS rispetto ai sistemi portuali di Mantova e Cremona.....	68
7	La proposta di ZLS: denominazione e articolazione territoriale	70
7.1	Un processo partecipato	70

7.2	Denominazione	70
7.3	Articolazione territoriale	70
7.3.1	<i>Livello 1: i distretti portuali di Mantova e Cremona</i>	74
7.3.2	<i>Livello 2: I distretti dei porti facenti parte dei Sistemi Portuali di Mantova e Cremona</i>	80
7.3.3	<i>Specifiche sulla eventuale esclusione di aree per ragioni di sicurezza pubblica</i>	87
8	Il governo e la gestione delle attività della ZLS	87
8.1	Inquadramento normativo dei porti fluviali	87
8.2	Composizione del Comitato di indirizzo della ZLS.....	89
8.2.1	<i>Proposta di Governance</i>	89
8.3	Funzioni del Comitato di Indirizzo e della struttura tecnico-amministrativa di supporto	90
8.4	Conferenza dei servizi permanente.....	91
8.5	Consulta degli stakeholder della ZLS.....	91
8.6	Il processo continuo di consultazione e di partecipazione pubblico-privata per le ZLS.....	91
8.7	Durata della ZLS.....	92
8.8	Sistema di monitoraggio della ZLS	92
9	Gli incentivi all’insediamento delle ZLS: semplificazione amministrativa esostegni agli investimenti	93
9.1	Il soggetto competente dell’area portuale	93
9.2	Semplificazioni amministrative	93
9.3	Semplificazioni aggiuntive	94
9.4	Semplificazioni per l’attività logistica e portuale	95
9.5	Agevolazioni fiscali	95
9.6	Le azioni di supporto di Regione Lombardia	95
10	Progettualità e Innovazione a supporto delle ZLS.....	96
10.1	Mantova Hydrogen Valley.....	96
10.2	Progetti per lo sviluppo dell’economia cremonese per la valorizzazione delle ZLS.....	97
10.2.1	<i>Colmare il gap di infrastrutture della Provincia Cremona</i>	97
10.2.2	<i>Cremona Creare una scuola di formazione per le "professioni del futuro".</i>	97
10.2.3	<i>Creazione di un ContaminationLab tra industria agro-alimentare, cosmesi e nuove produzioni.</i>	98
10.2.4	<i>Il lancio di una strategia integrata di comunicazione delle eccellenze del territorio con un Brand identitario provinciale.</i>	99
10.3	Comunicazione e marketing per le ZLS	99

1 Premessa

Rilanciare la competitività e l'attrattività del contesto territoriale e sociale della Lombardia è uno degli obiettivi indicati dalla L.R. n.11 del 19 febbraio 2014 "Impresa Lombardia: per la libertà di impresa, il lavoro e la competitività".

La scelta di istituire una Zona Logistica Semplificata (di seguito ZLS) richiede una concreta e fattiva collaborazione con le istituzioni e le imprese del territorio, con l'obiettivo, per Regione Lombardia, di definire una ZLS in pieno accordo e sinergia con le forze che vi operano.

Alla luce delle considerazioni fatte, è stato avviato uno studio che individuasse le finalità e le potenzialità di questo strumento e di selezionare gli ambiti e i soggetti da coinvolgere.

Regione Lombardia ha dunque attivato un confronto con tutti i soggetti potenzialmente interessati da una ZLS ed in particolare con gli enti locali e sistemi economici dei territori di Mantova e Cremona.

Il primo incontro si è svolto presso la sede della Provincia di Mantova il 29 settembre 2021 ed ha visto coinvolti i principali stakeholder delle province di Mantova e di Cremona. In questa occasione è stato dibattuto il possibile ruolo della ZLS, sia sotto il profilo delle funzioni che essa potrebbe svolgere, sia sotto il profilo delle aree potenzialmente interessate. L'incontro si è concluso con l'impegno dei rappresentanti locali di svolgere una prima azione di sensibilizzazione e di selezione delle realtà potenzialmente interessate, al fine di far convergere il lavoro successivo verso soluzioni concrete.

In esito ai primi approfondimenti, coordinati dalle Province e le Camere di Commercio di Mantova e Cremona, sono emerse una serie di punti di attenzione connessi all'istituzione di una ZLS:

- il ruolo del trasporto fluviale ed i suoi aspetti di natura economica, sociale ed ambientale,
- la definizione dei criteri per la perimetrazione delle aree che vi farebbero parte,
- gli aspetti di semplificazione che la caratterizzerebbero.

All'inizio del 2021, l'Istituto regionale per il supporto alle politiche della Lombardia (PoliS-Lombardia) ha ricevuto un incarico dalla Direzione Generale Sviluppo Economico per accompagnare il percorso di analisi e per la stesura di uno studio dal titolo "Studio di carattere tecnico-scientifico per l'approfondimento dei percorsi procedurali e amministrativi per l'istituzione e la gestione di Zone Economiche Speciali in Lombardia - Documento a supporto dell'istruttoria per la definizione del Piano di sviluppo strategico di istituzione di una ZLS in Lombardia", la cui prima bozza è stata fornita alla Direzione regionale nel gennaio 2022.

A seguito di questo primo documento di inquadramento, il territorio ha parallelamente avviato un percorso di confronto con un gran numero di amministrazioni locali e soggetti privati e le Province di Cremona e Mantova e le rispettive Camere di Commercio hanno presentato, in data 7 marzo 2022, un documento integrativo che ha ripreso ed arricchito il contributo di PoliS-Lombardia.

L'attivazione delle comunità locali e dei soggetti privati ha permesso di migliorare in maniera significativa la conoscenza e la descrizione delle problematiche inerenti la ZLS e di definire una proposta articolata su più livelli. Dal confronto e dal dibattito tra i soggetti coinvolti, a seguito di un lungo lavoro di raccolta dati, definizione aree e condivisione delle strategie e governance, sono state quindi realizzate nuove versioni dello studio di PoliS-Lombardia ed infine un documento condiviso.

Con Delibera di Giunta Regionale n.6454 del 31 maggio 2022, Regione Lombardia ha approvato il "Piano di sviluppo strategico di istituzione di una ZLS in Lombardia", dando mandato al Presidente della Giunta Regionale di presentare al Presidente del Consiglio dei ministri la richiesta di istituzione di una zona logistica

semplificata “ZLS”, ai sensi dell’art.5 del DPCM 25 gennaio 2018, n. 12. I documenti sono stati trasmessi via pec agli uffici della Presidenza del Consiglio in data 8 giugno 2022.

L’istruttoria al documento è stata curata dal Dipartimento per le Politiche di Coesione della Presidenza del Consiglio dei ministri che, attraverso una nota di Osservazioni, ha messo in evidenza l’opportunità di procedere ad una serie di lavori integrativi, riguardanti principalmente la perimetrazione delle aree interessate e la governance. Pertanto, nei mesi successivi è stato avviato un confronto tecnico con il Dipartimento, volto a rendere coerente il Pss lombardo alle indicazioni pervenute.

Nel luglio del 2023, gli uffici della Direzione Generale Sviluppo Economico hanno inviato via email al Dipartimento l’ultimo aggiornamento del Pss lombardo, e i relativi allegati, totalmente rispondente alle indicazioni ricevute.

Con l’approvazione del DPCM n.40 del 4 marzo 2024 “Regolamento di istituzione di Zone logistiche semplificate (ZLS) ai sensi dell’articolo 1, comma 65, della legge 27 dicembre 2017, n. 205.” si è reso necessario il lavoro di allineamento del Pss lombardo alle disposizioni normative di cui al presente documento.

2 Inquadramento normativo

2.1 Le Zone Economiche Speciali e le Zone Logistiche Semplificate

Il decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito con modificazioni dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, ha previsto, agli articoli 4 e 5, l'istituzione delle cosiddette "Zone Economiche Speciali" (di seguito "ZES"), che consistono in una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal Regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Le aziende nel territorio della ZES beneficiano di specifiche agevolazioni fiscali e di semplificazioni amministrative.

L'articolo 4, comma 4, del decreto-legge n. 91/2017 prescrive che le proposte di istituire una ZES possono essere presentate dalle regioni "meno sviluppate" e "in transizione", così come individuate dalla normativa europea, ammissibili alle deroghe previste dall'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea: Campania, Basilicata, Puglia, Calabria e Sicilia. La Lombardia non è quindi tra queste regioni.

La legge 27 dicembre 2017, n. 205 (Legge di bilancio 2018), all'articolo 1, commi 61-65, e legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Legge di bilancio 2020), art.1, comma 313, hanno tuttavia provveduto ad estendere la disciplina delle ZES alle regioni "più sviluppate", tra cui rientra la Lombardia, mediante l'istituzione delle "**Zone Logistiche Semplificate**" (di seguito "ZLS"). Le agevolazioni fiscali per le ZLS, di cui all'articolo 5, comma 2, del decreto-legge n. 91/2017, limitatamente alle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea, spettano sia alle nuove imprese che si insediano, sia alle imprese già operanti nei territori ZLS interessati, purché queste ultime stesse si impegnino ad avviare una nuova attività in precedenza non esercitata (attività che vada dunque a creare nuovi posti di lavoro, nel rispetto dei requisiti chiesti dalla richiamata normativa). (Orientamento Agenzia Entrate risposta a interpello n. 771 del 10 novembre 2021).

Come stabilito dalla Legge 27 dicembre 2017, n. 205, il Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n.40 del 4 marzo 2024 ha adottato il Regolamento per l'istituzione di Zone Logistiche Semplificate, il quale definisce (art. 2):

- le modalità per l'istituzione di ZLS, comprese le ZLS interregionali;
- la loro durata;
- i criteri per l'identificazione e la delimitazione dell'area ZLS;
- le misure di organizzazione e di funzionamento della ZLS;
- le misure di semplificazione applicabili alla ZLS.

Il presente documento fornisce gli elementi costitutivi la richiesta di istituzione della ZLS in Lombardia e, ai sensi dell'art.14 comma 2 del DPCM n.40 del 4 marzo 2024, recepisce puntualmente le disposizioni dall'art.8 all'art.13 del citato DPCM, in particolare in relazione alla governance (punto 8), in quanto il procedimento di istituzione è stato avviato nel maggio 2022 con Delibera di Giunta Regionale n.6454 inviata con PEC il 08/06/2022 alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Ritenuto di approvare nuovamente il Piano in Giunta Regionale, in considerazione del tempo trascorso e del recepimento delle citate disposizioni, è stata colta l'occasione per tenere conto, ove possibile, delle ulteriori disposizioni di cui al DPCM n.40/2024.

2.2 Il contesto lombardo

La normativa delle ZLS prevede che la loro istituzione sia possibile nelle regioni nel cui territorio sia presente almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal Regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013,

collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T): la Lombardia ospita due aree portuali definite dal Regolamento (UE) n. 1315, entrambe appartenenti alla categoria dei “porti interni” e appartenenti alla rete “centrale” (Core):

- il porto fluviale di Mantova
- il porto fluviale di Cremona

2.3 Il “Decreto Genova” e le implicazioni per la Lombardia

Il Decreto-Legge 28 settembre 2018, n. 109, all’articolo 7 identifica i comuni nei quali si situa: “... la «Zona Logistica Semplificata - Porto e Retroporto di Genova» comprendente i territori portuali e retroportuali del Comune di Genova, fino a includere i retroporti di Rivalta Scrivia, Arquata Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Ovada, Belforte, Dinazzano, Milano Smistamento, Melzo e Vado Ligure.”

In Lombardia sono quindi presenti due aree facenti parte di una ZLS e precisamente:

- Milano Smistamento
- Melzo

Pur essendo parti di una ZLS, la loro presenza non costituisce impedimento alla istituzione della ZLS regionale, che faccia riferimento funzionale ad un diverso porto Core.

Da quanto sopra esposto emerge che non vi sono ostacoli normativi alla richiesta di istituire una ZLS in Lombardia.

2.4 Dimensionamento massimo della ZLS lombarda

L’art. 3, comma 3 del DPCM n. 40 del 4 marzo 2024 stabilisce che per ciascuna regione l’area destinata alle ZLS non può eccedere la superficie indicata per la regione stessa nell’Allegato 1 dello stesso regolamento. Di seguito si riporta l’Allegato 1:

ALLEGATO 1
(articolo 3, comma 3)

Regione / Provincia autonoma	Popolazione	Superficie (S) kmq	Densità (D) abitanti/kmq	1,6 %*S*(D) regione/D Italia)		0,6 %*S		Valore massimo superficie ZLS ha
				kmq	ha	kmq	ha	
Piemonte	4.274.945	25.386,70	168,39	34,88	3.487,93	15,23	1.523,20	5.011
Valle d'Aosta / Vallée d'Aoste	124.089	3.260,85	38,05	1,01	101,24	1,96	195,65	297
Lombardia	9.981.554	23.863,10	418,28	81,44	8.143,97	14,32	1.431,79	9.576
Trentino-Alto Adige / Südtirol	1.077.078	13.604,72	79,17	8,79	878,79	8,16	816,28	1.695
Provincia Autonoma di Bolzano / Bozen	534.912	7.397,86	72,31	4,36	436,44	4,44	443,87	880
Provincia Autonoma di Trento	542.166	6.206,86	87,35	4,42	442,35	3,72	372,41	815
Veneto	4.869.830	18.345,37	265,45	39,73	3.973,30	11,01	1.100,72	5.074
Friuli-Venezia Giulia	1.201.510	7.932,48	151,47	9,80	980,31	4,76	475,95	1.456
Liguria	1.518.495	5.416,15	280,36	12,39	1.238,94	3,25	324,97	1.564
Emilia-Romagna	4.438.937	22.444,54	197,77	36,22	3.621,74	13,47	1.346,67	4.968
Toscana	3.692.865	22.987,44	160,65	30,13	3.013,01	13,79	1.379,25	4.392
Lazio	5.730.399	17.231,72	332,55	46,75	4.675,44	10,34	1.033,90	5.709
Italia	59.236.213	302.068,26	196,10					

Valori calcolati su dati ISTAT al 1° gennaio 2021.

La superficie massima per le ZLS in Lombardia è fissata a 9.576 ettari. La superficie della ZLS lombarda, come calcolato al punto 5.10 del Piano e dettagliato nella Tabella di cui al punto 7.3 del Piano, ha un'estensione di 3.303 ettari.

L'estensione dei retroporti della ZLS di Genova in territorio Lombardo, tenuto conto della superficie massima per le ZLS liguri fissata in 1.564 ettari, è pertanto ininfluenza ai fini del raggiungimento del massimale disponibile per la Lombardia.

Con riferimento ai Comuni compresi nella ZLS si rimanda alla documentazione, oggetto di pubblicazione a cura degli enti locali competenti, già trasmessa e di cui in premessa. In riferimento in particolare a quanto previsto all'articolo 5, comma 2, del decreto-legge n. 91/2017, si rimanda alla medesima documentazione che riporta in appositi files le particelle catastali, l'indicazione di inclusione totale o parziale, l'evidenza delle particelle ricadenti in aree c) della Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale.

Inoltre, di seguito si riporta l'elenco dei comuni inclusi nella ZLS, distinti tra comuni inclusi e comuni non inclusi nella Carta degli Aiuti a finalità regionale (2022-2027), per le provincie di Cremona e Mantova.

PROVINCIA DI CREMONA	
Comuni inclusi nella Carta degli Aiuti a finalità regionale (2022-2027)	Comuni NON inclusi nella Carta degli Aiuti a finalità regionale (2022-2027)
Pizzighettone	Cremona
Spinadesco	Sesto ed Uniti
	Casalmaggiore
	Rivarolo del Re
	Casteldidone
	San Giovanni in Croce
	Diadema Drizzona
PROVINCIA DI MANTOVA	
Comuni inclusi nella Carta degli Aiuti a finalità regionale (2022-2027)	Comuni NON inclusi nella Carta degli Aiuti a finalità regionale (2022-2027)
Roncoferraro	Mantova
San Benedetto Po	Gazoldo degli Ippoliti
San Giorgio Bigarello	Ostiglia
Viadana	Borgo Mantovano (Revere, Pieve di Coriano, Villa Poma)
	Rodigo

2.5 L'iter per la presentazione della domanda

Il Regolamento per l'istituzione di Zone Logistiche Semplificate (DPCM 4 marzo 2024, n.40), all'art.5 prevede che la richiesta di istituire la ZLS debba essere accompagnata da un Piano di sviluppo strategico, che tra le altre cose includa:

- la delimitazione della ZLS, la documentazione identificativa delle aree con l'indicazione delle porzioni di territorio interessate ed evidenziazione di quelle ricadenti nell'Area portuale, nonché di quelle ammesse ai benefici ai sensi della Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale;

- l'elenco delle infrastrutture già esistenti, ivi comprese le infrastrutture di collegamento tra aree non territorialmente adiacenti;
- un'analisi dell'impatto sociale ed economico atteso dall'istituzione della ZLS;
- una relazione illustrativa del Piano di sviluppo strategico, corredata di dati ed elementi che identificano le tipologie di attività che si intendono promuovere all'interno della ZLS, le attività di specializzazione territoriali che si intendono rafforzare, e che dimostrano la sussistenza di un nesso economico-funzionale con l'Area portuale;
- l'individuazione delle eventuali semplificazioni amministrative, ulteriori rispetto a quelle preiste dalla legge, che la Regione intende adottare per le iniziative imprenditoriali localizzate nella ZLS;
- l'indicazione degli eventuali pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, già rilasciati dagli enti locali e da tutti gli enti interessati con riguardo alle attività funzionali del Piano di sviluppo strategico;
- l'indicazione delle agevolazioni ed incentivazioni, senza oneri a carico della finanza statale, che possono essere concesse dalla regione, nei limiti dell'intensità massima di aiuti e con le modalità previste dalla legge;
- l'elenco dei soggetti pubblici e privati consultati per la predisposizione del Piano di sviluppo strategico, nonché le modalità di consultazione adottate e gli esiti delle stesse;
- le modalità con cui le strutture amministrative delle regioni e degli enti locali interessati, nel rispetto dei rispettivi ordinamenti, assicurano, anche attraverso propri uffici e personale, nonché attraverso accordi con le amministrazioni centrali dello Stato e convenzioni con organismi, ovvero strutture nazionali a totale partecipazione pubblica, l'espletamento delle funzioni amministrative e di gestione degli interventi di competenza regionale previsti nella ZLS;
- l'individuazione, per esigenza di sicurezza portuale e di navigazione, delle aree escluse.

L'istruttoria sulla proposta di istituzione della ZLS è curata dal Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud della Presidenza del Consiglio dei ministri. Il Dipartimento verifica la completezza del Piano di sviluppo strategico ZLS con riferimento ai requisiti di cui all'articolo 5 e acquisisce le valutazioni di competenza del Ministero dell'Economia e delle Finanze, con particolare riguardo agli aspetti fiscali e doganali, e quelle di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con particolare riguardo all'adeguatezza dei profili infrastrutturali. Il Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR, sulla base dell'istruttoria può richiedere, ai fini dell'approvazione, integrazioni o modifiche al Piano di sviluppo strategico ZLS (art.6).

3 Contesto socioeconomico e territoriale

Il contesto socioeconomico dei territori nei quali si propone di collocare la ZLS lombarda è tipico di una economia molto sviluppata e matura, anche se al loro interno si osservano elementi di crisi legati in modo particolare al settore manifatturiero. L'obiettivo della ZLS è quindi, a differenza di altre regioni italiane, non tanto promuovere lo sviluppo, quanto rendere pienamente sostenibile nel tempo gli elevati livelli di produzione e consumo, tipici di una società sviluppata, garantendo:

- sostenibilità sociale, creando migliori condizioni infrastrutturali per le produzioni manifatturiere e per la logistica a servizio della distribuzione dei beni intermedi e di consumo; all'interno di questo obiettivo, un aspetto importante è la riduzione del traffico stradale e dei suoi effetti sociali, quali la congestione e gli incidenti;
- sostenibilità ambientale, volta alla riduzione delle emissioni nocive e climalteranti, aspetto di particolare importanza viste le condizioni climatiche e il contesto di pregio naturale dei territori interessati.

3.1 Il contesto socioeconomico della provincia di Mantova

Il contesto della provincia di Mantova si caratterizza per un dinamismo economico in linea con gli andamenti della Regione Lombardia, anche se si evidenziano elementi di peculiarità in relazione alla vocazione economica provinciale, che ha una spinta tendenza a settori economici differenti.

Il 2021 risulta caratterizzato da un andamento simile a quello italiano, con segnali di forte ripresa non solo se paragonati al 2020, ma anche se confrontati al 2019, anno pre-pandemico. Ricordando che permangono ancora molte incertezze che possono condizionare le tendenze nei mesi a venire, si evidenziano elementi di debolezza in qualche comparto legato all'industria e alle costruzioni, mentre il settore agricolo è uno dei più rilevanti a livello regionale.

L'analisi che segue si concentrerà su gli indicatori macroeconomici a livello provinciale, con lo scopo di individuare le caratteristiche peculiari del territorio mantovano.

Partendo dal **Prodotto Interno Lordo** (PIL) provinciale di Mantova, al 2019 ammonta a oltre 12,1 miliardi di euro; alla costituzione del PIL provinciale contribuisce, in particolare, il comparto degli altri servizi che costituisce il 42,5% della ricchezza mantovana, valore comunque inferiore alla media lombarda e a quella italiana, rispettivamente pari al 51,4% e al 52,6%. Se si considera anche la componente del commercio (16,5%), complessivamente i servizi contribuiscono alla ricchezza provinciale per il 59%, rimanendo anche in questo caso molto al di sotto del valore regionale (72,2%) e nazionale (73,9%). L'industria in senso stretto (31,3%), al contrario, risulta superiore ai valori sia della Lombardia (22,9%) sia dell'Italia (19,7%); le costruzioni costituiscono il 3,9% del totale del valore aggiunto, in linea con la situazione regionale (3,9%), ma inferiore a quella nazionale (4,2%). Infine, segue la quota data dall'agricoltura (5,8%) che risulta superiore non solo al dato della Lombardia (1,1%) e a quello dell'Italia (2,2%), ma anche a quello di tutte le province della Regione.

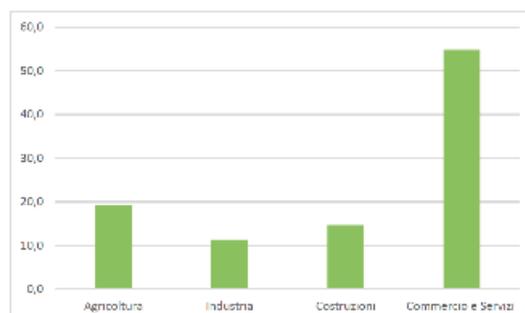
Il dato del **Pil Pro Capite** evidenzia che Mantova, con 29.625 euro per abitante, occupa il 25° posto nella graduatoria nazionale per PIL pro capite (dato del 2019), collocandosi invece in quarta posizione tra le province lombarde, dietro Milano, Brescia e Bergamo. Il valore mantovano risulta superiore rispetto a quello nazionale, pari a 26.882 euro, ma inferiore rispetto al dato lombardo, pari a 35.563 euro.

Nel 2019, la provincia di Mantova, con una cifra pari a quasi 12.069 milioni di euro, ha contribuito per il 3,4% alla creazione del valore aggiunto regionale, pari a 356.311,9 milioni di euro di valore aggiunto provinciale. Per il 2020 (dato preconsuntivo) si prevede un valore di 10.899 milioni di euro, in calo del -9,7% rispetto al 2019, sicuramente influenzato dagli effetti della pandemia. Cali anche per la Lombardia e l'Italia, pari rispettivamente al -7,3% e al -7,2%.

Nel 2021 il **tasso di occupazione** della provincia di Mantova, rispetto al totale dell'anno precedente, è aumentato di uno 0,1 punti percentuali, passando da 65,8% a 65,9%, mentre il tasso di disoccupazione risulta in diminuzione passando dal 4,8% al 4,6%.

Se si osserva il dato del **sistema imprenditoriale** si nota che cala il numero delle imprese registrate (attive, non attive, sospese, liquidate, fallite e con procedure concorsuali) presso la Camera di Commercio di Mantova, proseguendo il trend decrescente, da 38.791 nel 2020 a 37.992 unità nel 2021, delle quali 34.144 attive. Le imprese mantovane registrate operano in tutti i settori produttivi: servizi (33,3%), commercio (21,5%), agricoltura (19,2%), costruzioni (14,7%), industria (11,3%). Per quanto riguarda i servizi risultano più numerose le attività per alloggio e ristorazione (19%) e le attività immobiliari (16%), mentre per quanto riguarda l'industria risultano più numerose le attività nel manifatturiero (96%). In particolare, le imprese attive operano per il 29% nel settore dei servizi, per il 22% nel settore del commercio, per il 21% nel settore dell'agricoltura, per il 16% nel settore delle costruzioni e per il 12% nel settore dell'industria.

Figura 1 - Imprese e settori di attività economica nella Provincia di Mantova (2021)

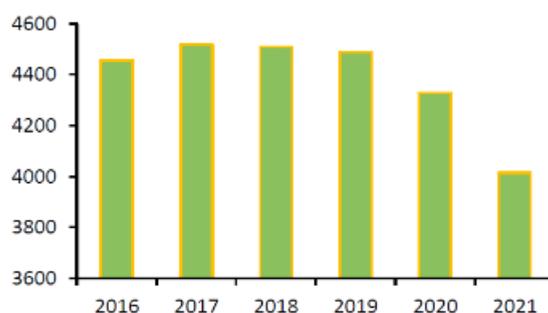


Fonte: Rapporto Economico Provinciale Camera di Commercio di Mantova, Anno 2021

Nel 2021 le imprese straniere virgiliane, in calo del -7,3% rispetto al 2020, sono 4.014 pari all'10,6% del totale delle aziende iscritte al Registro Imprese, dato questo in linea con quello nazionale (10,6%), ma inferiore a quello lombardo (12,9%). Tra le imprese straniere mantovane l'83,9% ha nazionalità extracomunitaria mentre il 1,1% è legata a un paese dell'Unione Europea.

A livello regionale, Mantova si trova in quartultima posizione come maggior percentuale di aziende straniere sul totale delle imprese, seguita da Sondrio, Lecco e Varese.

Figura 2 - Consistenza delle imprese registrate nelle Provincia di Mantova 2016-2021



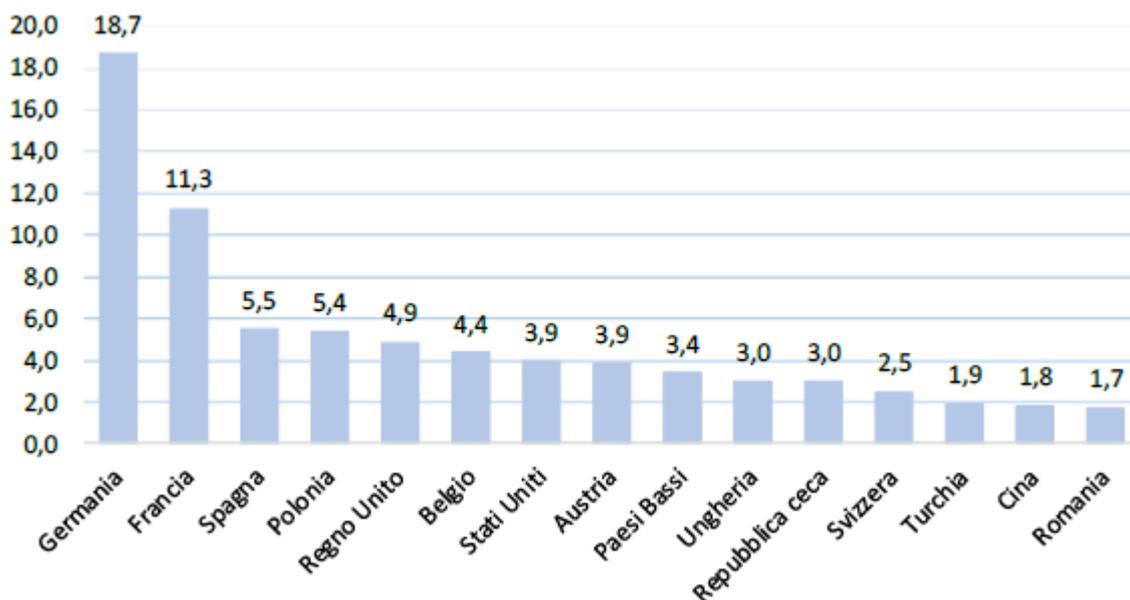
Fonte: Rapporto Economico Provinciale Camera di Commercio di Mantova, Anno 2021

Osservando il settore del commercio internazionale, secondo i dati grezzi della CCIAA, Mantova si colloca in quinta posizione nella classifica regionale per ammontare in valore di ZLS - Zona Logistica Semplificata SUD Lombardia – Province di Mantova e Cremona export, preceduta da Sondrio, Lodi, Monza Brianza e Varese. Le esportazioni, con un ammontare nel 2021 pari a 7.789,7 MLN di euro, vedono una crescita del +27,4% rispetto allo stesso periodo del 2020, mentre le importazioni ammontano a 6.357,3 MLN di euro con una variazione del +49,5%; il saldo commerciale si conferma positivo, con un valore di quasi 1.432,3 MLN di euro.

Quanto ai partner commerciali, l'Europa rimane il principale bacino di riferimento per le esportazioni della provincia di Mantova con l'83,2%. Per quanto riguarda la rimanente quota di export, è suddivisa tra le altre aree geografiche del mondo (Asia [7,1%]; America [6,8%]; Africa [2%]; Oceania e altri territori [0,9%]). La Germania, la Francia e la Spagna risultano tra i primi mercati di sbocco della provincia; tra i primi paesi fornitori troviamo sempre Germania e Francia, seguiti da Arabia Saudita, Turchia e Cina.

Considerando i principali comparti esportatori, si segnalano valori positivi per tutte le tipologie di prodotto, con la sola eccezione degli articoli di abbigliamento (-1,7%) e dei prodotti tessili (-4,6%). Le performance migliori riguardano i prodotti in metallo (+76,1%), i mezzi di trasporto (+23,2%), le sostanze e i prodotti chimici (+38,7%), gli articoli in gomma e materie plastiche (+18%), gli apparecchi elettrici (+24,8%) e i prodotti in legno e carta (+43,9%). Segno più emerge anche per i macchinari (+8,2%), i prodotti alimentari (+10,1%), i prodotti delle altre attività manifatturiere (+7,8%) e gli articoli in pelle (+10,7%).

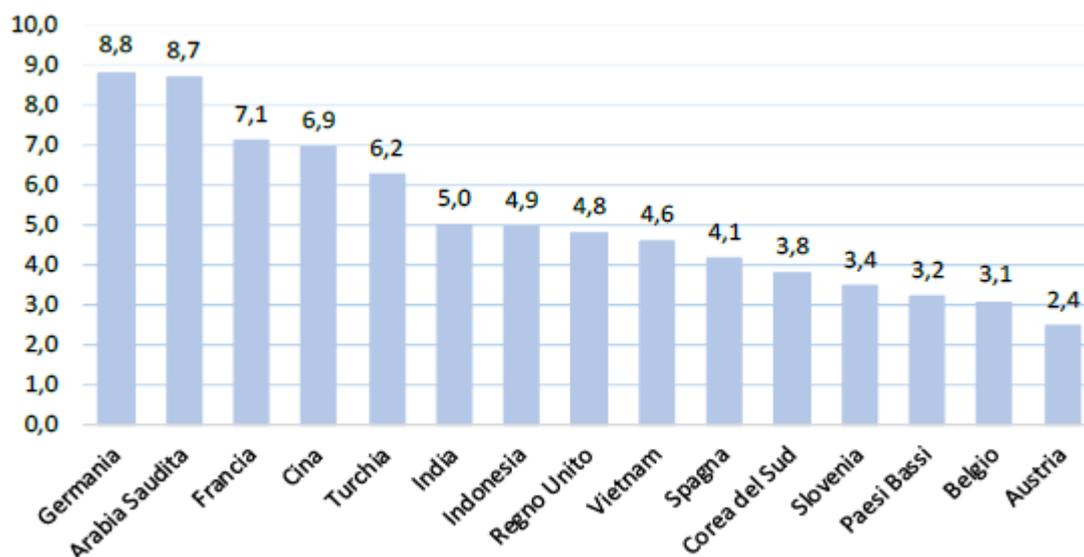
Figura 3 - Esportazioni Provincia di Mantova 2021



Fonte: Rapporto Economico Provinciale Camera di Commercio di Mantova, Anno 2021

Sul fronte delle importazioni emergono variazioni positive per la quasi totalità dei prodotti ad esclusione degli articoli di abbigliamento (-4,1%). Le performance migliori riguardano i prodotti in metallo (+99,5%), i mezzi di trasporto (+85,4%), gli apparecchi elettrici (+70,7%), i prodotti in legno e carta (+52,6%), e gli apparecchi elettronici e ottici (+84%).

Figura 4 - Importazioni Provincia di Mantova 2021



Fonte: Rapporto Economico Provinciale Camera di Commercio di Mantova, Anno 2021

Analizzando nel dettaglio la struttura territoriale della provincia di Mantova, dal punto di vista economico si possono individuare sei aree economiche, anche evidenziate nell'immagine dopo:

- **Mantova:** l'Area economica di Mantova (in giallo, al centro) è la zona con la maggiore concentrazione di imprese, pari al 37,1% del totale provinciale. Complessivamente le aziende appartengono al settore dei servizi per il 40,9%, seguito dal commercio (22,3%); le costruzioni raccolgono il 15,1%, l'agricoltura il 12,8%, mentre il restante 9% è costituito dal comparto industriale.
- **Castiglione delle Stiviere:** l'Area economica di Castiglione delle Stiviere (in azzurro, a nord- est), con 6.556 imprese, pari al 17,3% del totale provinciale, occupa il secondo posto, collocandosi subito dopo l'area di

Mantova. Complessivamente le imprese appartengono al settore dei servizi per il 31,3%, seguito dal commercio (21,7%) e dall'agricoltura (19,8%); le costruzioni raccolgono il 15,5%, mentre il restante 11,7% è costituito dal comparto industriale.

– **Asola – Castel Goffredo:** l'Area economica di Asola - Castel Goffredo (in verde, a nord-ovest), raggruppa l'11% delle imprese della provincia di Mantova. Complessivamente le imprese appartengono al settore dei servizi per il 27,8%, seguito dall'agricoltura (23,5%) e dal commercio (20,6%); il comparto industriale raccoglie il 15,6%, mentre le costruzioni il restante 12,5%.

– **Viadana:** l'Area economica di Viadana (in viola, a sud-ovest), con 4.819 imprese, raggruppa il 12,7% del totale provinciale, collocandosi in terza posizione. Complessivamente le imprese appartengono al settore dei servizi per il 29,5%, seguito dall'agricoltura (22,6%) e dal commercio (20,6%); le costruzioni raccolgono il 14,9%, mentre il restante 12,4% è costituito dal comparto industriale.

– **Ostiglia:** l'Area economica di Ostiglia (in blu, a sud-est) raggruppa il 10,7% del totale delle imprese provinciali. Complessivamente vede un'alta concentrazione di imprese di carattere agricolo che costituiscono il 28,6% del totale delle aziende dell'area. Seguono i servizi con il 25,8% e il commercio con il 20,4%, mentre costruzioni e industria si attestano rispettivamente al 13,4% e al 11,9%.

– **Suzzara:** l'Area economica di Suzzara (in rosso, a sud) raccoglie l'11,2% del totale provinciale, per un totale di 4.243 imprese. Le imprese appartengono al settore dei servizi per il 28,4%, seguito dall'agricoltura (22,3%) e dal commercio (21,3%); le costruzioni raccolgono il 15,4% e l'industria il restante 12,5%.

Figura 5 - Aree economiche della provincia di Mantova



Fonte: Mantova e i suoi territori Camera di Commercio di Mantova

Sempre su base territoriale si possono individuare una serie di distretti industriali. La Provincia di Mantova vede sul suo territorio due distretti industriali tradizionali e uno attualmente non riconosciuto (riconosciuti su base territoriale e geografica):

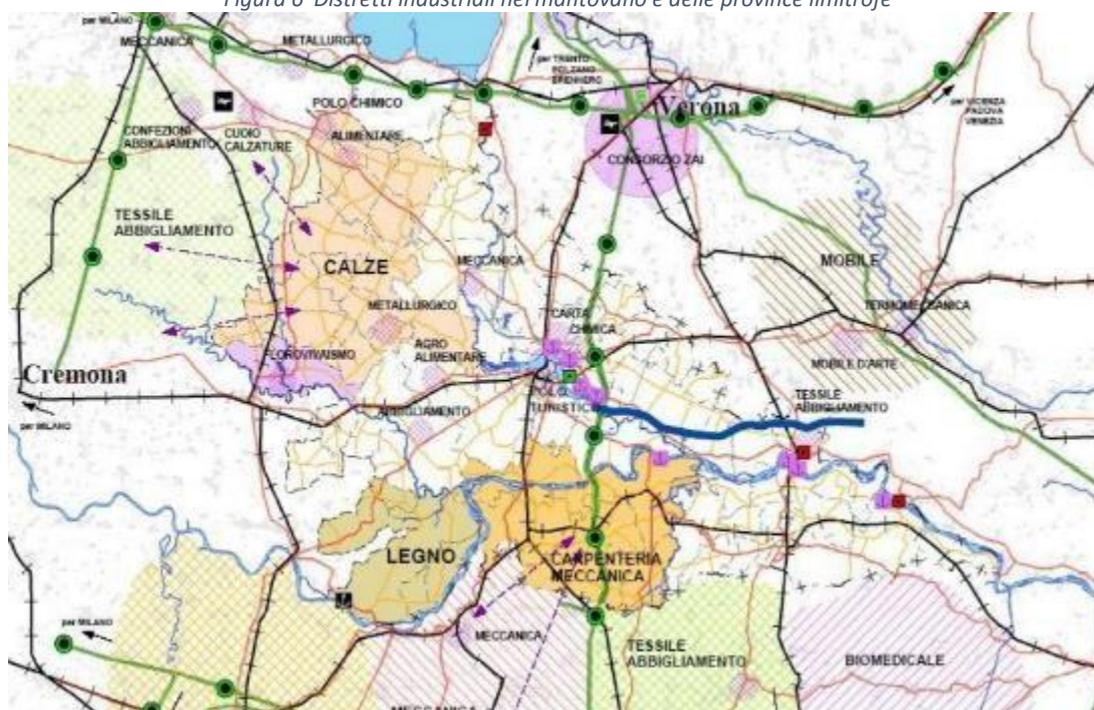
- Distretto n. 6 – CASTEL GOFFREDO per il settore TESSILE – CALZA (2014: 1131 imprese registrate e 845 mln di euro di esportazioni);
- Distretto n. 16 – CASALASCO-VIADANESE per il settore LEGNO (2014: 1162 imprese registrate e 226 mln di euro di esportazioni);
- Distretto n. 21 (attualmente non riconosciuto) – che si estende per 280 kmq tra il fiume Po e il

Secchia e comprende 7 comuni del Basso Mantovano per il settore della MECCANICA (carpenteria metallica e della fabbricazione di macchine agricole).

Numerosi comuni della Provincia di Mantova sono anche inseriti all'interno di sei metadistretti lombardi (classificati su base tematica):

- Biotecnologie alimentari (21 comuni della Provincia di Mantova);
- Biotecnologie non alimentari (Comune di Mantova);
- Design (Comune di Rivarolo Mantovano);
- Materiali (Comune di Borgoforte);
- Moda (12 Comuni della Provincia di Mantova);
- Innovation & Communication Technology (Comune di Volta Mantovana).

Figura 6 Distretti industriali nel mantovano e delle province limitrofe



Fonte: Provincia di Mantova

Si riportano, nella tabella seguente, i dati delle imprese attive sul territorio mantovano, completo del numero degli addetti, relativi all'anno 2021.

Tabella 1 - Imprese attive sul territorio mantovano

Settore	0-9 addetti		10-49 addetti		50-249 addetti		più di 250 addetti		TOTALE	
	Atti ve	Addetti tot.	Atti ve	Addetti tot.	Atti ve	Addetti tot.	Atti ve	Addetti tot.	Atti ve	Addetti tot.
A Agricoltura, silvicoltura pesca	7.030	9.590	132	2.397	11	1.118	0	0	7.173	13.105
B Estrazione di minerali da cave e miniere	16	31	4	114	0	0	0	0	20	145
C Attività manifatturiere	2.765	8.353	755	15.705	124	12.892	31	13.692	3.675	50.642
D Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	63	55	3	68	1	55	0	288	67	466
E Fornitura di acqua; reti fognarie, attività di gestione d...	40	148	14	276	3	390	0	0	57	814
F Costruzioni	4.979	8.139	166	3.166	13	1.000	0	0	5.158	12.305
G Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di aut.	7.211	13.086	250	4.717	28	2.675	1	1.297	7.490	21.775
H Trasporto e magazzinaggio	665	1.553	102	2.313	20	2.395	3	1.308	790	7.569
I Attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	1.838	6.118	137	2.209	2	150	0	0	1.977	8.477
J Servizi di informazione e comunicazione	548	961	41	733	3	285	0	0	592	1.979
K Attività finanziarie e assicurative	820	1.101	9	129	1	56	0	0	830	1.286
L Attività immobiliari	1.796	2.006	24	554	1	201	0	0	1.821	2.761
M Attività professionali, scientifiche e tecniche	1.078	1.444	40	601	9	862	1	6.270	1.128	9.177
N Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imp...	861	1.494	80	1.567	16	1.859	5	10.438	962	15.358
O Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale...	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P Istruzione	94	195	6	146	1	73	0	0	101	414
Q Sanità e assistenza sociale	157	419	36	947	32	2.890	2	1.129	227	5.385
R Attività artistiche, sportive, di intrattenimento e diver...	350	669	21	538	4	273	0	0	375	1.480
S Altre attività di servizi	1.662	2.951	23	380	1	53	0	0	1.686	3.384
X Imprese non classificate	11	255	2	157	1	116	1	281	15	809
Grand Total	31.984	58.568	1.845	36.717	271	27.343	44	34.703	34.144	157.331

Elaborazione SIPE della CCIAA di Mantova su dati Infocamere

Sembra opportuno far notare che, anche prima della crisi economica dovuta alla pandemia, il polo industriale mantovano aveva dato segni di crisi: nella tabella seguente si riporta l'elenco delle aziende del polo industriale di Mantova coinvolte.

L'effetto delle chiusure, delle riduzioni produttive e di quelle occupazionali, connesse alla crisi ed all'innovazione tecnologica, ha generato la riduzione della produzione manifatturiera.

Tabella 2 - Imprese ed addetti nel polo industriale di Mantova vicine alla ex Burgo negli ultimi 10 anni fino al 2018

Nome ditta	Luogo	Settore	Causa	N. Addetti perduti
les mol	Mantova polo industriale	Chimico raffineria	Chiusura raffineria	235
Burgo	Mantova polo industriale	Cartaio	Chiusura	200
Sisma	Mantova polo industriale	Chimico	Riduzione	50
Frauflex	Porto mantovano	Legno	Chiusura	10
Tarocco	Mantova	Edilizia	Chiusura	10
Palvarini	Mantova	Edilizia	Chiusura	16
Biofin Laboratories	Porto mantovano	Chimico raffineria	Chiusura	8
Pozzi confezioni	Mantova	Tessile	Chiusura	16
Hot line	Porto mantovano	Tessile	Chiusura	22
UFI	Porto mantovano	Meccanico	Chiusura	25
Sai	Mantova	Meccanico	Chiusura	28
Itas	Mantova polo industriale	Meccanico	Chiusura	69

Sogemi	Mantova polo industriale	Meccanico	Chiusura	10
Euromec	Porto mantovano	Meccanico	Chiusura	70
Comated	Mantova polo industriale	Edilizia	Chiusura	25
Versalis	Mantova polo industriale	Chimico	Riduzione	16
Enipower	Mantova polo industriale	Energetico	Riduzione	24
Sol spa	Mantova polo industriale	Chimico	Riduzione	13
Sogefi filtration	Mantova polo industriale	Meccanico	Chiusura	527
Ind. Colori Freddi	Mantova polo industriale	Chimico	Riduzione	16
Totale				1390

3.2 Il contesto socioeconomico della provincia di Cremona

L'ambito provinciale di Cremona evidenzia piccoli elementi di difficoltà se si confrontano i valori macroeconomici territoriali, con quelli regionali. Ma il confronto con il dato nazionale evidenzia che la provincia è caratterizzata da un dinamismo economico importante, soprattutto per effetto del settore agricolo e agroalimentare che è uno dei più rilevanti a livello regionale e nazionale, e per il comparto metallurgico e meccanico. La provincia di Cremona rappresenta da sola il 17% della produzione nazionale di acciaio ed è la quinta provincia per ricavi aggregati delle imprese metallurgiche e valore dell'export di prodotti metallurgici.

Il Prodotto Interno Lordo (PIL) in provincia di Cremona nel 2020 è stimato a circa 9.45 miliardi di euro, con un decremento dell'8,7% rispetto al valore del 2019, (appena sotto i 10,4 miliardi di euro) dovuto agli effetti della pandemia e del lockdown. La diminuzione è stata di circa un punto percentuale maggiore dell'analogo dato riferito all'intera regione e all'Italia. La composizione per attività economica del 2019 ricalca sostanzialmente quella dell'anno prima e vede al 62% il comparto dei servizi, il secondario al 32,7% e l'agricoltura al 4,8%. All'interno del comparto produttivo, rispetto al 2018 il settore edile passa dal 10,7% al 10,9%, mentre l'89,1% del valore aggiunto complessivo proviene dall'industria in senso stretto, costituita dalle attività manifatturiere. Tra i settori del terziario, circa il 35% del valore aggiunto complessivo dei servizi è prodotto dal commercio, trasporti, pubblici esercizi e servizi di informazione e comunicazione. Il confronto rispetto ai contributi dei vari settori economici registrati nell'intera Lombardia mostra che Cremona presenta una quota più alta soprattutto nell'agricoltura, dove il 4,8% è ampiamente superiore all'1,1% lombardo e nell'industria in senso stretto (29,2% contro il 22,7% della regione). È invece inferiore la quota del terziario (62% contro il 72,3%). Al 2016 il PIL pro capite della Provincia di Cremona risulta pari a 25.652 €. Nel 2015 il reddito lordo pro capite in provincia di Cremona è pari a 16.290 €, superiore al reddito medio nazionale (14.223 €), ma inferiore a quello medio regionale (17.483 €). Anche la retribuzione media annua dei lavoratori dipendenti, nel 2016 è di 23.098 €, superiore al valore medio nazionale (21.715 €), ma inferiore a quello regionale (26.494 €).

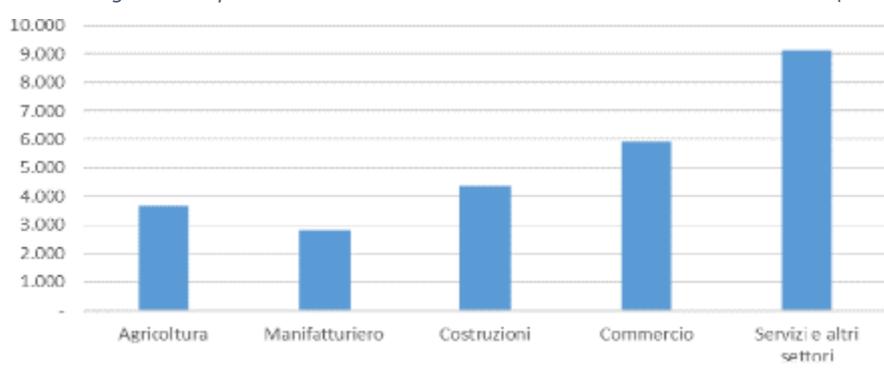
Il valore aggiunto ai prezzi correnti prodotto in provincia di Cremona nel 2019 è stimato appena sotto i 10,4 miliardi di euro, che significa un tasso annuo di crescita del +1% leggermente al di sotto del corrispondente dato lombardo (+1,3%). Il valore aggiunto pro capite ai prezzi base nel 2020 è stimato appena sopra i 26,7 mila euro, e rispetto all'anno precedente ha subito una contrazione di oltre l'8%.

Il tasso di occupazione, cioè gli occupati rapportati alla popolazione tra i 15 e i 64 anni, vede nel 2020 la provincia di Cremona scendere dal 66,9% al 63,4%. Anche nel complesso della regione il dato è in contrazione dal 68,4 al 66,9%. La maggior parte dell'occupazione delle imprese, pari a circa il 31% del totale, si trova nelle attività manifatturiere, e un altro 15% nel commercio, con quest'ultimo comparto che presenta una dimensione media di 2,3 addetti, mentre nel manifatturiero questa sale a 10. Il tasso di disoccupazione provinciale aumenta dal 5,0% del 2019 al 5,7% del 2020. Tale dato è superiore al corrispondente lombardo (5,0%).

Se si osserva il sistema imprenditoriale, alla fine di dicembre 2021, lo stock complessivo delle imprese iscritte nell'anagrafe camerale della provincia di Cremona risulta composto da 28.979 unità, delle quali sono 25.933 le posizioni attive. Nel 2021 il numero complessivo delle imprese attive ha registrato un incremento di 146 unità (pari allo 0,6%), il primo incremento dopo 4 anni. Si arresta pertanto il processo di riduzione del numero delle imprese attive cremonesi. Le imprese cremonesi operano principalmente nel settore agroalimentare (3970 imprese attive: 3594 Agricoltura, 52 Silvicoltura, 8 Pesca e 316 Alimentari nel 2021) e in quello dell'Artigianato (8471 imprese attive nel 2021); in particolare, in quest'ultimo, la maggior parte delle imprese opera nel campo delle Attività Manifatturiere (1918 imprese attive) e in quello delle Costruzioni (3496 imprese attive).

In provincia di Cremona è attivo il Polo tecnologico della Cosmesi, che riunisce imprese dell'intera filiera della cosmesi e del make-up. Si tratta di aziende produttrici, direttamente o per conto terzi, di prodotti cosmetici, ma anche di imprese di progettazione e produzione di macchinari e impianti, aziende di confezionamento, di commercio e di servizi.

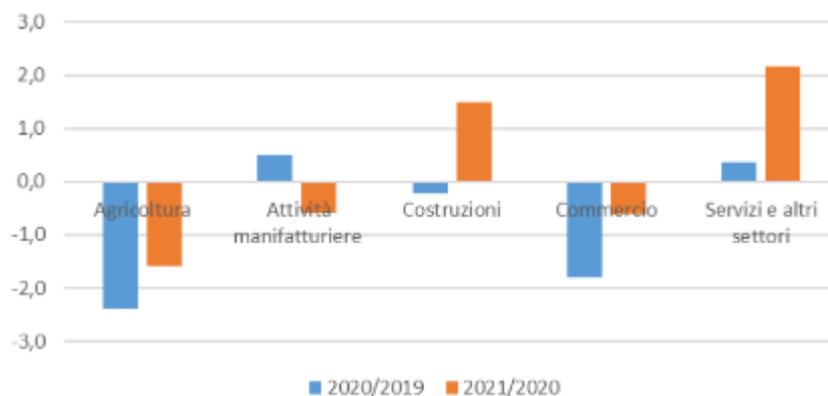
Figura 7 - Imprese e settori di attività economica nella Provincia di Cremona (2021)



Fonte: L'economia cremonese dal punto di osservazione della Camera di Commercio
Camera di Commercio di Cremona, Anno 2021

Tra i settori d'attività più consistenti solo per quattro si è registrata una diminuzione (Trasporto e magazzinaggio, Agricoltura, Attività manifatturiere e commercio) le altre otto aumentano la loro consistenza su base annua (Costruzioni, Servizi di alloggio e ristorazione, Servizi di informazione e comunicazione, Attività finanziarie e assicurative, Attività immobiliari, Attività professionali ed i Servizi alle imprese ed alle persone). Nello specifico l'incremento percentuale maggiore si rileva nelle attività professionali (+7,6%), seguita dalle attività finanziarie ed assicurative (+3,3%), dai servizi alle imprese (+2,2%) e dalle attività immobiliari (+2,1%).

Figura 8 - Variazione percentuale delle imprese attive per settori nella Provincia di Cremona (2019)



Fonte: L'economia cremonese dal punto di osservazione della Camera di Commercio
Camera di Commercio di Cremona, Anno 2020

La provincia di Cremona, a fine 2021, conta 3.294 **imprese straniere** attive, il che significa la continuazione di un andamento sensibilmente crescente (+3,9% su base annua) che consente allo stock attuale di correggere ulteriormente il livello più alto mai registrato. Rispetto allo stesso periodo del 2016, la consistenza dell'imprenditoria non italiana è aumentata del 14,4%. Allargando l'orizzonte temporale, negli ultimi otto anni le imprese straniere nel complesso sono aumentate del 22,4%. Rispetto al 2020 i settori più rappresentativi, che hanno mostrato la dinamica migliore, sono stati i servizi di alloggio e ristorazione (+6,4%), i servizi alle imprese (+6,1%), le costruzioni (+4,1%) ed il commercio (+1,6%).

Un dato interessante e peculiare di questo territorio è legato all'energia. Infatti, nel 2017, Cremona figura al primo posto tra le province italiane come contributo (9,9%) alla produzione nazionale di biogas ed al quarto (4,4%) relativamente alla produzione di energia elettrica da impianti alimentati da bioenergie.

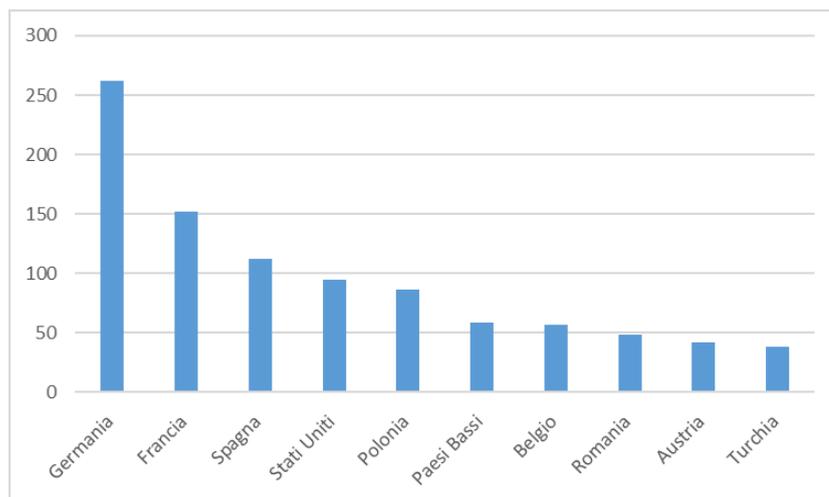
I dati Istat relativi al **commercio estero**, ancora provvisori, indicano che nell'anno 2021, nella provincia di Cremona, sono state importate merci per 5,88 miliardi di euro a prezzi correnti ed esportati beni per 5,45 miliardi. In estrema sintesi, rispetto all'anno precedente, si assiste alla conferma del trend crescente sia per le esportazioni che per le importazioni. Il confronto annuo del valore è condizionato in gran parte dagli effetti economici causati dalla pandemia e consente di rilevare per l'export una variazione positiva del 32,6% migliore rispetto al dato nazionale (+18,2%) e rispetto al +19,1% della Lombardia. Rispetto alla situazione pre-pandemica del 2019 la variazione rimane positiva (+17,3%) e migliore della corrispondente lombarda (+6,6%) ed italiana (+8,5%).

Negli anni 2017 e 2018 importazioni provinciali sono state caratterizzate da un andamento costantemente crescente, che ha raggiunto i 4,9 miliardi di euro a fine 2018. Con il 2019 si è però rilevata un'inversione di tendenza che, sommata al periodo pandemico del 2020, ha diminuito del 13% il valore dell'import, portandolo a 4,2 miliardi di euro a fine 2020. Il dato delle esportazioni, invece, dal 2017 al 2019, pur rallentando notevolmente la crescita, mantiene un'intonazione positiva che si arresta bruscamente nel 2020. Nel 2021 ritorna il trend di crescita che consente di raggiungere la quota massima di 5,45 miliardi di euro. La produzione meccanica cremonese (prodotti della metallurgia, macchinari e apparecchiature) viene ampiamente esportata e, nel 2021, ha raggiunto un valore di 2,7 miliardi di euro.

I paesi che più commercializzano con le imprese della provincia di Cremona sono tradizionalmente quelli dell'Unione Europea, fra i quali quello di gran lunga più importante è la Germania che figura costantemente come il miglior partner, sia in veste di acquirente che di venditore. A livello di singolo paese, il partner principale del commercio estero cremonese, la Germania, è in crescita tendenziale dell'1%, per le importazioni e del 56% per le esportazioni. In crescita sono tutti i mercati di sbocco principali per la realtà cremonese: Polonia e Spagna (+41%), Stati Uniti (+38%), Francia (+13%) che con la Germania rappresentano il 50% delle esportazioni del territorio.

Il valore delle esportazioni cremonesi evidenzia un complessivo 5,45 milioni di euro, con un trend in crescita (variazione rispetto al 2020) evidenziato nella maggior parte dei settori principali: prodotti della metallurgia (+64% con quota di mercato del 36%), prodotti chimici (+54% con quota di mercato del 16,5%), prodotti in metallo (+12% con quota di mercato del 2,4%), prodotti alimentari (+4% con quota di mercato del 12%). In contrazione macchinari e apparecchiature (-11% con quota di mercato del 13,2%) ed articoli in gomma e materie plastiche (-3% con quota del 3,7%).

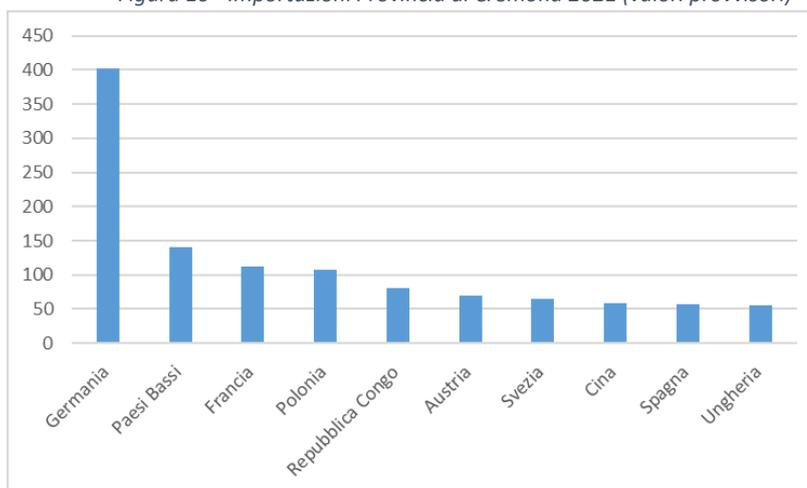
Figura 9 - Esportazioni Provincia di Cremona 2021 (valori provvisori milioni euro)



Fonte: L'economia cremonese dal punto di osservazione della Camera di Commercio Camera di Commercio di Cremona

Il valore delle importazioni cremonesi ha un complessivo di 5.8 milioni di euro evidenziato in: prodotti della metallurgia (quota di mercato +33%, variazione annua +32%); autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (quota di mercato +13,7%, variazione annua -23%); prodotti chimici (quota di mercato +11,7%, variazione annua +25%); prodotti alimentari (quota di mercato +6,7%, variazione annua +14%).

Figura 10 - Importazioni Provincia di Cremona 2021 (valori provvisori)



Fonte: L'economia cremonese dal punto di osservazione della Camera di Commercio Camera di Commercio di Cremona

Analizzando nel dettaglio la struttura territoriale della provincia di Cremona, dal punto di vista economico si possono individuare tre aree economiche, evidenziate nell'immagine seguente:

Figura 11 - Aree territoriali della provincia di Cremona



Fonte: Provincia di Cremona

Le tre aree (ex distretti ASL) sono caratterizzate per omogeneità demografiche ed economiche. Le aree industriali esistenti sono per la maggior parte localizzate nel circondario cremasco e cremonese, mentre nel casalasco vi è una quantità di aree inferiore, oltretutto concentrate a Casalmaggiore.

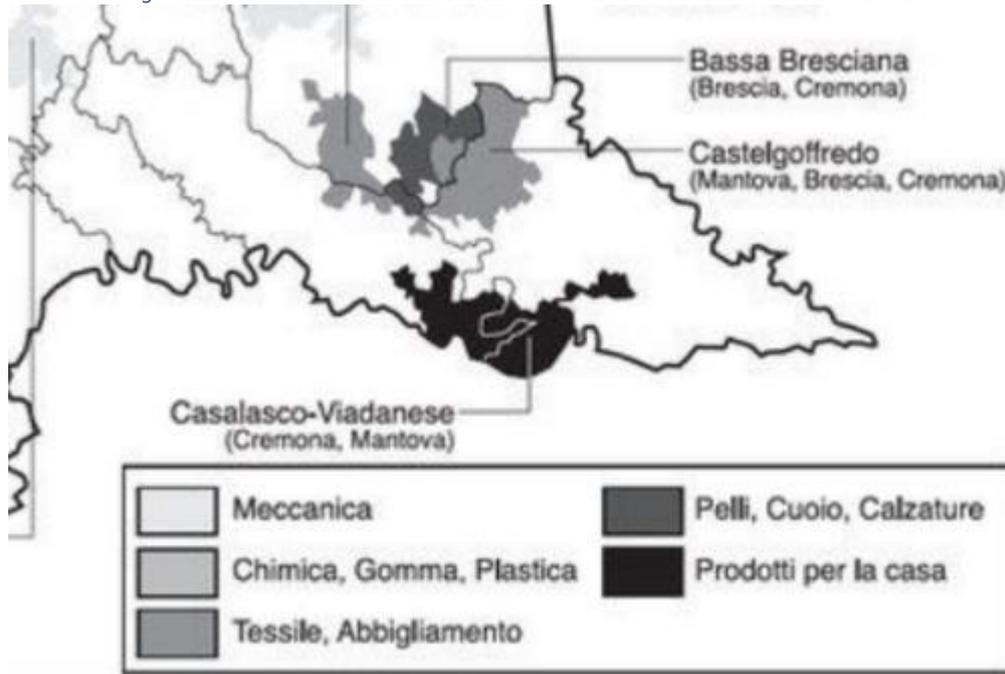
Dal punto di vista localizzativo, per quanto concerne le aree industriali si può precisare quanto segue:

- **Cremasco:** le maggiori concentrazioni industriali sono situate lungo importanti assi stradali: SS415, SP2, SP19, SP71. A Crema, in particolare, le aree sono concentrate a ridosso del centro urbano; nella parte settentrionale del circondario, le zone produttive sono invece piuttosto distanti dagli assi stradali fondamentali;
- **Cremonese:** le aree industriali (a parte le zone industriali nell'ambito del Porto Canale), sono ubicate lungo le radiali di collegamento con il capoluogo, con fenomeno di interferenza e sovrapposizione tra i flussi veicolari merci indotti e la mobilità urbana e interurbana;
- **Casalasco:** si ha una certa concentrazione nel centro di Casalmaggiore mentre per le altre localizzazioni (per esempio, Roncadello e Casalbello), l'accessibilità interessa attualmente alcuni nuclei urbani.

Nel panorama provinciale, gli studi propedeutici al Piano Territoriale di Coordinamento hanno poi individuato quattro aree di specializzazione:

- un'area centro-settentrionale, specializzata nel settore metalmeccanico, come la lavorazione dei metalli e la produzione di mezzi di trasporto, di macchine elettriche e di macchine e materiale meccanico, e relativamente despecializzata nelle attività manifatturiere tradizionali tipiche dell'economia provinciale, quali l'industria alimentare, tessile e del legno;
- un'area centro-meridionale, specializzata nelle attività manifatturiere tradizionali, in particolare nella lavorazione del legno e nell'industria tessile, e relativamente despecializzata nei servizi alle imprese;
- un'area centrale, comprendente Cremona ed i comuni di corona, specializzata nel comparto alimentare e nei servizi;
- un'area settentrionale, comprendente Crema, che unisce alcune delle specializzazioni metalmeccaniche dell'area centro-settentrionale, con la quale confina, con una significativa specializzazione nell'industria alimentare, del legno e del commercio.

Figura 12 - DISTRETTI INDUSTRIALI DEL CREMONESE E METADISTRETTI LOMBARDI



Fonte: Limes

Sempre su base territoriale si possono individuare una serie di distretti industriali e la Provincia di Cremona che vede il suo territorio al centro di tre distretti industriali tradizionali:

- Distretto n.13 – BASSA BRESCIANA per il settore CONFEZIONI E ABBIGLIAMENTO;
- Distretto n. 6 – CASTEL GOFFREDO per il settore TESSILE – CALZA;
- Distretto n. 16 – CASALASCO-VIADANESE per il settore LEGNO.

Accanto a questi ci sono dei metadistretti industriali lombardi (classificati su base tematica) con numerosi comuni della provincia di Cremona che sono inseriti all'interno di due metadistretti lombardi:

- Biotecnologie alimentari (23 comuni della Provincia di Cremona coinvolti);
- Moda (2 comuni della Provincia di Cremona coinvolti).

Per meglio descrivere gli ambiti produttivi del cremonese, si riportano, nella tabella seguente, i dati delle imprese attive sul territorio Cremonese, completo del numero degli addetti, relativi all'anno 2019.

Tabella 3 – Imprese attive sul territorio cremonese (2019)

Territorio Cremona										
Impresa con dipendenti totale										
Forma giuridica totale										
Selezione periodo										
2019										
Tipo dato										
numero imprese attive						numero addetti delle imprese attive (valori medi annui)				
Classe di addetti	0-9	10-49	50-249	250 e più	totale	0-9	10-49	50-249	250 e più	totale
Ateco 2007										
0010: TOTALE	21615	1138	161	27	22941	39883	20432	15292	12062	87669
B: estrazione di minerali da cave e mini	4	1	..	..	5	4	14	..	..	18
C: attività manifatturiere	1782	491	86	20	2379	4984	9392	8493	9510	32380
D: fornitura di energia elettrica, gas, va	60	..	4	..	64	83	..	282	..	365
E: fornitura di acqua reti fognarie, attivi	30	7	2	1	40	94	123	247	417	881
F: costruzioni	2780	100	4	..	2884	4783	1741	321	..	6845
G: commercio all'ingrosso e al dettaglic	5252	174	15	1	5442	9948	3017	1321	261	14547
H: trasporto e magazzino	520	54	12	2	588	1170	960	959	1022	4111
I: attività dei servizi di alloggio e di ris	1462	96	3	..	1561	4463	1325	214	..	6002
J: servizi di informazione e comunicazi	489	28	4	1	522	813	503	234	299	1850
K: attività finanziarie e assicurative	532	8	..	2	542	845	85	..	552	1482
L: attività immobiliari	1252	1	..	..	1253	1652	11	..	..	1663
M: attività professionali, scientifiche e	3458	57	3	..	3518	4699	910	272	..	5881
N: noleggio, agenzie di viaggio, servizi	635	59	14	..	708	1179	1124	1347	..	3650
P: istruzione	201	10	1	..	212	299	215	64	..	578
Q: sanità e assistenza sociale	1530	23	9	..	1562	2011	489	1273	..	3773
R: attività artistiche, sportive, di intra	368	9	2	..	379	567	146	142	..	856
S: altre attività di servizi	1260	20	2	..	1282	2290	377	122	..	2789

Fonte: ISTAT

Inoltre, al 31 dicembre 2021, le imprese attive, iscritte al Registro della Camera di Commercio di Cremona, ammontavano a 25.933. Un dato che registra, per il terzo trimestre consecutivo, un leggero incremento dopo circa dieci anni di calo ininterrotto, quantificato in 146 unità rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente (+0,6%). Alla stessa data, gli ambiti di attività con il maggior numero di imprese iscritte sono il commercio con 5.902 imprese, pari al 23% circa del totale delle imprese; le costruzioni con 4.393 imprese, pari al 17% circa; l'agricoltura con 3.654 imprese, pari al 14% circa; la manifattura con 2.834 imprese, pari all'11% circa; i servizi della ristorazione e alloggio con 1.802 imprese, pari al 7%; seguono poi gli altri ambiti di attività con consistenze minori.

Le localizzazioni attive, presenti in provincia alla stessa data erano pari a 33.551, il che significa un buon recupero dopo sei anni di ininterrotta discesa. Rispetto allo stesso trimestre del 2020, si rileva infatti una crescita in valore assoluto di 320 unità, pari ad un tasso annuo del +1,0%. Come è noto, il tessuto produttivo provinciale è in gran parte costituito da piccole e microimprese. Nel settore manifatturiero predominano due ambiti: il meccanico e l'agroalimentare. Ad essi si accompagna una varietà di altre produzioni che danno vita ad un tessuto produttivo molto diversificato. Nel dettaglio, i principali settori dell'industria cremonese sono i seguenti:

- il settore meccanico e metallurgico, caratterizzato da un'elevata concentrazione di addetti nella metallurgia e nella fabbricazione di autoveicoli dove si registra una media di addetti per impresa pari rispettivamente a 93 ed a 44 unità; medie significativamente inferiori (rispettivamente di 9 e 15) si registrano nella fabbricazione di prodotti in metallo e di macchinari dove sono occupate complessivamente quasi 10.000 unità;
- il settore alimentare, nel quale la maggior parte della manodopera impiegata si trova nel comparto lattiero-caseario; seguono i comparti della produzione di dolciumi, della produzione di pane, pasticceria e di trattamento carni.

Gli altri settori si riferiscono al legno, con le sue 170 imprese, alla chimica (54 imprese con oltre 2.300 addetti), alla gomma-plastica, alla carta e al tessile.

Anche prima della crisi attivata dalla pandemia, l'economia della provincia di Cremona mostrava un andamento particolarmente preoccupante.

Il tasso di occupazione complessivo – considerando la fascia d'età dai 15 ai 64 anni – è in rilevante diminuzione (-3,5%), passando dal 66,9% del 2019 al 63,4% del 2020. Si tratta del tasso di occupazione più basso a livello regionale e, nel confronto con le altre province lombarde, è tra quelli che hanno avuto la diminuzione maggiore tra il 2019 e il 2020. Risulta decisamente peggiore sia della media regionale (-1,5%) che della media del nord Italia (-1,3%). La diminuzione del tasso di occupazione è maggiore per gli uomini (-3,9%) che per le donne (-3,1%), sebbene di poco. La situazione della provincia di Cremona è la peggiore rispetto a quella di tutte le altre province lombarde, anche rispetto alle medie regionali (-1,9% per gli uomini e -0,9% per le donne) e del Nord Italia (-1,3% per gli uomini e -0,6% per le donne). Contemporaneamente, risulta in aumento il tasso di disoccupazione (+0,7%), senz'altro in controtendenza rispetto a tutte le altre province lombarde. Con riferimento all'elevato numero di lavoratori in Cassa Integrazione, nel 2020 sono stati circa 15.500 i lavoratori cremonesi che hanno usufruito degli ammortizzatori sociali. Queste persone statisticamente appaiono tra gli "occupati" ma hanno un salario ridotto a 700/900 euro mensili. Accanto ai lavoratori in Cassa Integrazione, vi sono anche soggetti che, senza lavoro, non ne cercano uno, perché il contesto gli induce a ritenere impossibile una loro collocazione lavorativa: nel 2020 sono state stimate da ISTAT in 73.000 unità, a fronte di 66.000 nel 2019. Queste persone non compaiono tra i "disoccupati", bensì tra gli "inattivi".

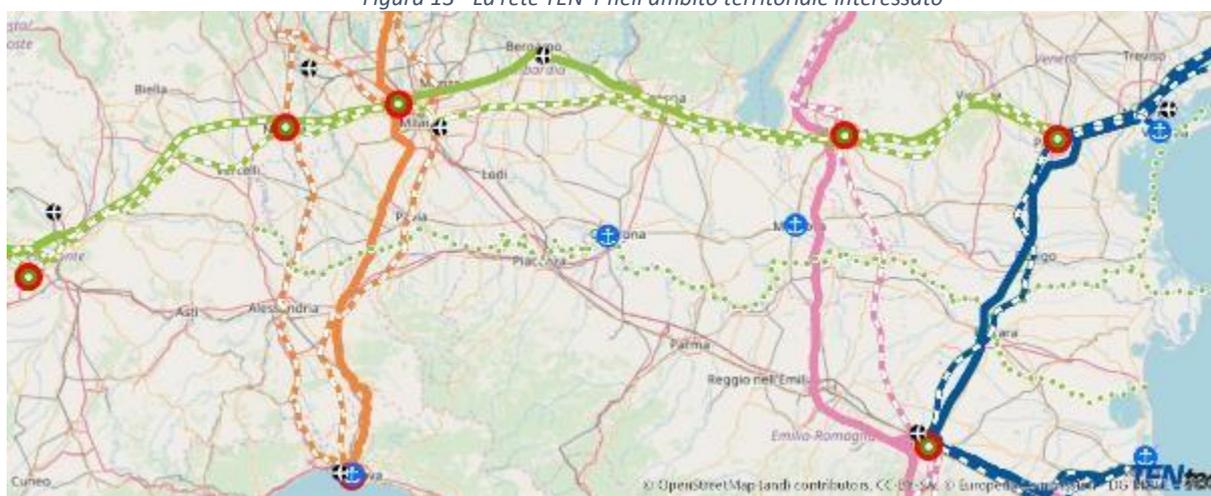
4 Le infrastrutture di trasporto: stato, progetti e fabbisogni

Come richiesto dalla normativa, in questo capitolo si fornisce un quadro della rete infrastrutturale che supporta l'attività logistica, specificando il suo stato attuale, i progetti in corso di realizzazione, le esigenze che rimangono scoperte e che potrebbero trovare nella istituzione della ZLS una occasione per essere messe in programmazione.

4.1 Gli ambiti di Mantova e Cremona all'interno della Rete TEN-T

Nell'analizzare il quadro infrastrutturale che interessa la provincia di Mantova e Cremona, il primo elemento di approfondimento è finalizzato a comprendere come queste due province siano inserite all'interno della rete TEN-T, l'insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario e quindi facenti parte della Core Network.

Figura 13 - La rete TEN-T nell'ambito territoriale interessato



Fonte TENtec Map – Commissione Europea

Il contesto allargato, interessato dai porti, è attraversato da due corridoi:

- il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** parte dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del Sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo;
- il **Corridoio Mediterraneo** attraversa il Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna.

In entrambi i corridoi hanno un ruolo centrale le linee di AV/AC ferroviarie, con le direttrici Torino-Napoli (nord-sud), e la direttrice Torino-Venezia (est-ovest). Accanto alle linee del ferro insistono gli assi viari autostradali (A1 e A22). Il primo corridoio tange la provincia di Cremona e quella di Mantova, connesse quindi con il territorio nazionale, lungo la direttrice nord-sud e quindi con i nodi urbani principali. Il secondo corridoio, quello Mediterraneo, ha come direttrice principale di livello core il fiume Po, su cui insistono i **porti Core di Mantova e Cremona**.

Oltre alla rete core, il sistema infrastrutturale europeo delle Reti TEN-T individua anche linee e nodi di livello secondario, definito Comprehensive Network, costituito da linee ferroviarie di tipo convenzionale, che in questo caso è dato dalla connessione ferroviaria tra Mantova e Cremona, oltre a quelle linee del ferro che connettono i due capoluoghi della bassa Lombardia con i nodi della rete Core, e quindi con Piacenza, Bologna, Milano, Verona. Nella rete Comprehensive, si inserisce anche l'autostrada A21, la Piacenza-Brescia che connette Cremona con la rete Core.

Quanto ai nodi, Mantova è indicato come nodo viario e ferroviario della Rete Comprehensive.

Questa posizione al centro delle reti infrastrutturali maggiori permette una connessione efficiente e intermodale diretta, non solo lungo le direttrici nazionali ma anche e soprattutto nelle direzioni europee, permettendo quindi ampio potenziale di mobilità alle merci. Inoltre, a livello europeo, il corridoio delle acque navigabili interne del fiume Po, riconosciuto come corridoio Core, così come i due porti di Mantova e Cremona, ha permesso l'attivazione di progetti ed azioni volte ad investimenti infrastrutturali importanti, o anche studi e analisi preliminari dei progetti, finanziati a livello europeo, nello specifico:

- Studio per il nuovo Canale Navigabile Milano-Cremona, terminato nel 2015, per la progettazione di un canale che colleghi Milano e Cremona per via d'acqua: dallo studio emergono però problematiche connesse al dislivello da superare con conche, elemento che ne limita la sostenibilità economica e ambientale. Parte dello studio è dedicata alla riqualificazione dell'attuale Canale Muzza sul fiume Adda.
- 365 Po River System - Progetto preliminare per migliorare la navigazione dal Porto di Cremona al Mare Adriatico, concluso nel 2015 che propone di potenziare la capacità del fiume Po dove la navigazione non è attualmente possibile lungo tutto il corso dell'anno per le variabilità delle portate. Lo studio è reso ad individuare soluzioni sia a breve/medio che a lungo termine per potenziare la navigabilità del Po e garantire la navigazione almeno 300 su 365 giorni all'anno.
- Progettazione di piattaforme merci multimodali che collegano l'Emilia settentrionale e la Lombardia meridionale alla rete TEN-T, avviato nel 2019 e ad oggi concluso, che mira alla realizzazione dei lavori di costruzione di due nuovi terminal: il terminal ferroviario intermodale e il terminal della navigazione interna sul fiume Po. Il progetto mira ad aumentare la significatività e l'efficienza del porto interno Core di Cremona, dove sono previste le interconnessioni portuali e lo sviluppo delle duepiattaforme multimodali.

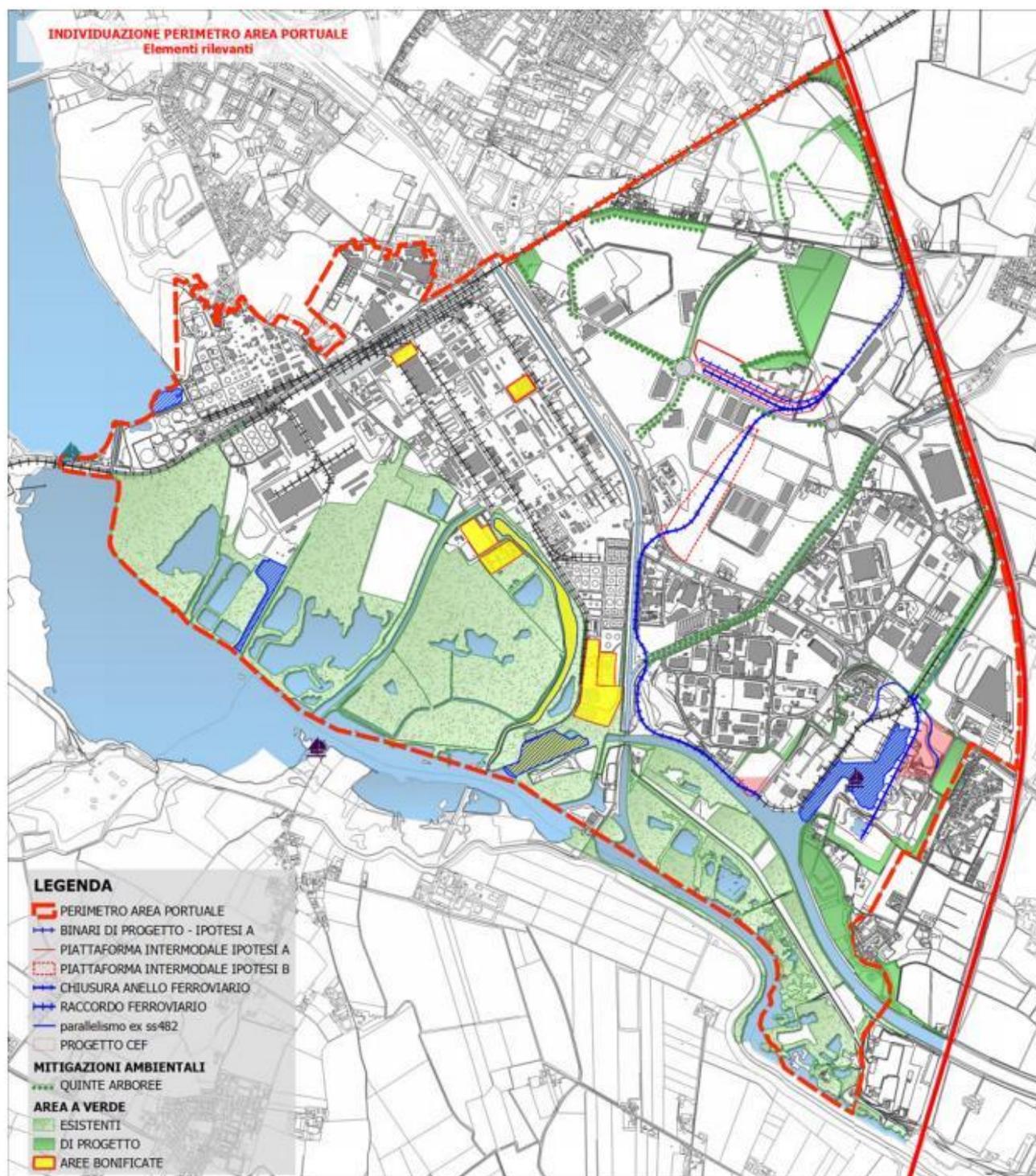
Lo sviluppo dei distretti industriali, nelle adiacenze del sistema navigabile e della rete ferroviaria, ha posto sempre più la necessità di spostare merci dalla strada alle altre modalità, a causa dei livelli di congestione ed inquinamento prodotti. In particolare, si ricordano i distretti del legno, del meccanico-metallurgico, dell'agroalimentare-zootecnico e del chimico.

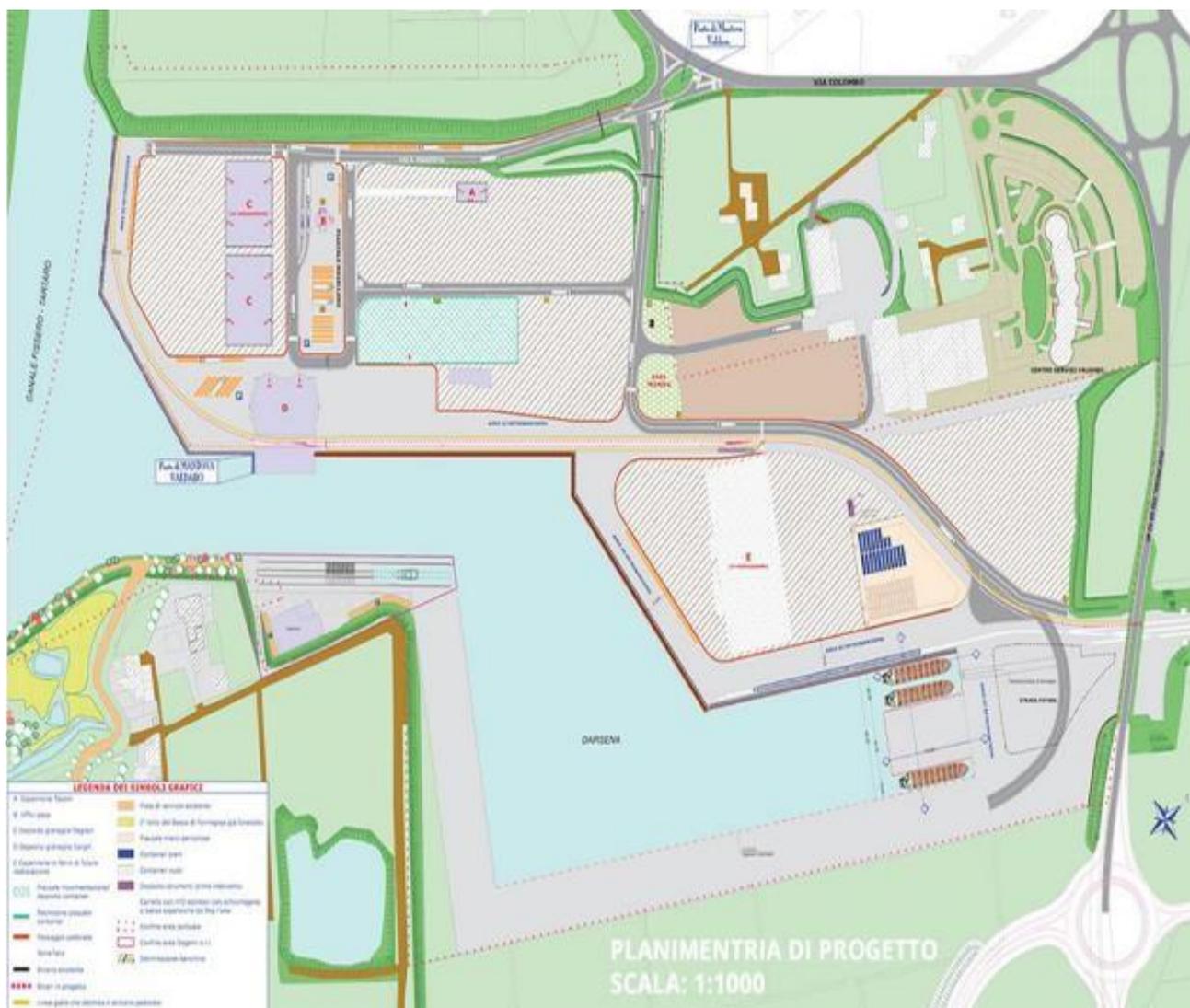
Si precisa che le opere inserite nel Piano sono già state realizzate e, qualora si descrivano opere in fase di programmazione, le stesse presentano adeguata copertura finanziaria.

Quanto sinteticamente illustrato dimostra come la localizzazione dei Porti di Mantova e Cremona si inserisce in una complessa rete infrastrutturale, logistica e produttiva dei territori, vitale per l'istituzione e il successo della ZLS.

4.2 Il porto di Mantova

Figura 14 - Il porto core di Mantova – Valdarò





La ZLS potrebbe avere un forte impatto di semplificazione in tema di autonomia gestionale dei Porti di Cremona e Mantova. Infatti, mentre la programmazione mediante la definizione e approvazione del piano regolatore portuale deve essere approvata dalla Regione Lombardia (a norma della l.r. 6/2012, art. 50 e 52 “Gestione del demanio lacuale e idroviario e dei relativi canoni di concessione”), la competenza gestionale è attribuita alla Provincia di Mantova.

4.2.1 Dimensioni e strutture del porto

Il Porto Valdaro è inserito nel Sistema Portuale Mantovano, costituito da Porti pubblici e privati posizionati lungo l’Idrovia Mantova-Adriatico e lungo i fiumi Po e Mincio, ed è pertanto collegato con Cremona, Rovigo, Porto Levante, Chioggia, Venezia e Marghera.

Il porto fluviale di Mantova – Valdaro si sviluppa su una superficie complessiva (area portuale e retroportuale) di mq. 1.000.000 (area portuale 199.300 mq + 313.000 mq di futura espansione), con una superficie di aree industriali servite pari a mq. 2.850.000.

Il porto dispone di due darsene con banchina (per un totale di 1.465 m di banchine di accosto: 2 banchine operative a cui si è aggiunta una terza di recente realizzazione) e numerose attrezzature portuali: piazzali di carico e scarico, piazzali di deposito, palazzina servizi per le funzioni del porto, capannoni a sbalzo sull’acqua, pesa per autotreni, gru, cantieri navali, carichi eccezionali, deposito merci pericolose. Il porto dispone di capannoni con carri ponte per il carico e scarico di merci che temono l’umidità. I piazzali del porto sono coordinati a fornitori di servizi portuali attrezzati per il movimento di granaglie, coils, container e sfusi.

Il Piano generale di assetto e utilizzo del Porto di Mantova (“Layout complessivo del Porto”) previsto dall’Azienda Porti nel 2005 prevedeva lo sviluppo del porto in 3 grandi lotti primari (in cui si sarebbero concentrate le principali infrastrutture) e in ulteriori 5 lotti per attività complementari (comunque di tipo commerciale e industriale). Il Piano Regolatore Portuale (PRP) di Mantova del 2014 però ha aggiornato gli strumenti di pianificazione e programmazione approvati dall’Azienda Porti negli anni di gestione regionale del porto: i lotti individuati nel Layout di Azienda Porti vengono riorganizzati in Unità d’Intervento - U.I.

- Unità di intervento 1 (288.000 mq) – ex lotti 1 e 2 (più banchine ex lotto 3): Comprende le banchine attorno alla darsena e le principali infrastrutture e attrezzature pubbliche del porto (compresa la strada d’accesso e il raccordo ferroviario). Inoltre dal 2007 la Provincia sta realizzando i seguenti interventi: due capannoni per lo stoccaggio di materiali (uno realizzato e uno in fase di gara); i piazzali e alcune opere di urbanizzazione (in fase di ultimazione); la banchina di attracco sul lato ovest della darsena e sul canale navigabile a sud (realizzata); un raccordo ferroviario al centro intermodale (realizzato); un 2° ramo ferroviario adiacente alla banchina di attracco (realizzato); la banchina di attracco sul lato est e sul lato nord della darsena comprensivo di un 3° ramo ferroviario (in fase di realizzazione); la nuova palazzina uffici (in fase di progettazione); un capannone in acciaio per piccole lavorazioni di laminati (in fase di costruzione).
- Unità di intervento 2 (11.000 mq) – ex lotto 6: Area pubblica, posta a sud - est della darsena, assegnata in concessione a un soggetto privato da Azienda Porti, per la realizzazione di un bacino di carenaggio, collegato ad una attività cantieristica, autorizzato con Permesso di Costruire del Comune nel 2009.
- Unità di intervento 3 (alternativa 1: 215.000 mq / alternativa 2: 255.000 mq) – ex lotto 3: area privata assoggettata dal PGT a pianificazione attuativa, rappresenta la principale area di futuro sviluppo del porto. Comprende le aree insediative di retroporto ad est e sud-est della darsena, destinate ad attività operative (produttiva, logistica e cantieristica), ad infrastrutture viarie, ad attività connesse alle funzioni urbane e ad interventi di mitigazione a protezione degli abitati e delle aree sensibili di Formigosa. Gli interventi dell’ex lotto 3 in ambito portuale prevedono la realizzazione di un complesso, costituito da un Terminal Container e strutture per la logistica (in progettazione). Il Terminal Container sarà collegato lato monte alla viabilità portuale e da qui a quella esterna. La quasi totalità dell’area è interessata da un ambito territoriale estrattivo del piano cave, per l’abbassamento alla quota del porto, in fase di completamento. Un’alternativa propone di ampliare l’area a sud – est del comparto, fino a ricomprendere le aree precedentemente inserite nel perimetro portuale del PRG.
- Unità di intervento 4 (45.000 mq) – ex lotto 4: area di proprietà privata, posta ad ovest dell’U.I. 1, in continuità con il primo nucleo dell’area industriale di Valdaro, assoggettata dal PGT a permesso di costruire. Il piano conferma la precedente programmazione funzionale indirizzata al potenziamento e ampliamento del Polo Cerealicolo.
- Unità di intervento 5 (140.000 mq) – ex lotti 5 e 7: area in parte pubblica e in parte privata, ampliata rispetto alla precedente programmazione e individuata per la realizzazione di interventi di mitigazione e compensazione e per infrastrutture turistiche e ricreative. In particolare, in questa unità è già stato realizzato il Bosco compensativo di Formigosa (1° stralcio, pari a 4,5 ha e 2° stralcio, pari a 3,5 ha).
- Unità di intervento 6 (300.000 mq) – integrata all’ambito portuale rispetto al Layout del 2005: area integrata all’ambito portuale rispetto al Layout 2005, in quanto comprende infrastrutture strettamente connesse al porto: la conca di navigazione di Valdaro ed il tratto di canale navigabile fino alla darsena esistente. Per quanto riguarda la Conca, il 1° lotto relativo alla vasca e alle opere accessorie è stato ultimato, il 2° lotto, in fase di gara, prevede la creazione dei mandracchi di monte e di valle con bonifica dei terreni contaminati inseriti nel SIN Laghi di Mantova. Questa unità oltre alle opere funzionali alla navigazione ed alla Conca, prevede esclusivamente interventi compensativi e mitigativi.
- Unità di intervento 7 (253.000 mq) – integrata all’ambito portuale rispetto al Layout del 2005: anche l’unità di intervento 7 è stata integrata all’ambito portuale in quanto comprende

infrastrutture strettamente connesse al porto: il raccordo ferroviario al porto (realizzato) sulla linea Mantova – Monselice e il centro intermodale di Valdaro (in fase di realizzazione). Il PRP ha infine stralciato dall'ambito portuale il lotto 8 destinato nel Layout 2005 alla movimentazione di oli e carburanti, in quanto incompatibile con gli obiettivi di conservazione e sviluppo del SIC-ZPS Vallazza.

4.2.2 Nuova Piattaforma Intermodale di Mantova – Valdaro

La Piattaforma Intermodale è individuata nel territorio del comune di Mantova (MN) in località denominata Oimolungo, collocata tra la linea ferroviaria Mantova-Nogara, l'Autostrada A22 e il Porto Fluviale di Mantova Valdaro. L'area è situata a circa 2 km a sud-est del centro del Comune, ha una forma rettangolare ed è una previsione nell'ambito del Piano Regolatore della Z.I. di Valdaro. L'area è servita dalla viabilità interna della Z.I. di Valdaro. Tale viabilità riporta alla S.P. 28, alla S.P. 30 ed alla S.S. 482 connessa con la Tangenziale Nord di Mantova. Dalla S.P. 28 si raggiunge il casello di Mantova Nord dell'autostrada A22 del Brennero.

La costruzione della nuova piattaforma intermodale di Mantova avverrà su tre fasi:

- 1^a Fase, costruzione della piattaforma Intermodale di su sedime di 64.000 mq circa, con una dotazione di 2 binari di carico/scarico di 750 m;
- 2^a Fase costruzione dell'area di stoccaggio per ulteriori di circa 45.000 mq circa, con aggiunta di un terzo binario;
- 3^a Fase (realizzabile anche subito dopo la 1^a Fase), eventuale ulteriore ampliamento di sedime di 5.000 mq per consentire il prolungamento del binario base per la chiusura dell'anello ferroviario relativo al raccordo ferroviario al porto.

4.2.3 Caratteristiche delle diverse zone insediative

Nel distretto si riconoscono tre aree specializzate che racchiudono imprese con attività prevalenti simili:

- area industriale del secondo dopoguerra in cui le grandi aziende si sono insediate sulla via di navigazione con i loro porti industriali, oggi trasportano un volume di merci complessivo di circa 6 milioni di tonnellate;
- area a specifica vocazione logistica sviluppata negli ultimi due decenni tra il Porto e il casello autostradale in cui si sono insediate svariate imprese di logistica, parallelamente all'ampliamento delle infrastrutture portuali, per le quali si possono considerare volumi di traffico di almeno 3 milioni di tonnellate;
- vasta area urbanizzata non ancora insediata (pubblica: 700.000 mq e privata: 900.000 mq) che costituisce un nuovo polmone di espansione per altre attività.

4.2.4 Collegamenti infrastrutturali

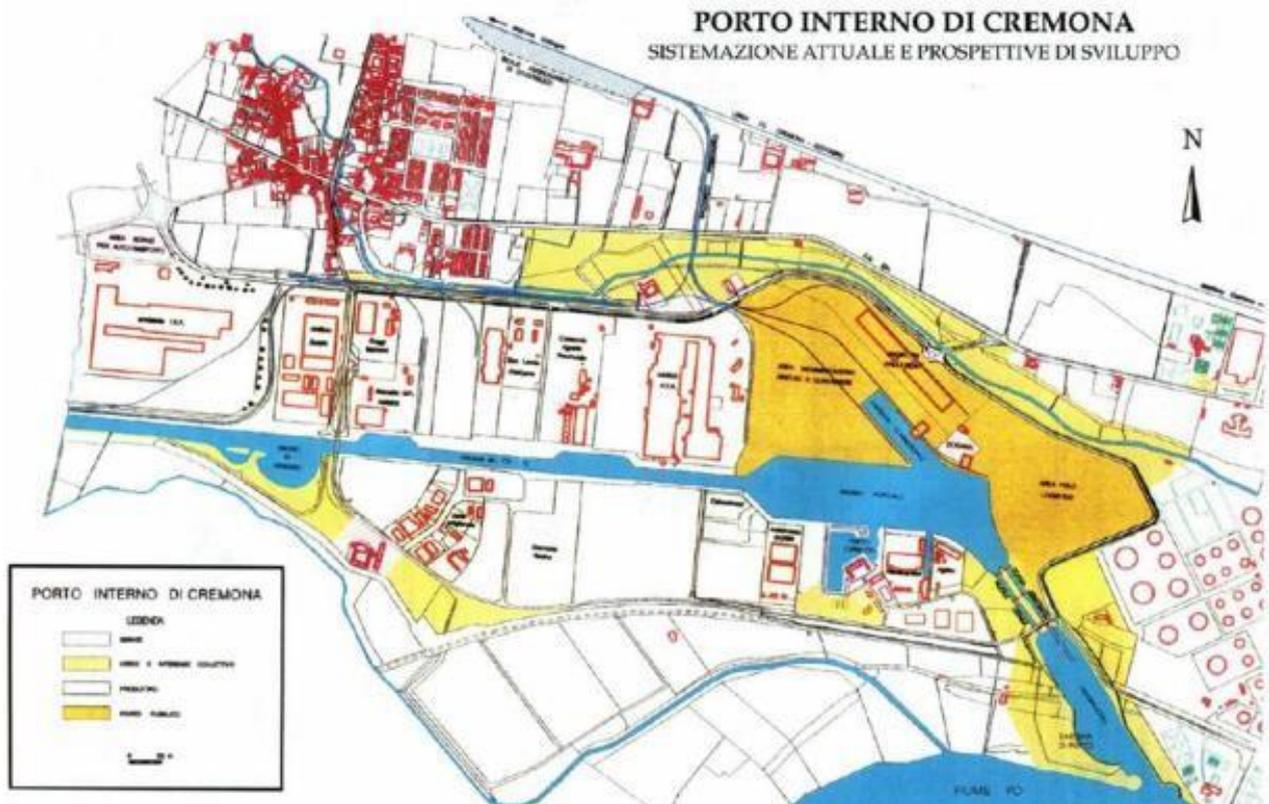
L'area Valdaro è infrastrutturata per effettuare servizi di deposito e stoccaggio e per svolgere traffici di natura plurimodale, risultando inserita nella rete viaria, idroviaria e ferroviaria del Nordest nazionale. La direttrice Nord (Austria-Germania) è supportata dalla Autostrada A22 e dalla tratta ferroviaria Verona-Brennero, mentre la direttrice Est (Slovenia ed altri Paesi dell'Europa Orientale) è supportata dalla Autostrada A4, dalla tratta ferroviaria Verona-Trieste e dall'Idrovia Mantova-Adriatico. In particolare:

- Connessioni stradali: le banchine del porto di Mantova - Valdaro sono operativamente raccordate al Sistema Autostradale Nazionale tramite la ex SS 482 "Alto Polesana" (Mantova-Rovigo) che collega queste ultime all'autostrada A22 Brennero-Modena (casello di Mantova Nord distante circa 5 km); ulteriori collegamenti stradali sono la ex SS 236 per Brescia, 10 per Rovigo, 420 per Parma, 10 per Cremona; l'autostrada A4 Venezia-Milano, intersecata dall'A22 nei pressi di Verona dopo circa 40 km.

- Connessioni ferroviarie: il porto di Mantova – Valdaro è direttamente collegato al Sistema Ferroviario Nazionale tramite un proprio raccordo ferroviario (Raccordo di Valdaro) situato lungo la linea Mantova- Monselice (tratta Mantova-Nogara, a semplice binario, elettrificata). Il porto è quindi collegato alle principali direttrici di traffico ferroviario (Tirreno-Brennero, Est Europa, Corridoio Adriatico). Il raccordo è costituito da un fascio di presa e consegna sulla linea ferroviaria nazionale, un fascio di binari di riordino posti a metà del tracciato parallelamente alla linea dell'autostrada A22, in corrispondenza del quale è previsto lo sviluppo di un centro intermodale, un fascio di binari di manovra a ridosso della darsena del porto e, infine, i binari di banchina all'interno della darsena stessa. Il modulo del Fascio è 650 m circa e il carico assiale della linea è 22.5 t/asse (D4). Sono presenti 3 binari modulo 650 m circa, con funzione di Arrivo/Partenza e di Presa/Consegna per il ricevimento dei treni: un binario serve la banchina principale (più esterna) attualmente in esercizio; un altro binario serve la banchina interna; infine, l'ultimo binario si dirige verso il lato opposto dello specchio d'acqua e da qui, nell'ambito della infrastrutturazione di P.R. in corso, avverrà un prolungamento a servizio di una nuova banchina.
- Connessione fluviale: il porto si collega al mare Adriatico sia direttamente tramite l'idrovia di 137 Km Mantova – Adriatico (canale navigabile Fissero-Tartaro-Canalbianco) sia tramite il Po al quale è connesso tramite la conca di S. Leone (larghezza 12,30 m, lunghezza 225 m, tirante d'acqua di 4 m, tirante d'aria di 6,50 m).

4.3 Il porto di Cremona

Figura 15 - Il porto core di Cremona



Per il Porto di Cremona, al pari di quello di Mantova, potrebbe avviarsi un opportuno processo di semplificazione anche in tema di autonomia gestionale. Infatti, mentre la programmazione, mediante la definizione e approvazione del piano regolatore portuale, deve essere approvata da Regione Lombardia (a norma della l.r. 6/2012, art. 50 e 52 "Gestione del demanio lacuale e idroviario e dei relativi canoni di concessione"), la competenza gestionale è attribuita alla Provincia di Cremona.

4.3.1 Dimensioni e strutture del porto

Il porto fluviale di Cremona, che si sviluppa su una superficie complessiva di 3.000.000 mq, è dotato di strutture fisse e mobili atte a garantire la movimentazione di ogni tipo di merce. Inoltre, offre agli operatori di settore ampi piazzali, capannoni per lo stoccaggio di differenti tipi di merci, inclusi i carichi eccezionali e/o pericolosi e, per il carico e lo scarico di natanti al coperto, banchine pubbliche ed efficienti mezzi di sollevamento. È presente una darsena al servizio degli insediamenti del Consorzio Agrario Provinciale (granaglie, mangimi, fertilizzanti, ecc.), una al servizio della Acciaieria Tubificio Arvedi (semilavorati, coils rottame ferroso, ecc.) con sviluppo complessivo di 200 m ed una di proprietà di ABIBES S.p.A., con sviluppo di 100 m, per l'attracco di bettoline contenenti gas propano liquido per il rifornimento del proprio deposito costiero.

Il porto, inoltre, presenta banchine per una lunghezza totale di 900 m (di cui banchine con diaframma verticale 650 m) e sponde ulteriori a sezione inclinata pari a 1000 m, dispone di numerose strutture tra le quali 75.000 mq di aree di stoccaggio scoperte e pavimentate, un doppio magazzino con struttura a sbalzo sull'acqua avente superficie utile di stoccaggio di 900 mq per ciascun comparto, un magazzino con ribalta, utilizzabile da autocarri e da vagoni ferroviari con superficie utilizzabile di m 750.

I servizi portuali offerti dal porto di Cremona prevedono una gru a portale di 50 t idonea alla movimentazione di containers, merci in colli gru a cavalletto della portata di 400 t che può spostare carichi eccezionali dall'acqua, al ferro, alla gomma; gru semovente di 20 t; carro ponte di 5 t.

Dal 1993, nel porto è anche possibile disporre del servizio di dogana, essendo presenti gli uffici della dogana di Cremona. La struttura è dotata di uffici, piazzali e magazzino raccordato, e la sede degli uffici portuali dell'Amministrazione Provinciale di Cremona, in grado di ospitare anche servizi per gli utenti, attività commerciali e direzionali collegate al porto.

Il porto di Cremona e le aree affacciate sul canale navigabile costituiscono una realtà vivace all'interno del tessuto produttivo cremonese e del nord Italia, e rimane un punto di riferimento per l'imbarco di carichi eccezionali. Tra gli ultimi, nell'ottobre del 2019, è partito, destinazione porto Marghera e quindi Inghilterra, un convoglio con una camera iperbarica di 270 t e altri due nel febbraio 2020.

I dati della movimentazione delle merci passati dalle 680.000 tonnellate del 2014 a circa 1.800.000 tonnellate del 2019, di cui 1.300.000 tonnellate via ferrovia, 498.000 tonnellate via strada e 2.000 tonnellate via acqua. Sul raccordo ferroviario che da Cavatigozzi scende al porto ed alle industrie insediate sull'asta del canale, sono transitati nel 2019 circa 52.000 carri ferroviari, con un incremento in 8 anni del 294%, togliendo dalla strada solo nel 2019, ben 216.000 autocarri, con riduzione di inquinamento, usura delle strade ed incidenti. Per far fronte al costante aumento della richiesta di traffico, la Provincia, con il coinvolgimento anche economico del concessionario del servizio di movimentazione ferroviaria, si sta adoperando per il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, attraverso la costruzione di ulteriori tre binari all'interno del porto. I lavori sono in corso. Questo intervento rappresenta, in un momento di scarse risorse finanziarie, un esempio virtuoso di sinergia pubblico-privato.

Si sottolinea che nel porto di Cremona non ci sono più aree libere. Quelle disponibili sono state assegnate a operatori che, potenzialmente, sono in grado di utilizzare la modalità via acqua. Le industrie insediate nell'area, pur in un momento di estrema difficoltà per il paese, stanno realizzando l'ampliamento del proprio sito produttivo.

Lo sviluppo della navigazione sconta la mancanza di una infrastruttura (canale) che garantisca condizioni di navigabilità per tutto l'anno. La navigazione a corrente libera attraverso il fiume Po risulta difficile in momenti di particolare siccità, determinando la bassa competitività economica complessiva della via d'acqua, rispetto ad altre modalità di trasporto.

Per cercare di rendere competitiva la navigazione fluviale, sono stati stanziati, dalla legge finanziaria per il

triennio 2020-2022, incentivi economici (2 milioni di euro per l'anno 2020 e di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2021 e 2022) che potrebbero rappresentare la svolta che gli operatori chiedevano.

Numerose sono le Aziende presenti all'interno del porto:

- KATOEN NATIE ITALIA srl, multinazionale belga leader nel campo della logistica, gestisce anche portifluviali nel nord Europa.
- LAMERI spa, industria cerealicola.
- ASTL srl e SINVEST srl, specializzate nella movimentazione di materiali ferrosi.
- FAGIOLI spa, leader mondiale nel campo dei trasporti eccezionali.
- CERIOLI srl, produttore di attrezzature per l'industria estrattiva.
- SOGRAF srl, si occupa delle operazioni di movimentazione ferroviaria delle merci.
- GUIDO BERNARDINI srl e ITS srl, operano nel capo della logistica. In porto sono presenti anche duecantieri navali.

Accanto alle strutture con vocazione commerciale, connesse al traffico merci, nel porto di Cremona troviamo una zona ricreativa attrezzata con pontili per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto.

4.3.2 Collegamenti infrastrutturali

L'area del porto di Cremona è quindi infrastrutturata per effettuare servizi di deposito e stoccaggio e per svolgere traffici di natura plurimodale, risultando validamente inserita nella rete viaria, idroviaria e ferroviaria del Nordest nazionale. In particolare:

- Connessioni stradali: Il porto dista pochi km dal centro di Cremona. È connesso alla rete viaria esterna attraverso la SS 234 "Codognese". Collegamenti autostradali nelle vicinanze: A21 "Torino-Piacenza- Brescia", utilizzando lo svincolo di Cremona Nord (distante 8 km) o di Castelvetro Piacentino (distante 9 km); - A1 "Milano-Napoli" (svincolo Fiorenzuola), utilizzando la diramazione dell'A21 (lunga 12 km) distante solo 5 km dallo svincolo di Castelvetro Piacentino.
- Connessioni ferroviarie: Il porto di Cremona è collegato alla linea R.F.I. presso la stazione di Cavatigozzi, sulla direttrice Codogno-Cremona-Mantova, tramite una coppia di binari lunga circa 1.600 m fino allo scalo merci di Cavatigozzi. Il raccordo ferroviario, che interessa entrambe le banchine della darsena portuale, oltre che gli insediamenti privati, ha uno sviluppo di circa 5.000 m. A questi binari si deve aggiungere il nuovo raccordo, a servizio della Raffineria Tamoil, destinato al trasferimento su rotaia di una parte della distribuzione.
- Connessione fluviale: il porto si collega al mare Adriatico direttamente tramite la navigazione del Po e le idrovie esistenti tra Mantova e l'Adriatico. Inoltre, verso l'entroterra, dispone di un canale navigabile che giunge fino a Pizzighettone, dove esistono banchine e un ampio specchio d'acqua idoneo alla rotazione delle chiatte. Questo prolungamento, unica sezione del progettato ma mai realizzato canale Cremona – Milano (Truccazzano), può essere valorizzato per consentire l'accesso della Bassa Lodigiana alla via d'acqua del Po.

4.4 Altri porti e approdi rilevanti

Oltre ai porti di Mantova e Cremona è necessario segnalare la presenza di altri porti e approdi che possono essere utilizzati per il trasporto fluviale, come mostrato nella figura allegata.

Comuni o raggruppamenti di Comuni	Porto di riferimento	Aziende/Enti	Aree da rigenerare	Raggruppamento
Ostiglia,	Porto di Ostiglia	<ul style="list-style-type: none"> - Donaldson italia S.r.l. - (Steelcom Fitting srl, - Moser Rides, SA.VE Stampi vetrerie); 	Per ovvie ragioni legate alla proprietà della maggior area disponibile (Eusider prodotti siderurgici) e all'indotto che un'eventuale attivazione/espansione comporterebbe, la siderurgia parrebbe la tipologia da favorire e rafforzare. Data comunque la stagnazione del mercato in ogni settore è da ritenere possibile ogni indicazione e/o soluzione.	
Pizzighettone	Porto di Pizzighettone	<ul style="list-style-type: none"> - Carlo Colombo spa - - Sicrem S.p.A. - 	Area industriale dismessa proprietà Radici Group sita lungo la S.P. (ex SS) n. 234 Codognese; area produttiva dismessa proprietà Antoniazzi sita lungo la via Cremona - frazione Roggione -	
San benedetto Po	Porto di San Benedetto Po		Area produttiva con annesso edificio ex Coop Sette, Area produttiva con annesso edificio ex Molino Landucci	
Borgo Mantovano (Revere, Pieve di Coriano, Villa Poma)		<ul style="list-style-type: none"> - Padana trasporti; - Borsari & co S.r.l. 		

Comuni o raggruppamenti di Comuni	Porto di riferimento	Aziende/Enti	Aree da rigenerare	Raggruppamento
Viadana	Porto di Viadana	<ul style="list-style-type: none"> - GRUPPO SAVIOLA - COMPOSAD SRL - SADEPAN CHIMICA SRL 	Area Dismessa Macello Otto-Ponti che potrebbe essere integrato con la ZLS.1	

Fonte: documento istruttorio proposto dalle istituzioni locali

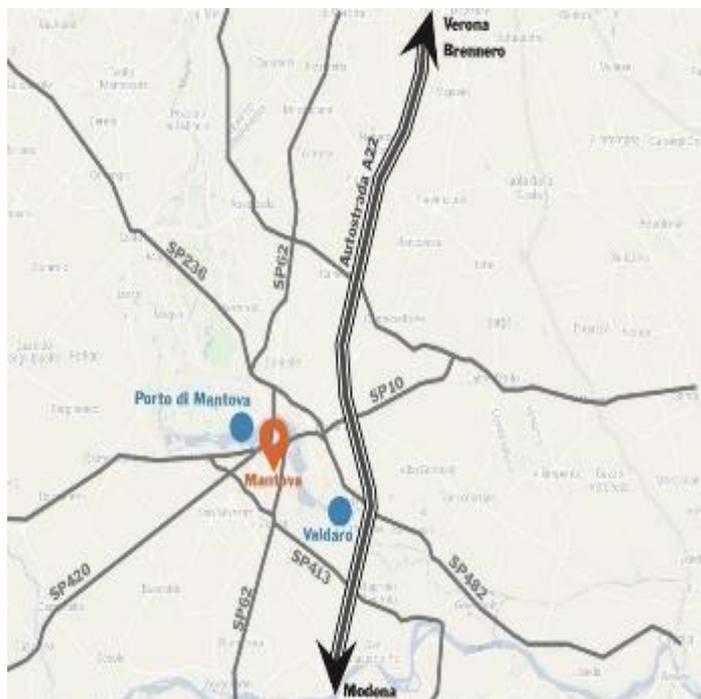
4.5 Caratteristiche delle infrastrutture a servizio degli altri modi di trasporto

4.5.1 Principali infrastrutture stradali – Provincia di Mantova

La rete infrastrutturale viaria di accesso a Mantova si compone di una serie di assi viari statali e di un asse autostradale.

- Autostrada: A22 che congiunge Modena con il valico del Brennero.
- Strade statali: SS12 o dell'Abetone e del Brennero collega Pisa al confine austriaco presso il Passo del Brennero e attraversa i comuni mantovani di Poggio Rusco (dove interseca l'ex SS 496 Virgiliana), Borgo Mantovano, dove supera il fiume Po sul ponte di Revere, giungendo infine ad Ostiglia (dove interseca l'ex SS 482 Alto Polesana per Mantova e Badia Polesine).
- Strade provinciali (EX SS):
 - o SS 10 "Padana inferiore": Torino - Monselice
 - o SS 236 "Goitese": Mantova - Brescia
 - o SS 236 bis: Mantova (Innesto SS 10/SS 482) - Porto Mantovano (Innesto SS 236)
 - o SS 420 "Sabbionetana": Mantova - Casalmaggiore
 - o SS 482 "Alto Polesana": Mantova - Badia Polesine

Figura 17- La maglia stradale della provincia di Mantova



¹ Pag. 82 Scheda di censimento delle aree dismesse del territorio lombardo – Provincia di Mantova

4.5.2 Principali infrastrutture stradali – Provincia di Cremona

L'unica autostrada che attraversa la Provincia di Mantova è la A21. Con l'introduzione del decreto legislativo n. 112 del 1998 tutte le strade statali che interessavano la provincia sono ora di competenza provinciale. Nel contempo l'amministrazione provinciale ha operato una serie di declassamenti di strade provinciali, cedute ai comuni. Ad oggi, in Provincia di Cremona, vi sono 885 km di strade provinciali.

Figura 18 - La maglia stradale della provincia di Cremona



Autostrade: L'autostrada A21 Torino – Brescia scorre sul territorio provinciale per 18 km; l'unico casello è quello di Cremona, mentre quello di Pontevecchio-Robecco, pur avendo una doppia denominazione, si trova in territorio bresciano.

- Strade provinciali (EX SS):
 - o SS 234 - Codognese
 - o SP 10 - Ceresara - Castiglione delle Stiviere - Lonato
 - o SS 415 - Paultese
 - o SS 498 - Soncinese

4.5.3 Principali interventi infrastrutture stradali previsti

Figura 179 – Principali interventi previsti



I principali interventi previsti sono:

- Autostrada Mantova- Cremona
- TI-BRE Alta
- Terza corsia A22
- Bretella MV – VALDARO
- Ponte stradale sul Po
- Tangenziale Goito

4.5.4 Principali infrastrutture ferroviarie provincia di Mantova

Il territorio della Provincia di Mantova è attraversato da varie tratte ferroviarie appartenenti a sei linee commerciali ferroviarie:

- La linea Verona – Mantova a nord di quest'ultima
- La linea Mantova – Suzzara (proseguo della ferrovia Verona – Mantova – Modena in direzione di Modena) a sud di Mantova

- La linea Mantova – Piadena (parte della ferrovia Cremona – Mantova) a ovest di Mantova
- La linea Mantova – Nogara a est di Mantova (parte della ferrovia Mantova – Monselice) a est di Mantova
- La linea S. Zeno Folzano – Piadena (parte della ferrovia Parma – Brescia)
- La linea Verona – Bologna

Figura 2018 - Schema Ferroviario della Provincia di Mantova



Fonte: Prospetto informativo di rete RFI

4.5.5 Principali infrastrutture ferroviarie provincia di Cremona

Il territorio della Provincia di Cremona è attraversato da varie tratte ferroviarie appartenenti a sei linee commerciali ferroviarie:

- La linea Cremona – Castelvetro (parte della ferrovia Cremona – Piacenza) a sud-ovest di Cremona
- La linea Cremona – Codogno a ovest di Cremona
- La linea Cremona – Piadena (parte della ferrovia Cremona – Mantova) a est di Cremona
- La linea Cremona – Olmeneta – S. Zeno Folzano (parte della ferrovia Cremona – Brescia) a nord-est di Cremona
- La linea Olmeneta - Treviglio a nord-ovest di Cremona (parte della ferrovia Cremona - Treviglio) a nord-ovest di Cremona
- La linea Parma - Piadena (parte della ferrovia Parma – Brescia)

Figura 21 - Schema Ferroviario della Provincia di Cremona



Fonte: Prospetto informativo di rete RFI

4.6 Stato dell'iter autorizzativo delle progettualità sul sistema portuale e infrastrutturale

A completamento del quadro informativo sulle infrastrutture esistenti a servizio dei porti di Mantova e Cremona, nella sottostante tabella si riportano le principali opere per le quali sono in corso le progettazioni.

Nella prima parte si riportano i principali investimenti che sono programmati dalle autostrade A22 e da Regione Lombardia per la Mantova-Cremona in riferimento al corridoio Mediterraneo ed a quello Scandinavo Mediterraneo (Brennero). Tali investimenti, almeno per alcuni segmenti, potranno concludersi nel periodo temporale previsto dalla ZLS.

Il progetto più avanzato e particolarmente strategico per lo sviluppo dei porti e dei distretti logistici riguarda il raddoppio ferroviario della linea Codogno-Cremona-Mantova. Sono già state avviate le conferenze dei servizi ed è in corso di perfezionamento il progetto definitivo per poi attivare la realizzazione del primo tratto Piadena-Mantova.

In questo quadro le risorse sono in parte state messe a disposizione e permetterà di avere un effetto positivo sul trasporto merci e l'integrazione con i porti fluviali.

Seguono poi, nell'elenco, i diversi progetti che attengono prevalentemente allo sviluppo infrastrutturale e logistico dei porti di Cremona e di Mantova, attraverso la realizzazione di piazzali e banchine fluviali da un lato e l'infrastrutturazione ferroviaria integrata a servizio dei distretti logistici portuali ed aree industriali connesse dall'altro.

Sul versante della via d'acqua, con i fondi messi a disposizione dal Governo all'Intesa Interregionale per la Navigazione Interna, è previsto l'adeguamento e la sistemazione dell'alveo di Magra del Po con aumento della capacità e della possibilità di navigazione fluviale tra Mantova, Cremona e Piacenza. Analogamente verrà sistemato il tratto da Mantova a Ferrara rendendo più accessibili anche i porti come San Benedetto Po, Revere e Sermide.

La realizzazione di altri progetti, che riguardano la sicurezza portuale con il monitoraggio degli eventuali rischi di emissioni da incidenti per il trasporto merci pericolose, è un elemento importante e innovativo che permette di agevolare il trasporto di questo tipo di merce. Viceversa, l'utilizzo delle vie d'acqua per il trasporto delle merci pericolose garantisce una maggiore sicurezza anche alla popolazione dei territori attraversati.

Questo elenco non è esaustivo, poiché altre iniziative sono in corso con livelli di maturazione diversi, ma permette di avere una visione strategica delle iniziative in corso e traguardare alcune scadenze che possono interagire positivamente con la ZLS.

Tabella 4 - Principali opere per le quali sono in corso le progettazioni (parte 1)

TERRITORI INTERESSATI	PRINCIPALI OPERE DELLE QUALI SONO IN CORSO LE PROGETTAZIONI AL 2022	SOGGETTO REALIZZATORE	COSTO IN ML	TIPOLOGIA
CREMONA E MANTOVA	AA22 - realizzazione 3a corsia da Verona a Modena	A22,	743	AUTOSTRADA
CREMONA E MANTOVA	Nuova autostrada MN-CR-	Regione Lombardia	?	AUTOSTRADA
CREMONA E MANTOVA	RIQUALIFICAZIONE – POTENZIAMENTO (RADDOPPIO) LINEA FERROVIARIA CODOGNO CREMONA – MANTOVA	RFI	490	FERROVIA
MNPORTO	Parti A e B della Piattaforma intermodale Retroportuale ferro/gomma di Mantova Valdaro-Olmo Lugo Mq. 250,000(A) + 300.000 mq(B) Per integrare ed allargare le potenzialità portuali. Fase 1 spesa di 21,1 e Fase 2 spesa di 20,9mil.	Regione, A22, Enti Locali	42	FERROVIA
CRPORTO	piazzale terminal intermodale fase 2 porto di Cremona per eurorealizzazione nuovo infrastruttura ferroviaria"		2	LOGISTICA PORTUALE
MNPORTO	Completamento delle urbanizzazioni dei piazzali rimanenti nei lotti n 1 e n2 per rispondere meglio alle domande di nuove concessioni ed operatori. Completamento piazzali con consolidamento e asfaltatura	Regione-Provincia	4,5	LOGISTICA PORTUALE
MNPORTO	Ampliare completare 3° lotto del Porto Est-Sud lato Formigosa. Piattaforma container via acqua. Fase 3A Completamento piazzali lato Est fronte darsena Mq. 5,000, Creazione Banchina Sud con piazzale retrostante in fregio a darsena	Regione-Provincia A22	18,9	LOGISTICA PORTUALE
MNPORTO	Ampliare il Porto al 4° lotto lato Owest. Area Granaglie e merci sfuse di mq. 41.065. Prosecuzione del binario portuale.	Regione-Provincia A22	4	LOGISTICA PORTUALE
CREMONA E MANTOVA	Adeguamento Sistemazione a corrente libera dell'alveo di magra del Po per le navi di Va CEMT da Piacenza a Foce Mincio - Parte 1	AIPO	60	NAVIGAZIONE
CREMONA E MANTOVA	Regolazione a corrente libera dell'alveo di magra del Po per le navi di Va CEMT da Foce Mincio fino a valle di Ferrara. Completamento intervento tra Revere e Ferrara - parte 1	AIPO	25	NAVIGAZIONE
MNPORTO	Realizzazione delle nuove reti tecnologiche di monitoraggio, prevenzione e contenimento di eventuali rischi di emissione da incidenti nel trasporto di merci pericolose sia nel Porto che nella rete ferroviaria. R.I.D. (Reg. International. Dangerous).	Regione, Provincia	3	SICUREZZA
MNPORTO	Accesso viabilistico al Porto 3°lotto dall'Autostrada A22.Nuova porta riservata ai camion di accesso al Porto attraverso area di parcheggio A22 già prevista. Realizzazione nuova rotatoria di accesso al Porto lato EST-Formigosa. Progetti preliminari esistenti	A22, Regione Provincia	2,5	VIABILITA'

Tabella 5 - Principali opere per le quali sono in corso le progettazioni (parte 2)

CR PORTO	Nuova infrastruttura ferroviaria nell'ambito del porto fluviale di cremona" 2°lotto di fattibilità tecnico-economica progetto definitivo/esecutivo.	Ministero	1	FERROVIA LOGISTICA PORTUALE
CR PORTO	piazzi terminal intermodale fase 2 porto di Cremona progetto definitivo/esecutivo	Regione	1	FERROVIA LOGISTICA PORTUALE
CR PORTO	manutenzione straordinaria immobili del porto progetto definitivo/esecutivo	Regione	0,2	LOGISTICA PORTUALE
CR PORTO	s.p. ex s.s. n. 415 "Paullese" – ammodernamento tratto "Crema-Spino d'Adda"-lotto n. 3 "nuovo ponte sul fiume Adda" –progetto definitivo (direttrice Cr-Milano)	Ministero	18	VIABILITA'

Con riferimento al PTCP della Provincia di Cremona e in particolare nella Relazione Tecnica di Variante al PTCP 2013 - Integrazioni, si riportano, nella tabella seguente, ulteriori informazioni.

Tabella 6 – Integrazioni

Denominazione infrastruttura per la mobilità	Ente competente progetto	Stato avanzamento progetto	legge di riferimento
Scalo merci tra il porto commerciale e la stazione ferroviaria di Cavatigozzi a Cremona	R.F.I. – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.	Studio di fattibilità	Art. 18 l.r. 12/05
Polo logistico di Casalmaggiore	R.F.I. – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.	Progetto definitivo	Art. 18 l.r. 12/05
Autostrada regionale Integrazione del sistema transpadano direttrice Cremona – Mantova"	Stradivaria S.p.A.	Progetto definitivo depositato dal proponente STRADIVARIA S.p.A. in procedura VIA nazionale in data 30.06.2008 e relative integrazioni pubblicate il 31.7.2009	l.r. 9/2001 Art. 18 l.r. 12/05
Raccordo ferroviario merci "Casalmaggiore – Viadana – Pomponesco – Dosolo"	Provincia di Mantova	Progetto preliminare	l.r. 9/2001

(Estratto Tabella A – rif. Art. 19 c.4 normativa del PTCP)

4.7 Cooperazione con Autobrennero per investimenti nel distretto portuale

Il 12.07.2019 si è tenuto a Mantova il secondo incontro per approfondire, con i territori interessati, i contenuti dell'Accordo di Cooperazione relativo all'affidamento diretto della gestione della tratta autostradale Brennero-Modena ad una società in house. Gli attori istituzionali hanno mostrato un piano di interventi destinato ad avere ricadute importanti non solo sul piano economico.

Sono programmati 110 milioni di contributo da parte di A22 per interventi sulla viabilità ordinaria funzionali all'asse autostradale, **più 50 milioni per il porto e centro intermodale di Valdaro**, assieme alle ricadute locali per i lavori relativi alla terza corsia tra Verona e Campogalliano e agli altri interventi considerati dal piano della società concessionaria.

Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, nel maggio 2019 approva l'“Accordo di cooperazione per la concessione autostradale A22 Brennero-Modena”. (Delibera n. 24/2019). (19A06003) (GU n.229 del 30-9-2019), che tra l'altro prevede:

– Aspetto finanziario:

(5.) il valore complessivo degli interventi come indicati nel PEF è pari a circa 4,14 miliardi di euro e consistono nella progettazione, realizzazione e gestione dei seguenti interventi:

- terza corsia tra Verona e intersezione A1;
- terza corsia dinamica tratto Bolzano nord-Verona;
- sovrappassi;
- barriere antirumore. (...)

(6.) l'accordo prevede, inoltre, ai sensi dell'art. 22.8, la realizzazione delle seguenti iniziative prioritarie di interesse europeo, dal costo complessivo di circa 250 milioni:

- interporto di Trento;
- interporto ferroviario di Isola della Scala (Verona);
- porto fluviale di Valdaro (Mantova)".

Inoltre, il dispositivo di approvazione, al punto 4 prevede: “Nelle more della stipula dei disciplinari di cui al punto 22.9 dell'accordo di cooperazione, l'iniziativa prioritaria di interesse europeo porto fluviale di Valdaro

(Mantova) è finanziata con le risorse proprie della società concessionaria. A tal fine, conseguentemente, facendo salve le previsioni di cui al punto 22.9, il piano economico-finanziario allegato all'accordo, è integrato con l'inserimento tra gli investimenti non remunerati in tariffa **dell'importo aggiuntivo di 50 milioni** relativi alla suddetta iniziativa”.

4.8 Esigenze di connessione dei porti con la rete stradale e ferroviaria

Il trasporto fluviale si inserisce in maniera complementare nella complessa rete logistica che alimenta il sistema socioeconomico lombardo e permette di esportare una quota consistente della sua produzione. La natura complementare richiede che i siti serviti dalla via d'acqua siano parimenti serviti di elevata accessibilità su gomma e su ferro, non perché le merci che arrivano via acqua siano trasferite su ferro – e viceversa – ma perché un grande polo di produzione o logistico non può fare a meno di tutti questi tre modi.

Per sviluppare pienamente le potenzialità della rete logistica che serve le aree portuali di Cremona e Mantova sono necessari una serie di interventi, sia sulla rete autostradale sia su quella ferroviaria.

Le trasformazioni infrastrutturali e normative che stanno interessando il trasporto ferroviario portano ad un incremento del relativo traffico: ciò sta avvenendo anche a Mantova, ma questo mette in difficoltà il nodo in quanto la mancata realizzazione della piattaforma, nella zona ex Valdaro, costringe il Porto a servire il traffico ferroviario per lo scambio con il trasporto stradale. La movimentazione prevede 1000 treni/anno (dato 2021, fonte Provincia di Mantova) e l'interscambio ferro/gomma rischia di diventare un vincolo operativo problematico per lo sviluppo del sistema delle imprese presenti e che si insedieranno, aggravando inevitabilmente la pressione sulle arterie stradali di accesso al polo logistico.

I raccordi ferroviari di Distretto logistici connessi ai porti

Lo sviluppo dei distretti industriali nelle adiacenze del sistema navigabile e della rete ferroviaria ha posto sempre più la necessità di spostare merci dalla strada alle altre modalità a causa dei livelli di congestione ed inquinamento prodotti.

Tale obiettivo è uno degli elementi caratterizzanti dei PTCP delle due Province per uno “sviluppo sostenibile” e viene perseguito attraverso:

- la creazione di raccordi ferroviari nei distretti industriali collegati alle aziende con lo scopo di ridurre le rotture di carico;
- l'interconnessione dei porti fluviali con il sistema ferroviario;
- l'organizzazione di piattaforme intermodali in grado di incentivare la sinergia tra il trasporto ferroviario, quello fluviale per le imprese non direttamente servite ed il trasporto combinato.

Con la realizzazione di questi progetti, i benefici economici ed ambientali attesi sono:

- l'eliminazione dell'attuale carrellamento via strada dalle stazioni ferroviarie alle imprese con evidenti benefici ambientali, sociali e di traffico sia locale (distretto) che internazionale (nuove merci su ferrovie con relazioni all'interno dell'Europa);
- l'incremento del trasporto su rotaia e su acqua tramite lo spostamento di traffici merci, ora su gomma, con una conseguente convenienza economica per le imprese.

Il sistema imprenditoriale, quindi, si trova a dover affrontare, in modo innovativo, i temi della logistica integrata valutando positivamente lo scenario di spostamento di consistenti quote di merci dalla strada alla ferrovia e all'acqua.

Le esigenze innovative segnalate dalle imprese si possono così sintetizzare:

- la congestione stradale e l'aumento dei costi di trasporto su strada per alcuni tipi di merci hanno portato a richiedere nuovi sistemi alternativi al trasporto su gomma;
- la domanda di riduzione dei costi si trasforma in richiesta di sistemi innovativi e di nuove modalità;
- la riduzione delle rotture di carico tra le modalità di trasporto ha sollecitato il modello dei "racordi di distretto" che, oltre ad offrire piccole piattaforme logistiche, consentono di prolungare i binari all'interno delle aree delle aziende;
- l'aumento della domanda potenziale di navigazione merci che si manifesta anche tramite la nascita di nuove imprese di navigazione interna.

La situazione attuale dei principali raccordi di distretto connessi ai porti è riportata nella seguente tabella (alcuni dati sono stimati):

Tabella 7

PROV	RACCORDI FERROVIARI DI DISTRETTO OD AZIENDALI	Porto fluviale di riferimento	Descrizione (lunghezze stimate)	Stato realizzazioni e funzionalità	Studio di fattibilità	Gestione
MN	Al Porto di Mantova ed al Distretto Logistico Retroportuale (Valdaro (MN))	Mantova Valdaro	Lunghezza 6 km (+7km di binari di servizio)	Realizzato ed in ampliamento	1995	Pubblica
MN	Alla Versalis MN connesso alla stazione di Mantova Frassino	Mantova Versalis	Lunghezza 2km + 6 km binari interni servizio	Realizzato funzionante	1940	Privata
MN	Alla IES-MOL connesso alla stazione di Mantova Frassino	Mantova IES-MOL	Lunghezza 1km + 2 km binari servizio	Realizzato funzionante	1940	Privata
CR	Distretto legno Casalmaggiore (CR) – Viadana – Pomponesco (MN)	Casalmaggiore	Lunghezza 20 km; connessione con banchina sul Po e Centro Logistico	Progetto	1997	Pubblica
MN	Distretto metallurgico Castellucchio - Gazoldo degli Ippoliti (MN)	Mantova Valdaro	Lunghezza 12 km; raccordo tra Castellucchio e Centro Logistico di Valdaro (MN)	Progetto in corso di verifica in relazione al raddoppio ferroviario Cremona-Mantova	1996	Pubblica
MN	Alla FRATI Borgo Virgilio	Mantova Valdaro	2km + 1 km binari servizio	Realizzato ma non in uso	2005	Privata
MN	Al Porto di Revere ed imprese area industriale da Revere scalo FS	Revere	Lung. 4 km	Realizzato ed in uso	1960	Privata
MN	A Suzzara Piattaforma connessa veicoli IVECO	Mantova Valdaro	Lung. 4 Km Linea Suzzara Ferrara	Realizzato ed in uso	2018	Privata

MN	A Borsari Villapoma Granaglie	Revere	Lung. 0,5	Realizzato ed in uso	1970	Privata
MN	Bozzolo	Mantova	Lung. 1 km	Progetto	2010	Privata
MN	A Bandinelli Riciclo Rottami ferro Marcaria	Mantova	Lung. 2 Km	Realizzato ed in uso	1980	Privata
CR	Al porto di Cremona- Cavatigozzi	Cremona	Con binari interni circa 11	Realizzato ed in uso	1980	Pubblica
CR	GRUPPO ARVEDI PORTO CR	Cremona	6 BINARI interni	Realizzato ed in uso	1981	Privato
CR	TAMOIL PORTO CR	Cremona	6 BINARI interni	Realizzato ed in uso		Privato
CR	SOGRAF PORTO CR	Cremona	5 BINARI interni	Realizzato ed in uso		Privato
CR	OLEIFICIO ZUCCHI PORTO CR	Cremona	2 BINARI interni	Realizzato ed in uso		Privato
CR	BORSARI 1954	Cremona	1 BINARI interni	Realizzato ed in uso		Privato
CR	ASTL PORTO CR	Cremona	1 BINARI interni	Realizzato ed in uso		Privato
CR	TRASPORTI PESANTI CR	Piadena	4 BINARI interni	Realizzato ed in uso		Privato

L'auspicio degli enti locati del territorio interessato è quello che l'istituzione della ZLS consenta la soluzione di problemi contingenti che ostacolano il trasporto merci, ed in particolare:

- eliminazione dei portali bassi che impediscono l'arrivo a Mantova di treni con container High Cube e quindi limitano l'accessibilità al nostro centro intermodale;
- ottimizzare la gestione dei binari in stazione Centrale di Mantova per consentire la sosta notturna di treni merci che non trovano spazio a Frassinò, che ha come destino finale il porto di Valdaro, rendendo, a costo zero, un servizio utile al trasporto merci;
- adattare i fasci di presa allo standard europeo di 750 metri;
- aumentare le ore di apertura al servizio tenendo conto che già ora il distretto produce 550 treni/anno in ingresso ed altrettanti in uscita;
- incrementare i sistemi di monitoraggio dei treni e delle merci pericolose elevando il livello di specializzazione del servizio.

4.9 Il Sistema della navigazione interna

Il sistema di navigazione si connette al mare Adriatico e alla rete delle "Autostrade del mare - Sud Europa" ed è terminal naturale della rete idroviaria al servizio delle rotte commerciali EST-OVEST, e con naviglio fluvio-marittimo potrebbe connettere porti dei paesi confinanti con l'Unione europea. La valenza strategica del sistema idroviario del Nord Italia sta proprio nella potenziale congiunzione tra i traffici di merci su rotaia in area continentale, che attraversano l'arco Alpino, e i traffici di merci tramite cabotaggio nel Mediterraneo. Le infrastrutture di navigazione si sviluppano attorno all'Idrovia artificiale ex Fissero-Tartaro-Canalbianco ora ridenominata Mantova-Adriatico che corre per 137 Km fino al porto di Chioggia e da lì a Marghera, senza uscita in mare, o al porto di Ravenna tramite una fascia costiera di pochi chilometri. La navigazione sul canale viene effettuata con un livello costante delle acque per tutto l'anno, il che rappresenta un vantaggio reale

rispetto al Po, la cui navigazione è limitata per pescaggio delle navi ad una parte dell'anno a causa della variabilità idraulica.

Il resto del sistema tradizionale comprende, oltre al Fiume Po, da Casale Monferrato al Mare, i fiumi sub lacuali lombardi, la Litoranea Veneta ed i fiumi in Regione Veneto e Friuli-Venezia Giulia, ove navigabili, e l'Idrovia Ferrarese, con un'estensione complessiva 812 km in esercizio, intercettando lungo il percorso poli e distretti industriali tra i più dinamici e sviluppati nel panorama nazionale (15 porti interni pubblici 16 porti interni industriali). Al pari di quello che avviene nel nord Europa da diversi decenni, la rete della navigazione interna rappresenta un sistema di adduzione-trasferimento verso i territori delle regioni retrostanti ai porti marittimi avvicinando l'utenza ad un sistema di trasporto maggiormente sostenibile rispetto a quello della strada.

Nel Piano dei Porti e della Logistica nonché nel decreto sul riordino dei porti marittimi viene sviluppato tale concetto con indicazioni programmatiche.

Figura 22 – Sistema di navigazione complessivo

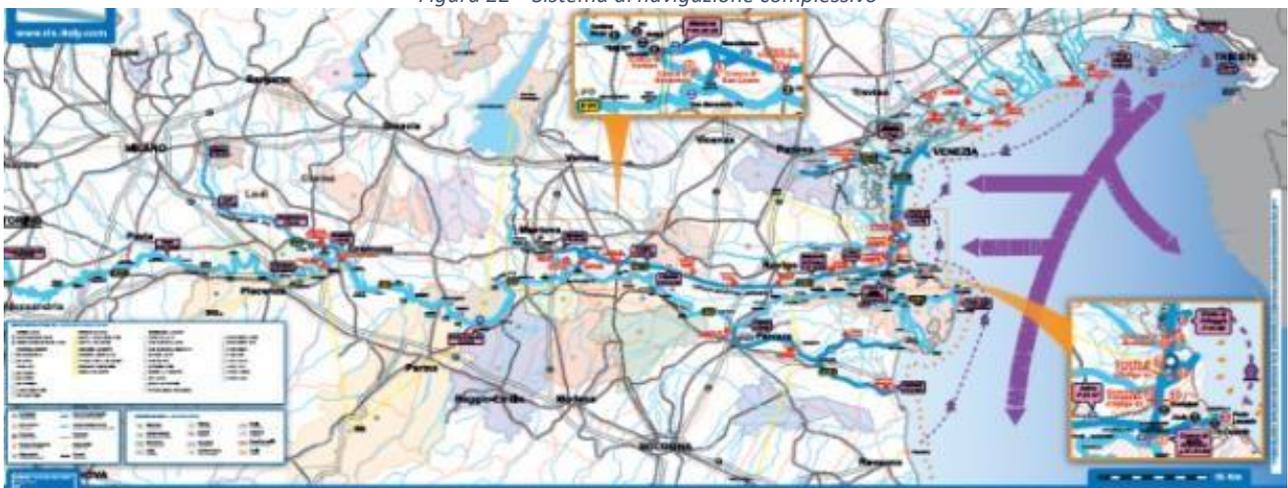


Figura 23 – Rete navigabile “padano-veneta”



La rete di navigazione italiana viene riconosciuta di rilevanza internazionale dalla Legge n. 16 del 2000 attraverso la sottoscrizione dell'Accordo Europeo-ONU sulle grandi vie navigabili d'importanza internazionale. Il Porto di Mantova si conferma di rilevanza internazionale sulla via d'acqua con la sigla: 91-01 Mantova-Volta Grimana per la via navigabile Fissero-Tartaro-Canalbiano (parte del Mantova-Adriatico).

Come specificato nei paragrafi successivi per le Province di Mantova e Cremona i Porti riconosciuti come internazionali, dalla sopracitata legge, sono inoltre (P 91-03) Pizzighettone (canale Milano-Po, 4,0 km dal Terminale di Milano); (P 91-04) Cremona (Po, 55,0 km dal Terminale di Milano); (P 91-01-02) Ostiglia (via navigabile Fissero-Tartaro-Canalbiano, 30,0 km).

4.9.1 I programmi SIMPO (1980) e “Master Plan Nord Italia” (2010).

L'esigenza di avere trasporto merci, passeggeri e turistici più sostenibili necessita del rilancio della navigazione interna e fluvio-marittima, attraverso l'aggiornamento della programmazione strategica rispetto ai vecchi piani SIMPO (1980)² ed il Piano Generale della Navigazione interna MASTERPLAN (2010). Quest'ultimo strumento, che era stato predisposto in aggiornamento al vecchio piano SIMPO redatto negli anni '70, metteva a disposizione un documento di programmazione strategica utile per orientare le iniziative degli enti pubblici. Il Master Plan della Navigazione Interna dimostra che la realtà italiana possiede uno strumento di coordinamento e una visione strategica, in grado di inquadrare i singoli progetti all'interno di un quadro generale ed evidenziarne la coerenza.

4.9.2 Le merceologie trattate dal trasporto fluviale

Al fine di valutare il ruolo del trasporto fluviale nell'ambito della catena logistica integrata e il contributo che esso può dare agli obiettivi di riequilibrio modale perseguiti a livello comunitario, nazionale e regionale, è opportuno rilevare la dimensione e composizione merceologica delle merci trasbordate nei porti di Mantova e Cremona.

Tra queste merceologie, le più importanti sono:

- prodotti chimici,
- minerali metalliferi,
- metalli e prodotti in metallo,
- prodotti dell'agricoltura.

Come prima indicazione si ritiene opportuno osservare sul territorio delle province potenzialmente interessate dai traffici operati nei due porti di Mantova e Cremona la localizzazione di impianti produttivi operanti in queste categorie economiche e degli impianti logistici dedicati al trasporto delle merci.

I volumi di traffico movimentati via acqua dal **Sistema Portuale Mantovano** (non considerando anche le movimentazioni porto – ferrovia e strada - strada) negli ultimi 5 anni (2014-2019) vedono un andamento incostante: il solo Porto di Mantova – Valdaro ha mostrato, nel corso degli anni, una serie di oscillazioni nei flussi di traffico e solo negli ultimi due anni sembrerebbe essersi stabilizzato attorno alle 195.000 tonnellate. Sulle banchine di Mantova – Valdaro si riscontra un calo dei container e sfusi compensato ampiamente da una tendenza sempre crescente dei trasporti eccezionali (solo dal 2018 al 2019 si è assistito ad una crescita dei trasporti eccezionali pari a più del quadruplo, dalle 100.000 tonnellate del 2018 alle 460.000 del 2019). Viceversa, se si prende in considerazione l'intero Sistema Portuale Mantovano (escludendo Valdaro) si nota una progressiva diminuzione del traffico (dalle 176.348 tonnellate del 2014 alle 143.500 del 2019) seppur con un barlume di ripresa nel 2017 (168.500 tonnellate). I traffici sulle banchine del Sistema sono in sofferenza a causa dell'inutilizzo per il terzo anno consecutivo della pipeline di Viadana, ma soprattutto delle difficili condizioni di navigabilità del Po.

Dato in controtendenza con i precedenti è sicuramente quello relativo alle movimentazioni porto-ferrovia: in sei anni si è assistito ad una crescita costante di queste ultime (eccetto un periodo più o meno stabile tra

² La redazione della proposta del Piano SIMPO, nella versione originaria, si colloca verso l'inizio della seconda metà del secolo scorso (anni 1950-1960). Il progetto di massima per la salvaguardia del territorio e dell'utilizzazione ottimale delle risorse idriche del Po nel tronco medio inferiore (Piano di Sistemazione Idraulica della Media Padana Orientale), nella sua primitiva versione, è stato presentato al Magistrato per il Po il 31 luglio 1963. Nell'adunanza dell'11 febbraio del 1978, con voto n. 714, la III Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici riconosceva la complessiva validità del Piano SIMPO 0, ma ribadiva la necessità di ulteriori studi, approfondimenti. Il Piano SIMPO 2, presentato nel dicembre 1989 aveva l'obiettivo di indagare e ad approfondire ulteriormente la bacinizzazione. Il Piano aggiornato, che sostanzialmente manteneva inalterata la previsione progettuale del SIMPO 1 rispondeva nel dettaglio alle richieste avanzate dal Consiglio Superiore relativamente agli effetti prodotti dagli sbarramenti, e precisamente: sul trasporto solido e sulla morfologia fluviale in generale.

il 2015 e il 2017) passando dalle 101.500 tonnellate del 2013 alle 378.700 del 2019. Infine, dal 2014 al 2018, si è osservata una crescita esponenziale dei volumi di traffico movimentati via gomma (399.000 ton nel 2018); cifra che si è poi assestata a 262.000 tonnellate nel 2019: i traffici gomma/gomma assorbono sempre una componente importante del traffico portuale anche nel 2019 (seppur con una lieve diminuzione del volume di traffico).

La composizione della tipologia di merci movimentate nel porto è (media 2014-2015): granaglie ed urea (via Idrovia/strada); palancole, tubi, cereali, torba, truciolo (via Ferrovia/Porto); coils, olone, carri ferroviari da bonificare e zucchero (via Ferrovia/raccordi).

Tabella 8 - Volumi di traffico (tonnellate anno) del sistema portuale di Mantova

TRAFFICI ANNUALI (ton)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
PORTO DI MANTOVA - VALDARO (ton)	100.000	81.000	95.000	215.000	195.000	542.000
PORTI DEL SISTEMA PORTUALE MANTOVANO (ton)	176.348	155.335	141.000	168.500	156.000	143.500
TOTALE NAVIGAZIONE SPM (COMPRESO VALDARO) (ton)	276.348	236.335	236.000	383.500	351.000	685.500
MANTOVA RACCORDO FERROVIA- PORTO (ton)	176.500	217.000	215.500	212.000	289.900	378.700
MANTOVA PORTO STRADA/STRADA (ton)	196.500	169.000	230.000	289.800	399.000	262.000

Il **porto fluviale di Cremona** vede una crescita esponenziale dei volumi di traffico negli anni precisi: dal 2005 al 2007 si assiste, infatti, quasi ad un raddoppio dei traffici passando dalle 600.747 tonnellate nel 2005 al 1.100.000 tonnellate nel 2007. Nel 2014 si è registrato un ruolo marginale dei traffici via fiume (2.885 tonnellate) con una crescita del ruolo della ferrovia che nel 2017 ha registrato quasi il milione di tonnellate movimentate su un totale di 1.5 mln di tonnellate di traffico in ambito portuale (acqua + ferrovia + gomma). Il 2019 conferma il ruolo primario della ferrovia nella movimentazione dei traffici: su un totale di 1.797.703 tonnellate movimentate, 1.280.920 sono state movimentate tramite ferro, 515.369 tramite gomma e solo 1.414 via fiume.

La composizione della tipologia di merci movimentate nel porto è (dato 2019): sfarinati, coils e altri prodotti ferrosi, ghisa, rottame, carpenteria, prodotti petroliferi.

Nel 2020 sono ripresi i traffici fluviali di carichi eccezionali che, a partire dal mese di ottobre 2020, hanno raggiunto una certa regolarità: nel 2020 il trasporto di carpenteria ha fatto registrare 1.414 tonnellate e 2.244 nel 2021.

4.9.3 Studi prospettici sullo sviluppo del trasporto fluviale

Al fine di poter calcolare i benefici economici ed ambientali dei mezzi di trasporto più sostenibili è necessario definire gli scenari di trasporto merci per modalità nelle due province interessate dalla ZLS.

I criteri utilizzati per la redazione della tabella riportante gli scenari di traffico al 2026 e al 2031 si basano sui seguenti presupposti:

- a) La ricognizione effettuata dei flussi di traffico fluviali e ferroviari effettuata su diverse fonti informative (Provincia di Mantova-CEF2021, UNII, Propeller Club).
Questi dati statistici trovano fondamento poi anche in uno studio perfezionato durante il progetto UE NAPA-Study nel 2015 che aveva individuato la possibilità di spostare una parte dei traffici provenienti dai porti marittimi verso la ValPadana con particolare riferimento ai container, ai prodotti

agro-zootecnici e a quelli siderurgici. Le stime si riferivano solo ad una parte delle merci e non a tutte quelle potenzialmente trasportabili, come ad esempio i carichi eccezionali, che hanno avuto un grande incremento negli ultimi anni, i prodotti chimici, le merci pericolose, la carta o altri materiali. L'indagine aveva stimato una potenzialità di circa altre 3.800.000 tonnellate annue solo per i primi 3 settori. Nel complesso, perciò, la stima proposta si ritiene prudentiale (per dettagli si rimanda allo studio sulla "Cargo Capacity").

- b) La forte riduzione dei traffici che si sono avuti negli anni intorno al 2018 rispetto al decennio precedente è causata dalla mancata manutenzione delle vie d'acqua e il mantenimento dei colli di bottiglia. La tabella riporta l'indicazione delle principali merci già individuate ed altre che possono essere ulteriormente attivate (ref. Report Cargo Capacity – DIC. 2015).

Tabella 9 – Totale sistema idroviario

TOTALE SISTEMA IDROVIARIO											
Idrovia	PORTI	Merce	IMPORTI (ton)	ESPORTI (ton)	% Idrovia	TOTALE (ton)	Porto di Rifornimento	Rinnovo stradale	IMPORTI (ton/Anno)	ESPORTI (ton/Anno)	ton/Anno
Sistema Idroviario Padano Veneto	Ravenna	Container	376.359	44.591	32%	421.200	Narrows	170	63.972.572	7.832.428	71.074.000
	Trieste	Container	125.733	16.829	5%	142.580	Narrows	283	22.746.208	4.755.442	27.511.650
	Venezia	Container	300.519	64.381	20%	365.000	Narrows	150	45.892.518	9.887.889	54.750.000
		TOTALE	792.611	126.110		918.750		TOTALE	541.811.696	22.053.955	163.865.650
	Ravenna	Prodotti Agro-Zootecnici	377.157	44.598	29%	421.750	Narrows	170	64.316.276	7.848.022	72.164.298
	Trieste/Montebelluna	Prodotti Agro-Zootecnici	12.829	1.000	3%	13.830	Narrows	283	3.852.872	521.132	4.374.004
	Venezia/Crieglje	Prodotti Agro-Zootecnici	443.492	1.847	29%	445.339	Narrows	150	66.523.708	277.013	66.800.721
		TOTALE	833.478	46.445		880.107		TOTALE	134.692.856	8.446.167	137.139.023
	Rovigo	Prodotti Siderurgici	1.022.494	221.856	62%	1.244.350	Narrows	170	173.653.540	20.713.590	194.367.130
	Venezia	Prodotti Siderurgici	673.353	235.817	51%	909.170	Narrows	150	55.809.877	31.073.048	86.882.925
	TOTALE	1.695.847	457.673		2.153.520			229.463.417	51.786.638	281.250.055	
TOTALE SISTEMA IDROVIARIO			1.271.770	526.616		1.798.408			543.466.551	85.233.257	628.700.000



Dal documento si ricavano alcuni elementi di sintesi:

- I principali dati che emergono dalla tabella indicano che, per quanto riguarda il trasporto fluviale, ci sia la possibilità di passare dalle attuali 941.000 tonnellate/anno (TON TRASPORTATE 2021 nave x 1450 t x ritorno Fonte SPM/C).

Tabella 10

Aggiornamento delle proiezioni di sviluppo dei traffici sul Sistema Idroviario Padano-Veneto al 2015

SISTEMA PORTUALE	MODALITA'	TRAFFICI MERCI DISTRETTO LOGISTICO PORTUALE	ORIGINE/ DESTINAZIONE	KM ANDATA	TON TRASPORTATI 2021 nave x 1450 t x ritorno Fonte SPM/C	km nel 2020	CON PROGETTI ZLS MEDIA ANNUA DAL 2025 AL 2035 ton	km MEDIA ANNUA DOPO REALIZZAZIONE PROGETTI	INCREMENTO ANNUALE ton CON PROGETTI	km TOTALI DEI 10 ANNI INCREMENTALI DOPO FINE PROGETTI
MANTOVANO	FLUVIUM	CARICHI ECCEZIONALI	VENEZIA	140	319.000	44.660.000	600.000	84.000.000	39.340.000	393.400.000
MANTOVANO	FLUVIUM	CHIMICO (Versalis)	VENEZIA	140	45.000	6.300.000	80.000	11.200.000	4.900.000	49.000.000
MANTOVANO	FLUVIUM	SFUSE E FERRO	VENEZIA	140	310.000	43.400.000	600.000	84.000.000	40.600.000	406.000.000
MANTOVANO	FLUVIUM	CONTAINER	VENEZIA	140	159.000	22.260.000	310.000	43.400.000	21.140.000	211.400.000
MANTOVANO	FLUVIUM	ALTRI PORTI SPM	VENEZIA	140	104.000	14.560.000	200.000	28.000.000	13.440.000	134.400.000
CREMONESE	FLUVIUM	CARICHI ECCEZIONALI	VENEZIA	240	4.000	960.000	200.000	48.000.000	47.040.000	470.400.000
	totFLUV				941.000	131.180.000	1.790.000	250.600.000	119.420.000	1.194.200.000

Alle circa 1,79 milioni di tonnellate, grazie soprattutto allo sviluppo del trasporto delle merci pesanti ed dei container con oltre che all'incremento degli altri tipi di merce.

- Per quanto riguarda il trasporto ferroviario il dato generale calcolato oggi circa 2,034 mil tonnellate può crescere grazie alle nuove piattaforme fino a 3,49 mil tonnellate, anche in questo caso con una valutazione prudentiale.

- Il totale di entrambe le modalità parte dalle 2,297 mil tonnellate attuali a circa 5,280 mil tonnellate previste.
- Il totale del tonnellate/km, ovviamente, risulta molto più elevato per il trasporto ferroviario in quanto le origini-destinazioni sono molto più lontane (come l'Ungheria la Francia e la Germania) mentre per il fluviale si sono considerati solamente i porti più immediati di Venezia e Ravenna, senza sviluppare previsioni sulle potenzialità dei trasporti fluviomarittimi con Trieste e gli altri porti lungo l'Adriatico, che porterebbero ad aumentare significativamente le tonnellate/km.

5 Gli indirizzi della pianificazione territoriale

5.1 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Mantova PTCP del 2010

Gli obiettivi strategici del PTCP sono organizzati a partire da tre principi ordinatori e **tra essi quello sullo sviluppo, qualità e sostenibilità dove si determina che:** "l'interesse e l'impegno della Provincia a valorizzare e sviluppare il porto di Mantova è tra le strategie del PTCP, approvato con delibera del consiglio provinciale n°3 del 08.02.2010, nel contesto degli obiettivi finalizzati a favorire l'accessibilità del territorio mantovano alla rete regionale, nazionale ed europea, integrare le differenti reti di trasporto, potenziare le relazioni tra i nodi intermodali ed il sistema infrastrutturale alternativo alla gomma e riorganizzare il sistema di trasporto delle merci per uno sviluppo sostenibile del settore. Ne consegue che ai sensi dell'art. 61 degli indirizzi Normativi del PTCP, Il porto di Mantova Valdaro, per funzione, rango e localizzazione, viene individuato quale "Nodo di scambio intermodale per il trasporto delle merci" di valenza sovralocale, ed assume efficacia ai fini:

- della programmazione, coerente con eventuali interventi sui nodi di scambio intermodale, per l'integrazione con le altre modalità di trasporto;
- dell'apposizione delle salvaguardie sui nodi di scambio intermodale di interesse provinciale, nonché delle attenzioni per l'edificazione e l'integrazione col sistema della mobilità;
- degli indirizzi per i piani di settore e per la pianificazione comunale.

Il Piano del 2010 è in corso di aggiornamento con le nuove linee di indirizzo ed è stata approvata la proposta di Piano adottata con Decreto Presidenziale N° 103 DEL ° 20.10.2020 nel quale sono riportate le indicazioni delle opere da realizzare.

Il documento costituisce atto di indirizzo per quanto attiene obiettivi ed azioni del sistema di mobilità e trasporti, considerati strategici dalla Provincia di Mantova, ed illustra il percorso metodologico effettuato per l'aggiornamento e la definizione del quadro progettuale infrastrutturale al 2020 e definisce il Quadro dei progetti infrastrutturali del PTCP in adeguamento, la ricognizione dei progetti infrastrutturali contenuti nei programmi e piani sovraordinati e provinciali e la ricognizione dei progetti infrastrutturali contenuti nei programmi e piani extra-provinciali.

In particolare, come indicato nell'Allegato "4" - Carta del sistema infrastrutturale esistente e di progetto dove vengono declinate le azioni strategiche che l'amministrazione provinciale intende perseguire in quanto ritenute fondamentali per il territorio.

Al paragrafo "4. Promuovere lo sviluppo dell'intermodalità (connesso alla definizione degli ambiti di rigenerazione urbana e al Green Deal europeo) vengono individuati i progetti infrastrutturali strategici per il sistema mobilità e trasporti:

- completamento dell'ambito portuale di Mantova - Valdaro;
- realizzazione dei vari interventi progettati;

- perseguimento di azioni per la realizzazione della piattaforma intermodale ferro-gomma retroportuale;
- sviluppo ed approvazione del Master Plan per la programmazione e rigenerazione territoriale del polo produttivo di livello provinciale di Mantova est e del Sito Inquinato di interesse Nazionale - Laghi di Mantova e Polo Chimico”;
- potenziamento dei nodi intermodali”.

Figura 24 - Estratto mappa del PTCP proposto 2020 Carta del sistema infrastrutturale di Progetto



5.2 Masterplan per la rigenerazione territoriale del polo produttivo di Mantova

Il “Masterplan per la rigenerazione territoriale del polo produttivo di Mantova est e del sito inquinato di interesse nazionale - laghi di Mantova e Polo chimico” (Deliberazione del Consiglio Provinciale Mantova del n. 38/20) costituisce un primo quadro di riferimento delle progettualità in corso o previste, già condivise dagli Enti Locali (Provincia e Comune) e “per il reperimento delle risorse necessarie alla realizzazione dei progetti individuati, che vengono qui inseriti in un contesto pianificatorio univoco e condiviso”. È uno “Strumento di Indirizzo Strategico che sviluppa la Programmazione di un territorio e consentirà di proseguire nel lavoro di confronto interno ed esterno per arrivare ad una maggiore definizione delle progettualità già previste”.

Le tabelle allegate nel presente documento ed in particolare in questa sezione, sono estrapolate dal Masterplan sopracitato, a cui si rimanda per una migliore leggibilità e comprensione di informazioni dettagliate.

Il distretto logistico-portuale

Il sistema infrastrutturale che interessa l’area del Masterplan è formato da tre modalità di trasporto: acqua, ferro e gomma.

Il sistema acqua si basa principalmente sul fiume Mincio - Laghi di Mantova e sul canale Fissero-Tartaro-Canal Bianco su cui insiste il Porto di Mantova – Valdaro, la recente realizzazione della Conca di Valdaro consente il passaggio delle imbarcazioni che provengono dalle banchine industriali poste sui laghi (Burgo, IES, Belleli, Versalis) dal Mincio al Canal Bianco, idrovia navigabile per tutto l’anno.

Il sistema ferro sfrutta il passaggio della linea ferroviaria Mantova-Monselice (destinata prevalentemente al trasporto merci) nella parte centrale dell’area del Masterplan, consentendo l’irradiazione di una serie di binari pubblici e privati che raggiungono tutte le aree produttive e il Porto di Mantova-Valdaro.

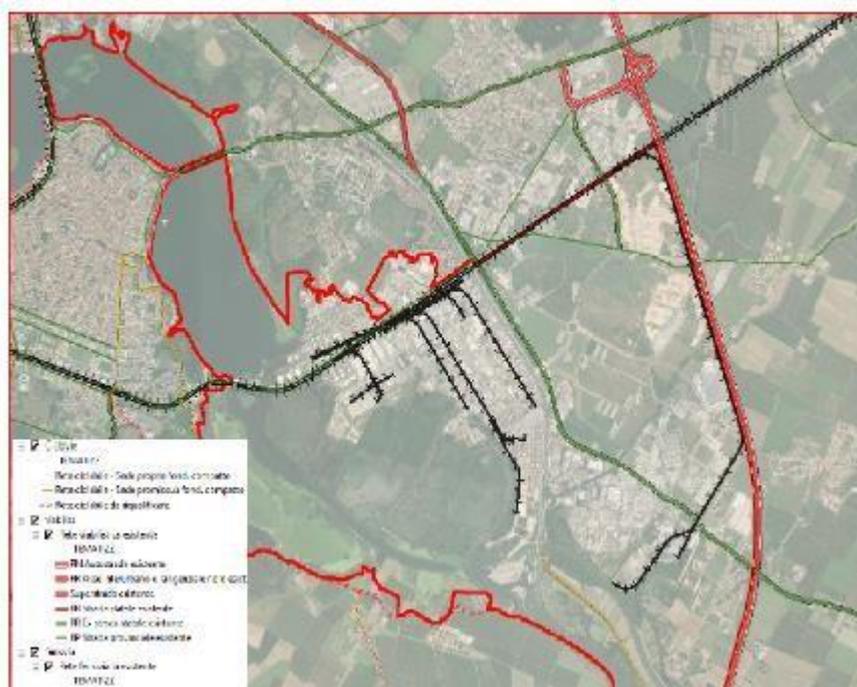
Il sistema gomma collega l'autostrada A22 attraverso il casello di Mantova Nord con l'ex SS482 Ostigliese, di recente realizzazione, da parte della Provincia di Mantova, l'infrastruttura stradale denominata "Bretella di collegamento tra il casello autostradale di Mantova Nord e la zona produttiva di Valdaro - 2° stralcio: lavori di completamento dell'asta principale col sovrappasso ferroviario", di connessione tra la rotatoria del casello MN Nord della autostrada A22 del Brennero e la SP 30.

È in fase di approfondimento, da parte della Provincia di Mantova, il progetto di piattaforma intermodale pubblica o di interesse pubblico in linea con il Piano Regionale dei Trasporti e con gli obiettivi di PTCP e PGT di potenziamento del nodo intermodale in località Valdaro. Il progetto prevede una localizzazione della piattaforma intermodale, all'interno del polo produttivo provinciale, diversa da quella prevista dalla precedente pianificazione, che consente la realizzazione di binari lunghi almeno 750 m, un obiettivo in linea con le nuove normative europee.

Risultano in fase di realizzazione/ programmazione altre previsioni infrastrutturali, pianificate dagli Enti competenti quali Provincia e Comuni, che avranno un impatto significativo sull'assetto definitivo del comparto in termini di servizi offerti e di mobilità, e più precisamente:

- Porto di Mantova Valdaro (P.A. terzo lotto, nuovo binario terzo lotto e sviluppo di una connessione diretta con l'autostrada A22);
- area all'interno del P.A. Olmo Lungo (area produttiva ecologicamente attrezzata).
- altre opere di viabilità sovracomunale:
- rotatorie sulla ex SS482 in località Formigosa e in uscita dal P.A. Olmo Lungo;
- raccordo della viabilità interna ai piani attuativi Valdaro e Olmo Lungo con la nuova rotatoria provinciale sulla SP30.

Figura 25 – da Masterplan Mantova



A sostegno del Masterplan viene attivato un "Accordo tra Provincia di Mantova, Comune di Mantova e Comune di S. Giorgio-Bigarello. Con delibera di Consiglio Provinciale n.41 del 31.07.2018 la Provincia ha sottoscritto il **Protocollo d'Intesa tra la Provincia di Mantova, il Comune di Mantova e il Comune di San Giorgio di Mantova** per lo sviluppo, in condizioni di sostenibilità, dell'area sovracomunale "retroporto di Mantova Valdaro e Olmo Lungo" e delle relative infrastrutture, con l'obiettivo di condividere una strategia concreta e operativa per affrontare in modo coerente e sostenibile lo sviluppo dell'area sovracomunale "Valdaro-Olmo Lungo", con lo scopo di:

- **armonizzare lo sviluppo economico e il contenimento degli effetti ambientali degli insediamenti**, con particolare riferimento alle emissioni prodotte dal traffico e alla vocazione intermodale dell'area. A tal fine risulta prioritaria la previsione della piattaforma intermodale per lo scambio ferro-gomma-acqua, realizzabile solo in questo particolare contesto urbanistico visto il collegamento con il Porto di Valdaro;
- approfondire le condizioni di sostenibilità ambientale delle trasformazioni in corso e future dell'area di interesse sovra comunale, nel rispetto delle prescrizioni dei decreti VIA espressi nei vari procedimenti autorizzativi e delle più recenti normative e disposizioni in materia ambientale, tenuto conto delle nuove problematiche ambientali connesse al cambiamento climatico in atto e conseguenti normative in materia;
- valutare in modo compiuto, condiviso e preventivo lo stato di fatto e l'avanzamento dei progetti delle opere di mobilità, per definire modalità operative coerenti con l'attuale e futura situazione dei luoghi e con le mutate esigenze degli insediamenti e di contenimento degli effetti ambientali, orientando il trasporto merci su mezzi maggiormente sostenibili.

Gli obiettivi specifici, tra gli altri, sono:

- sostegno allo sviluppo economico riconoscendo l'ambito, in ragione delle sue caratteristiche localizzative e infrastrutturali, quale polo sovracomunale nel quale concentrare insediamenti di attività produttive e logistiche, valorizzando sia le aree libere che quelle già trasformate (in parte utilizzate e in parte dismesse) anche ai fini degli incentivi previsti dalla legge;
- contenimento degli effetti ambientali degli insediamenti economici, con particolare riferimento alle emissioni prodotte dal traffico e alla vocazione intermodale dell'area. **A tal fine è prioritaria la previsione della piattaforma intermodale per lo scambio ferro-gomma-acqua;**
- **realizzazione di interventi destinati alla mobilità collettiva, all'interscambio modale**, alla ciclabilità e alle relative opere di accessibilità, nonché di riqualificazione della rete infrastrutturale per la mobilità, coerentemente con il Piano urbano mobilità sostenibile.

La rigenerazione urbana e territoriale diventa quindi uno strumento di sviluppo per un territorio come quello di Mantova Est in virtù degli elementi già citati dai principali strumenti di pianificazione vigente sopra descritti, in quanto:

- è presente un polo produttivo di rilevanza provinciale che dovrà "completarsi" nel rispetto della sostenibilità ambientale e infrastrutturale, nonché di potenziamento dell'intermodalità, dato che l'area è servita dal casello autostradale dell'A22, dal Porto di Mantova Valdaro e dal raccordo ferroviario merci; il Centro Intermodale di Valdaro è un nodo di interscambio merci di valenza sovralocale che la Provincia di Mantova impegna a valorizzare e implementare (PTCP);
- il DUP del Comune di Mantova individua l'obiettivo operativo "Valdaro nuovo polo di sviluppo produttivo per la Grande Mantova" e il PGT di Mantova assume la previgente pianificazione attuativa del PA 5.1 Comparto di Valdaro, e assoggetta a nuova pianificazione il PA 13 Olmo Lungo ivi prevedendo una piattaforma logistica intermodale a potenziamento del sistema esistente;
- gli enti sottoscrittori ritengono necessario procedere in forma condivisa alla definizione di misure compensative e mitigative e di corretta gestione delle aree citate in premessa, condividendone gli

obiettivi di sviluppo e coordinando a tal fine le risorse umane e strumentali (protocollo d'intesa Provinciale di Mantova, Comune di Mantova, Comune di San Giorgio Bigarello).

Gli indirizzi da attuare sono:

- al fine di sviluppare una trasformazione maggiormente sostenibile sotto il profilo ambientale e resiliente ai rischi dovuti agli impatti del cambiamento climatico in atto, orientare la pianificazione delle aree e la progettazione dei singoli insediamenti all'intermodalità e alla molteplicità degli usi, con riferimento anche al reperimento delle aree per la realizzazione della piattaforma intermodale, come in fase di studio da parte della Provincia di Mantova;
- rendere efficace l'individuazione spaziale delle azioni di mitigazione coerentemente con il progetto dell'insediamento, con la presenza di ricettori sensibili e con le criticità ambientali del territorio e i rischi in luce dal cambiamento climatico;
- avviare un percorso con A22 finalizzato a verificare le criticità rilevate rispetto alla rotatoria di innesto in A22 e a programmare le necessarie azioni mitigative e/o compensative;
- coordinare gli interventi e gli impegni degli enti sottoscrittori nel rispetto di un disegno strategico condiviso che porterà al completamento delle opere previste nei piani attuativi e al pieno sviluppo del Porto di Mantova Valdaro, per il raggiungimento dell'obiettivo comune di uno sviluppo economico sostenibile.

Si riporta di seguito l'elenco e la localizzazione delle aziende attualmente insediate all'interno del perimetro di riferimento, che quindi occupano aree con destinazione produttiva/artigianale. Si tratta per lo più di aziende presenti da molti anni, che in alcuni casi si sono, di recente, ampliate e che sempre più spesso si occupano di logistica (Paganella, TCF Rosignoli, Rossetto, ecc.), di possibili stakeholder, portatori d'interesse così come gli Enti Locali e Regione Lombardia, che dovranno essere coinvolti nei procedimenti pianificatori.

Figura 26 - da Masterplan

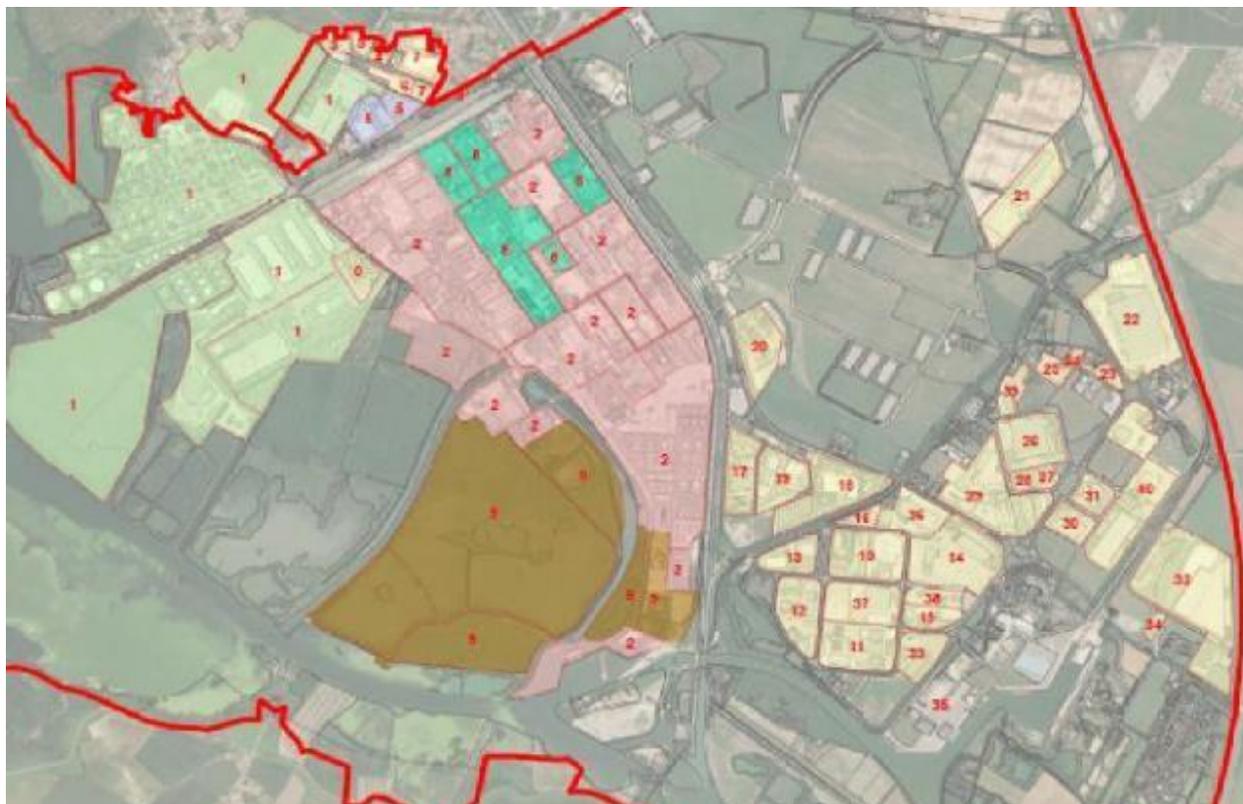


Tabella 11 - Estratto tavola del Masterplan – localizzazione imprese insediate nell’area di Valdarò

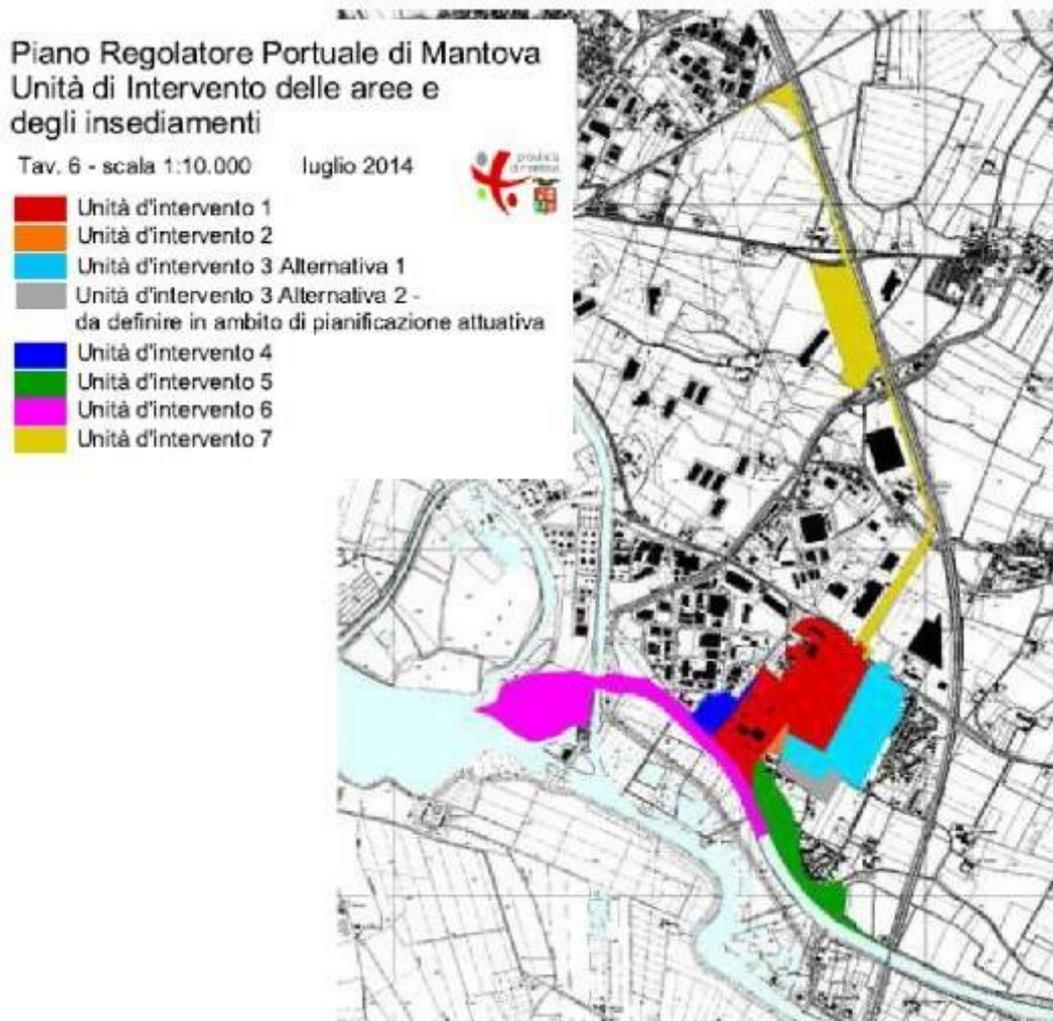
0, TEA	17, OFFICINE BPM
1, Raffineria IES Spa - Deposito Nazionale	18, CORNELIANI
1, Belelli Energy Srl	19, SMURFIT - KAPPA ITALIA
1, Raffineria IES Spa	20, SAPIO SRL
1, IES Spa - ex Belelli Curatore Fallimentare	21, TCF ROSIGNOLI LOGISTICS
1, Raffineria IES Spa - NUOVA ACQUISIZIONE	22, PAGANELLA SPA
2, VERSALIS - POLIMERI EUROPA	23, Nuova PMT srl - lavorazione materie plastiche
2, POLIMERI EUROPA	24, CAR 2000 SRL
3, Ind. Colori Freddi San Giorgio Srl	25, NUOVA PMT D.B.T.
4, Carrozzeria	26, LD LOMBARDINI DISCOUNT - CENTRO LOGISTICO
5, ITAS Spa - ex Monfardini Srl	27, GAM GRUPPO AUTOCISTERNE MN
5, ITAS Spa	28, LAURI SRL
6, Ferramenta Pesio	29, MANTOVA DIESEL SRL
7, Sogefi Filtration Spa	30, FINEGIL EDITORIALE SPA
8, ENI Spa	31, METANO - AGIP
8, ENIPOWER	32, THUN MANTOVA
9, SYNDIAL - Area Collina	33, FINCOM ITALIA SOC. COOP. RL
9, SYNDIAL	34, KARRELL
10, SISMA SPA - SIPLA SRL - SMALTIVA PRAXAIR - GRUPPO ESA	35, RIVERSERVICE SRL - FLUVIOMAR SRL
11, CONSORZIO AGRARIO LOMBARDO-VENETO SCARL	36, PRIMAFROST
12, POLIESPANZO SRL	37, CENTRO ASSISTENZIALE DOGANALE MANTOVA SRL
13, SIDEL SPA - ETICHETTATRICI	38, MINISTERO DEI TRASPORTI - MOTORIZZAZIONE CIVILE
14, PAGANELLA SPA	39, VALDARO SPA
15, AGENZIA DELLE DOGANE DI MANTOVA	40, ARTONI TRASPORTI SPA
16, SOMIT	COPERTURA IN MP

5.3 Il PRP, Piano Regolatore del Porto di Mantova (intercomunale)

Il Piano Regolatore Portuale (Delibera di Consiglio Provinciale n. 48/2014) delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo complessivo spaziale e funzionale dell’area portuale, definendone l’ambito, individuando le condizioni di sostenibilità ambientale e tutelando l’identità culturale dei luoghi. Il piano definisce le opere infrastrutturali, i regimi d’uso e di trasformabilità delle aree portuali, gli strumenti e le fasi attuative, in una visione organizzativa, proiettata in una prospettiva temporale di 10-15 anni. Il piano è indirizzato allo svolgimento ottimale delle attività portuali, alla valorizzazione dei contesti urbani e ambientali, all’integrazione con le reti di trasporto del territorio. Sulla scorta delle pianificazioni precedenti, individua 7 Unità d’Intervento che indicano priorità di sviluppo e progettazione unitaria delle opere, corrispondenti al completamento o alla nuova realizzazione degli ambiti del Porto di Valdarò.

Il PRP è stato redatto sulla base di una intesa con il Comune di Mantova ed è accompagnato dalle norme tecniche di attuazione che valgono per i soggetti pubblici e privati.

Figura 27 – PRP Mantova



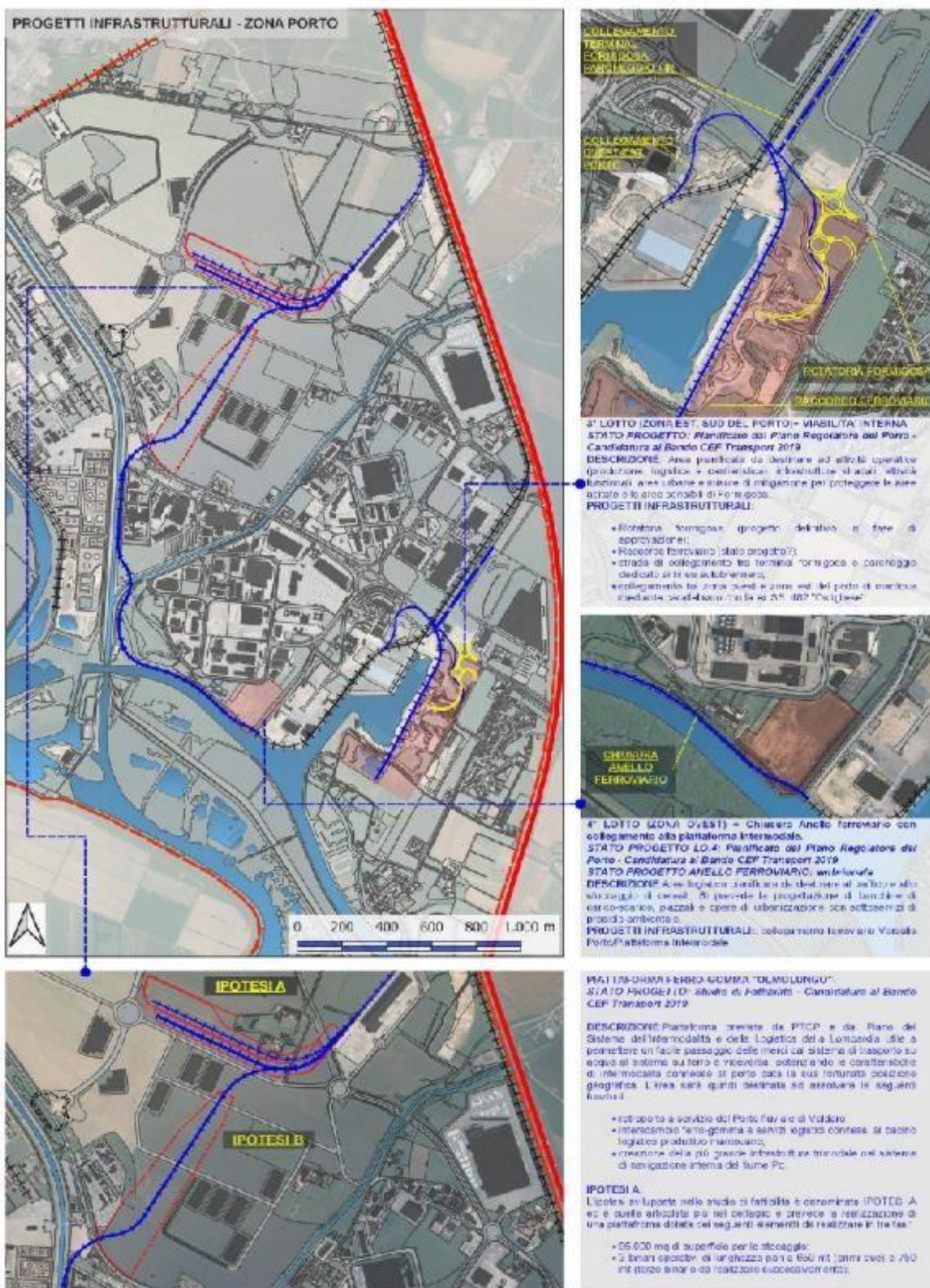
Estratto mappa del PRP

Rispetto a queste Unità di intervento la Provincia, ente gestore del Porto di Valdaro, ha sviluppato le varie progettualità e realizzato alcuni interventi. La piattaforma intermodale ferro/gomma e l'infrastrutturazione del porto di Mantova Valdaro rappresentano interventi contenuti nel Piano Regolatore Portuale (PRP) approvato dalla Provincia di Mantova, quale Piano d'area del PTCP, con DGP n.102 del 29.08.2014.

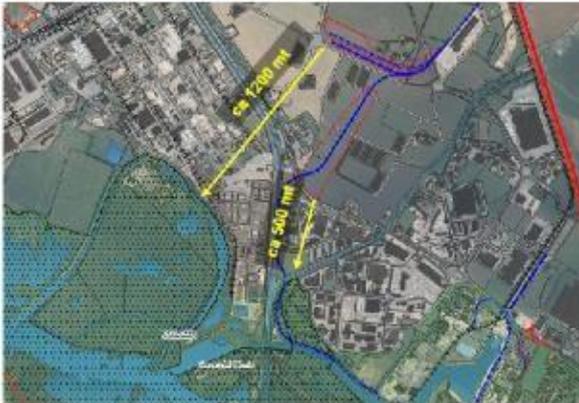
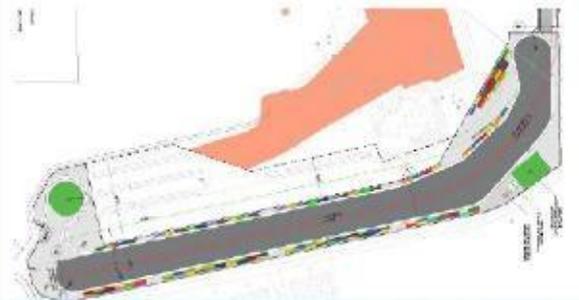
5.4 Progetti prioritari per la logistica del polo produttivo mantovano

I principali progetti individuati come prioritari per logistica del distretto nel sopracitato "Masterplan per la Rigenerazione Territoriale del Polo Produttivo di Livello Provinciale di Mantova Est e del Sito Inquinato di Interesse Nazionale - Laghi Di Mantova E Polo Chimico" (Deliberazione del Consiglio Provinciale Mantova del **02.11.2020 n. 38**) sono riportati di seguito:

Figura 28 – Progetti prioritari



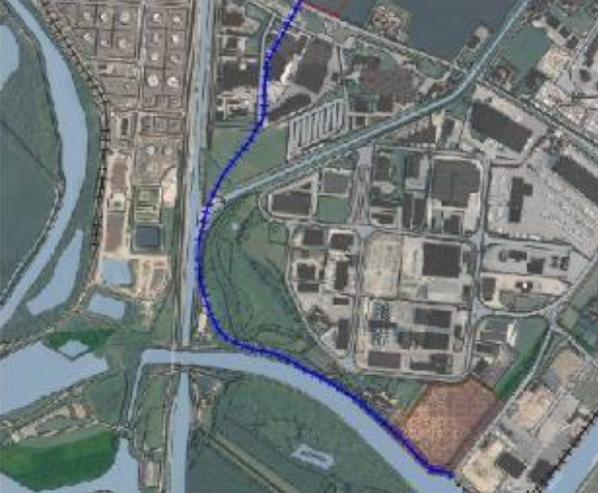
PIATTAFORMA INTERMODALE

<p>VERIFICA DI COERENZA CON LA PIANTIFICAZIONE PAESAGGISTICA AMBIENTALE</p>		<p>L'area in cui verrà realizzata la piattaforma intermodale (per entrambe le ipotesi) risulta scevra da vincoli sovraordinati di tipo paesaggistico ambientale.</p> <p>Escludendo l'area di indagine per un buffer di 1 km dall'area di sedime del progetto, per entrambe le ipotesi progettuali, si individuano le seguenti aree protette (<i>art. 16.2 e 16.3 degli artt. 15 e 16 del PTCP vigente</i>):</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Parco Naturale Regionale "Parco del Minio"; ➔ Zona di Protezione Speciale (ZPS) e Sito di Importanza Comunitaria (SIC) IT2090010 "Vallazza". <p>Nell'area di interesse vi è un'area assoggetta a tutela in quanto bene di interesse storico culturale (<i>art. 25.2 del Istituto Nazionale del PTCP, Beni di interesse valore storico-culturale</i>): Corte Otto Longa, opportunamente considerata nel layout di progetto per evitare interferenze significative con la stessa.</p>
<p>INQUADRAMENTO URBANISTICO TERRITORIALE</p>		<p>Urbanisticamente l'area di intervento è compresa nell'area denominata "P.A. 13 "Cimolungo" del PGT vicente. Il piano attuativo è stato approvato con DGC 231 del 20.11.2018. Nello specifico la piattaforma andrà a collocarsi nel sub comparto C del Piano.</p> <p>Elementi principali del raccordo attuale: fascio di presa e consegna sulla linea ferroviaria nazionale; fascio di binari di riordino posti a metà del tracciato parallelamente alla linea dell'autostrada A22; fascio di binari di manovra a ridosso della darsena del porto; binari di banchine all'interno della darsena stessa, che consentono più agevoli operazioni di carico e scarico delle merci.</p>
<p>RIFERIMENTI PROGETTUALI</p>	 <p>Obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ favorire la realizzazione di un nodo intermodale di rilevante importanza in virtù della posizione strategica del porto di Mantova in relazione alle reti di trasporto trans-europee (nodo tra il corridoio mediterraneo e il corridoio scandinavo-mediterraneo); ➔ creare una opportunità per il trasferimento delle merci (sistema idroviano-ferro-gomma), garantendo ampie capacità di movimentazione e stoccaggio; ➔ incrementare le potenzialità del sistema idroviano, facendo da leva per la promozione di ulteriori iniziative. 	<p>Stato progetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • IPOTESI A studio di fattibilità; • Candidatura al Fondo CCF Transport 2019 • IPOTESI B: embrionale. <p>Descrizione opere di progetto IPOTESI A:</p> <p>Lo studio di fattibilità prevede la realizzazione del terminal intermodale in tre fasi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ fase 1: realizzazione delle infrastrutture comuni, del binario di derivazione dall'impianto TCF, dei primi due binari operativi (650 mt) paralleli fra loro, piattaforma intermodale nonché impianti a servizio della stessa (illuminazione, smaltimento acque, recinzioni, cancelli); ➔ fase 2: realizzazione di ulteriore area di stoccaggio e del terzo binario operativo (750 mt); ➔ fase 3: realizzazione ultima area di stoccaggio e ampliamento dei primi due binari operativi (a 750 mt).
<p>SOGGETTI COINVOLTI</p>		
<p>CRONOPROGRAMMA</p>		
<p>RISORSE FINANZIARIE</p>		
<p>NOTE</p>		

TERZO LOTTO E INFRASTRUTTURE DI CONNESSIONE

<p>VERIFICA DI COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE AMBIENTALE - PAESAGGISTICA SOVRAORDINATA</p>		<p>L'area destinata agli interventi in progetto, di cui fa quasi totalità compresi nella pianificazione prevista dal Piano Regolatore Portuale, è ubicata all'interno del Parco Naturale Regionale "Parco del Mincio" e come tale assoggettata alla normativa del Piano Territoriale del Parco, identificata all'art. 24 "Zona di Iniziativa Comunale Orientata", inoltre nelle immediate adiacenze vi è la Zona di Protezione Speciale (ZPS) e Sito di Importanza Comunitaria (SIC) IT20B0010 "Vallazza". Nessuno degli interventi interferisce con il sito Natura 2000.</p> <p>Si ricorda che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • È stata già espressa la Valutazione di incidenza del Piano sul SIC/ZPS IT20B0010 "Vallazza" (PD n. 783 del 26/05/2014); • in relazione alla VAS, parere motivato ambientale è stato espresso dall'Autorità competente (prot. 3000/ del 1/07/2014); • costituiranno ulteriori momenti di verifica i procedimenti di VIA relativi ai progetti specifici.
<p>INQUADRAMENTO URBANISTICO TERRITORIALE</p>		<p>La posizione strategica del Porto di Valdarone lo caratterizza come nodo trimodale di rango internazionale. Collegato all'A22 grazie al casello di Mantova Nord, dotato di un proprio raccordo ferroviario che lo collega direttamente alla linea delle ferrovie dello Stato Mantova-Monselice.</p> <p>L'area di intervento è compresa nel Piano Regolatore Portuale adottato con Delibera di Consiglio Provinciale del 30 settembre 2014 n. 48. Nello specifico l'Unità di intervento 3 rappresenta la principale area di futuro sviluppo del porto. Comprende le aree insediative di retroporto ad est e sud-est della darsena, destinate ad attività operative (produttiva, logistica e cantieristica), ad infrastrutture varie, ad attività connesse alle funzioni urbane e ad interventi di mitigazione a protezione degli abitati e delle aree sensibili di Formigosa.</p>
<p>RIFERIMENTI PROGETTUALI</p>		<p>Stato progetto</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>livello progettazione singoli progetti</i> • <i>Candidatura al Bando CCF Transport 2019</i> <p>Descrizione opere di progetto</p> <ul style="list-style-type: none"> ↓ LOTTO 3 realizzazione dello sponde in foglio al bacino portuale che chiuderanno con il banchinamento verticale l'intero perimetro della darsena, bacino di carenaggio per la costruzione e riparazione di navi della V classe CCMT; ↓ Collegamento tra zona ovest e zona est realizzato parallelismo con ex SS 402 "Ostigliense"; ↓ Rotatoria Formigosa; ↓ Strada di collegamento tra terminal Formigosa e Parcheggio dedicato ai tir su autostrada. <p>A mitigazione dell'area destinata al porto operativo si prevede in messa in opera di ampie fasce mitigative nelle zone marginali dell'Unità di intervento 3 (tali nord, est e sud) alcune anche esternamente all'ambito portuale in continuità con quelle meridionali, quale ulteriore protezione nei confronti dei potenziali effetti derivanti dalle attività portuali sull'ambiente esterno (case sparse, SIC Vallazza).</p>
<p>SOGGETTI COINVOLTI</p>		
<p>CRONOPROGRAMMA</p>		
<p>RISORSE FINANZIARIE</p>		
<p>NOTE</p>		

QUARTO LOTTO E CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO

<p>VERIFICA DI COERENZA CON LA PIANIFICAZIONE AMBIENTALE PAESAGGISTICA</p>	 <p><i>stralzo tavola 3 dello Studio di Incidenza del PAU</i></p>	<p>L'area in oggetto, anch'essa ricompresa nella pianificazione del Piano Regolatore Portuale, è ubicata all'interno del Parco Naturale Regionale "Parco del Mincio" e come tale assoggettata alla normativa del Piano Territoriale del Parco, identificata all'art. 24 "Zona di Iniziativa Comunale Orientata"; nelle immediate adiacenze vi è la Zona di Protezione Speciale (ZPS) e Sito di Importanza Comunitaria (SIC) IT20B0010 "Vallazza". Ciò nonostante l'area non interferisce direttamente con il sito Natura 2000.</p> <p>Si ricorda che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • È stata già espressa la Valutazione di Incidenza del Piano sul SIC/ZPS IT20B0010 "Vallazza" (PD n. 783 del 26/05/2014); • In relazione alla VAS, parere motivato ambientale è stato espresso dall'Autorità competente (prot. 30807 del 1/07/2014); • costituiranno ulteriori momenti di verifica i procedimenti di VIA relativi ai progetti specifici.
<p>INQUADRAMENTO URBANISTICO TERRITORIALE</p>		<p>Come sopra detto, l'area di intervento è compresa nel Piano Regolatore Portuale adottato con Delibera di Consiglio Provinciale del 30 settembre 2014 n. 48.</p> <p>Nello specifico l'unità di intervento 4 è un'area di proprietà privata, posta ad ovest dell'unità di intervento 1, in continuità con il primo nucleo dell'area industriale di Valdiaro, assoggettata dal PGT a permesso di costruire.</p> <p>Il piano conferma la precedente programmazione funzionale indirizzata al potenziamento e ampliamento del Polo Cerealicolo, proprio in virtù della sua posizione.</p>
<p>RIFERIMENTI PROGETTUALI</p>		<p>Stato progetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • CHIUSURA ANELLO FERROVIARIO: livello progettazione embrionale • QUARTO LOTTO Candidatura al bando CEF - Transport 2019 <p>Descrizione opere di progetto</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ Quarto lotto: la realizzazione del quarto lotto (unità di intervento 4) doterà il Porto di un'ulteriore area logistica, larga 41.000 mq circa, ai fini del miglioramento dell'area portuale dedicata al traffico e allo stoccaggio dei cereali. L'intervento riguarderà la progettazione delle strutture logistiche a servizio del traffico portuale e le strade interne. L'area è posta attualmente a quota campagna. Il progetto prevede l'abbassamento a quota di porto dell'intero lotto nonché la realizzazione di banchine di carico scarico, piazzali e opere di urbanizzazione con sotto-servizi di presidio ambientale. ➔ Ipotesi di chiusura anello ferroviario e connessione alla piattaforma (IPOTESI B)
<p>SOGGETTI COINVOLTI</p>		
<p>CRONOPROGRAMMA</p>		
<p>RISORSE FINANZIARIE</p>		
<p>NOTE</p>		

Il Porto di Mantova Valdaro è stato candidato nel 2021 sul Programme Connecting Europe Facility (CEF).

Sonostate candidate le seguenti opere:

1) Urbanizzazione del 3° lotto del porto e della viabilità interna in area posta ad est e sud della darsena portuale stimata di complessivi mq 99.750,00 (ad Est) e di mq 32.780,00 (a Sud). In tale area si prevede la progettazione preliminare definitiva ed esecutiva delle seguenti principali opere:

- manufatti funzionali alla formazione delle dotazioni necessarie per la gestione del ciclo integrato delle acque;
- consolidamento dei piazzali;
- impianti di illuminazione;
- strade interne al porto;
- bacino di carenaggio per la manutenzione e costruzione di navi di V classe CEMT;
- verticalizzazione delle sponde con la formazione di banchine per circa 700 m;
- viabilità interna compreso il collegamento stradale con il futuro piazzale di sosta autostradale previsto dalla A22;
- progetti delle contro rotatorie dei Varchi di ingresso al porto da Nord e da Est.

2) Quarto Lotto del porto (zona Ovest)

Il 4 lotto di mq 41.065 è l'area pianificata all'interno del piano regolatore portuale e dal PGT del Comune di Mantova posta attualmente a quota campagna m. 22 s.m.m. Il progetto deve prevedere l'abbassamento a quota di porto dell'intero lotto posto a Ovest del perimetro portuale delimitato a Sud dall'idrovia Mantova-Adriatico ed a Est a confine con l'area del porto in particolare:

- si prevedono banchine di carico scarico;
- piazzali per la logistica;
- opere di urbanizzazione viabilità, illuminazione, impianti per la gestione del ciclo integrato delle acque;
- piste ciclabili pertinenti al porto;
- completamento anello ferroviario raccordo Frassine/Valdaro.

3) Piattaforma Retroportuale Valdaro - "Olmo Lungo" connessa al raccordo ferroviario Frassine/ Porto di Valdaro nell'area della Z.I. di Mantova Valdaro. La prevista piattaforma di retroporto, già inserita nel P.T.C.P. in quanto infrastruttura strategica per lo sviluppo dell'area, attualmente in fase di revisione per quanto attiene l'esatta ubicazione (nell'ambito della procedura di adeguamento del PTCP-2019 al PTR-LR 31/2014) e anche dal Piano del Sistema dell'Intermodalità e della Logistica della Lombardia. Si prevede in particolare:

- la creazione di una piattaforma attrezzata destinata ad assolvere due funzioni principali: interscambio ferro-gomma, ed eventuali servizi logistici connessi, a servizio del distretto logistico-produttivo mantovano collegato al porto;
- lo studio dell'inserimento ottimale della piattaforma nell'area produttiva di Valdaro. La stessa piattaforma sarà accessibile dalla viabilità statale (SS482) e provinciale (SP28 e 30) oltre che dalla rete ferroviaria;
- Area operativa Intermodale di circa 14,1 ha, attrezzata con:
- una fascia di carico/scarico di larghezza circa 88 m, con pavimentazione rigida a lastra in c.a., attrezzata con modulo da n. 3 binari da 950 m., da predisporre per l'inserimento di rotaie per gru;
- due fasce laterali di stoccaggio di larghezza circa 30 m ciascuna, con pavimentazione flessibile;
- un'area operativa RO.LA., di circa 5,2 ha, attrezzata con:
- una fascia di carico (salita/discesa dei TIR dalle testate, o carico laterale di trailers), di larghezza circa 40m, con modulo di n. 2 binari oltre a n. 2 binari di servizio, con pavimentazione flessibile alle testate;

- Una area di sosta e servizi, con pavimentazione flessibile.
- Una zona dedicata all'intermodale, attrezzature e Impianti per merci ADR e una zona dedicata ai carri frigo a temperatura controllata;
- Una zona dedicata al traffico diffuso, fabbricati e attrezzature.

5.5 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Cremona PTCP del 2013

Da un estratto del Documento Direttore del 2003 e della Relazione Tecnica di Variante al PTCP della Provincia di Cremona dell'anno 2013 si evince quanto segue: "Lungo il tracciato del canale navigabile Milano-Cremona-Po non è consentito costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie entro una fascia di rispetto di 100 m dall'asse dell'idrovia, ad esclusione degli interventi per migliorare la navigabilità del canale e delle opere per la fruizione turistica del canale e delle infrastrutture produttive e per la mobilità, che non ne ostacolano la navigabilità e risultano funzionali alla navigazione commerciale."³

"[...] L'assetto futuro del Casalasco, che potrà trovare soluzioni sempre più integrate anche con il confinante territorio del Viadanese. [...] è strettamente legato alla realizzazione di alcune delle opere infrastrutturali che dovrebbero soddisfare sia le esigenze locali, soprattutto legate all'interscambio delle merci, sia le necessità dal forte carattere esogeno. Tali infrastrutture sono: il collegamento autostradale Tirreno-Brennero (TIBRE), corredato anche dai collegamenti con il centro d'interscambio merci di Casalmaggiore e con la tangenziale nord Casalmaggiore-Viadana, il potenziamento del porto fluviale del polo logistico di Casalmaggiore, il raccordo ferroviario tra Casalmaggiore Viadana - Pomponesco - Dosolo e la realizzazione della TIBRE ferroviaria."⁴

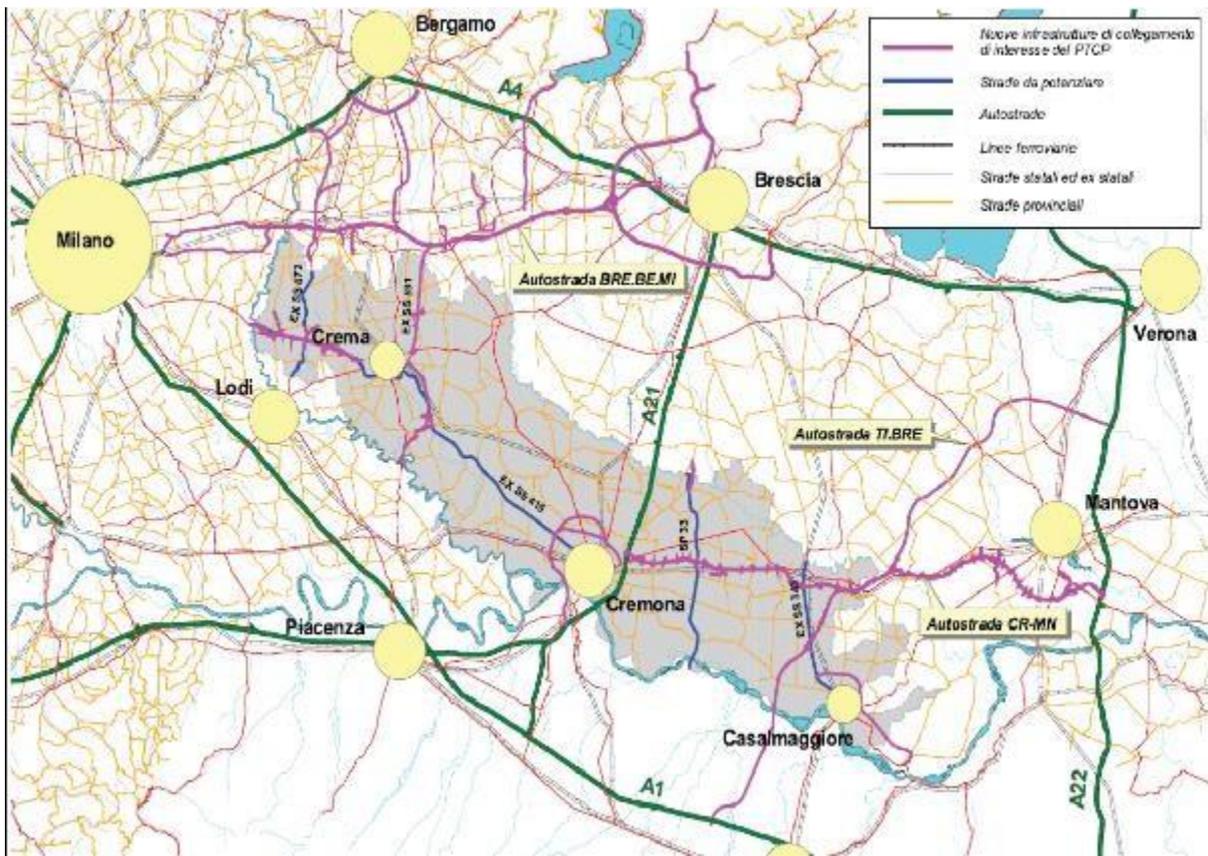
"[...]Per le infrastrutture strategiche su acqua: al fine di migliorare la funzionalità dell'attuale canale navigabile è necessario potenziare il porto di Cremona, realizzare un'area attrezzata per l'uso del terminale di Pizzighettone e potenziare il porto di Casalmaggiore. Inoltre, occorre potenziare le infrastrutture per la navigazione tra Casalmaggiore e Cremona in modo coerente con l'insieme degli interventi per la navigabilità del fiume Po finalizzati ad aumentare il trasporto merci e passeggeri anche a scopo turistico."⁵

³ art.19 c.8 normativa del PTCP provincia cremona 2013

⁴ Pag. 32 del documento direttore del PTCP Provincia cremona 2003

⁵ Cap.4.2.2 - Gli indirizzi e le indicazioni per la rete della mobilità del documento direttore del PTCP Provincia cremona 2003

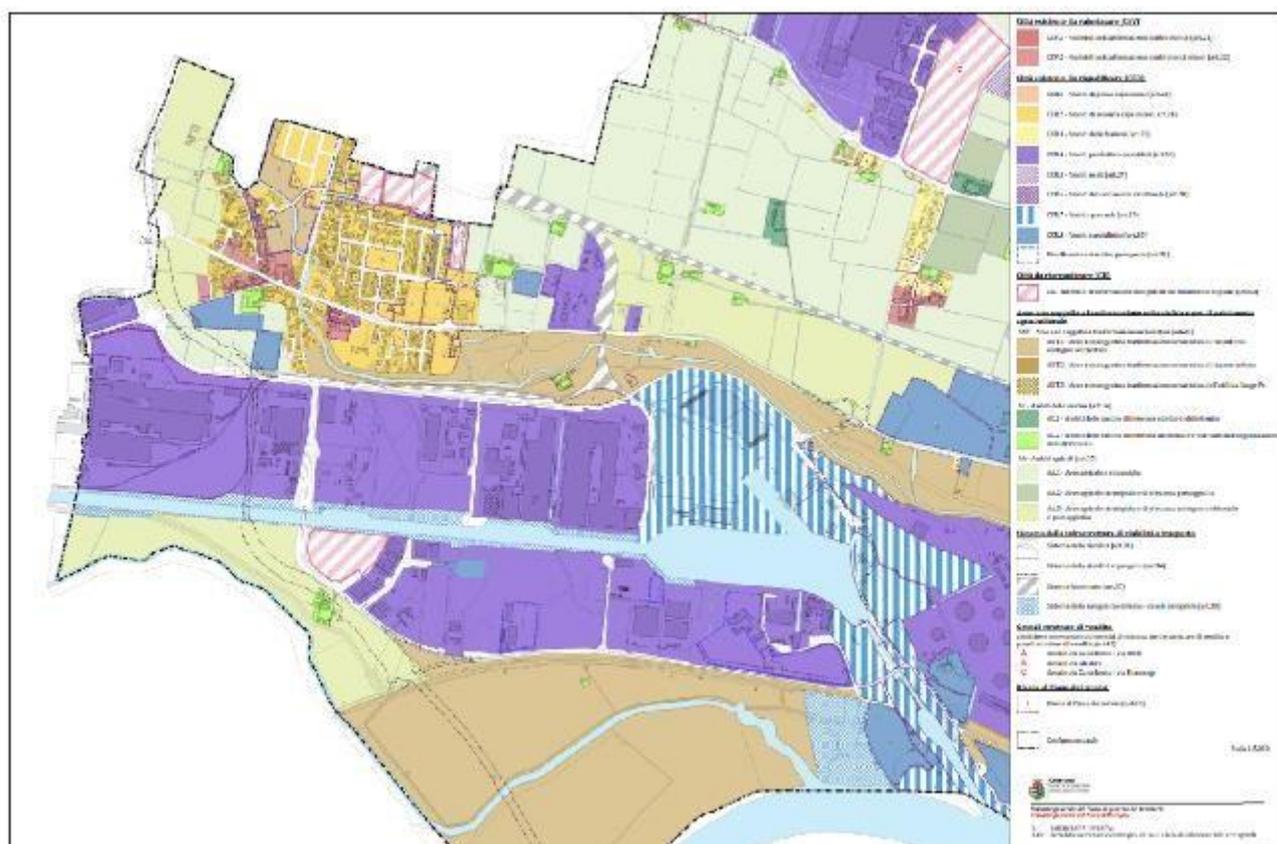
Figura 29 – Estratto mappa del PTCP – carta di Inquadramento della mobilità



5.6 La Pianificazione Urbanistica Comunale

L' Ambito portuale del Piano del Governo del territorio del Comune di Cremona definisce ed individua le parti del tessuto urbano, localizzate nella tav. 3.3. (Carta della conformazione del regime dei suoli e della classificazione delle aree agricole), in cui è localizzato lo scalo per la navigazione interna e le corrispondenti strutture per attività connesse e complementari, in cui vengono definite le destinazioni d'uso e gli interventi edilizi ammissibili nelle suddette aree.

Figura 19 - Estratto mappa del PGT del Comune di Cremona – tav. 3.3. Carta della conformazione del regime dei suoli e della classificazione delle aree agricole



5.7 Aree di crisi industriale e nuovi progetti di rigenerazione

Per l'individuazione delle possibili aree di rigenerazione si è proceduto attraverso:

- l'analisi desk del database di Regione Lombardia del 2018 – “Censimento delle aree dismesse del- territorio lombardo”;
- le richieste ed interviste ai Comuni del territorio mantovano e cremonese per avere una perimetrazione puntuale delle aree attualmente dismesse o già interessate da progetti di rigenerazione.

In merito all'analisi desk, Regione Lombardia ha predisposto una schedatura delle aree dismesse da attività produttive con informazioni aggiornate 2018. L'indagine fornisce informazioni dettagliate di molti edifici ed aree abbandonate.

Da tale archivio è possibile ricavare i report riguardanti la provincia di Mantova e quella di Cremona ed effettuare una analisi delle informazioni utili alla definizione di eventuali aree connesse alle zone logistiche semplificate.

Dalle schede sono stati selezionati i casi che soddisfano le seguenti caratteristiche:

- a) le aree che non sono collocate all'interno di un centro storico o di un insediamento residenziale. Tale limitazione è facilmente motivabile in quanto non si può considerare lo sviluppo di un'area logistica con il relativo carico di traffico e di intersezioni di mobilità nelle adiacenze di un sistema residenziale, soprattutto se consolidato. Tale scelta porta ad escludere molti casi poiché dalla rilevazione effettuata emergono invece molti edifici industriali che nel tempo sono poi stati attornati dal sistema insediativo e che oggi possono essere riutilizzati per funzioni connesse alla residenza ed al terziario e non per la

logistica pesante.

- b) Le aree di recupero industriale devono essere limitrofe alle infrastrutture di mobilità delle merci via Acqua o via Ferro in grado di garantire l'integrazione con i sistemi esistenti o previsti. Questo criterio ha portato ad escludere molti casi che sono collocati all'interno di aree distanti da principali infrastrutture di mobilità non permettendo così il loro potenziale recupero nella prospettiva di una logistica integrata.
- c) Una terza considerazione ha portato ad escludere anche alcuni edifici dismessi collocati all'interno del sistema rurale distanti dai sistemi produttivi industriali e dalle infrastrutture.
- d) Ultimo criterio di selezione riguarda la dimensione minima del lotto ovvero della superficie fondiaria disponibile in quanto si ritiene che la dimensione necessaria per un insediamento di logistica e di attività innovative collegate a questa richieda almeno 40.000 mq disponibili. Moltissimi dei casi rilevati hanno dimensioni molto più ridotte e quindi non consentono la possibile valorizzazione in un quadro di integrazione logistica a scala più ampia.

Sulla base di questi criteri di valutazione, le aree che si possono selezionare sono un numero molto limitato e, non a caso, molte di esse sono già inserite in proposte di aree ZLS dei diversi Comuni.

5.8 I benefici ambientali che si possono ottenere dal trasporto fluviale

Come già analizzato in precedenza, l'utilizzo del trasporto fluviale consente, nella maggior parte dei casi, oltre alla riduzione della congestione stradale, la diminuzione delle emissioni nocive, con un alleggerimento dei costi esterni ambientali del trasporto.

Si stima che, per quanto riguarda il trasporto fluviale, ci sia la possibilità di passare dalle attuali 941.000 tonnellate/anno (Ton trasportate 2021 nave x 1450 t x ritorno - Fonte SPM/C) a circa 1,79 milioni di tonnellate, grazie soprattutto allo sviluppo del trasporto delle merci pesanti e dei container con oltre che all'incremento degli altri tipi di merce. Applicando parametri desunti da tre distinte fonti europee, per il trasporto via acqua si calcolano i benefici totali in 10 anni di euro 190 ML del primo modello, di 60 ML del secondo e 38 ML del terzo. Per quello ferroviario si ha, rispettivamente, 1.848 ML, 495 ML e per il terzo 460 ML. Valore medio: 937 ML.

In totale, dai due tipi di trasporti, in 10 anni si ottengono benefici pari a 2.039 ML di euro nel primo caso, 556 ML nel secondo e 499 nel terzo con un valore medio di 1,091 ML nel decennio.

A questo proposito si osserva che le condizioni di navigazione tra l'Adriatico e i porti di Mantova e Cremona sono molto diverse da quelle che si hanno nei grandi fiumi europei (Reno e Danubio in primis) e che quindi una stima specifica dei vantaggi ambientali ottenibili con la navigazione fluviale nel contesto della pianura padana dovrà essere uno specifico compito del soggetto competente dell'area portuale della ZLS, anche al fine di individuare le modalità organizzative che meglio possono valorizzare questo modo di trasporto.

5.9 Le condizioni di navigabilità tra i porti di Mantova e Cremona e il mare

Il sistema idroviario padano mette in comunicazione i porti lungo i fiumi Po e Mincio con il mare, mediante diversi percorsi, sia utilizzando il corso del fiume sia utilizzando canali artificiali e, in particolare, il Fissero-Tartaro-Canalbianco, il canale Po Brondolo e l'idrovia ferrarese.

Figura 30 – Sistema idroviario



Il sistema idroviario è stato costruito in epoche in cui il trasporto fluviale avveniva con mezzi di dimensioni nettamente inferiori a quelle rese possibili dalle nuove tecnologie, presenta quindi caratteristiche strutturali, per diversi aspetti, inadeguate a supportare il transito delle chiatte di nuova generazione. In particolare, costituiscono un ostacolo le dimensioni delle conche poste per il superamento del dislivello e le dimensioni dei fondali e dei tiranti d'aria, cioè della distanza tra il pelo dell'acqua e l'infraso dei ponti che superano il fiume e i canali.

Questi elementi limitano le chiatte nella lunghezza, che deve essere inferiore ai 100 m, e nell'altezza, aspetto quest'ultimo che penalizza in modo particolare il trasporto di container e limita in maniera significativa la capacità di trasporto delle chiatte.

5.9.1 Interventi per assicurare i fondali nel tratto Cremona – Mantova - mare

Un altro aspetto che limita la possibilità di utilizzare le vie d'acqua per un trasporto merci avente dimensioni adeguate a renderlo economicamente sostenibile è il fatto che, in diversi periodi dell'anno, non sono garantiti i fondali necessari. Non poter utilizzare i mezzi e il personale per un numero significativo di giorni durante l'anno e, soprattutto, l'incertezza di quando queste interruzioni possono avvenire costituisce un serio ostacolo a che gli operatori intraprendano gli investimenti necessari per realizzare i servizi di trasporto.

Un recente finanziamento del Governo ha predisposto 145 milioni di euro per l'Intesa Interregionale della Navigazione Interna della quale la Lombardia fa parte. Con tali fondi si interverrà su diversi colli di bottiglia evidenziati.

5.10 Impatto occupazionale derivante dai nuovi insediamenti industriali dalla ZLS

5.10.1 Stima dell'impatto attraverso l'applicazione del modello proposto per il Piano Industriale dell'Area Metropolitana di Venezia e Rovigo redatto da EY per Confindustria Venezia-Rovigo nel 2018

Il punto di partenza del calcolo è il numero degli ettari edificabili nelle aree produttive e logistiche perimetrate nella ZLS. Nel caso della ZLS del Sud Lombardia i dati sintetici stimati sono:

a) il totale degli ettari perimetrati nelle ZLS al momento della stesura del presente documento, somma pari a 3.303 ha, equivalente a 33,03 Km².

b) questo valore generale va distinto, sulla base di una stima sintetica, tra:

- infrastrutture, pari al 15% circa equivalenti a 495 ha;
- aree già insediate comprese le dismesse, 45% circa equivalenti a 1485 ha;
- aree pianificate da insediare, 40% circa equivalenti a 1320 ha.

Partendo dal valore delle nuove aree da urbanizzare viene stimata la superficie edificabile che nel modello EY citato è pari al 70% del totale. Tuttavia, nel caso della ZLS Lombarda si ritiene tale percentuale eccessiva vista la necessità di destinare territorio a servizi (standard) compensazioni ambientali ed altro come risulta dalle esperienze di pianificazione attuativa. Si utilizza quindi un valore pari al 50%.

Con tale percentuale si ottengono circa 660 gli ettari edificabili. Conseguentemente, utilizzando il valore convenzionale di 9 ML di euro d'investimento per ogni ettaro realizzato, si calcola un valore totale di investimenti attivabili pari a circa 5940 ML di euro nel periodo di 10 anni dall'attivazione della ZLS.

L'indicatore proposto da Confindustria nel 2018, che valuta come un nuovo posto di lavoro corrisponda mediamente a circa 320.000,00 euro dei costi d'investimento, viene rivisto criticamente in quanto va tenuto conto dell'aumento avvenuto in questi ultimi anni e della minore "densità di occupazione" che si rileva nei settori della nuova manifattura a causa della robotizzazione. Anche nel campo dei servizi di logistica il valore risulta più elevato.

Di conseguenza, si ritiene di aumentare almeno del 30% il valore dei 320.000,00 euro ottenendo un costo d'investimento medio per un nuovo posto di lavoro pari a 416.000,00 euro.

Dal calcolo precedente, si riprendono i 5940 milioni di euro prevedibili suddivisi per il valore di un nuovo posto e si ottengono 14.280 nuovi occupati circa.

Lo studio EY poi prevede anche che ogni posto di lavoro diretto possa poi produrre altri 2,5 nuovi occupati. Quest'ultima valutazione porterebbe a stimare un effetto globale di 35.700 addetti che si riverserebbe non solo nelle 2 province considerate. Quest'ultimo valore, tuttavia, pare risultare sovrastimato. In questo caso si è voluto adottare un criterio più prudentiale in considerazione che nel mantovano e nel cremonese non è possibile fruire del credito d'imposta e che, secondo i modelli previsionali correnti, le risorse pubbliche hanno un effetto moltiplicatore di 1 a 3. Quindi un euro di credito d'imposta ne attiva ulteriori 2 privati.

Lo stesso piano di sviluppo strategico della ZLS Veneto giudica ottimistiche le previsioni/proiezioni di Confindustria Venezia/Ernst & Young; tuttavia, calcola un effetto occupazionale di 177.000 unità addizionale nel decennio, sulla base di una crescita esponenziale dei movimenti del Porto di Venezia.

Nel contesto della ZLS Sud Lombardia, la quantità di 14.280 posti di lavoro nuovi che si verrebbero a creare prevalentemente nelle due province, significherebbe un incremento di circa il 20% sui settori manifatturieri, connessi e di logistica esistenti al 2019 (a seconda delle attività che si considerano) e l'11% sul totale degli occupati.

Occorre infine accennare ad alcune considerazioni sulla parte di aree comprese in ZLS già urbanizzate ed insediate da aziende o in situazione di abbandono. In questo caso i benefici derivanti dalla ZLS come la semplificazione amministrativa possono agevolare il rinnovo/ampliamento delle attività esistenti ovvero stimolare il riuso di quelle abbandonate. In particolare, è necessario evidenziare le vaste aree da bonificare nel sito Nazionale inquinato di Mantova e altre aree critiche diffuse che potrebbero beneficiare delle semplificazioni per accelerare i processi di recupero, rinaturazione e di riuso industriale.

In questo caso risulta difficile calcolare i nuovi occupati, tuttavia risulta evidente che tale opportunità consente di mantenere e sviluppare ulteriormente l'occupazione già insediata innovando i cicli produttivi rigenerando attività economiche.

5.10.2 Calcolo dello sviluppo occupazionale e dell'impatto economico derivante dagli investimenti previsti nel settore delle costruzioni

Lo studio "L'Industria delle costruzioni: struttura, interdipendenze settoriali e crescita economica", condotto da ANCE ed ISTAT nel 2015 si basa su specifiche elaborazioni della più recente tavola intersettoriale pubblicata dall'Istat, che consentono di trarre alcune significative informazioni sulla struttura del settore e sugli effetti moltiplicativi nell'economia derivanti da una domanda aggiuntiva di spesa in costruzioni (effetti diretti, indiretti e indotti). In merito agli effetti moltiplicativi, dallo studio emerge che una spesa aggiuntiva di un miliardo di euro in costruzioni genera sul sistema economico una ricaduta complessiva di 3.513 milioni come effetti diretti, indiretti e indotti e **produce un incremento di 15.555 unità di lavoro di cui 9.942 nel settore delle costruzioni e 5.613 nei settori collegati.**

Sulla base di tali moltiplicatori, applicati alla proposta di ZLS sud Lombardia, emergono le seguenti considerazioni. La stima degli investimenti nel settore edile è una parte più ridotta rispetto al totale di investimenti attivabili precedentemente calcolati, in quanto tale valore considera anche i costi delle tecnologie di produzione. Di conseguenza si stima che il valore degli investimenti edilizi sia il 20% dei 5940 ML di euro totali pari a 1.188 Milioni ovvero 1.18 MD, generando un incremento di 18.355 unità di lavoro di cui 11.560 nel settore delle costruzioni e 6.795 nei settori collegati. Ovviamente, tale incremento occupazionale sarebbe diffuso in molte altre province della Val Padana e l'effetto sarebbe temporalmente limitato al periodo delle realizzazioni industriali. In ogni caso si avrebbe un effetto significativo sul territorio nella fase precedente all'avvio delle nuove produzioni.

6 La ZLS: criteri e individuazione delle aree

La logistica è, per definizione, una funzione di rete, che richiede una complessa integrazione di linee di trasporto multimodali e di nodi di interscambio: in questo contesto, il trasporto fluviale è uno degli elementi che costituiscono la rete ed è chiamato a svolgere una particolare funzione che, per le caratteristiche del nostro territorio, non può che essere complementare. Di conseguenza, le condizioni infrastrutturali devono consentire di realizzare un trasporto fluviale che sia economicamente competitivo e devono dotare i nodi della sua rete, i porti fluviali, di efficienti collegamenti con gli altri modi di trasporto, strada e ferrovia.

Entrambi questi criteri sono stati presi in considerazione per la definizione delle aree da comprendere nel perimetro della ZLS lombarda.

6.1 Indicazioni normative

Ai sensi dell'art.3 del DPCM n. 40 del 4 marzo 2024, che definisce i requisiti, la ZLS può essere istituita nelle regioni più sviluppate di cui all'articolo 1, comma 61, della legge n. 205 del 2017, come individuate nella Carta degli aiuti di stato a finalità regionale, di cui alla decisione della Commissione europea C(2021) 8655 final, del 2 dicembre 2021, e alla decisione della Commissione europea C(2022) 1545 final, del 18 marzo 2022, nel numero massimo di una per ciascuna regione, qualora nelle suddette regioni sia presente almeno un'Area portuale, avente le caratteristiche indicate all'articolo 1, comma 62, della medesima legge n. 205 del 2017, ovvero un'Autorità di sistema portuale di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84. La ZLS deve ricomprendere almeno un'Area portuale e può includere anche aree della medesima regione non territorialmente adiacenti all'Area portuale, purché presentino un nesso economico funzionale con la predetta Area portuale. Il nesso economico funzionale tra aree non territorialmente adiacenti sussiste qualora vi sia la presenza, o il potenziale sviluppo, di attività economico-produttive, indicate nel Piano di sviluppo strategico di cui all'articolo 5, o di adeguate infrastrutture di collegamento tra le aree interessate. Fermo quanto previsto dal comma 1, la ZLS è composta da territori quali porti, aree retroportuali, anche di carattere produttivo e aeroportuale, piattaforme logistiche e interporti, e non può comprendere zone residenziali.

6.2 Il contesto della ZLS rispetto ai sistemi portuali di Mantova e Cremona

La normativa delle ZLS prevede che la loro istituzione sia possibile nelle regioni nel cui territorio sia presente almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal Regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T): la Lombardia ospita due aree portuali definite dal Regolamento (UE) n. 1315, entrambe appartenenti alla categoria dei "porti interni" e appartenenti alla rete "centrale" (Core):

- il porto fluviale di Mantova;
- il porto fluviale di Cremona.

Come esplicitato in precedenza dal regolamento, oltre ai due porti "Core" è possibile individuare anche **"aree, tenuto conto anche del volume complessivo di merci in transito, sono anche i porti che non presentano le caratteristiche di cui all'articolo 1, lettera c), (ovvero Core) purché essi presentino una rilevanza strategica per le attività di specializzazione territoriale che si intende rafforzare e dimostrino un nesso economico funzionale con l'Area portuale"**.

In questo senso occorre ricordare anche che la legge dello stato italiano del 27 gennaio 2000, n. 16 Ratifica ed esecuzione dell'accordo europeo sulle grandi vie navigabili di importanza internazionale, con annessi, fatto a Ginevra il 19 gennaio 1996. Pubblicata nella Gazz. Uff. 14 febbraio 2000, n. 36, S.O., contiene la **catalogazione dei porti di rilevanza internazionale** con il loro codice.

Per le due province sono:

- P 91-03 **Pizzighettone** (canale Milano-Po, 4,0 km dal Terminale di Milano)
- P 91-04 **Cremona** (Po, 55,0 km dal Terminale di Milano)
- P 91-01-01 **Mantova** (via navigabile Fissero-Tartaro-Canalbianco, 0,0 km)
- P 91-01-02 **Ostiglia** (via navigabile Fissero-Tartaro-Canalbianco, 30,0 km)

Occorre inoltre ricordare che la definizione di Porto che ne dà la comunità europea è da intendersi in senso lato ovvero del complesso di porti pubblici, industriali privati o "attracchi" che compongono un sistema

portuale attinente a un determinato territorio. Molti porti “interni” del nord Europa si estendono lungo i fiumi ed i canali per decine di chilometri. Pertanto, il quadro che emerge è riportato nella tabella seguente che evidenzia i Sistemi Portuali di Mantova e Cremona nel Sistema idroviario e portuale.

Tabella 12 - Porti appartenenti ai sistemi portuali di Mantova e Cremona

Sistema Portuale	COMUNE	NOME PORTO	Via d'acqua	Soggetto competente dell'area portuale	Proprietà
SPM	Mantova	Mantova (Valdaro)	Canale Mantova-Adriatico	Regione-Provincia	Pubblico
SPM	Mantova	MOL ex IES (pipeline)	Mincio	MOL	Privato
SPM	Mantova	Versalis	Mincio	Versalis	Privato
SPM	Mantova	Tosto-Belleli	Mincio	Tosto	Privato
SPM	Mantova	Cartiera Villa Lagarina ex Burgo	Mincio	Cartiera Villa Lagarina	Privato
SPM	San Benedetto Po	San Benedetto Po	Po	Comune-Provincia	Pubblico
SPM	Roncoferraro	Roncoferraro	Canale Mantova-Adriatico	Comune-Provincia	Pubblico
SPM	Ostiglia	Ostiglia	Canale Mantova-Adriatico	Comune-Provincia	Pubblico
SPM	Ostiglia	Centrale Termoelettrica (pipeline)	Po		Privato
SPM	Viadana	Viadana (pipeline)	Po	AIPO	Pubblico
SPM	Carbonara di Po	Centrale Termoelettrica (pipeline)			Privato
SPM	Sustinente	Sustinente (progetto)	Canale Mantova-Adriatico		
SPC	Casalmaggiore	Casalmaggiore	Po	AIPO	Pubblico
SPC	Cremona	Cremona Porto	Canale Cremona Milano	Regione-Provincia	Pubblico
SPC	Pizzighettone	Pizzighettone	Canale Cremona Milano	Regione-Provincia	Pubblico
SPC	Cremona	Arvedi	Canale Cremona Milano	Arvedi	Privato
SPC	Cremona	Consorzio Agrario	Canale Cremona Milano	Consorzio Agrario	Privato

(*) SPM: Sistema Portuale Mantovano; SPC: Sistema portuale cremonese

E' opportuno qui infine ricordare inoltre che le funzioni di Ispettorato di Porto vengono svolte dalle due Province su delega regionale e nazionale. I soggetti privati gestiscono i loro porti sulla base di concessioni all'utilizzazione di demanio regionale o fluviale o lacuale.

Le statistiche sull'utilizzo del trasporto fluviale hanno mostrato che in tutte le merceologie ci sono segmenti di mercato che possono trovare nel trasporto fluviale una risposta utile alla domanda di collegamento da e per i porti dell'Adriatico settentrionale. Esiste quindi una struttura produttiva in grado di poter utilizzare utilmente il trasporto fluviale, struttura che muove oggi importanti quantità di merce, per la quasi totalità su strada.

7 La proposta di ZLS: denominazione e articolazione territoriale

7.1 Un processo partecipato

Il processo di consultazione e di partecipazione pubblico-privata è un elemento cardine sia nella fase di sviluppo del Piano strategico delle ZLS sia nella gestione e nella governance delle ZLS una volta approvate ed istituite. Nella fase di stesura del presente Piano, gli stakeholders sono stati coinvolti attraverso:

- interviste telefoniche e dei questionari scritti, coinvolgendo in particolare i Comuni e gli Enti delle due province grazie al supporto della Provincia di Mantova e Cremona,
- incontri collettivi (n.2 seminari on-line il 28/02 e il 01/03) e questionari on-line, coinvolgendo in particolare le imprese e le associazioni del territorio Cremonese e Mantovano grazie al supporto delle Camere di Commercio.

Gli obiettivi di tale processo di consultazione sono stati i seguenti:

- coinvolgere gli stakeholder più rilevanti, rappresentativi di interessi reali nel campo del trasporto idroviario, ferroviario e del settore produttivo;
- coinvolgere tutti gli stakeholder con effettiva capacità di influenzare trasporto idroviario, ferroviario ed el settore produttivo, ad esempio Enti Regolatori a livello locale come Comuni e Province;
- formare un gruppo di lavoro di estensione limitata per garantire, attraverso incontri ristretti e consultazione One-to-One, la massima efficacia decisionale.

Sul medio e lungo periodo il coinvolgimento dei maggiori portatori di interesse pubblici e privati sarà fondamentale per la governance, l'operatività e il successo della ZLS nei territori provinciali, e in particolare avrà i seguenti obiettivi:

- informare le parti interessate per dare loro la possibilità di comprendere i problemi e le possibili soluzioni relative alle ZLS;
- avere un processo di consultazione periodica per ricevere feedback sui risultati ed eventuali criticità delle ZLS, con la possibilità di motivare il dibattito su argomenti specifici;
- cooperare, consentendo alle parti interessate di influenzare positivamente l'adozione di misure efficaci il raggiungimento di soluzioni concordate comuni;
- potenziare, con un processo di rafforzamento della capacità delle parti interessate attraverso il loro coinvolgimento e collaborazione.

7.2 Denominazione

Alla luce delle considerazioni precedentemente descritte e a seguito del confronto con i soggetti coinvolti, la scelta della denominazione è **"ZLS dei porti fluviali lombardi"**.

7.3 Articolazione territoriale

Le aree che fanno parte della ZLS devono essere puntualmente identificate nella proposta di istituzione: si tratta di aree che non coincidono con confini amministrativi, ad esempio comunali, perché la normativa prescrive con chiarezza che, ad esempio, le aree residenziali non possono far parte di una ZLS. Inoltre, la normativa prevede che le aree che formano la ZLS possano essere non contigue.

Di seguito si propone una perimetrazione delle aree che formano la ZLS, strettamente limitata alle zone

industriali connesse ai Sistemi portuali di Mantova e Cremona includendo anche aree che vantano una “connessione funzionale” con i sistemi portuali indicati.

Si è quindi proceduto ad elaborare una proposta tecnica di delimitazione delle aree che formano la ZLS organizzata su 2 livelli principali:

- Livello 1: le aree facenti parti dei porti di Mantova e Cremona e le aree a destinazione produttiva o logistica ad esse contigue. (allegato 1)
- Livello 2: le aree facenti parti dei porti secondari del sistema portuale cremonese e mantovano ma con una comprovata rilevanza rispetto all’ambito produttivo ed economico funzionale rispetto al trasporto fluviale. (allegato 2)

Sono inoltre state prese in esame altre aree di rilevanza non prioritaria rispetto ai livelli 1 e 2 ma con forte potenziale rispetto al settore produttivo delle due province, in connessione con le infrastrutture fluviali e ferroviarie. Durante lo studio infatti, sono state individuate, assieme ai Comuni, altre aree non direttamente connesse ai distretti portuali ed a volte disperse nel sistema insediativo, pur manifestando poli di traffico merci. Si è ritenuto pertanto di non inserire nella proposta di ZLS tali aree, che vengono però descritte nell’allegato specifico n. 3. La loro rivalutazione potrà eventualmente avvenire in sede di confronto con il Ministero competente.

Si specifica che, sia in relazione alle aree di livello 1 e 2 che alle aree prese in esame di rilevanza non prioritaria, sono state inserite nella mappatura per le ZLS anche le aree industriali dismesse con un forte potenziale per il settore produttivo a seguito di una loro futura rigenerazione.

Nella tabella⁶ che segue, si riporta una sintesi di quanto illustrato nelle schede, di cui agli allegati al presente documento, in cui vengono evidenziati i raggruppamenti delle ZLS delle due province che fanno perno sui sistemi portuali, che includono sia le aziende che insistono sul territorio, sia le possibili aree da rigenerare.

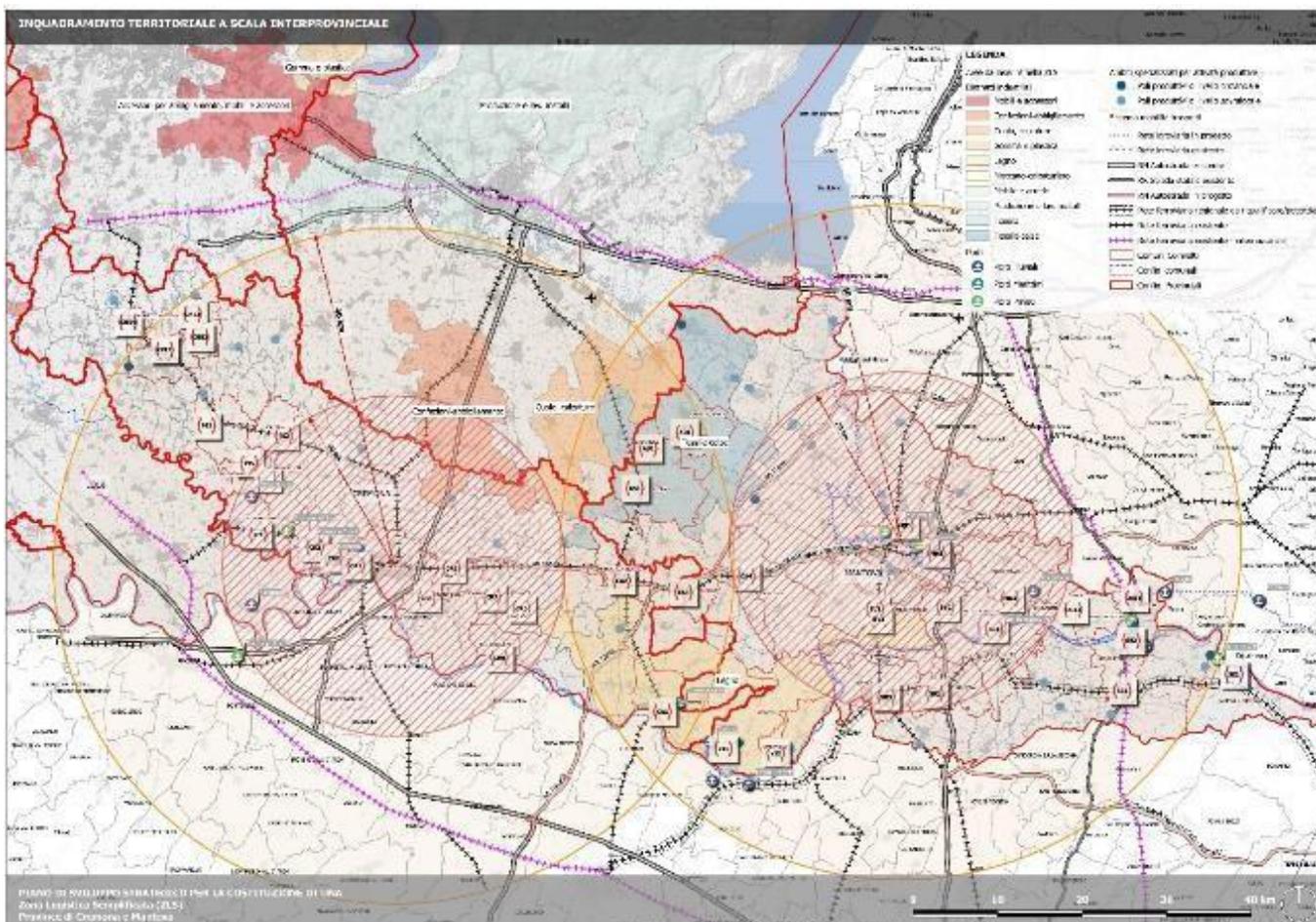
PROVINCIA	Livello gerarchico poli ZLS	Codice aree	Comuni e Raggruppamenti di Comuni	sede di Porto fluviale e merci	scalo merci ferroviario	stazioni ferroviaria	Collocazione su Corridoi UE: M= Mediterraneo; SM= Scandinavo-Mediterraneo.	Polo logistico pubblico o privato	Sede di aziende ad alto traffico merci	Sede di aree industriali dismesse e per rigenerazione	Estensione ZLS (Kmq)	Comuni con Progetto AttrACT Regione Lomb.	Distretto industriale specializzato
CR	1	CR1	Cremona Porto (incluso Cavatogozzi e Sesto ed Uniti)	E	E	E	M	E	E	E	4,68	X	meccanico - logistico
CR	1	CR2	Spinadesco	P				E	E	E	0,62		Meccanico - siderurgico
CR	2	PI1	Pizzighettone	E		E	M		E	E	1,51		chimico-metallurgico
CR	2	CA1	Casalmaggiore (inclusi Rivarolo del Re, Casteldidone, San Giovanni in Croce)	E	E	E		E	E	E	1,91	X	Agroalimentare Pomodoro
CR	2	CA2	Piadena Drizzona		E			E	E		0,52		Logistico carta

MN	2	VI1	Viadana	E					E	E	3,96		Legno Pannelli
MN	1	MN1	Mantova	E	E	E	M, SM	E	E	E	10,14	X	Chimico - Logistico
MN	1	MN2	San Giorgio Bigarello	E	E	E	M, SM	E	E	E	2,25	X	Chimico - Logistico
MN	1	MN3	Roncoferraro	E							0,32		Logistico
MN	1	MN4	Gazoldo degli Ippoliti (incluso Rodigo)		P				E		1,38		Meccanico
MN	2	OST 1	Ostiglia	E	P	E	M, SM		E	E	1,68		
MN	2	SB1	San Benedetto Po	E	E	E				E	2,36	x	Meccanico Oltrepo
MN	2	SE2	Borgo Mantovano (Re vere, Pieve di Coriano, Villa Poma)	E	E	E		E	E		1,71		
Tot Kmq Aree											33,03		

Legenda: E= esistente; P= Previsto

⁶ la tabella riporta l'elenco delle aree dei Comuni della Provincia di Mantova e Cremona che saranno inseriti nella ZLS (livello gerarchico 1 e 2), poiché rispondenti ai seguenti criteri: Esistenza (E) o Previsione (P) di sedi di Porto fluviale merci, scali merci ferroviario, stazione ferroviaria, collocazione su Corridoi UE (Mediterraneo; Scandinavo-Mediterraneo); Poli logistici pubblici o privati, sedi di aziende ad alto traffico merci, Sedi di aree industriali dismesse per rigenerazione, Distretti industriali specializzati. Si specifica che nella prima colonna è indicato il sistema portuale di appartenenza (provincia di Mantova o Cremona) dei singoli Comuni e che la seconda colonna riporta il livello gerarchico di appartenenza (livello 1 o 2). La tabella inoltre riporta il dato puntuale dell'estensione delle ZLS, che, come da sommatoria riportata, non supera i 33,03 Km² e quindi in linea con quanto previsto per l'intera regione Lombardia: ampiamente sotto i 94 Km² previsti per l'intera regione includendo anche le aree di Milano Smistamento e Melzo che hanno nesso funzionale con il porto di Genova. Infine, la tabella evidenzia l'appartenenza o meno del Comune al progetto AttrACT di Regione Lombardia.

Si presenta di seguito un'ulteriore elaborazione cartografica che riporta n. 4 cerchi di cui due concentrici sui Poli di Mantova e Cremona (centri dei relativi sistemi portuali) con raggio rispettivamente di 20 e 40 Km. Si è considerato infatti il raggio di 20 km come la distanza che un trasporto stradale di merci mediamente percorre in 25 minuti (media di 50 Km/h). Analogamente il raggio di 40 Km stima la distanza percorsa da un mezzo di trasporto merci pesante mediamente in 50 minuti. In questo modo si evidenzia come tutte le aree ZLS sono collegate e accessibili in un tempo medio stimato di 25-50 minuti, facendo centro sui due porti core di Mantova e Cremona. Come si evince dallo schema, all'interno di questi 4 cerchi sono ricomprese, almeno in modo tangenziale, tutte le aree selezionate e perimetrare. Questo convalida quindi l'ipotesi che tramite una distanza massima di 40 km di raggio, partendo dai due poli si possono raggiungere tutte le aree della ZLS delle province a ulteriore prova del nesso e della relazione infrastrutturale e territoriale delle ZLS, oggetto della proposta di tale piano strategico.



7.3.1 Livello 1: i distretti portuali di Mantova e Cremona

Per una maggiore risoluzione si vedano le tavole allegate e allegato n.1.

Figura 31 - Porto di Mantova e aree adiacenti facenti parte della ZLS

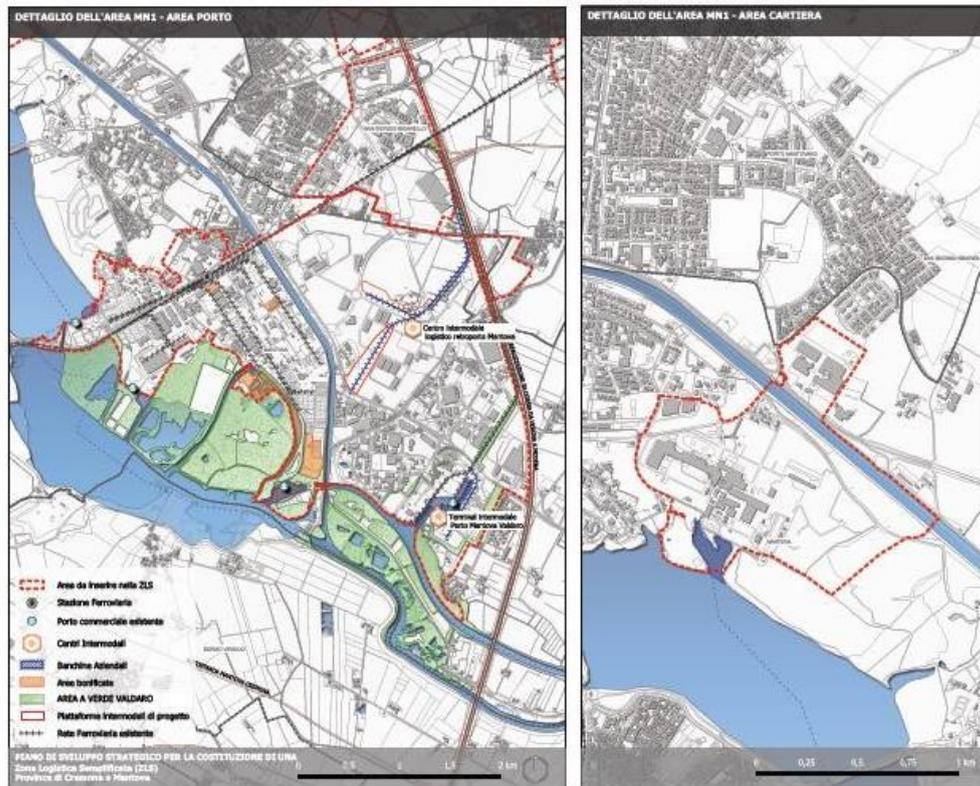


Figura 32 – San Giorgio Bigarello

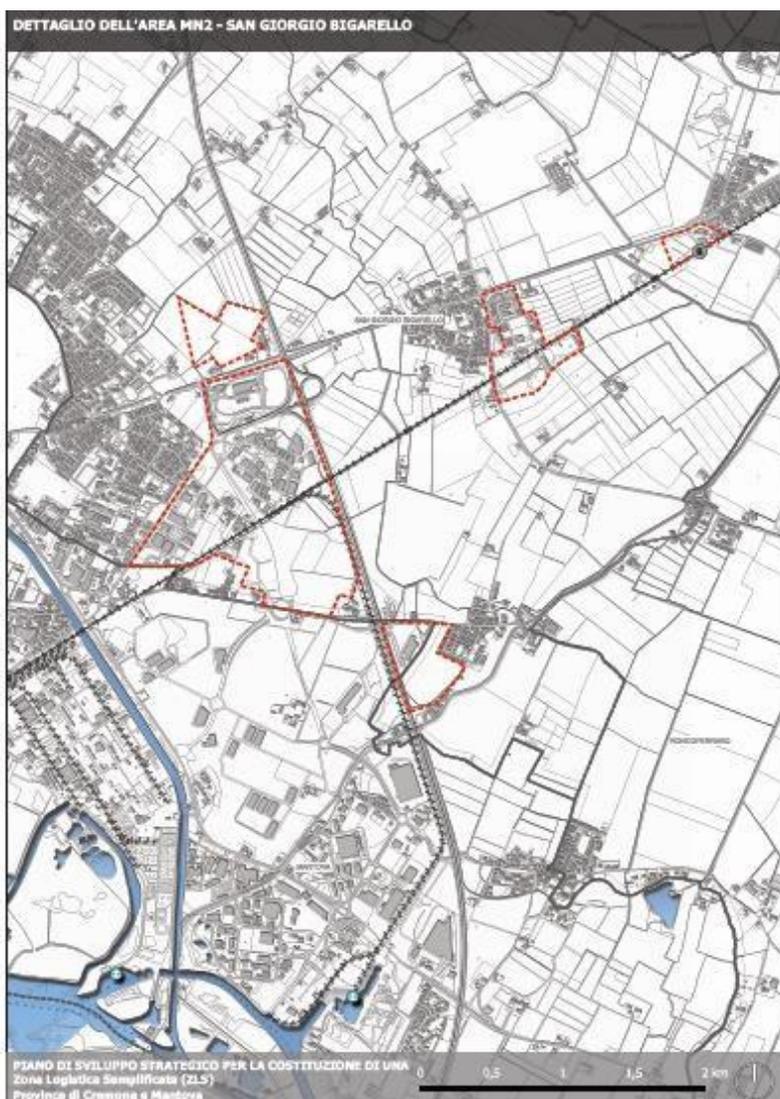


Figura 33 – Distretto di Roncoferraro

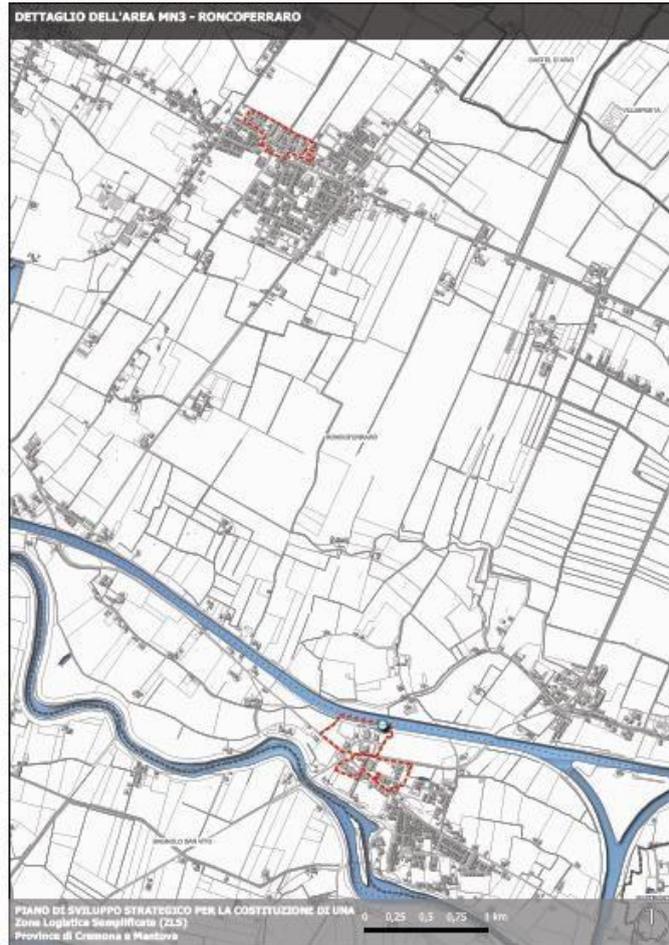


Figura 34 – Distretto di Gazoldo degli Ippoliti

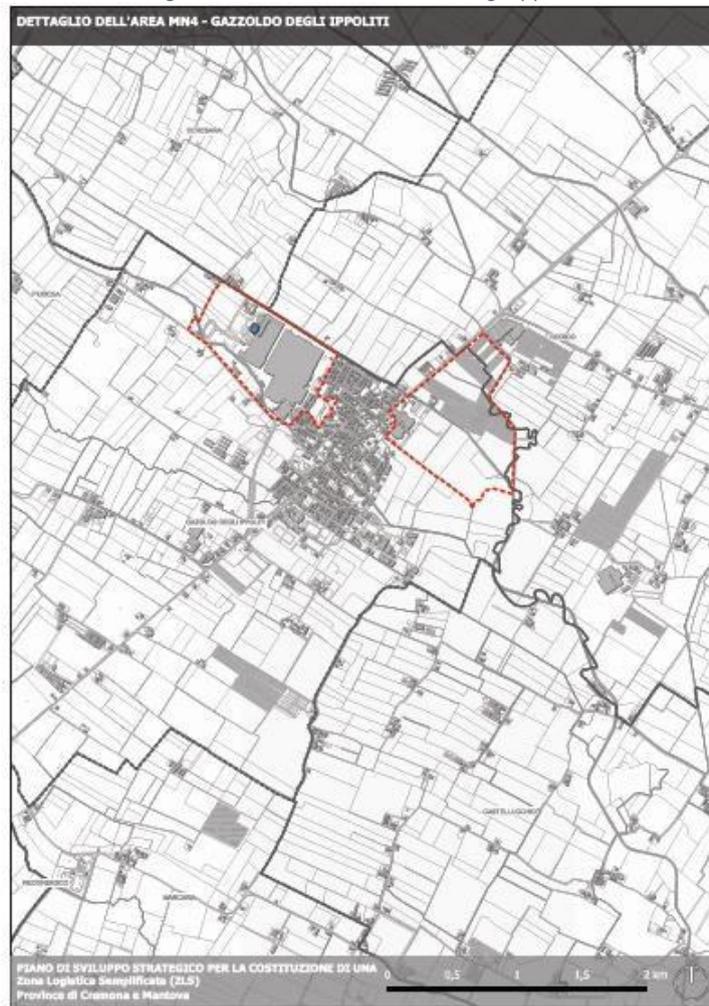


Figura 35 - Porto di Cremona e aree adiacenti facenti parte della

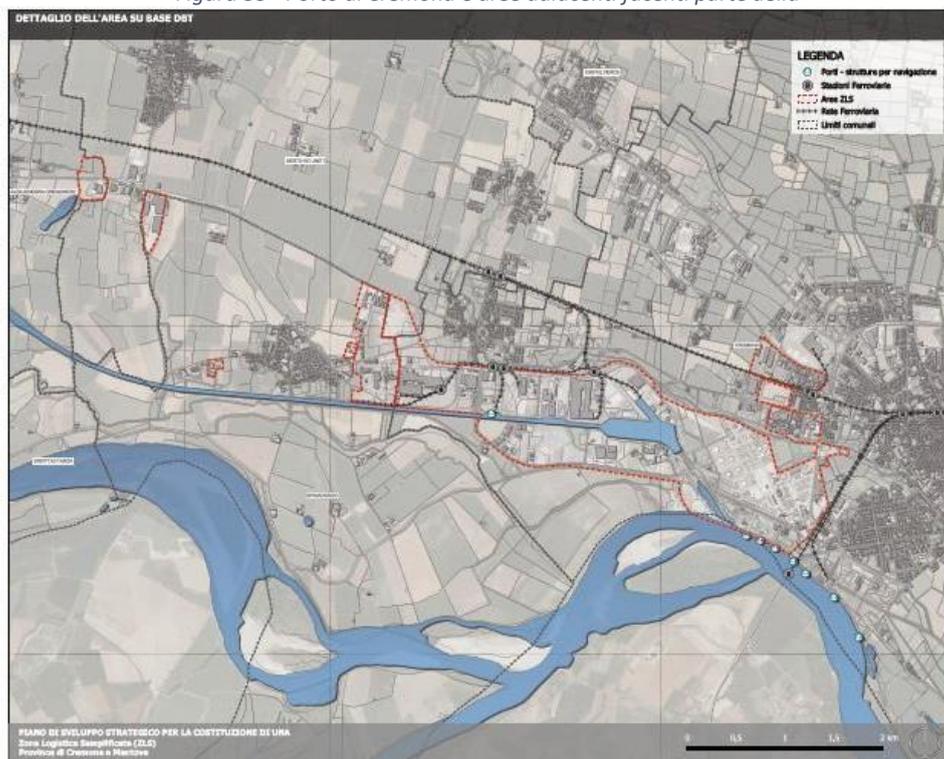
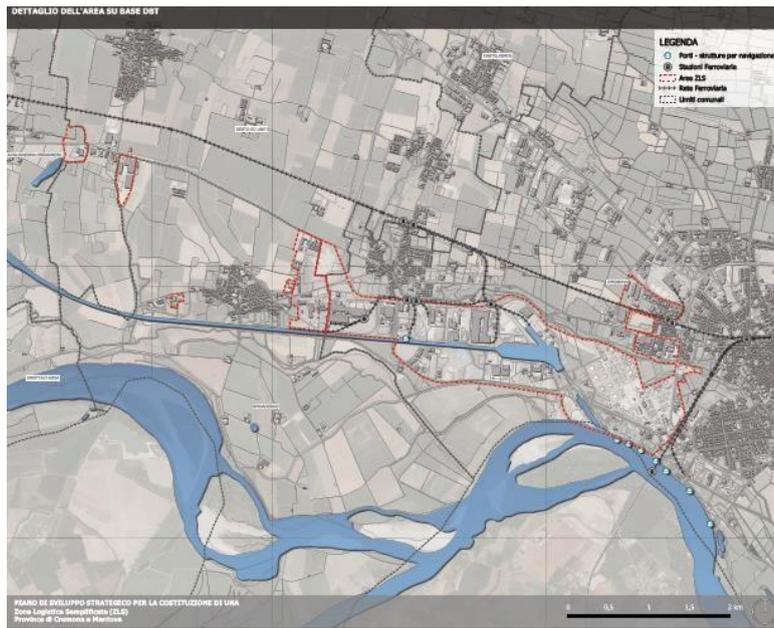


Figura 36 – Distretto di Spinadesco



7.3.2 Livello 2: I distretti dei porti facenti parte dei Sistemi Portuali di Mantova e Cremona

Per una maggiore risoluzione si vedano le tavole allegate e allegato n.2.

Figura 207 – Distretto di Pizzighetone

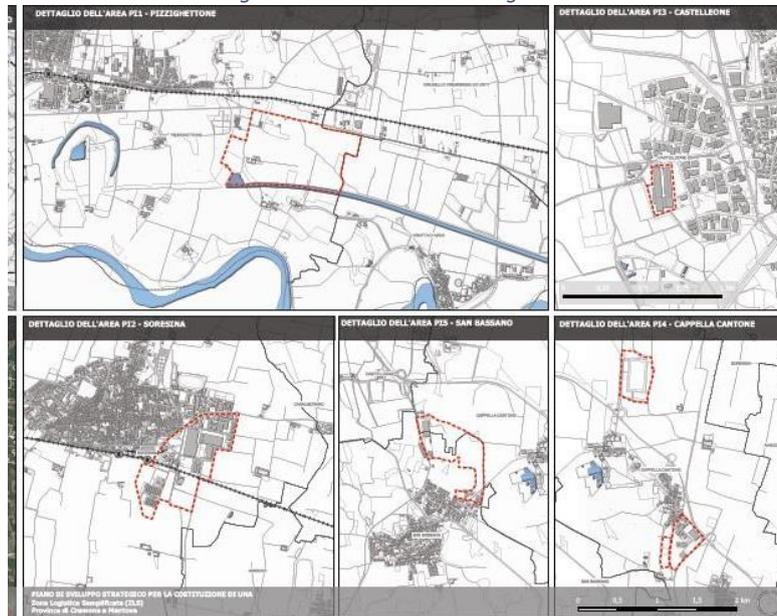


Figura 38 – Distretto di Casalmaggiore

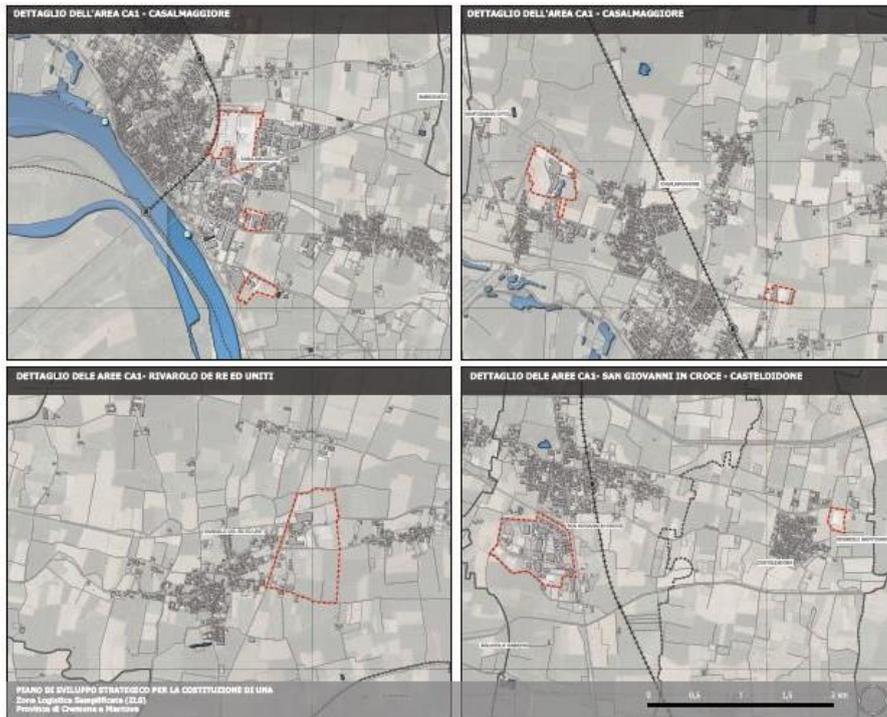


Figura 39 – Distretto di Padena - Drizzona

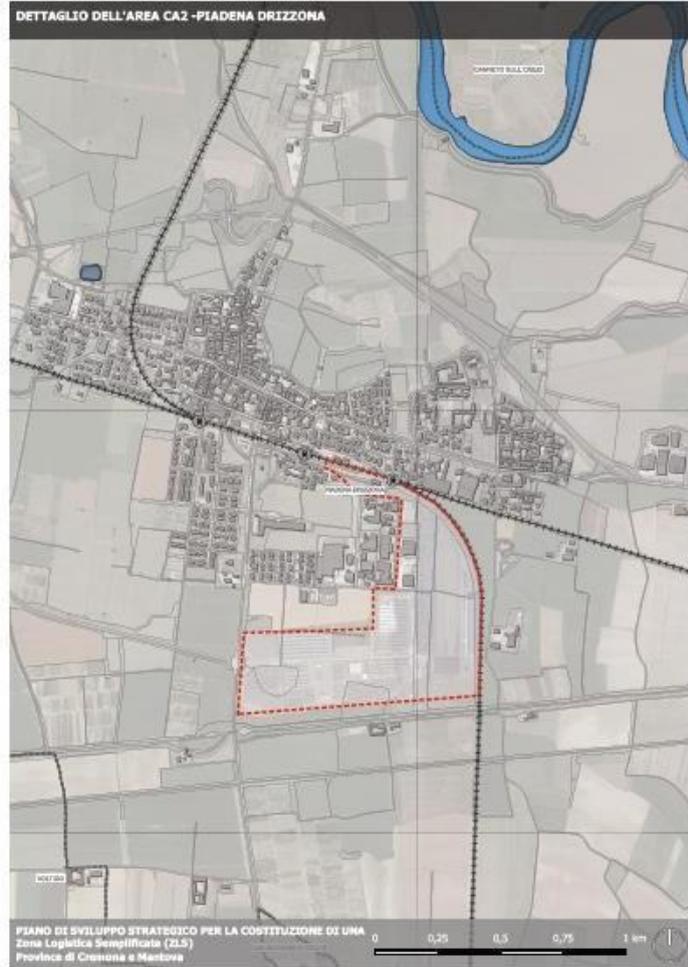


Figura 40 – Distretto di Viadana

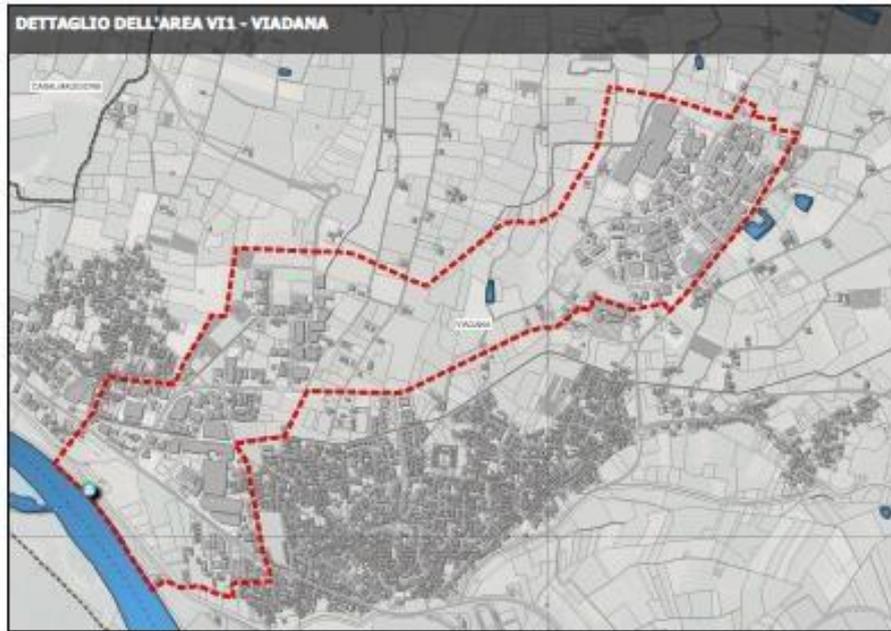


Figura 41 – Distretto di Ostiglia

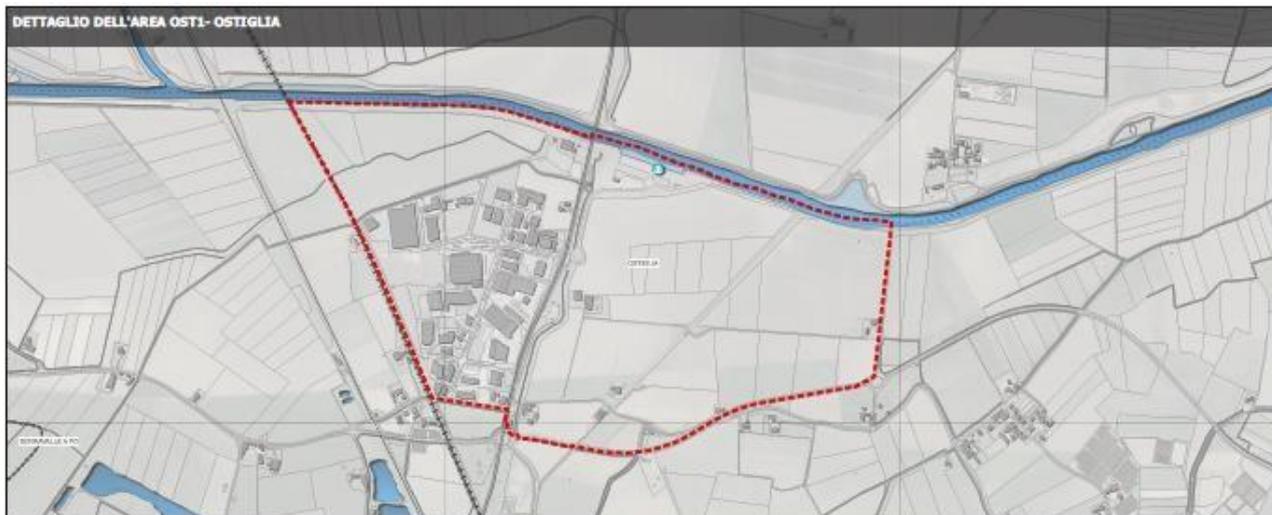


Figura 21 – Distretto di San Benedetto Po

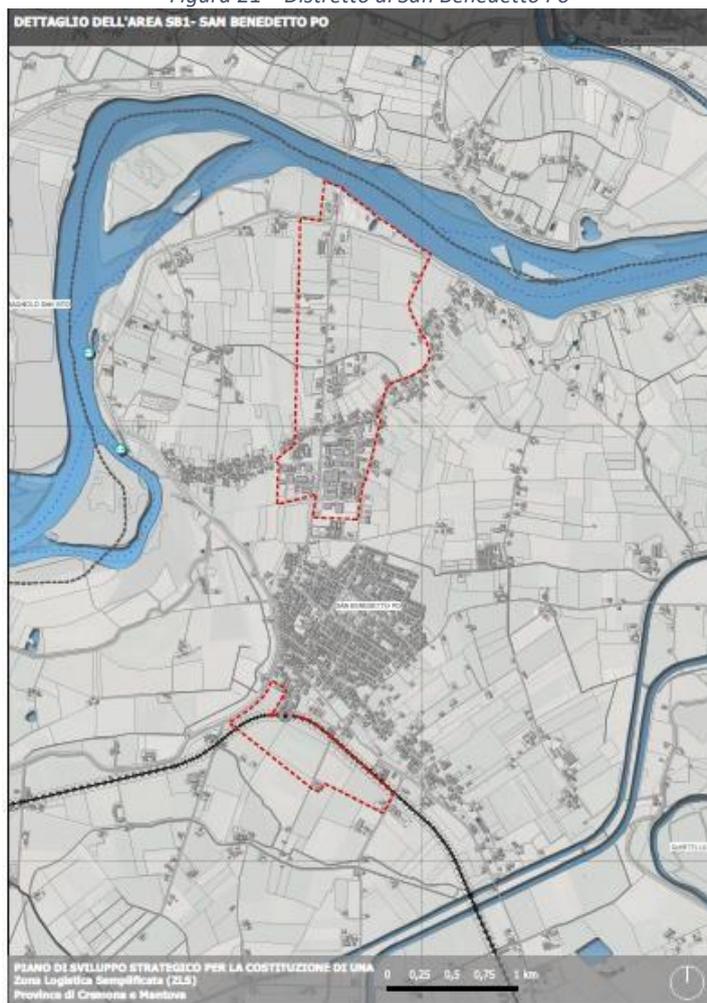
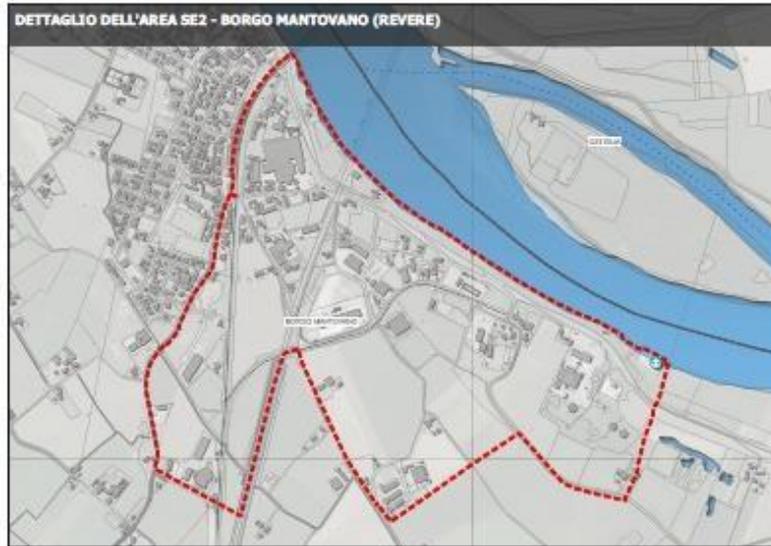


Figura 43 – Distretto Borgo Mantovano (Revere, Pieve di Coriano, Villa Poma)



7.3.3 Specifiche sulla eventuale esclusione di aree per ragioni di sicurezza pubblica

Il decreto che norma le ZLS prevede anche l'individuazione, per esigenze di sicurezza portuale e di navigazione, delle aree escluse. Nella perimetrazione delle aree che compongono la ZLS non vi sono aree escluse per esigenza di sicurezza portuale e di navigazione. Tutte possono ricadere nelle agevolazioni di semplificazione ed incentivazione. Negli ambiti portuali sono applicate le normative di sicurezza specifiche.

8 Il governo e la gestione delle attività della ZLS

Per l'istituzione delle Zone logistiche semplificate si applicano le disposizioni del DPCM n. 40 del 4 marzo 2024 "Regolamento di istituzione di Zone logistiche semplificate (ZLS) ai sensi dell'articolo 1, comma 65, della legge 27 dicembre 2017, n. 205.

Gli organi di governo della ZLS sono il Comitato di indirizzo e la Cabina di regia.

8.1 Inquadramento normativo dei porti fluviali

Per comprendere meglio la situazione amministrativa delle AP acque interne in coerenza con quelle Marittime si produce una breve sintesi dei più importanti atti normativi.

Con il **D.P.R. 14 gennaio 1972, n. 5** – "Trasferimento alle regioni a statuto ordinario delle funzioni amministrative statali in materia di tranvie e linee automobilistiche di interesse regionale e di navigazione e porti lacuali e dei relativi personali ed uffici" - si attua il primo trasferimento alle Regioni a statuto ordinario delle funzioni amministrative in materia di navigazione e porti lacuali.

Il **Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 112** "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59" conferma ulteriormente la competenza alle Regioni. Per ulteriori dettagli si rimanda a <https://www.mit.gov.it/documentazione/navigazione-nelle-acque-interne>. Il Codice della Navigazione Interna viene pertanto modificato e le funzioni delle Autorità Portuali vengono svolte dalle Regioni o da loro soggetti delegati.

La **Legge 27 gennaio 2000, n. 16** cataloga i porti interni italiani compresi quelli marittimi/interni recependo l'elenco ONU-UNIONE EUROPEA confermando la rilevanza internazionale di Cremona e Mantova.

La **Legge Regionale lombarda del 20 maggio 2022, n. 9** - Legge di semplificazione 2022 (BURL n. 21 suppl. del 24 Maggio 2022) all'Art. 15 (Modifiche all'articolo 8 e all'Allegato B della l.r. 30/2006, nonché modifiche all'articolo 6 della l.r. 22/2016) riordina la materia regionale confermando le AP di Cremona e Mantova.

Comma 1. Al fine di garantire la continuità delle funzioni e delle attività svolte dalle Province di Cremona e di Mantova ai sensi dell'articolo 8 e dell'Allegato B della legge regionale 27 dicembre 2006, n. 30, nonché ai sensi dell'articolo 17, comma 6, della legge regionale 5 agosto 2014, n. 24, nel testo vigente fino all'entrata in vigore della presente legge, l'esercizio di tali funzioni e attività è attribuito alle stesse Province per le aree di rispettiva competenza. Per effetto di quanto previsto al precedente periodo, alla l.r. 30/2006(16) sono apportate le seguenti modifiche, fatti salvi gli effetti prodotti:

- a) il comma 2 dell'articolo 8 è abrogato;
- b) dopo il comma 2 dell'articolo 8 sono inseriti i seguenti:

'2 bis. Le funzioni e le attività concernenti i porti e le zone portuali di cui all'Allegato B e, a decorrere dal 1° gennaio 2023, le funzioni e le attività relative alle aree di cui allo stesso Allegato B già svolte dall'Agenzia interregionale per il fiume Po (AIPo) sono esercitate dalle Province di Cremona e di Mantova, per quanto di rispettiva competenza, che possono avvalersi anche di altri soggetti pubblici o

privati. Al fine di valorizzare le aree demaniali in gestione ai sensi del comma 6, la Regione può concedere alle Province di Cremona e di Mantova diritti reali di godimento sulle stesse aree.

h) L'elenco dei 'Porti e Zone portuali' di cui all'"Allegato B (articolo 8, comma 2)' è aggiornato come segue:

'PORTI E ZONE PORTUALI'

Area di Cremona:

- Porto di Cremona e aree funzionali allo sviluppo dell'attività portuale
- Bacino di Pizzighettone e aree funzionali allo sviluppo dell'attività portuale
- Banchina di Casalmaggiore

Area di Mantova:

- Porto di Mantova-Valdaro e aree funzionali allo sviluppo dell'attività portuale (raccordo Frassine-Valdaro)
- Pontile pipeline di Viadana
- Porto Catena – Mantova

Si noti che le Autorità Portuali agiscono su più porti che formano un Sistema Portuale. Nel caso della Provincia di Mantova vi sono delibere e convenzioni con Porti Comunali per far parte del Sistema Portuale Mantovano come nel caso di Roncoferraro e San Benedetto Po.

Le funzioni sostanziali delle Autorità Portuali Lombarde sono le stesse di quelle delle Autorità di Sistema Marittimo. La **Legge Regionale 27 dicembre 2006, 30** riconfermata nel 2022, elenca le funzioni di AP.

Funzioni e attività:

1. Funzioni e attività esercitate in qualità di autorità demaniale e di autorità portuale, relativamente ai porti e alle zone portuali di cui al presente allegato, previste agli articoli 17, 39, 53, 54, comma 2, e da 56 a 61 del regolamento regionale 27 ottobre 2015, n. 9 (Disciplina della gestione del demanio lacuale e idroviario e dei relativi canoni di concessione).
2. Funzioni di riscossione e di introito dei canoni di cui agli articoli 38, 57, commi 6 e 7, e 60, comma 4, del r.r. 9/2015 e delle tariffe di cui all'articolo 8, comma 7, della presente legge e all'articolo 57, comma 6, del r.r. 9/2015.
3. Adozione, previa intesa con il Comune o con i Comuni territorialmente interessati, del piano regolatore portuale e di eventuali varianti secondo le procedure previste all'articolo 17 della legge regionale 26 maggio 2017, n. 15 (Legge di semplificazione 2017) e con i contenuti di cui all'articolo 54, comma 1, del r.r. 9/2015.1
4. Promozione di accordi con i soggetti competenti per la realizzazione e gestione dei raccordi ferroviari e stradali con i porti.

Anche il **Regolamento regionale 27 ottobre 2015 - n. 9** "Disciplina della gestione del demanio lacuale e idroviario e dei relativi canoni di concessione (articoli 50 e 52, l.r. 6/2012). Disposizioni in materia di porti e di banchine commerciali del sistema idroviario conferma all'art. 53 che:

1. L'autorità portuale gestisce l'ambito portuale ove svolge le funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni commerciali portuali, delle altre attività commerciali e industriali, di affidamento e controllo dei servizi di interesse generale esercitati nell'ambito portuale, di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale,

ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali. L'autorità portuale gestisce altresì le banchine commerciali del sistema idroviario, sulle quali svolge le funzioni di cui al periodo precedente.

2. L'autorità portuale non esercita attività d'impresa.

8.2 Composizione del Comitato di indirizzo della ZLS

Il Comitato di indirizzo è il soggetto per l'amministrazione della ZLS. È istituito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Presidente della Regione e, ai sensi dell'articolo 10, comma 1, del DPCM n. 40 del 4 marzo 2024, deve essere composto da:

- il Presidente della Regione o suo delegato;
- il Presidente dell'Autorità di sistema portuale;
- un rappresentante del Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud della Presidenza del Consiglio dei ministri;
- un rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti;
- un rappresentante del Ministero delle imprese e del made in Italy;
- un rappresentante dei Consorzi di sviluppo industriali, laddove esistenti;
- i sindaci dei comuni ricompresi nella ZLS, in qualità di uditori, o loro delegati.

Ai componenti del Comitato non spetta alcun compenso, indennità di carica, corresponsione di gettoni di presenza o rimborsi per spese di missione.

Il Comitato di indirizzo adotta un proprio regolamento interno, che definisce:

- a) la periodicità e le modalità di convocazione delle riunioni ordinarie, con cadenza almeno trimestrale, e di quelle straordinarie;
- b) le modalità delle deliberazioni e i requisiti per la validità delle stesse;
- c) le modalità e gli strumenti che assicurino la consultazione periodica degli enti locali sul cui territorio insiste la ZLS, nonché delle associazioni imprenditoriali e delle organizzazioni sindacali.

Il Comitato di indirizzo può individuare al proprio interno un componente cui delegare le azioni di attuazione in particolari aree o materie della ZLS, fermo restando la natura collegiale delle decisioni e tenendo conto del ruolo precipuo delle istituzioni rappresentate nel Comitato stesso.

8.2.1 Proposta di Governance

Le Province di Mantova e Cremona, come illustrato in precedenza, svolgono le funzioni di Autorità Portuali di sistema per la navigazione interna analogamente a quelle marittime con il coordinamento e controllo della Regione Lombardia. La proposta del Piano rende coerente il regolamento ZLS con la normativa regionale lombarda inserendo nel comitato entrambe le AP di Mantova e Cremona. Pertanto, il Comitato di indirizzo della ZLS, nel rispetto dell'articolo 10, comma 1, del DPCM n. 40 del 4 marzo 2024, sarà composto da:

- il Presidente di Regione Lombardia o suo delegato, che presiede il Comitato;
- i Presidenti delle province di Mantova e Cremona in qualità di Autorità di sistema portuale;
- un rappresentante del Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud della Presidenza del Consiglio dei ministri;
- un rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti;
- un rappresentante del Ministero delle imprese e del made in Italy;
- un rappresentante dei Consorzi di sviluppo industriali, laddove esistenti;
- i sindaci dei comuni ricompresi nella ZLS, in qualità di uditori, o loro delegati.

8.3 Funzioni del Comitato di Indirizzo e della struttura tecnico-amministrativa di supporto

Il Comitato di indirizzo, nel rispetto degli ambiti di competenza delle regioni e degli enti locali e delle attribuzioni di cui all'articolo 10, comma 5, del DPCM n. 40 del 4 marzo 2024:

a) assicura gli strumenti che garantiscono l'insediamento e la piena operatività delle aziende presenti nella ZLS, nonché la promozione sistematica dell'area verso i potenziali investitori internazionali, l'utilizzo di servizi sia economici che tecnologici nell'ambito ZLS, l'accesso alle prestazioni di servizi da parte di terzi;

b) promuove e implementa forme di collaborazione tra lo sportello unico amministrativo dell'Autorità di sistema portuale, di cui all'articolo 15 -bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e gli sportelli unici per le attività produttive di cui all'articolo 1, comma 1, lettera m), del decreto del Presidente della Repubblica 7 settembre 2010, n. 160, istituiti presso i Comuni territorialmente competenti;

c) definisce le condizioni di accesso alle infrastrutture esistenti e previste nel Piano di sviluppo strategico nel rispetto della normativa europea, delle normative vigenti in materia di sicurezza, nonché di cui all'articolo 6, comma 4, lettera b) della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché delle disposizioni vigenti in materia di semplificazione previsti dagli articoli 18 e 20 del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169;

d) svolge la verifica per ciascuna impresa dell'avvio del programma di attività economiche imprenditoriali o degli investimenti di natura incrementale, oggetto del decreto-legge 20 giugno 2017 n. 91 ovvero di quelle previste dall'articolo 12 del presente decreto, e trasmette la relativa comunicazione all'Agenzia delle entrate ai fini dell'ammissione alle agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 64, della legge n. 205 del 2017;

e) si attiva per la sottoscrizione di protocolli e convenzioni tra le amministrazioni locali e statali interessate, volti a disciplinare procedure semplificate;

f) effettua il controllo che le imprese beneficiarie mantengano la loro attività nell'area ZLS per almeno sette anni dopo il completamento dell'investimento oggetto delle agevolazioni di cui all'articolo 1, comma 64, della legge n. 205 del 2017, e trasmette la relativa comunicazione all'Agenzia delle entrate, ai fini dell'adozione degli eventuali provvedimenti di revoca dei benefici concessi e goduti;

g) assicura il rispetto del Piano di sviluppo strategico anche promuovendo iniziative di coordinamento degli obiettivi di sviluppo con la pianificazione e la programmazione regionale e dell'Autorità di Sistema Portuale;

h) sovrintende all'espletamento delle procedure di autorizzazione per gli accordi o le convenzioni quadro che si intenda stipulare con le banche e gli intermediari finanziari;

i) assicura l'individuazione del soggetto responsabile dell'inserimento dei dati identificativi di ogni singola iniziativa, nonché dei dati di avanzamento delle iniziative stesse nel sistema di monitoraggio unitario istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato;

l) propone le modifiche al perimetro della ZLS ai sensi dell'articolo 8, comma 2, fermo restando il rispetto del limite massimo delle superfici indicate per ciascuna regione nell'Allegato 1.

Il Comitato di indirizzo si avvale, per l'esercizio delle funzioni amministrative e gestionali di una struttura tecnico-amministrativa di supporto, costituita all'interno dell'amministrazione regionale, e composta da personale appartenente alla medesima amministrazione, alle Province di Mantova e Cremona, in quanto svolgono le funzioni di Autorità di sistema portuali per la navigazione interna, nonché della collaborazione degli uffici delle amministrazioni comunali ricomprese nella ZLS, i quali provvedono con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza

pubblica.

8.4 Conferenza dei servizi permanente

Una delle principali opportunità indicate degli stakeholders nei tavoli di confronto è l'attivazione di una Conferenza dei servizi permanente, che si riunisca periodicamente e che sia in grado di rispondere tempestivamente alle richieste di autorizzazione, configurandosi come il punto di riferimento per l'interlocuzione tra imprese e pubblica amministrazione.

8.5 Consulta degli stakeholder della ZLS

La scelta del legislatore è stata di dotare la ZLS di un Comitato di Indirizzo molto ristretto e tecnico. Tuttavia, l'esperienza insegna che le problematiche della logistica coinvolgono un gran numero di attori che operano in campi diversi. Da qui la proposta di attivare un organismo consultivo permanente che fornisca una occasione periodica di incontro tra soggetti istituzionali quali: Regione Lombardia, Regione del Veneto, Regione Emilia Romagna, Province di Mantova e Cremona, Comuni di Mantova e Cremona, Camere di Commercio di Mantova e Cremona, Autobrennero, Autorità Portuale di Venezia, Autorità Portuale di Ravenna, Autorità Portuale di Trieste, Consorzio ZAI, Quadrante Europa di Verona e altri soggetti di filiera istituzionale. Nella Consulta, oltre ai soggetti sopra indicati parteciperanno i rappresentanti degli armatori, degli industriali, degli operatori della catena logistica, dei lavoratori delle imprese e delle associazioni della logistica della ZLS. I partecipanti non avranno compensi.

La Consulta avrà il compito supportare il Comitato di Indirizzo della ZLS nell'attuazione del piano strategico ed esprime pareri non vincolanti riguardo alle attività amministrative della ZLS e in particolare, a titolo esemplificativo:

- l'adozione dei piani regolatori portuali e di altri piani e programmi;
- l'adozione dei progetti infrastrutturali;
- la determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale;
- aggiornamento del piano strategico della ZLS.

8.6 Il processo continuo di consultazione e di partecipazione pubblico-privata per le ZLS

Il processo di consultazione e di partecipazione pubblico-privata è un elemento cardine della metodologia di sviluppo del Piano strategico e della governance delle ZLS, una volta approvate ed istituite. Nella fase di stesura del presente Piano, gli stakeholders sono stati coinvolti attraverso incontri collettivi, in particolare le imprese e le associazioni del territorio Cremonese e Mantovano grazie al supporto delle Camere di Commercio sia attraverso interviste telefoniche e dei questionari scritti, in particolare i Comuni e gli Enti delle due province. Gli obiettivi di tale processo di consultazione sono stati i seguenti:

- coinvolgere gli stakeholder rappresentativi di interessi reali nel campo del trasporto idroviario, ferroviario e del settore produttivo;
- coinvolgere gli stakeholder con effettiva capacità di operare sul trasporto idroviario, ferroviario e del settore produttivo.

Sul medio e lungo periodo il coinvolgimento dei maggiori portatori di interesse pubblici e privati sarà fondamentale per la governance, l'operatività e il successo della ZLS nei territori provinciali.

8.7 Durata della ZLS

In relazione agli investimenti e alle attività di sviluppo di impresa di cui al presente Piano di sviluppo strategico la durata è fissata a sette anni, rinnovabile fino ad un massimo di ulteriori sette anni, secondo le modalità previste dal DPCM n.40/2024, in particolare sulla base dei risultati del monitoraggio di cui all'articolo 13 del DPCM stesso.

8.8 Sistema di monitoraggio della ZLS

Il Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud della Presidenza del Consiglio dei ministri assicura il monitoraggio degli interventi e degli incentivi concessi. Ai fini dello svolgimento dell'attività di monitoraggio, il Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud individua, in raccordo con il Comitato di indirizzo, un piano di monitoraggio che, sulla base dei dati inseriti nel sistema di monitoraggio unitario di cui all'articolo 10, comma 5, lettera i) del DPCM n. 40 del 4 marzo 2024, consenta di valutare l'efficacia delle iniziative attraverso i seguenti principali indicatori di realizzazione e risultato:

- a) numero di nuove imprese insediate nella ZLS suddivise per settore merceologico e classe dimensionale;
- b) numero di nuovi occupati in imprese insediate nella ZLS;
- c) valore del fatturato delle imprese insediate nella ZLS suddivise per classe dimensionale;
- d) valore totale dei nuovi investimenti e suddivisione per classe dimensionale.

Al termine dei sette anni dall'istituzione delle singole ZLS, e successivamente con cadenza almeno biennale in caso di rinnovo, il Dipartimento per le politiche di coesione e per il Sud valuta il conseguimento dei risultati attesi sulla base del Piano di sviluppo strategico e trasmette tale valutazione al Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR.

In caso di esito negativo del monitoraggio, il Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR propone al Presidente del Consiglio dei ministri, sentite le regioni interessate, modifiche o integrazioni al decreto istitutivo della ZLS.

Il sistema di monitoraggio, che sarà sviluppato nei suoi aspetti di dettaglio dal Comitato di Indirizzo, sarà organizzato in modo da tenere sotto osservazione i due parametri essenziali che permettono di misurare il raggiungimento degli obiettivi della ZLS:

- incremento del traffico fluviale e, in particolare, l'effettivo avvio di servizi fluviali o fluviomarittimi operati con chiatte di quinta classe CEMT e il raggiungimento, entro cinque anni dalla effettiva navigabilità, dei volumi indicati nel Piano Strategico;
- raggiungimento del rispetto dei tempi autorizzativi già previsti dalla normativa.

9 Gli incentivi all'insediamento delle ZLS: semplificazione amministrativa e sostegni agli investimenti

9.1 Il soggetto competente dell'area portuale

Come già fatto notare, la scelta del legislatore è stata di non dotare la ZLS di una sua autonoma struttura amministrativa, ma rispondere alle esigenze funzionali con personale e strutture di altri Enti e, in primis ed in modo specifico, del soggetto competente dell'area portuale.

Analogamente a quanto previsto dalla normativa sui porti marittimi, può essere opportuno istituire l'Organismo di Partenariato, che svolga funzioni consultive nei confronti del soggetto competente dell'area portuale ed esprima pareri riguardo alle attività amministrative del sistema portuale e in particolare:

- l'adozione dei piani regolatori portuali e di altri piani e programmi;
- l'adozione dei progetti infrastrutturali;
- la determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale.

L'organismo di partenariato è costituito dal soggetto competente dell'area portuale che lo presiede, nonché dai rappresentanti degli armatori, degli industriali, degli operatori della catena logistica, dei lavoratori delle imprese, dagli operatori del turismo e dalle associazioni culturali della logistica del distretto. I partecipanti non avranno compensi.

9.2 Semplificazioni amministrative

Ai sensi dell'articolo 1, comma 65, della legge n. 205 del 2017, i progetti inerenti alle attività economiche ovvero all'insediamento di attività industriali, produttive e logistiche all'interno della ZLS, non soggetti a segnalazione certificata di inizio d'attività o a comunicazione, sono soggetti ad **autorizzazione unica**, nel rispetto delle normative vigenti in materia di valutazione di impatto ambientale.

L'autorizzazione unica, ove necessario, costituisce variante agli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale, ad eccezione del piano paesaggistico regionale.

Nel procedimento di autorizzazione unica confluiscono tutti gli atti di autorizzazione, assenso e nulla osta comunque denominati, previsti dalla vigente legislazione in relazione all'opera da eseguire, al progetto da approvare o all'attività da intraprendere nell'area ZLS.

La domanda di autorizzazione è presentata allo **sportello unico digitale**, individuato dalla regione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera e) del DPCM n. 40 del 4 marzo 2024. Nelle more della istituzione dello sportello di cui sopra, visto quanto previsto all'Art. 10, comma 5, lettera b) del DPCM n. 40 del 4 marzo 2024, che prevede forme di collaborazione tra lo sportello unico digitale e i SUAP territorialmente competenti, nonché all'Art. 12, comma 2, del medesimo DPCM, si demanda al SUAP territorialmente competente l'autorizzazione di cui sopra, che viene trasmessa all'autorità competente al rilascio, individuata dalla regione, la quale vi provvede in esito ad apposita conferenza di servizi, in applicazione degli articoli 14 -bis e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241. Sono fatte salve le norme di maggiore semplificazione previste da leggi regionali.

Le nuove imprese e quelle già esistenti, che avviano un programma di attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale in tutta l'area ZLS, usufruiscono, altresì, ai sensi dell'art.12, comma 4, delle seguenti misure di semplificazione:

a) sono ridotti di un terzo i termini di cui: agli articoli 2 e 19 della legge 7 agosto 1990, n. 241; al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di valutazione d'impatto ambientale (VIA), valutazione ambientale strategica (VAS) e autorizzazione integrata ambientale (AIA); al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 2013, n. 59, in materia di autorizzazione unica ambientale (AUA); al codice di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31, in materia di autorizzazione paesaggistica; al testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, in materia edilizia; alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di concessioni demaniali portuali;

b) fatto salvo quanto previsto dall'articolo 38 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, con riguardo alla localizzazione ed alla approvazione del progetto delle opere, eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta, comunque denominati, la cui adozione richiede l'acquisizione di pareri, intese, concerti o altri atti di assenso di competenza di più amministrazioni sono adottati ai sensi dell'articolo 14 *-bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241; i termini ivi previsti sono ridotti della metà e sono altresì ridotti alla metà i termini di cui all'articolo 17 *-bis*, comma 1, della citata legge n. 241 del 1990;

c) i termini di cui alle lettere a) e b) previsti per il rilascio di autorizzazioni, approvazioni, intese, concerti, pareri, concessioni, accertamenti di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, nulla osta ed atti di assenso, comunque denominati, degli enti locali, regionali, delle amministrazioni centrali, nonché di tutti gli altri competenti enti e agenzie sono da considerarsi perentori e, decorsi inutilmente tali termini, gli atti si intendono resi in senso favorevole;

d) per le imprese beneficiarie delle agevolazioni previste dall'articolo 1, comma 64, della legge n. 205 del 2017 in relazione agli investimenti effettuati nelle zone ammissibili agli aiuti a finalità regionale a norma dell'articolo 107, paragrafo 3), lettera c), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, gli interventi relativi agli oneri di urbanizzazione primaria di cui all'articolo 16, comma 7, del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, sono realizzati entro il termine perentorio di novanta giorni dalla presentazione della relativa istanza da parte delle imprese ai gestori dei servizi di pubblica utilità. In caso di ritardo si applica l'articolo 2 *-bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241.

9.3 Semplificazioni aggiuntive

Semplificazioni aggiuntive possono essere concesse dai Comuni seguendo il protocollo "AttrACT - Accordi per l'attrattività" di Regione Lombardia attraverso:

- la messa a disposizione di interventi di promozione e assistenza all'investitore;
- la messa a disposizione di un servizio di consulenza istruttoria preventiva e di accompagnamento per la presentazione e l'attuazione del progetto da parte dell'impresa con rilascio di pareri scritti se richiesti dal proponente;
- la messa a disposizione di un servizio di front office online o di una sezione dedicata nel portale del Comune ove siano reperibili tutte le informazioni utili per gli investitori, compresi gli oneri urbanistici ed edilizi;
- la garanzia che il Piano Attuativo presentato dall'impresa sia adottato dalla Giunta Comunale in un termine minore di 90 giorni dalla data di protocollazione della richiesta;
- il rilascio, a fronte della completezza dell'istanza, del Permesso di Costruire in un termine minore di 60 giorni dalla richiesta.

Semplificazioni aggiuntive potranno essere adottate dagli enti di altro livello istituzionale, come Provincia e Regione, per agevolare i comuni al rispetto delle loro semplificazioni.

9.4 Semplificazioni per l'attività logistica e portuale

Per le attività nei porti le attese di semplificazione riguardano innanzitutto i tempi di rilascio di autorizzazioni.

Nell'ambito della ZLS i soggetti che avranno competenza sul porto si impegnano:

- al dimezzamento dei tempi per il rilascio delle concessioni portuali e degli altri atti autorizzativi per l'attività logistica;
- alla riduzione dei tempi analoghe a quelle dei Comuni per pareri/autorizzazioni ecc. ai fini della realizzazione di immobili ed infrastrutture portuali.

Interventi direttamente inerenti al trasporto e alla gestione delle operazioni nei porti potranno essere inseriti nel piano di sviluppo della ZLS. Un tema sollevato negli incontri riguarda la possibilità di disporre di uno spintore di servizio, in modo da rendere possibile lo stazionamento di chiatte senza spintore ed equipaggio. Questo servizio, che richiede una modifica normativa oltre che organizzativa, permetterebbe di aumentare in modo considerevole la produttività degli equipaggi e di conseguenza ridurre i costi del trasporto fluviale.

9.5 Agevolazioni fiscali

Sul piano delle agevolazioni fiscali, sono state espresse diverse richieste dai soggetti coinvolti, ed in particolare le proposte riguardano la riduzione degli oneri di urbanizzazione per le aree individuate, l'impegno a restituire in tutto o in parte l'IMU, in termini il contributo per i primi tre anni dall'insediamento, la compensazione dei debiti e crediti delle imposte locali. Il comitato di indirizzo valuterà tali richieste al fine di prevedere le più opportune agevolazioni fiscali, tenuto conto dei limiti previsti dalla normativa nazionale e comunitaria sugli aiuti di stato e nel rispetto delle competenze in materia fiscale degli enti pubblici coinvolti.

9.6 Le azioni di supporto di Regione Lombardia

La scelta di delimitare la superficie della ZLS permette di concentrare su un territorio ben definito alcune azioni di semplificazione e sostegno, anche a carattere sperimentale. Regione Lombardia intende aiutare il supporto della ZLS con azioni dirette o indirette, che saranno dettagliate e rese operative in accordo con il Comitato di Indirizzo.

Tra gli ambiti di intervento da valutare, la possibilità di:

- a) premialità per l'accesso ad iniziative regionali di supporto alle attività economiche e produttive;
- b) supporto normativo, organizzativo e finanziario, per la costituzione di comunità energetiche al fine di potenziare l'approvvigionamento da fonti rinnovabili e in particolare dal fotovoltaico;
- c) promozione di strumenti garanzia a supporto degli investimenti in infrastrutture, attrezzature e mezzi per lo sviluppo di sistemi innovativi nel settore logistico e in particolare nel trasporto fluviale;
- d) promozione di una convenzione con i principali atenei lombardi per partecipare a studi e ricerche di carattere sperimentale e applicato per lo sviluppo di sistemi innovativi nel settore logistico e in particolare nel trasporto fluviale;
- e) rilanciare la formazione tecnica e professionale nel settore della logistica e del trasporto, per sopperire alla mancanza di personale nel settore;
- f) collaborare con i Comuni del territorio su cui insiste la ZLS per la riduzione degli oneri gravanti sugli immobili e le attività presenti.

10 Progettualità e Innovazione a supporto delle ZLS

In questo paragrafo si riprendono alcune iniziative segnalate dalle istituzioni locali che, pur non afferendo in modo specifico al tema della ZLS, possono aiutare a comprendere il contesto di vivacità progettuale nel quale la zona verrebbe ad inserirsi.

10.1 Mantova Hydrogen Valley

Nel contesto mantovano, l'idrogeno è da molti anni al centro di un'evoluzione sia industriale che di mobilità, ancor prima della svolta del Green Deal e del conseguente indirizzo prioritario della Commissione Europea di sviluppo delle c.d. hydrogen valleys ("Hydrogen Valley/s"). Si sottolinea infatti che:

- nel territorio provinciale sono presenti imprese con una specifica esperienza nel settore della progettazione, installazione e conduzione di impianti di produzione di idrogeno, nonché nel settore della distribuzione e del commercio del medesimo gas;
- il "Progetto Europeo Zero Regio" realizzato a Mantova nel 2004 è stato uno dei primi progetti italiani per promuovere una mobilità a basso impatto ambientale, mediante lo sviluppo di veicoli a idrogeno e di relative infrastrutture, al quale, oltre a Regione Lombardia, Provincia e Comune di Mantova, hanno partecipato Sapio Produzione Idrogeno Ossigeno S.r.l., Eni S.p.A. e Fiat;
- inoltre, l'ente Provincia da anni è coordinatore di varie progettualità nazionali ed europee che, connesse allo sviluppo di soluzioni di mobilità sostenibile incentrate sul nodo trimodale ferro-acqua-gomma del Porto di Mantova Valdaro (il "Porto di Valdaro"), hanno visto lo sviluppo di studi su imbarcazioni ad alternative fuel incluso l'idrogeno con forte interesse da parte di vari operatori eroganti servizi di trasporto merci e persone;
- con riferimento alla produzione di energia da fonti rinnovabili, la Provincia di Mantova ha dimostrato attenzione sia verso la produzione fotovoltaica che da biometano, oltre che idroelettrica, autorizzando negli ultimi anni anche impianti che sfruttano le portate importanti dei fiumi e canali del reticolo idraulico mantovano che per condizione orografica è ricettore di molte portate costituite dai fiumi e canali da cui è attraversata.

In tale contesto e con queste premesse, che vedono ancora una volta al centro il "Porto di Valdaro" come fulcro per l'innovazione e la competitività del territorio unitamente alle nuove prospettive previste dalla ZLS, la Provincia di Mantova ha candidato presso la Regione il progetto di una "Mantova Hydrogen Valley", di seguito riportato in sintesi.

Il progetto Mantova Hydrogen Valley consiste nella creazione di un ecosistema dell'idrogeno verde e rinnovabile all'interno della provincia di Mantova ed integrato con le comunità locali, il Porto di Valdaro, le realtà industriali e il sistema dei trasporti fluviale e terrestre, ferroviario e stradale, tramite:

- la riconversione delle infrastrutture dismesse per la produzione di idrogeno grigio e la trasformazione delle stesse in produzione di idrogeno verde e rinnovabile, sfruttando, con l'obiettivo di spingere il concetto di economia circolare, l'utilizzo delle opere infrastrutturali (brownfield) già presenti;
- la decarbonizzazione dei settori industriali hard to abate insediati nell'area o raggiungibili a breve o media distanza, partendo già da una quota di mercato dell'idrogeno esistente che oggi utilizza idrogeno grigio nei propri processi produttivi;
- la riduzione dell'impronta carbonica del settore della mobilità terrestre, sia su gomma (trasporto pubblico locale e trasporto pesante) che su rotaia;
- la decarbonizzazione del settore della logistica e della mobilità fluviale che orbita intorno al Porto di Valdaro, anche con l'opportunità di un centro logistico di stoccaggio e trasporto fluviale di idrogeno;
- lo sviluppo di un centro di ricerca applicata anche con il supporto delle realtà universitarie e di ricerca presenti nel territorio lombardo focalizzato sulle applicazioni navali con particolare riferimento al

trasporto fluviale ed alle relative attività portuali.

Questa base di partenza dello sviluppo della Mantova HV potrà gettare le basi per la creazione di un ecosistema più complesso con la creazione di un polo logistico tri modale unico e con la possibilità di sviluppo ulteriore di officine ferroviarie a servizio della mobilità ferroviaria ad idrogeno, cantieristica o componentistica per imbarcazioni ad idrogeno ed altre attività manifatturiere accessorie che potrebbero trasformare profondamente il territorio e creare le condizioni per una crescita persistente e continuativa. Inoltre, il raccordo ferroviario verso il Porto di Valdaro è in fase di ristrutturazione e ampliamento e l'organo di gestione si è impegnato a dotare il raccordo con locomotori a basso impatto, tra cui anche ad idrogeno.

10.2 Progetti per lo sviluppo dell'economia cremonese per la valorizzazione delle ZLS

Alcune delle proposte progettuali sotto riportate, possono essere valorizzate ed implementate anche in relazione alla valorizzazione e operatività delle ZLS del contesto cremonese, e in particolare i quattro progetti descritti nei paragrafi seguenti.

10.2.1 Colmare il gap di infrastrutture della Provincia Cremona

La Provincia di Cremona soffre di alcune inefficienze infrastrutturali che ne riducono la competitività rispetto ai territori limitrofi:

- alcune infrastrutture hanno ormai completato il loro ciclo di vita in buona salute e necessitano di interventi di manutenzione straordinaria;
- altre opere, da realizzare ex novo, potrebbero aiutare a ridurre lo "stress" in termini di traffico e inquinamento a cui è sottoposto il territorio della Provincia di Cremona.

L'inefficienza e l'inadeguatezza delle infrastrutture della Provincia di Cremona "costa" ai cittadini almeno 160 milioni di € ogni anno in termini di minor valore aggiunto creato (1,7% del PIL provinciale – si veda il Capitolo 3 dello studio Ambrosetti). Quindi lo studio propone di attivare le seguenti iniziative:

1. Realizzare (o completare in tempi rapidi) gli interventi di manutenzione straordinaria delle reti infrastrutturali fondamentali per la connettività interna alla Provincia e trans provinciale (come nel caso della costruzione dei ponti sul fiume Po che andranno a sostituire quelli esistenti, oggetto di misure temporanee di manutenzione).
2. Realizzare opere infrastrutturali per potenziare i collegamenti tra la Provincia di Cremona e i territori limitrofi:
 - raddoppio del binario sulla linea ferroviaria tra Cremona e Milano (10.000 pendolari ogni giorno);
 - potenziamento dei collegamenti tra le città di Cremona e Mantova (su ferro e gomma, ad esempio con la realizzazione della tratta autostradale Cremona- Mantova Sud);
3. Completare la rete di infrastrutture digitali (banda ultra-larga) che rappresenta un fattore abilitante lo sviluppo di territori e imprese.

10.2.2 Cremona Creare una scuola di formazione per le "professioni del futuro".

Alla luce degli sviluppi tecnologici, le aziende manifatturiere, agricole e dei servizi richiedono nuove competenze professionali che spesso non riescono a reperire a livello locale. Il territorio sta investendo sull'offerta di corsi di specializzazione nell'istruzione terziaria, tra cui:

- Il corso di laurea magistrale in "Ingegneria musicale e acustica", in collaborazione con il Politecnico di Milano, il primo corso di laurea del genere in Italia e tra i più completi sulle tecnologie musicali e l'acustica musicale al mondo.

- La realizzazione del Campus di Santa Monica dell'Università Cattolica a Cremona, futuro punto di riferimento internazionale in ambiti specifici dell'agro-alimentare (sicurezza, nutrizione, sostenibilità ambientale ed economica, ecc.).
- Il Laboratorio di Ricerca Operativa, attivo presso la sede distaccata dell'Università degli Studi di Milano a Crema sin dal 1998.

Quindi lo studio propone di attivare le seguenti iniziative:

1. Creare un istituto incentrato sull'insegnamento delle competenze tecniche e professionali che saranno sempre più richieste dal mondo del lavoro ("Accademia dei mestieri del futuro") e per le specializzazioni prevalenti nell'economia cremonese:

- siderurgia e meccanica;
- cosmesi e benessere;
- agricoltura, zootecnia e trasformazione alimentare;
- bioenergie.

2. Definire un'offerta formativa con una propria connotazione distintiva che possa interagire sinergicamente con gli istituti d'istruzione superiore e terziaria già presenti sul territorio (ad esempio, Scienze agrarie, alimentari e ambientali, Economia e Giurisprudenza dell'Università Cattolica; Scuola Casearia a Pandino; Scuola di Specializzazione e Master in Economia del Sistema Agro-alimentare; sede del Politecnico a Cremona).

3. Sviluppare un centro di riferimento nazionale nell'Alta Formazione sulla Ricerca Operativa/Management Science e Matematica Applicata, discipline che si possono applicare trasversalmente a tutti i processi produttivi e decisionali dei settori trainanti e a maggiore crescita del territorio.

10.2.3 Creazione di un ContaminationLab tra industria agro-alimentare, cosmesi e nuove produzioni.

1. I trend futuri indicano che si assisterà ad una crescente ibridazione tra prodotti agricoli a base organica e naturale e i prodotti della cosmetica. Inoltre, le dinamiche e l'accresciuta sensibilità generale verso la sostenibilità e sicurezza spingono per ulteriori nuove produzioni innovative collegate ai bio-prodotti. Quindi lo studio propone di attivare le seguenti iniziative:
 - a. Istituire un Contamination Lab per la R&S20 per l'industria agro-alimentare, la cosmesi e le nuove produzioni che consenta ai distretti del territorio di "fare sistema" e apporti nuove soluzioni e innovazioni per la ricerca di base e applicata.
 - b. Canalizzare gli investimenti della Ricerca e Sviluppo in ambiti di frontiera con applicazioni dirette al business, tra cui ad esempio:
 2. conservanti per cosmesi a base alimentare;
 3. packaging a base organica (maggiore resistenza, tempi di compostabilità, ecc.);
 4. ingredienti per il prolungamento della vita utile (shelf life) per i prodotti della trasformazione alimentare;
 5. ingredienti per aumentare la resistenza delle sementi e delle colture ai cambiamenti climatici;
 6. altri filoni di studio da individuare.

Affinché tale progettualità possa concretizzarsi, occorre – a monte – consolidare il sistema dell'industria agro-alimentare nelle sue filiere e nei suoi poli di trasformazione (imprese, categorie economiche, consorzi, sistema fieristico, università e il nuovo Campus universitario nell'ex convento di Santa Monica sulla formazione agro-alimentare, laboratori di ricerca, Polo per l'Innovazione Digitale, Istituzioni, fondazioni), trasformandolo in un sistema consolidato e forte capace di intercettare fondi e finanziamenti (a livello

nazionale ed europeo) e realizzare progetti-pilota.

10.2.4 Il lancio di una strategia integrata di comunicazione delle eccellenze del territorio con un Brand identitario provinciale.

Nell'immaginario collettivo l'identità del territorio cremonese (in senso complessivo) non è chiara. Inoltre, non emerge una chiara percezione delle competenze distintive (ad esempio, manifattura e innovazione) o dei patrimoni che potrebbero essere ulteriormente valorizzati (ad esempio, i beni paesaggistici). Infine, negli ultimi anni si sono organizzate manifestazioni collegate alle tradizioni locali (come la Festa del Torrone, lo Stradivari Festival, ecc.) che ottengono una buona risonanza e partecipazione di pubblico, ma non sono "attrattori di massa".

Quindi lo studio propone di attivare le seguenti iniziative:

1. Creare un brand identitario provinciale che includa e sia utilizzato per tutte le competenze/produzioni portanti del territorio.
2. Attivare un monitoraggio sistematico, sulla base di un portafoglio di indicatori definiti, su come il territorio cremonese viene veicolato sui media tradizionali e sui social network, italiani ed esteri, al fine di attivare eventuali azioni correttive.
3. Sviluppare una calendarizzazione integrata degli eventi culturali e delle manifestazioni sull'intero territorio, al fine di sfruttare le sinergie tra le peculiarità delle tre aree della Provincia, identificando destinatari target, tempi e output attesi.

10.3 Comunicazione e marketing per le ZLS

Al fine di favorire il coinvolgimento e l'informazione degli utilizzatori finali e i maggiori portatori di interesse, in merito alle ZLS si ritiene necessario attivare delle campagne informative/pubblicitarie a regia provinciale. Sarà elaborato un piano di comunicazione che promuova le opportunità e i benefici offerti dall'istituzione delle ZLS e azioni di informazione e formazione dei diversi portatori di interesse della logistica, trasporti e ambiti produttivi (Pubbliche Amministrazioni, Imprese, Associazioni).

Questa azione potrebbe essere fondamentale per il successo in termini promozionali dei benefici della ZLS e di attrazione di potenziali investitori ed operatori. Il piano di comunicazione in cui saranno definiti gli obiettivi specifici, gli strumenti e il target che si vuole raggiungere, potrà essere accompagnato da un piano di marketing in modo da far collimare esigenze e interessi del settore produttivo privato con le strategie di pianificazione e operatività delle ZLS da parte degli Enti pubblici. Le attività di comunicazione avverranno in varie modalità: l'istituzione di tavoli di lavoro pubblico-privato per il coinvolgimento attivo dei principali promotori e fruitori delle ZLS, la diffusione tramite newsletter e pubblicazione sui siti istituzionali delle Province e delle Camere di Commercio delle iniziative intraprese e dei risultati raggiunti con la ZLS, l'apertura di uno sportello informativo per le aziende interessate presso le Camere di Commercio.

ALLEGATO 1

**Zona Logistica Semplificata (ZLS)
Province di Mantova e Cremona**

Aree di Livello 1

1	TAVOLE CARTOGRAFICHE	3
1.1	Tavole cartografiche di insieme	3
1.1.1	Inquadramento Interprovinciale	3
1.1.2	Inquadramento provincia di Mantova	4
1.1.3	Inquadramento provincia di Cremona	4
1.2	Tavole cartografiche di dettaglio.....	5
1.3	CR1 Cremona Porto/Cavatigozzi	6
1.4	CR2 Spinadesco	8
1.5	MN1 Mantova	10
1.6	MN2 San Giorgio Bigarello	14
1.7	MN3 Roncoferraro	16
1.8	MN4 Gazoldo degli Ippoliti.....	18

1.3 CR1 Cremona Porto/Cavatigozzi

COMUNE DI CREMONA



Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell’area

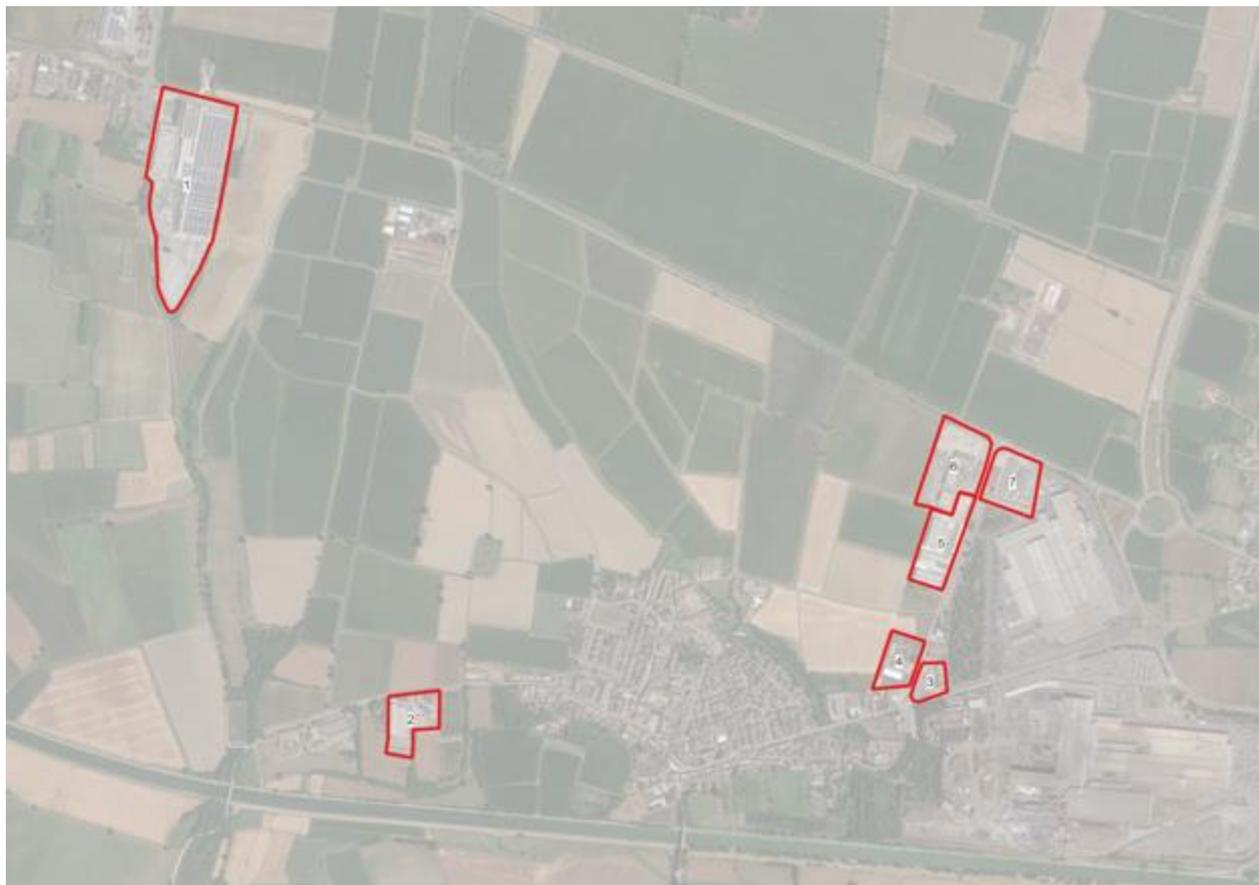
Provincia	Cremona
Comune	Cremona
Estensione dell’area in Km ²	4,68 Km ²
codice area	CR1
Destinazione funzionale/urbanistica	produttivo
descrizione	<p>Per la porzione A si ritiene opportuno inglobare l’intera area produttiva di Spinadesco (la metratura è stata computata nella scheda del Comune di Riferimento).</p> <p>Per la porzione B si è ridefinito il perimetro sulla base delle consolidate perimetrazioni dell’area portuale, nonché del porto interno, ridefinendo i limiti rispetto alla raffineria Tamoil e ricomprendendo le aree più prossime al Po in lato sx del mandracchio (campo cross ed ex spazi cavatori).</p> <p>Per la porzione C, dopo la ridefinizione dei limiti come da porzione B, si è inteso ricomprendere anche le aree appena esterne alla Tamoil (piazzale ed aree già in uso ai trasportatori), le aree ricomprese tra le due aste della strada urbana di scorrimento (Eridano – Monviso), nonché l’ex deposito carburanti Bortolotti.</p>
Infrastrutture e accessibilità	
Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	Ferrovia Cremona - Pavia

Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	
Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	Area ex Piacenza Rimorchi (a nord della Colognese) area dismessa ex SCAC (via Sesto)
Polo logistico Pubblico o privato	Aree produttive via Sesto Comparto Ca de Berenzani
Aziende ad alto traffico merci	Oleificio zucchi spa - Consorzio agrario cremona - Modo customs services – servizi doganali - Rossignoli trasporti - Lameri spatamoil raffinazione s.p.a. - Acciaieria arvedi – Arvedi tubi acciaio - Katoen natie - Costruzioni navali - Midac - Sograf - Sol - Barilla g. E r. Fratelli spa - Consorzio agrario di - Cremonaocrim spa - Centro siderurgico adriatico srl - Agenzia doganale nerviani - Dogana cremona - Keropetrol spa - Societa' industriale cremonese (si veda sicrem) - Societa' di progetto autovia - Padana - Cr legno srl borsari 1954 pioneer hi-bred italia srl magic pack srl ilta inox spa - Grandi pastai - ASTL srl – Milling HUB spa



1.4 CR2 Spinadesco

COMUNE DI SPINADESCO



Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell’area

Provincia	Cremona
Comune	Spinadesco
Estensione dell’area in Mq	<p>1: 108412 Mq Acciaieria Arvedi; 2: 20548 Mq Erregiplast; 3: 8612 Mq Magli Trasporti; 4: 15483 Mq Valtrans Trasporti; 5: 25736 Mq Cantieri Capelli; 6: 36222 Mq Burlotti Trasporti; 7: 23256 Mq Acciaieria Arvedi</p> <p>Si specifica che nella perimetrazione georeferenziata, e quindi nel computo delle superfici, sono incluse le aree facenti capo alla zona dl Porto di Cremona ma che insistono sul territorio comunale di Spinadesco.</p>
codice area	CR2
Destinazione funzionale/urbanistica	
Infrastrutture e accessibilità	
Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	

Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	Area 2 immagine inquadramento
Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	Arvedi Azienda servizi trasporti Logistica srl Magli intermodal service srl ASTL srl



1.5 MN1 Mantova

COMUNE DI MANTOVA



Proposta di area da perimetrare come ZLS

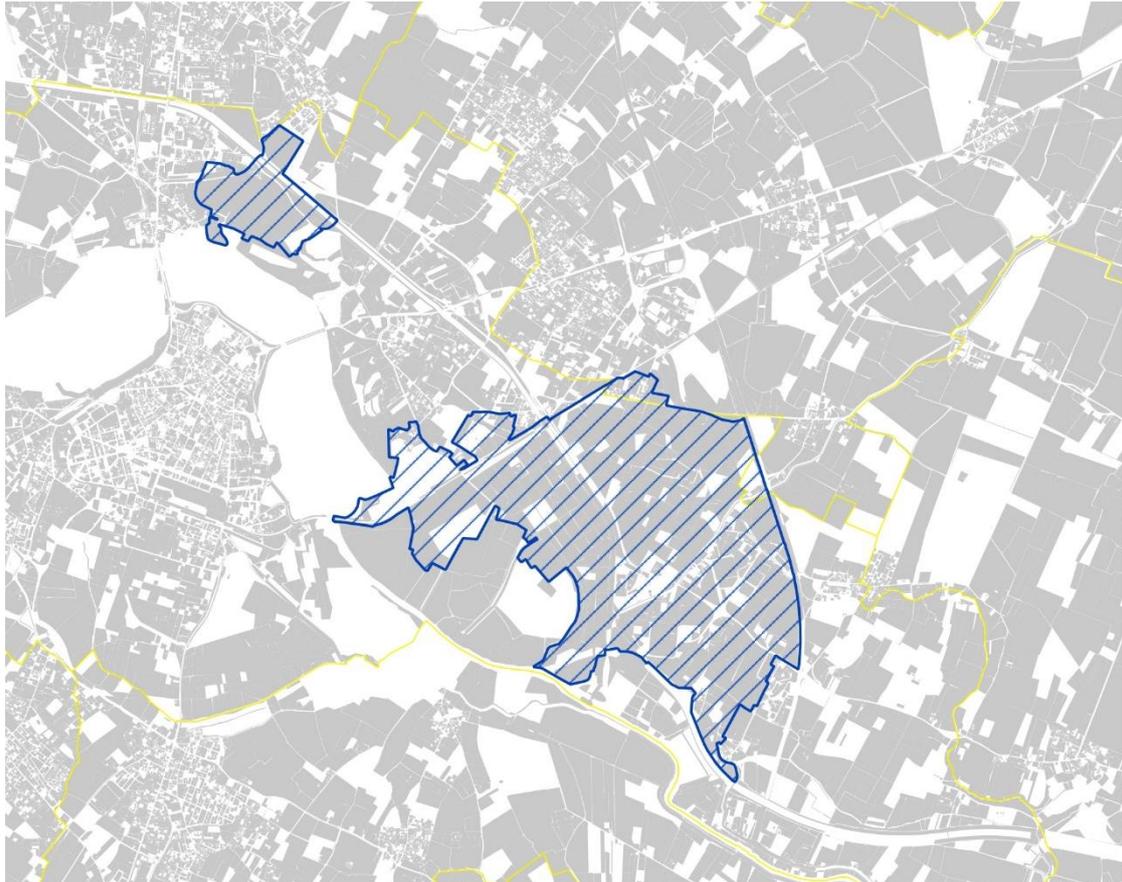
Dati generali – identificazione dell’area

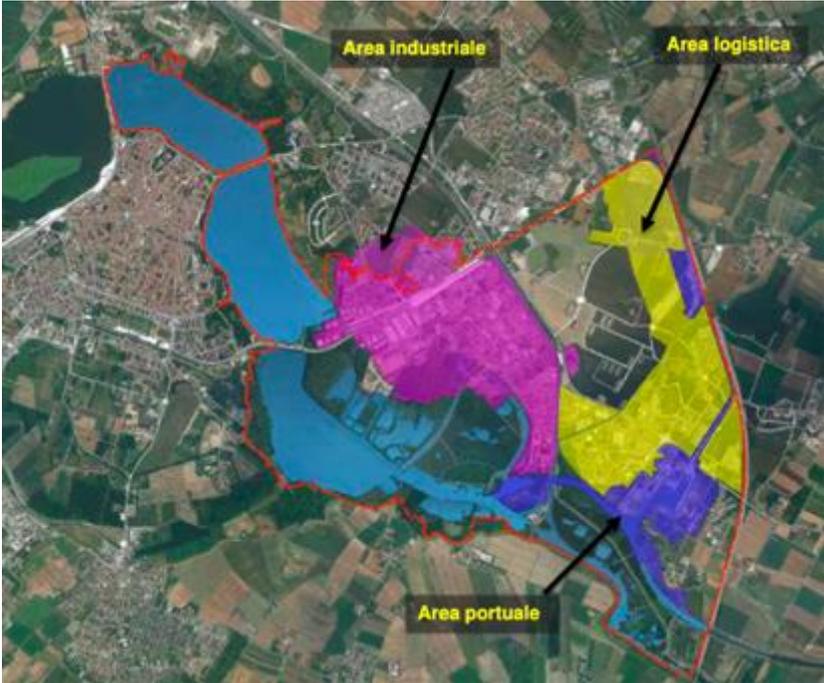
Provincia	Mantova
Comune	Mantova
Estensione dell’area in KMq	12 KMq circa
Informazioni catastali	
codice area	MN1
Destinazione funzionale/urbanistica	Produttivo – logistica – portuale (immagine in allegato)
descrizione	Porto di Valdaro Mantova è il più importante centro intermodale della Lombardia Orientale e costituisce il terminal naturale dell'idrovia Mantova-Adriatico (km 137). La posizione strategica del porto di

	<p>Valdaro, intersecato dalla autostrada A22 del Brennero, lo pone a complemento degli stessi traffici diretti sul Quadrante Europa di Verona, aggiungendo la modalità acqua che lo collega al bacino del Mediterraneo. Nell'ambito di questo sistema il porto di Valdaro, attrezzato con raccordo ferroviario che si innesta sulla linea nazionale, si eleva a piattaforma trimodale di rango internazionale. Infatti le banchine del porto di Valdaro (ml. 1.120) sono dotate di un proprio raccordo ferroviario. Il raccordo collega direttamente il porto di Valdaro alla linea delle Ferrovie dello Stato Mantova-Monselice. Il raccordo è costituito da un fascio di presa e consegna sulla linea ferroviaria nazionale, un fascio di binari di riordino posti a metà del tracciato parallelamente alla linea dell'autostrada A22, in corrispondenza del quale è previsto lo sviluppo di un centro intermodale, un fascio di binari di manovra a ridosso della darsena del porto e, infine, i binari di banchina all'interno della darsena stessa. Dispone di capannoni con carri ponte per il carico/scarico di merci che temono l'umidità. I piazzali del porto (mq 190.500) sono coordinati a fornitori di servizi portuali attrezzati per il movimento di granaglie, coils, container e sfusi. Sono disponibili sul retroporto aree (mq. 3.000.000) per insediamenti produttivi artigianali/industriali. Dal porto è possibile innestarsi immediatamente nella ex S.S. 482 "Alto Polesana.</p> <p>I bacini di traffico che servono il distretto logistico-portuale di Mantova si possono dividere in tre segmenti principali: -il primo riguarda le imprese direttamente insediate nel distretto servite da banchine portuali o a pochi chilometri (entro i 7 Km) dal distretto logistico e portuale; -il secondo segmento più importante riguarda tutto il bacino socio-economico nell'arco di una cinquantina di chilometri dal sistema portuale Mantovano che coinvolge direttamente tutto il sistema agro-industriale, quello metallurgico (mantovano e Bresciano), cartario, chimico-plastico, container fino ad arrivare a servire sistemi produttivi locali non direttamente connessi all'area portuale; -il terzo bacino che può essere individuato in alcuni segmenti produttivi che si articolano oltre i 50 Km che per alcune specializzazioni possono trovare supporto a Mantova (vedi carichi eccezionali od altro) oppure tramite altre banchine (Boretto, Ostiglia, ecc). In diversi casi il Porto di Mantova può trasferire merci via camion per altri distretti della bassa Reggiana-Modenese (Sassuolo).</p> <p>I principali settori merceologici che oggi interessano il trasporto delle merci e che sono potenzialmente interessati ai trasporti ferroviari e via acqua nel territorio mantovano sono: prodotti agro-zootecnici, prodotti siderurgici, prodotti chimici, carichi eccezionali per via fluviale.</p>
Infrastrutture e accessibilità	
Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	porto di Valdaro
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	<p>L'area di Valdaro ed il Porto interno di Mantova sono collegati con il raccordo alla ferrovia Mantova - Nogara (intersezione con ferrovia Monaco – Verona – Bologna – Roma – Reggio Calabria) – Monselice – Padova – Venezia che consentirà la piena integrazione con l'intero sistema ferroviario nazionale e internazionale.</p> <p>Collegamenti con la ferrovia Mantova – Cremona – Milano; con la ferrovia Mantova – Parma – La Spezia (Pontremolese), con la ferrovia Mantova – Suzzara – Ferrara – Ravenna (mediopadana).</p> <p>È in corso di esame, con Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.) e la Regione Lombardia, la delocalizzazione dello scalo ferroviario di Mantova sul raccordo in area Valdaro con realizzazione del nuovo terminal ferroviario delle merci dotato di strutture funzionali alla logistica e alla intermodalità.</p> <p>Nuova ferrovia tramite il tunnel di base del valico Brennero che permetterà di sviluppare molto più fortemente il trasporto ferroviario tra le Alpi consentendo lo spostamento del traffico merci presente sull'autostrada alle rotaie con evidenti risultati di minore impatto ambientale e soprattutto di migliore efficienza del trasporto tra il sud e il nord Europa.</p>
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	porto di Valdaro retroporto-Valdaro-Olmo Lungo (Provincia di Mantova, Progetto Preliminare "ADEGUAMENTO TECNOLOGICO DEI BINARI E ALTRE ATTREZZATURE PORTUALI DEL PORTO DI VALDARO PARTE MONTE"
Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	Vedere masterplan per la rigenerazione territoriale del polo produttivo di livello provinciale Mantova Est e del sito inquinato di interesse nazionale – laghi di Mantova e Polo Chimico 2020

AREE DI LIVELLO 1

Polo logistico Pubblico o privato	Porto della ex Burgo oggi della Cartiera V.L Cartiera Villa Lagarina gruppo ProGest polo logistico SDA Expres Courier Consorzio Latterie Virgilio
Aziende ad alto traffico merci	- Servizi portuali valdaro - Metrocarga italia e fuorimuro - Zoogamma - Levoni spa - Sterilgarda alimenti spa - Bertani trasporti - Consorzio agrario nordest - Belleli energy srl - Sisma spa - Thun logistic - Rosignoli trasporti - Paganella - Ies italiana - Versalis eni - C.a.l.v. - P.e. Labellers spa - Ufi filters spa - Fagioli spa - Aia gruppo veronesi





1.6 MN2 San Giorgio Bigarello

COMUNE DI SAN GIORGIO BIGARELLO

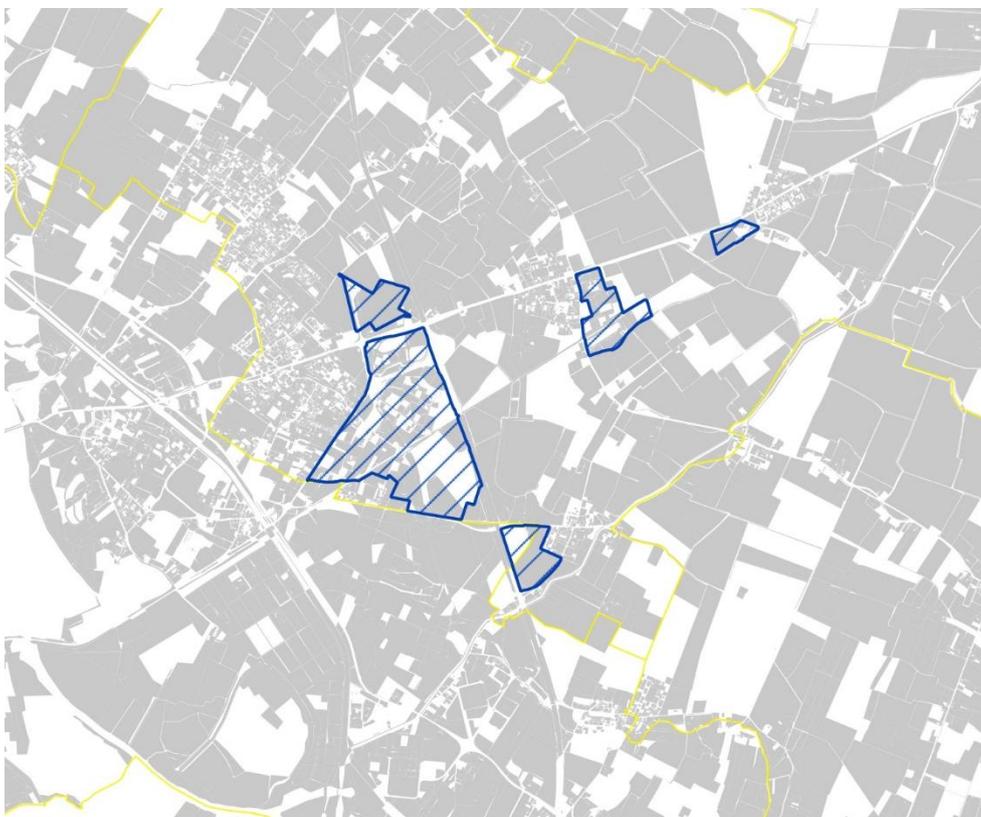


Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell’area

Provincia	Mantova
Comune	San Giorgio Bigarello
Estensione dell’area in Mq	- Totale aree circa: 2,25 Kmq
codice area	MN2
Destinazione funzionale/urbanistica	<ul style="list-style-type: none"> - 1: ATECO 1 area libera. Destinazione d’uso: produttivo - 2: PIP 4 VALDARO area parzialmente edificata; - 3: EUROPA 3 Area libera soggetta a pianificazione attuativa; - 4: PL commerciale: area parzialmente libera - 5: EUROPA 1 area da edificare; Destinazione d’uso: commerciale - 6: EUROPA 2 area da edificare; Destinazione d’uso: produttivo - 7: zona di completamento con aree parzialmente da edificare; Destinazione d’uso: residenziale, produttivo - 8: ex D0 Est aree parzialmente da edificare Destinazione d’uso: commerciale; terziario e terziario avanzato - 9: ATECO 3 area edificata complesso logistico STI: comparto A uso magazzino logistico con annessi uffici e servizi; comparto B di analoga destinazione d’uso, previsto come fabbricato di espansione del polo logistico in seguito al pieno avvio dell’attività dell’utilizzatore. - 10 E02: PL Auricchio;

	<ul style="list-style-type: none"> - 11: parte E01 PL FRA.BE piano attuativo di tipo prevalentemente economico + Parte AECOC1 a prevalenza produttiva; - 12: parte E03 Malpensata: Piano attuativo di tipo prevalentemente economico + parte AECOC1 ambito a prevalenza produttiva
Descrizione aree	
Descrizione aree di crisi e industriali da inserire nelle ZLS	<ul style="list-style-type: none"> - Costruzione e ricondizionamento locomotori ferroviari; - Costruzione macchine per manutenzione/pulizia tunnel ferroviario e metropolitano; - Commerciale; - Logistica; - Agricoltura bio
Infrastrutture e accessibilità	
Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	Porto di Valdaro
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	Autostrada A22 del Brennero
Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	Area produttiva della frazione di Gazzo
Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	Azienda Ipelcomotori 2000



1.7 MN3 Roncoferraro

COMUNE DI RONCOFERRARO



Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell'area

Provincia	Mantova
Comune	Roncoferraro
Estensione dell'area in Mq	Circa 313.000 Mq
codice area	MN3
Destinazione funzionale/urbanistica	Attività di logistica, manifatturiero, industriale
Informazioni catastali	Area portuale Governolo: codice catastale: H541 fogli 72. Superficie portuale: 118.800 Mq; superficie produttiva 95.000 Mq Area Roncoferraro: codice catastale: H541 fogli 16-17. Superficie area produttiva 99.500 Mq
Descrizione	Il comune risulta il proprietario del Porto di Governolo.
Infrastrutture e accessibilità	
Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	Porto di Governolo
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	
Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	
Polo logistico Pubblico o privato	Aree artigianali delle frazioni di Governolo e Roncoferraro
Aziende ad alto traffico merci	



1.8 MN4 Gazoldo degli Ippoliti**COMUNE DI GAZOLDO DEGLI IPPOLITI**

Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell'area

Provincia	Mantova
Comune	Gazoldo degli Ippoliti
Estensione dell'area in Km ²	Circa 1,40 Km ² Nel computo della superficie della ZLS viene ricompreso anche una porzione ricadente sul Comune di Rodigo.
codice area	MN4
Destinazione funzionale/urbanistica	produttiva

Infrastrutture e accessibilità

Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	PTCP GAZOLDO con raccordo ferroviario merci PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI TRE RACCORDI FERROVIARI CONNESSI ALLA RETE DI NAVIGAZIONE NELL'AREA MANTOVANA nell'ambito del programma di trasferimento delle merci dalla modalità strada alla ferrovia e alla navigazione, Mantova, settembre 1998
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	

Rilevanza per la ZLS

Aree produttive dismesse da rigenerare	
Polo logistico Pubblico o privato	SEDE DI IMPORTANTI ATTIVITA' PRODUTTIVE: HEAD QUARTER del GRUPPO MARCEGAGLIA – Stabilimento ITALIA ALIMENTARI del GRUPPO CREMONINI – PECSO CAVI
Aziende ad alto traffico merci	- Marcegaglia

- | | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">- Italia Alimentari- Pecsò Cavi |
|--|--|



ALLEGATO 2

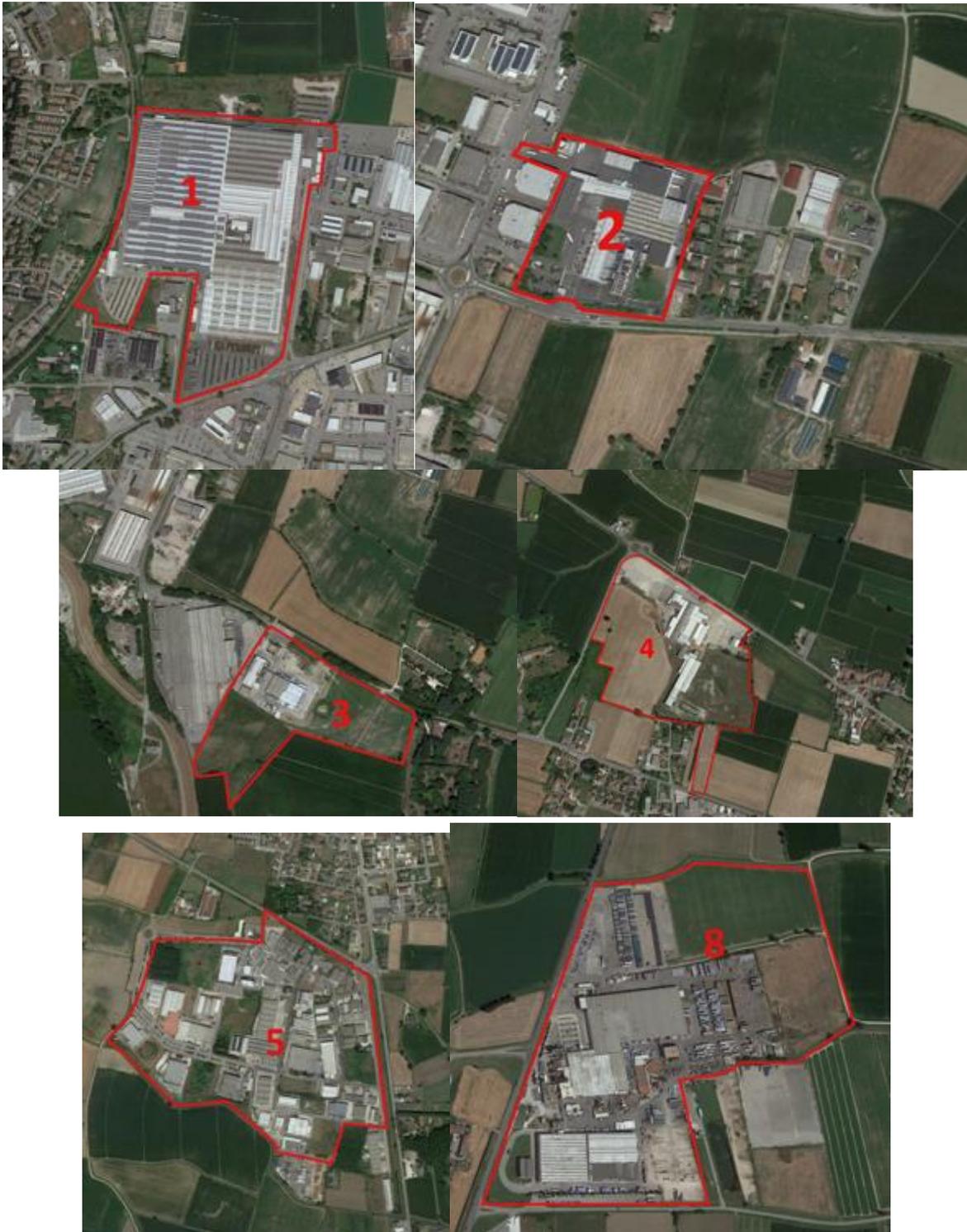
**Zona Logistica Semplificata (ZLS)
Province di Mantova e Cremona**

Aree di livello 2

1	TAVOLE CARTOGRAFICHE	3
1.1	Tavole cartografiche di insieme	3
1.1.1	Inquadramento Interprovinciale	3
1.1.2	Inquadramento provincia di Mantova	4
1.1.3	Inquadramento provincia di Cremona	4
1.2	Tavole cartografiche di dettaglio.....	5
1.3	CA1 Casalmaggiore	6
1.4	Piadena - Drizzona	9
1.5	OST1 Ostiglia	11
1.6	PI1 Pizzighettone.....	13
1.7	SB1 San Benedetto Po.....	15
1.8	SE2 Borgo Mantovano (Revere, Pieve di Coriano, Villa Poma)	17
1.9	VII Viadana	19

1.3 CA1 Casalmaggiore

COMUNE DI CASALMAGGIORE





Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell’area

Provincia	Cremona
Comune	Casalmaggiore
Estensione dell’area in Km ²	Circa 1,90 Km ²
Informazioni catastali	1: mappale 51-744 foglio 34: Marcegalgia carbon steel spa 2: mappale 317 foglio 35: Padania Alimenti srl 3: mappale 102-190-175-92-279-90-281-284-213-214-237-230-215-291 foglio 53: Azotal spa 4: mappale: 59-58-156-113-101-169-212-213-214 foglio 13: gruppo Ex Sereni Srl 5: mappale 331 e altri, foglio 12: polo produttivo sovracomunale San Giovanni in Croce 8: mappale 93 foglio 21: Consorzio del pomodoro (magazzini di deposito) 9: mappale 283 e altri foglio 6 Iris Bio 10: Sinvest 11: Consorzio del pomodoro (sede operativa e produttiva in Rivarolo del Re ed Uniti)
codice area	CA1
Destinazione funzionale/urbanistica	produttiva
Infrastrutture e accessibilità	
Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	Porto sul Po gestito da AIPO
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	Linea ferroviaria tratta BS/PR da Nord a Sud Linea ferroviaria MN/MI da est a ovest progetto di raccordo ferroviario alle aree industriali di Casalmaggiore e Viadana
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	
Rilevanza per la ZLS	

Aree di livello 2

Aree produttive dismesse da rigenerare	Area Laterizi Danesi ex Sereni Laterizi
Polo logistico Pubblico o privato	<p>Nel Casalasco:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Polo industriale sovracomunale di San Giovanni in Croce - Distretto agricolo biologico casalasco-viadanese - Distretto del legno casalasco-viadanese - Consorzio del Casalasco del pomodoro (sede operativa e produttiva in Rivarolo del Re ed Uniti) - Iris bio azienda di produzione di pasta alimentare
Aziende ad alto traffico merci	<ul style="list-style-type: none"> - Nel territorio comunale: - Marcegaglia Carbon Steel; - Padania Alimenti; - Azotal Spa - Profili braga s.r.l. - Braga spa - Consorzio casalasco del pomodoro



1.4 Piadena – Drizzona

COMUNE DI PIADENA - DRIZZONA



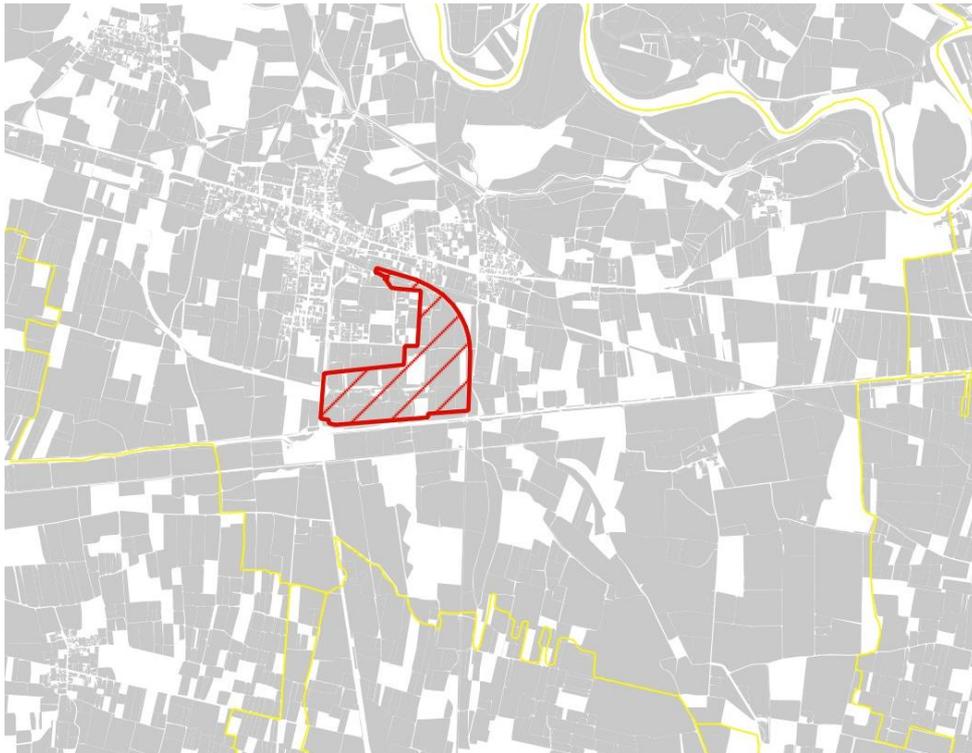
Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell'area

Provincia	Cremona
Comune	Piadena Drizzona
Estensione dell'area in Mq	Circa 500.000 MQ
Descrizione	Le zone limitrofe sono residenziale a nord-ovest, servizi a ovest e produttivo esistente 'tradizionale' al centro)
codice area	CA2
Destinazione funzionale/urbanistica	Produttiva - logistica
vincoli	Vincolo ferroviario; vincolo paesaggistico Dugale Delmona- Tagliata a sud; vincolo cimiteriale a nord-est
Informazioni catastali	via delle industrie, via XX settembre – parte, FG. 12 Mapp. Vari FG. 6 (parte)
Infrastrutture e accessibilità	
Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	

Aree di livello 2

Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	
Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	
Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	Sinvest Imbal carton srl Trasporti pesanti srl Trasporti pesanti di storti tullio e c srl



1.5 OST1 Ostiglia

COMUNE DI OSTIGLIA



Proposta di area da perimetrare come ZLS

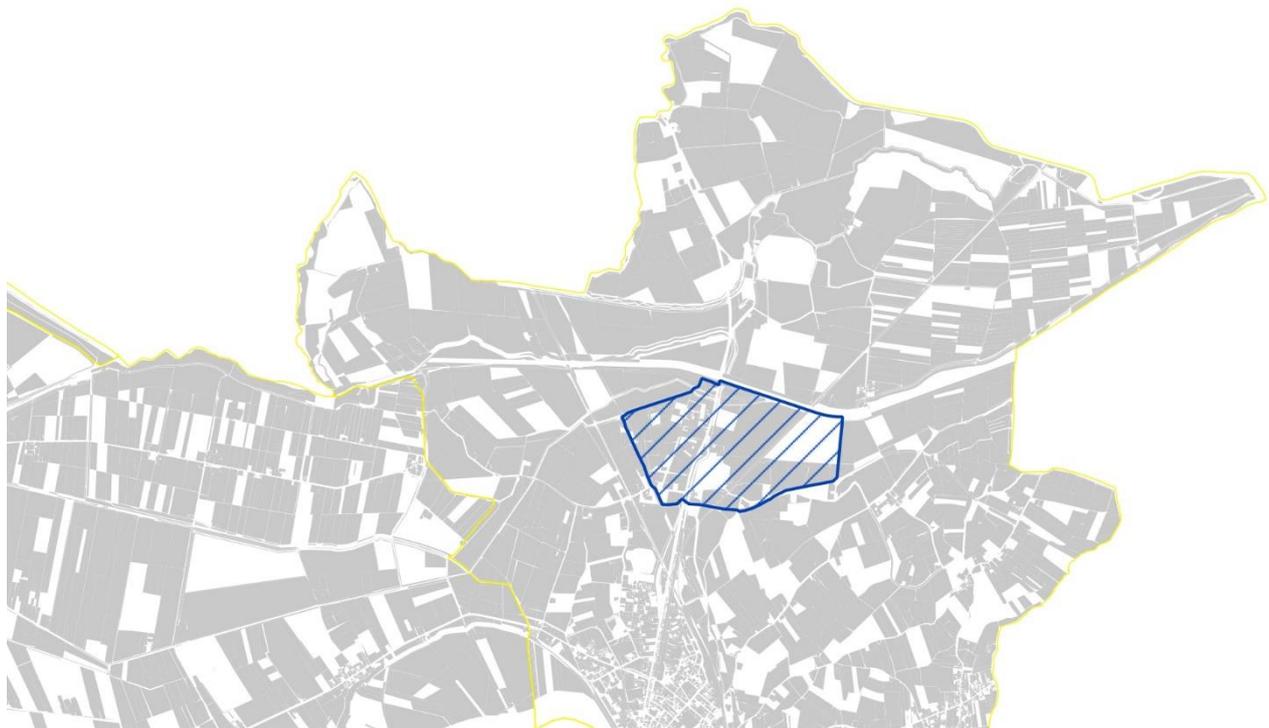
Dati generali – identificazione dell'area

Provincia	Mantova
Comune	Ostiglia
Estensione dell'area in Mq/ha	Circa 1,60 Km ²
Descrizione area	1: Area produttiva esistente 2: area logistica produttiva Eusider disponibile
codice area	OST1
Destinazione funzionale/urbanistica	Logistica – produttiva (produzione di macchine agricole, giostre, carpenteria metallica e attrezzature elettromeccaniche, prefabbricati)
Presenza di pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, già rilasciati dagli enti locali e da tutti gli enti interessati con riguardo alle attività funzionali delle ZLS?	L'area industriale Eusider di Ostiglia è già individuata ormai da vent'anni quale area industriale di interesse sovracomunale nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – PTCP – il quale riporta anche il raccordo ferroviario di collegamento.

Infrastrutture e accessibilità

Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	<p>I tre Comuni di Ostiglia, Serravalle a Po e Sustinente, definiti anche come Area Ostigliese, presentano ad Ostiglia il porto sul Canale Fissero-Tartaro-Canalbionco (cd. Idrovia Mantova-Mare) con adiacente l'area industriale Eusider di circa un milione di mq. in larga parte disponibile per futuri insediamenti per attività produttive e di logistica, in cui sono in fase di realizzazione le opere di urbanizza. Il porto di Ostiglia è posto sull'idrovia Mantova-Adriatico. La sua collocazione geografica incuneata fra il Veneto e l'Emilia Romagna ed il comodo collegamento con il Brennero attraverso la SS. 12, nonché l'adiacente tratta ferroviaria TEN-T linea Verona Bologna, lo eleva a tappa intermodale per i traffici nazionali Nord-Sud oltre che Est-Ovest.</p> <p>La banchina (lunghezza ml.230) dispone di piazzali (mq. 74.500) e di aree sul retroporto per insediamenti produttivi artigianali/industriali (mq. 970.000).</p>
--	--

	<p>Nelle vicinanze della banchina in località Calandre c'è un attracco esistente per natanti di medie dimensioni.</p> <p>La posizione privilegiata di questa banchina all'intersezione tra la line ferroviaria e quella navigabile la promuovono a perfetto centro intermodale.</p> <p>Infatti la zona retroportuale è interessata ad un grande Piano Integrato di Intervento per l'insediamento Eusider, che utilizzerebbe la banchina per attività logistica e manifatturiera legata all'acciaio.</p> <p>Area portuale di Ostiglia: produttiva, commerciale, logistica;</p>
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	<p>Stazione FS linea ferroviaria Bologna – Verona (1,7 km)</p> <p>Sulla linea ferroviaria Bologna –Verona- Brennero sono presenti altri operatori merceologici (Mangimi, cereali, torba) che potrebbero essere interessati all'utilizzo della Banchina per il trasporto e deposito temporaneo delle merci</p>
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	<p>presenza della linea ferroviaria del Brennero, Corridoio merci Scandinavo – Mediterraneo, parte della Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T) che attraversa da nord a sud il Comune di Ostiglia ed è collocata in adiacenza alle aree produttive e alla banchina portuale, citate.</p>
Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	<p>I Comuni di Serravalle a Po e Sustinente presentano aree artigianali produttive di modeste dimensioni, rispettivamente di circa quindicimila mq. e trentamila mq. disponibili per eventuali insediamenti e collegate ad Ostiglia tramite la S.P. 80 e la S.P. ex S.S. 482 Alto Polesana.</p> <p>Area produttiva ex Ve.LA (Veneta Laterizi) da 70.000 mq.</p>
Polo logistico Pubblico o privato	<p>Il rafforzamento della intermodalità delle aree logistiche e produttive dell'Ostigliese, mediante la realizzazione di raccordo ferroviario di collegamento alle aree stesse nonché il completamento dell'infrastrutturazione della banchina portuale, potrebbe contribuire, in modo significativo, a dare ulteriore risalto all'importanza strategica del Polo Logistico e del Sistema Portuale di Valdaro (MN) nell'ambito di un più ampio interesse alla intermodalità di Regione Lombardia.</p>
Aziende ad alto traffico merci	<p>- Donaldson italia srl</p>



1.6 PI1 Pizzighettone

COMUNE DI PIZZIGHETTONE



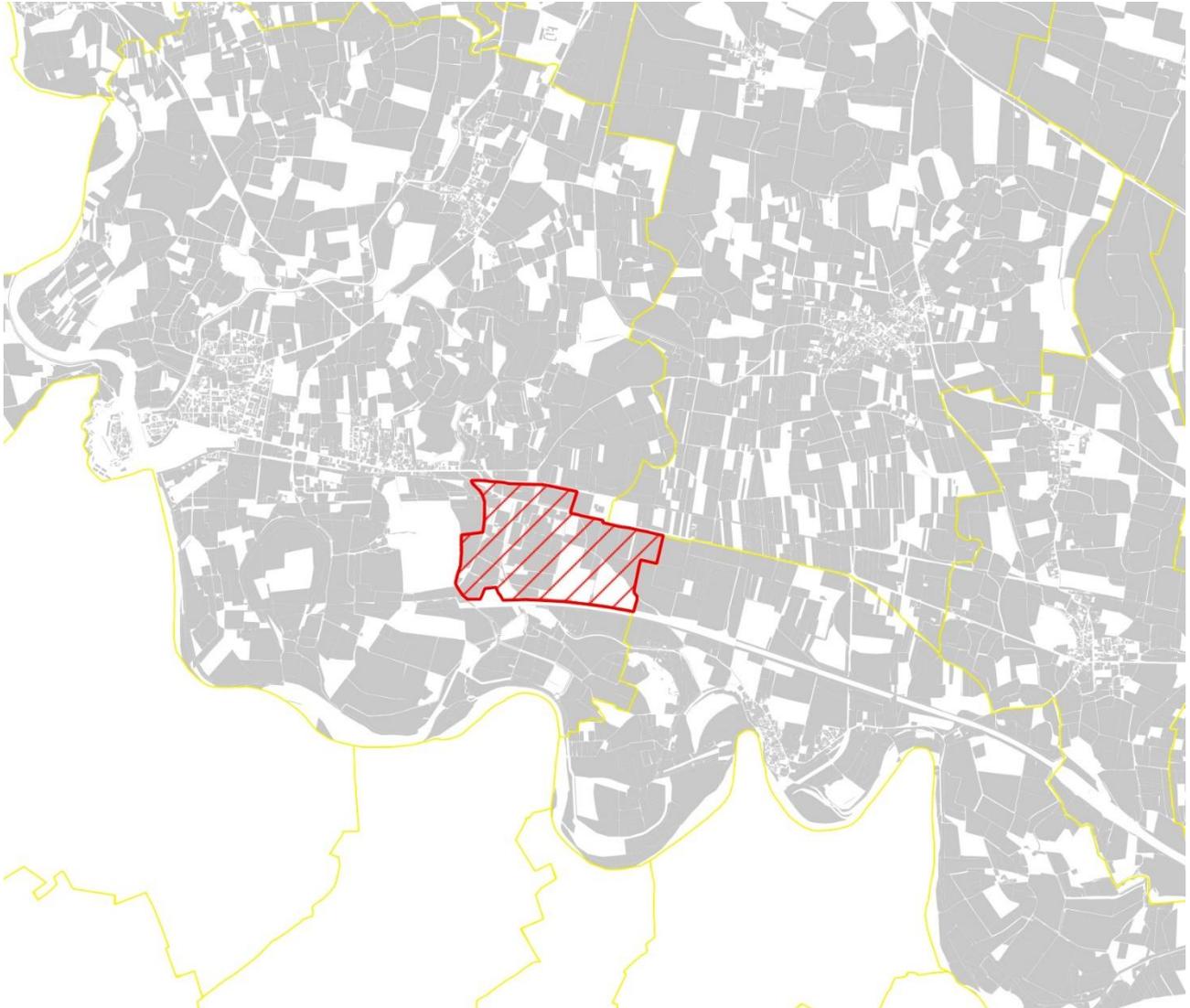
Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell'area

Provincia	Cremona
Comune	Pizzighettone
Estensione dell'area in Mq	Circa 1,50 Kmq
codice area	PI1
Destinazione funzionale/urbanistica	Nessuna attività insediata
Descrizione	L'area è interessata da uno studio di fattibilità per lo sviluppo del polo logistico produttivo dell'area di Tencara e di Sviluppo del bacino di Pizzighettone (Proposta Piano Attuativo Urbanistico, elaborato U2: quadro economico sommario, a cura di Provincia di Cremona, settore territorio, trasporti e programmazione). il Comune di Pizzighettone ricopre il ruolo di capofila SUAP (sportello unici attività produttive) per i Comuni di Crotta d'Adda, Grumello Cremonese ed Uniti, Acquanegra Cremonese, Sesto ed Uniti, San Bassano e Spinadesco;
Presenza di pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, già rilasciati dagli enti locali e da tutti gli enti interessati con riguardo alle attività funzionali delle ZLS?	esiste un accordo sovracomunale per lo sviluppo dell'area denominata "Tencara" sita in prossimità del Canale navigabile
Infrastrutture e accessibilità	
Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	Porto sul Canale Cremona Milano
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	Ferrovia Codogno - Cremona
Conessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	
Rilevanza per la ZLS	

Aree di livello 2

Aree produttive dismesse da rigenerare	Area industriale dismessa proprietà Radici Group sita lungo la S.P. (ex SS) n. 234 Codognese; area produttiva dismessa proprietà Antoniazzi sita lungo la via Cremona – frazione Roggione -
Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	- Carlo colombo spa - Sicrem s.p.a.



1.7 SB1 San Benedetto Po

COMUNE DI SAN BENEDETTO PO



Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell'area

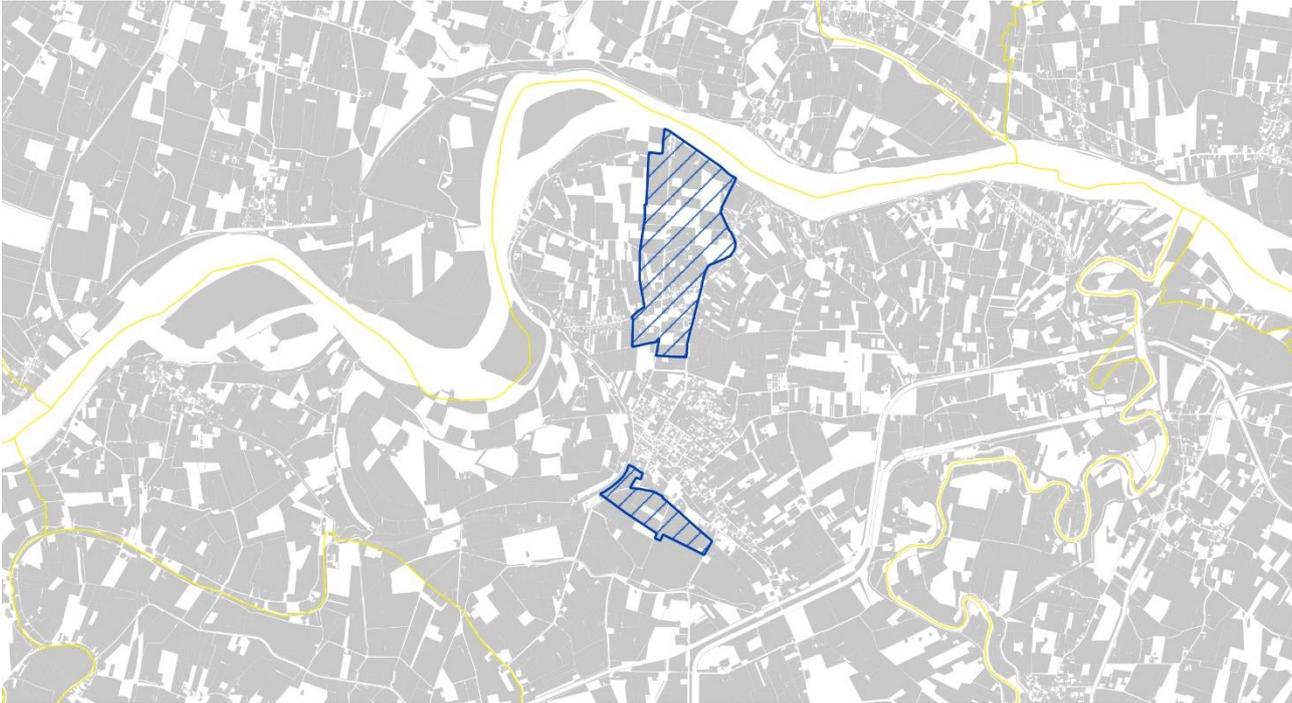
Provincia	Mantova
Comune	San Benedetto Po
Estensione dell'area in Mq	2.3 Kmq circa
codice area	SB1
Destinazione funzionale/urbanistica	

Infrastrutture e accessibilità

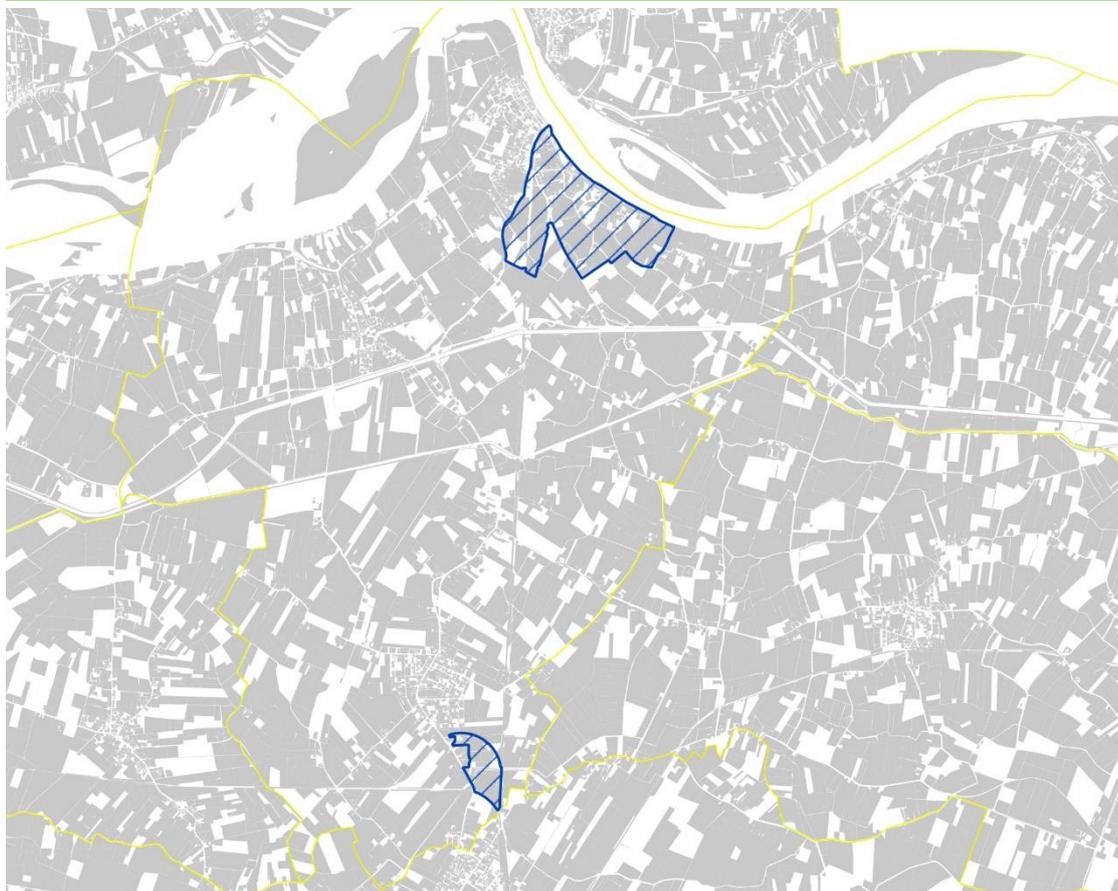
Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	Banchina portuale commerciale esistente di proprietà comunale. In adiacenza alla banchina ci sono due attracchi esistenti, uno privato che serviva l'area di cavaggio sabbia, attrezzato per natanti di grandi dimensioni (draghe), ad oggi non più attivo, ma da tenere in considerazione per possibili ampliamenti della banchina; l'altro pubblico utilizzato soprattutto a scopi turistici in funzione delle visite al complesso monumentale del Polirone, ubicato al centro del paese
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	Stazione FS di San Benedetto (linea Suzzara-Ferrara 4 Km)
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	

Rilevanza per la ZLS

Aree produttive dismesse da rigenerare	Area produttiva con annesso edificio ex Coop Sette, Area produttiva con annesso edificio ex Molino Landucci
Polo logistico Pubblico o privato	Consorzio Agrario Lombardo Veneto
Aziende ad alto traffico merci	



	<p>Nell'area sono compresi sia la banchina fluviale che lo scalo ferroviario ex Revere Scalo e di un tratto di ferrovia privata al servizio dell'area produttiva della Ditta MONFER.</p> <p>Area Sud: La proprietà dell'area è della ditta BORSARI E. & C. S.R.L. è ubicata nell'intersezione tra le linee ferroviarie VERONA-BOLOGNA e SUZZARA-FERRARA quindi nell'incrocio tra i collegamenti ferroviari NORD-SUD ed EST-OVEST (Adiratico - Tirreno)</p> <p>Urbanisticamente l'area fa parte di un comparto produttivo già previsto nel PGT Vigente ed in parte oggetto di Variante di Sportello per la realizzazione del nuovo terminal ferroviario e di una zona per lo stoccaggio zucchero.</p>
Infrastrutture e accessibilità	
Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	<p>Area Nord: banchina fluviale + scalo ferroviario ex Revere Scalo</p> <p>Area Sud: intersezione tra linee ferroviarie VERONA-BOLOGNA e SUZZARA-FERRARA quindi nell'incrocio tra i collegamenti ferroviari NORD-SUD ed EST-OVEST (Adiratico - Tirreno).</p>
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	Raccordo ferroviario a Revere Scalo (linea Bologna-Verona)
Conessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	
Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	
Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	<p>Padana trasporti;</p> <p>Borsari & co srl</p>



1.9 VI1 Viadana

COMUNE DI VIADANA

Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell’area

Provincia	Mantova
Comune	Viadana
Estensione dell’area in Km ²	Circa 4 Km ²
codice area	VI1
Destinazione funzionale/urbanistica	
descrizione	<p>Il Comune di Viadana ha in gestione un’area di proprietà demaniale (Fig. 118, mapp. 110 e 73) sulla quale nel tempo sono stati realizzati diversi interventi di riqualificazione a servizio della cittadinanza; fra queste, oltre ad una sistemazione generale dell’area, anche la realizzazione di alcune strutture a servizio della Società Sportiva Gruppo Canoe Viadana. Dall’area in questione vi è la possibilità di accedere direttamente ad un piccolo attracco in alveo ad uso turistico a servizio appunto della società sportiva ma anche per pescatori e imbarcazioni privato ad uso commerciale/turistico. Attualmente la regolazione dei livelli dell’attracco funziona tramite argani di movimentazione ed è gestita manualmente dai volontari del Gruppo Canoe; con gli anni tali movimentazioni risultano sempre più problematiche a causa della continua manutenzione della struttura. In considerazione anche del fatto che ormai il manufatto comincia a necessitare di importanti opere di manutenzione e la gestione dello stesso è sempre più problematica vi è l’esigenza di intervenire sostituendo l’attuale sistema di regolazione dei livelli idrici passando dalla gestione tramite argani a quella su pali. Questo permetterebbe anche una facilitazione e miglioramento della viabilità lenta ciclo/turistica lungo il corso del Po.</p> <p>L’area identificata per la ZLS si trova nel "Distretto Industriale Viadanese-Casalasco del Legno" costituito dalla Regione Lombardia con Decreto del marzo 1995.</p> <p>Il Distretto Industriale del Legno si trova al centro di un sistema di coltivazione intensiva del pioppo che riguarda oltre 35.000 ettari di terreno nelle province di PAVIA, CREMONA e MANTOVA.</p> <p>Il Distretto Industriale Viadanese-Casalasco rappresenta un sistema di produzione integrato e concentrato sulle prime lavorazioni del legno. Con riferimento ai valori nazionali, vi si produce:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - il 30% di pannello truciolare - il 25% di pannello compensato - il 20% di pannello listellare - il 10% di imballaggi/pallet in legno <p>Il pontile di Viadana è affacciato sulla sponda sinistra del fiume Po.</p> <p>L'infrastruttura nasce per dotare il distretto industriale Viadanese del legno di un punto attrezzato per il trasferimento di liquidi infiammabili e prodotti chimici tramite pipeline, destinati all'industria chimica cui è strettamente collegato. Il pontile è idoneo all'ormeggio di navi di V classe con chiatte o navi fluviomarittime.</p> <p>Attraverso una pipeline di 700 metri il prodotto è pompato dal fiume a campagna dove è realizzata un'area di consegna. La pipeline prosegue il percorso interrato fino al raggiungimento di serbatoi di stoccaggio della vicina industria chimica che utilizza grandi quantità di metanolo.</p> <p>Si tratta di un primo lotto funzionale di infrastrutture portuali dedicate al trasporto di prodotti chimici liquidi (metanolo) e sfuse (urea). In questa ottica, si inserisce il realizzando raccordo ferroviario che si svilupperà dalla banchina fluviale sul Po di Casalmaggiore a Viadana. L'area portuale è prossima ad un'area disponibile ad insediamenti produttivi industriali/artigianali</p>
Infrastrutture e accessibilità	
Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	<p>Stazione FS di Casalmaggiore (PR-BS Km 10). Un progetto della Provincia di Mantova prevede la realizzazione di un raccordo ferroviario in grado di collegare direttamente l'area industriale di Viadana allo scalo di Casalmaggiore.</p> <p>Un altro progetto prevede di creare un altro metanolodotto in stacco da quello esistente che da Viadana arrivi fino a Pomponesco dove è presente un altro comparto produttivo che utilizza tale sostanza (Chimica Pomponesco)</p>
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	
Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	
Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	<p>GRUPPO SAVIOLA</p> <p>COMPOSAD SRL</p> <p>SADEPAN CHIMICA SRL</p>



ALLEGATO 3

**Zona Logistica Semplificata (ZLS)
Province di Mantova e Cremona**

Aree di rilevanza non prioritaria

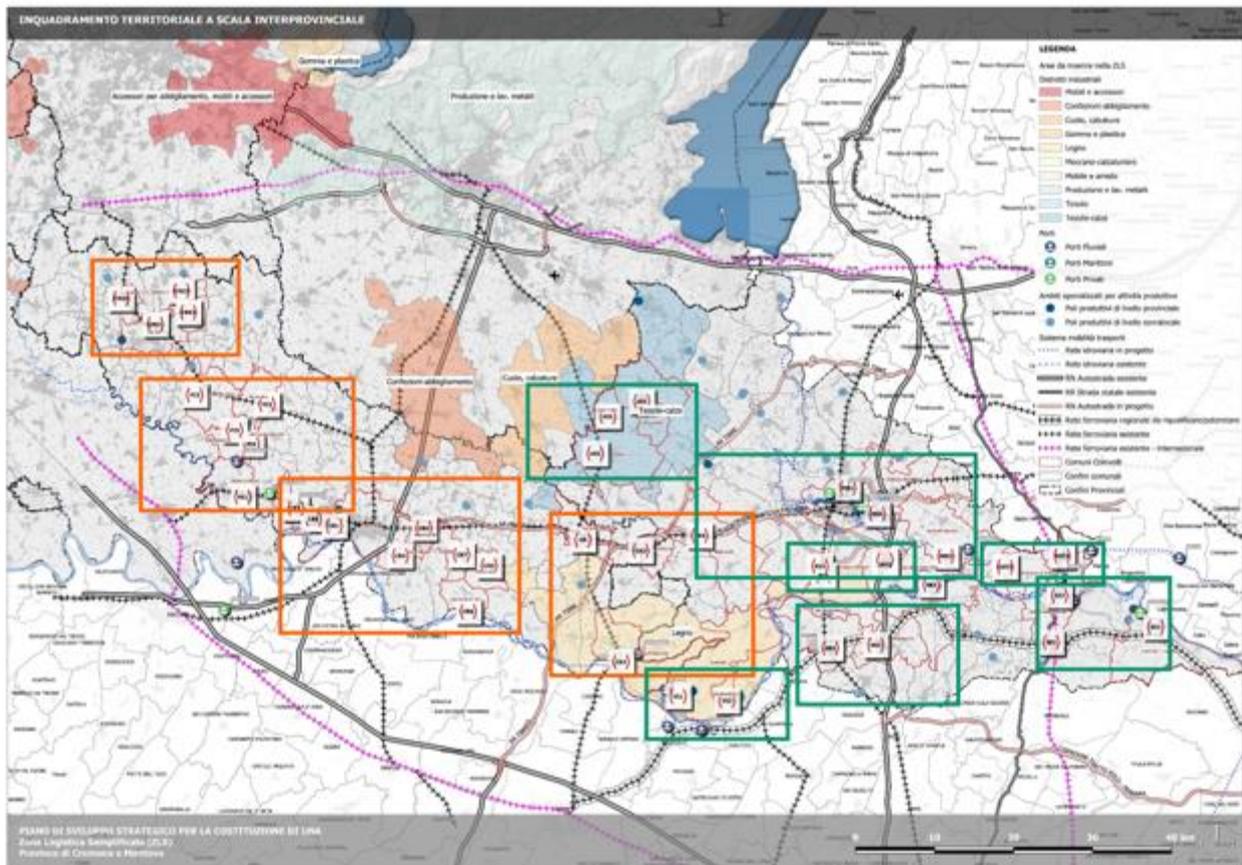
1	TAVOLE CARTOGRAFICHE	3
1.1	Tavole cartografiche di insieme	3
1.1.1	Inquadramento Interprovinciale	3
1.1.2	Inquadramento provincia di Mantova	4
1.1.3	Inquadramento provincia di Cremona	4
1.2	Tavole cartografiche di dettaglio	5
	Gruppo AS	6
1.3	AS1 Asola, Canneto S/O, Casalromano, Castel Goffredo, Casaloldo	7
	Gruppo BV	14
1.4	BV1 Borgo Virgilio	15
1.5	BV2 Bagnolo San Vito	17
1.6	CA3 Bozzolo	19
1.7	CA4 Marcaria	21
	Gruppo CR	23
1.8	CR3 Acquanegra Cremonese	24
1.9	CR4 Bonemerse	26
1.10	CR5 Cella Dati	28
1.11	CR6 Malagnino	30
1.12	CR7 Sospiro	32
1.13	CR8 San Daniele Po	34
1.14	CRE1 Crema	36
1.15	CRE2 Offanengo	38
1.16	CRE3 Ricengo	40
1.17	CRE4 Casaletto Vaprio	41
1.18	OST2 Serravalle Po	43
1.19	OST3 Sustinente	45
1.20	PI2 Soresina	47
1.21	PI3 Castelleone	49
1.22	PI4 Cappella Cantone	51
1.23	PI5 San Bassano	53
1.24	SB2 Pegognaga	56
1.25	SB3 Suzzara-Motteggiana	58
1.26	SE1 Sermide-Felonica Borgo Carbonara (Borgofranco/Carbonara) CTE A2A	60
1.27	VI2 Pomponesco, Dosolo	62

1.2 Tavole cartografiche di dettaglio

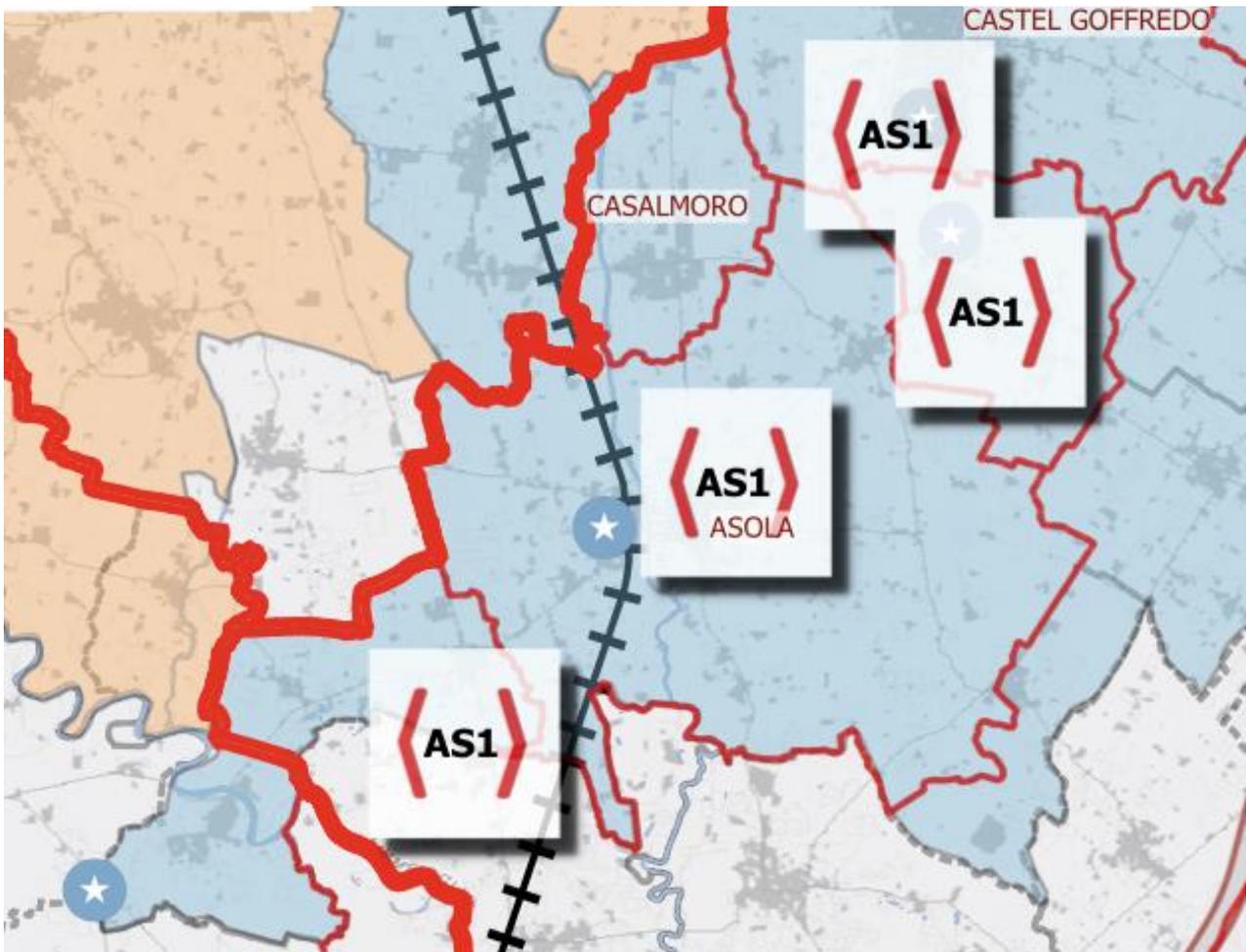
Le schede seguenti, illustrate seguendo un raggruppamento come rappresentato nell'immagine sottostante, rappresentano le aree prese in esame e di rilevanza non prioritaria rispetto ai livelli 1 e 2 ma con forte potenziale rispetto al settore produttivo delle due province in connessione con le infrastrutture fluviali e ferroviarie (cfr. Piano strategico)

Dati generali – identificazione dell'area: Provincia, Comune, Estensione dell'area in Mq, Codice area, Destinazione funzionale/urbanistica, Vincoli, Informazioni catastali, Descrizione generale;

- **Infrastrutture e accessibilità:** porto fluviale (presenza e distanza in KM), scalo merci ferroviario (presenza e distanza in KM), Connessioni con Corridoio TEN-T (presenza e distanza in KM);
- **Rilevanza per la ZLS:** aree produttive dismesse da rigenerare, polo logistico pubblico o privato, aziende ad alto traffico merci;
- **Perimetrazione esatta dell'area geo referenziata**



Gruppo AS



1.3 AS1 Asola, Canneto S/O, Casalromano, Castel Goffredo, Casaloldo

COMUNE DI ASOLA – CASALROMANO – CANNETO SULL’OGLIO



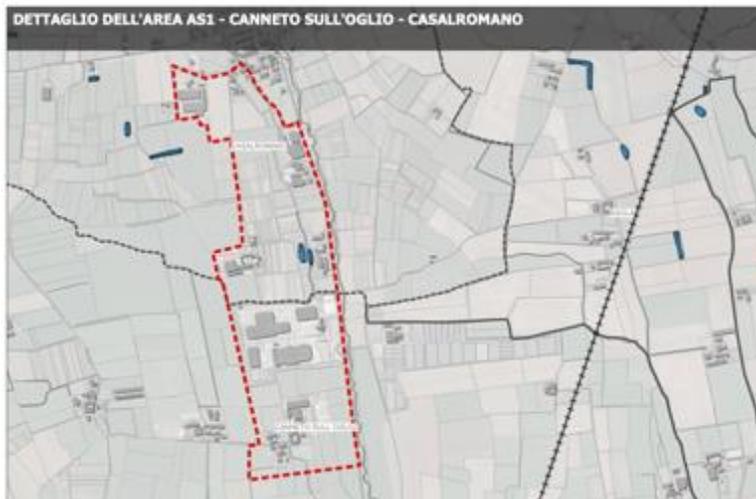
Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell’area

Provincia	Mantova
Comune	Asola, Casalromano, Canneto sull’Oglio
Estensione dell’area in Mq	Area ATP2: circa 60.000 Mq AREA ATP3: circa 62.000 Mq AREA ATP5: circa 140.000 Mq AREA A1: 15.000 Mq AREA A2: 18.000 Mq AREA P1: 4.000 Mq AREA P2: 5.500 Mq AREA P3: 4.000 Mq
codice area	AS1
Destinazione funzionale/urbanistica	Area ATP2: produttivo (ambito di trasformazione) e produttiva di completamento AREA ATP3: ambito di trasformazione a destinazione produttiva: AREA ATP5: ambito di trasformazione a destinazione produttiva, produttivo, commerciale, agricolo AREA A1: area per servizi ed attrezzature pubbliche di proprietà pubblica di progetto – nuovo scalo marci AREA A2: zona di rispetto ferroviario e area agricola AREA P1: area per servizi ed attrezzature pubbliche di proprietà pubblica esistenti AREA P2: area per servizi ed attrezzature pubbliche di proprietà pubblica esistenti – parcheggio pubblico AREA P3: area per servizi ed attrezzature pubbliche di proprietà pubblica esistenti – parcheggio pubblico

<p>Informazioni catastali</p>	<p>Area ATP2: foglio 25 mappale 136 proprietà privata AREA ATP3: foglio 41 mappali 945 946 134 935 940 proprietà privata</p> <p>AREA A1: Foglio:41 – Mappali: 871-873-874-875-876-877 - Proprietà del Comune di Asola Foglio:41 – Mappale: 872 - Proprietà privata Foglio:27 – Mappale: 2 (parziale) – Proprietà FS</p> <p>AREA A2: Foglio:25 – Mappali: 32 – 33 – 94 - 95 - Proprietà privata Foglio:25 – Mappale: 42 - Proprietà del Comune di Asola Foglio:26 – Mappale: 36 - Proprietà FS</p> <p>AREA P1: Foglio:41 – Mappali: 779-784 - Proprietà del Comune di Asola</p> <p>AREA P2: Foglio:41 – Mappali: 781-793-794 - Proprietà del Comune di Asola</p> <p>AREA P3 Foglio:25 – Mappali: 98 – 99 – 100 – 105 – 110 - 115 - Proprietà del Comune di Asola</p>
<p>descrizione</p>	<p>La proposta è quindi di inserire nella ZLS uno scalo ferroviario di interscambio modale delle merci proprio nella zona industriale di Asola, in un'area (area A1) già individuata all'interno del PGT attualmente vigente come "area per servizi ed attrezzature pubbliche di proprietà pubblica di progetto" con tipologia "nuovo scalo merci", la quale, inglobando anche l'area adiacente (area P2) attualmente adibita in parte a parcheggio pubblico, ed eventualmente un'altra area che si sviluppa lungo binari (area A2), si verrebbe a formare un'area di scalo merci lunga più di 600m e di superficie pari a circa 38.000 mq, inoltre, sempre nella stessa zona sono già presenti due ampie aree a parcheggio per circa 10.000 mq. Questa nuova infrastruttura risulterebbe facilmente collegata, attraverso la rotatoria di intersezione tra le SP2 e SP5, ad un piccolo polo logistico che potrebbe sorgere sempre nell'area industriale, di circa 12.000 mq diviso in due zone (ATP2 e ATP3) entrambe già individuate nel PGT.</p> <p>Le opere necessarie alla realizzazione del progetto sarebbero, oltre alla realizzazione dell'infrastruttura di scalo merci nell'area di Asola, la realizzazione della prevista strada della calza, l'adeguamento della SP1 nel tratto Castelnuovo-Asola (circa 2 km) e l'elettrificazione della linea ferroviaria Brescia-Parma (già previsto nel tratto Brescia-Ghedo) fino a Casalmaggiore o almeno nel tratto tra Asola e Casalmaggiore (circa 30 km), in modo da rendere il traffico merci rapido, funzionale ed ecologicamente sostenibile, oltre a rappresentare una modalità di trasporto e di organizzazione logistica di sicuro interesse per le numerose aziende che operano nel territorio limitrofo, sia per quanto riguarda la spedizione internazionale a lungo raggio via mare, sia la spedizione verso i territori nazionali direttamente via treno. In ogni caso, riducendo di fatto il quantitativo di trasporto su gomma con conseguente riduzione dei costi per le imprese, un notevole risparmio per le Amministrazioni, in termini di traffico e usura delle strade, oltre alla riduzione di emissioni inquinanti prodotte dall'utilizzo di combustibili fossili tipici del trasporto su gomma.</p> <p>Da "Città di Canneto sull'Oglio, protocollo numero 10623/VI/9/2021":</p> <ul style="list-style-type: none"> - Individuazione dell'area coincidente col comparto produttivo GIVA Spa come polo almeno di livello sovralocale in coerenza sia con la classificazione di altri siti produttivi di analoga importanza e rilievo, già contenuta nella cartografia del PTCP, sia con la classificazione già espressa dal PTCP 2002 che ha generato e giustificato la trasformazione di questo ambito; - individuazione di tutta la zona nord del comune sul confine con i comuni di Asola e Casalromano come "Ambito produttivo suscettibile di sviluppo" ai sensi dell'art. 40.2 degli indirizzi normativi del PTCP - L'area in questione è ubicata a nord del centro abitato di Canneto. L'area di espansione è stata prevista in ambito sensibile agli usi antropici, per cui la progettazione attuativa dovrà essere accompagnata da un adeguato studio di compatibilità paesistico – ambientale con particolare attenzione all'interazione con il sistema idrico ed agricolo, alle modalità progettuali degli impianti di scarico e con possibili limitazioni alle tipologie produttive insediabili. L'area è accessibile in modo diretto dalla strada provinciale. Risultano però necessarie la verifica e l'idonea progettazione degli innesti su tale corridoio infrastrutturale al fine di evitare fenomeni di congestionamento.
<p>Infrastrutture e accessibilità</p>	

Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	Banchina sul Po di Casalmaggiore – connessione tramite linea ferroviaria (30 km)
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	Creazione di nuovo scalo merci intermodale di Asola sulla linea ferroviaria Brescia-Parma
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	
Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	
Polo logistico Pubblico o privato	Distretto florovivaistico PlantaRegina
Aziende ad alto traffico merci	Fulgar spa Societa` agricola decumana s.r.l. La balza s.r.l Giva spa Eurotire Continental fibre Asolana trasporti



COMUNE DI CASALOLDO



Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell’area

Provincia	Mantova
Comune	Casaloldo
Estensione dell’area in Mq	1: EUROTIRE MQ. 52.400,00 circa – CONTINENTAL FIBRE MQ. 38.400,00 circa 2: AREA VUOTA MQ. 96.500,00 circa 3: CALZIFICIO FAP S.p.A: 59.000 Mq circa
codice area	AS1
Destinazione funzionale/urbanistica	Industriale - artigianale
Informazioni catastali	Proprietari: 1. EUROTIRE (già insediato via Tobagi) – CONTINENTAL FIBRE (già insediato via Tobagi) 2. AREA INDUSTRIALE/ARTIGIANALE VUOTA (proprietà Calze Chiarini e Calze G.T.) 3. CALZIFICIO FAP S.p.A

Infrastrutture e accessibilità

Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	Adiacente alla linea ferroviaria Brescia-Parma
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	

Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	AREA INDUSTRIALE/ARTIGIANALE VUOTA (proprietà Calze Chiarini e Calze G.T.)
Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	Fulgar spa Società agricola decumana s.r.l. La balza s.r.l. Giva spa Eurotire Continental fibre Asolana trasporti



COMUNE DI CASTEL GOFFREDO



Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell'area

Provincia	Mantova
Comune	Castel Goffredo
Estensione dell'area in Mq	Area Zecchini circa 30.000 Mq Area Ponte Assi: blocco A 50.000 Mq, blocco B 40.000 Mq, separati dalla "strada della calza" S.P.8
codice area	AS1
Destinazione funzionale/urbanistica	Le aree indicate sono libere da costruzioni, ma si trovano circondate da stabilimenti produttivi afferenti al settore della calza; i servizi di logistica esistenti sono collocati a circa 300 m di distanza.
Informazioni catastali	
descrizione	La zona "Zecchini" è prevalentemente di proprietà della SOCIETA` AGRICOLA DECUMANA S.R.L. con sede in GHEDI (BS), via XXIV maggio, 57. La zona "Ponte assi" è in parte (zona da 40.000 mq) di proprietà della ditta LA BALZA S.R.L. con sede in CASTEL GOFFREDO (MN), Via Bruno Ubertini, 139 con usufrutto a favore della SOCIETA` AGRICOLA DECUMANA di cui sopra; l'altra parte (50.000 mq) è di proprietà della SOCIETA` AGRICOLA DECUMANA di cui sopra e di FULGAR S.P.A. con sede in CASTEL GOFFREDO (MN), Strada Casaloldo, 55.

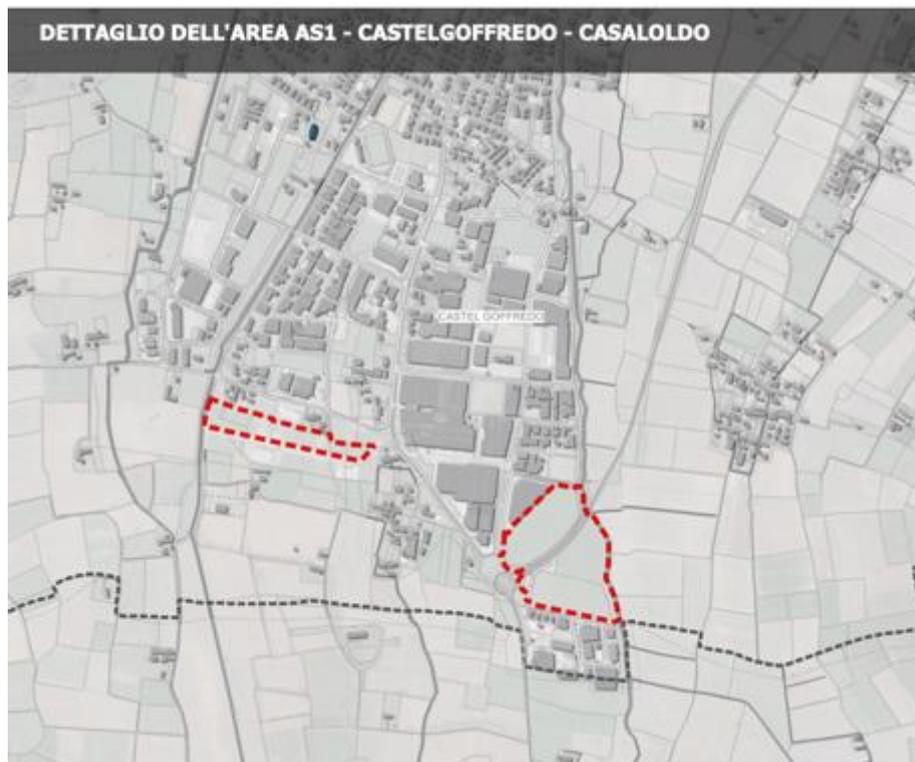
Infrastrutture e accessibilità

Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	Il porto più vicino è quello di Valdaro, in prossimità del capoluogo di provincia, raggiungibile attraverso percorsi stradali poco adeguati al trasporto su autocarro.
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	La connessione con la ferrovia si presenta più vicina in quanto Asola è a 10 km, ma il primo scalo attrezzato per il trasporto merci è localizzato a Mantova, sempre a 35 km di distanza.
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	

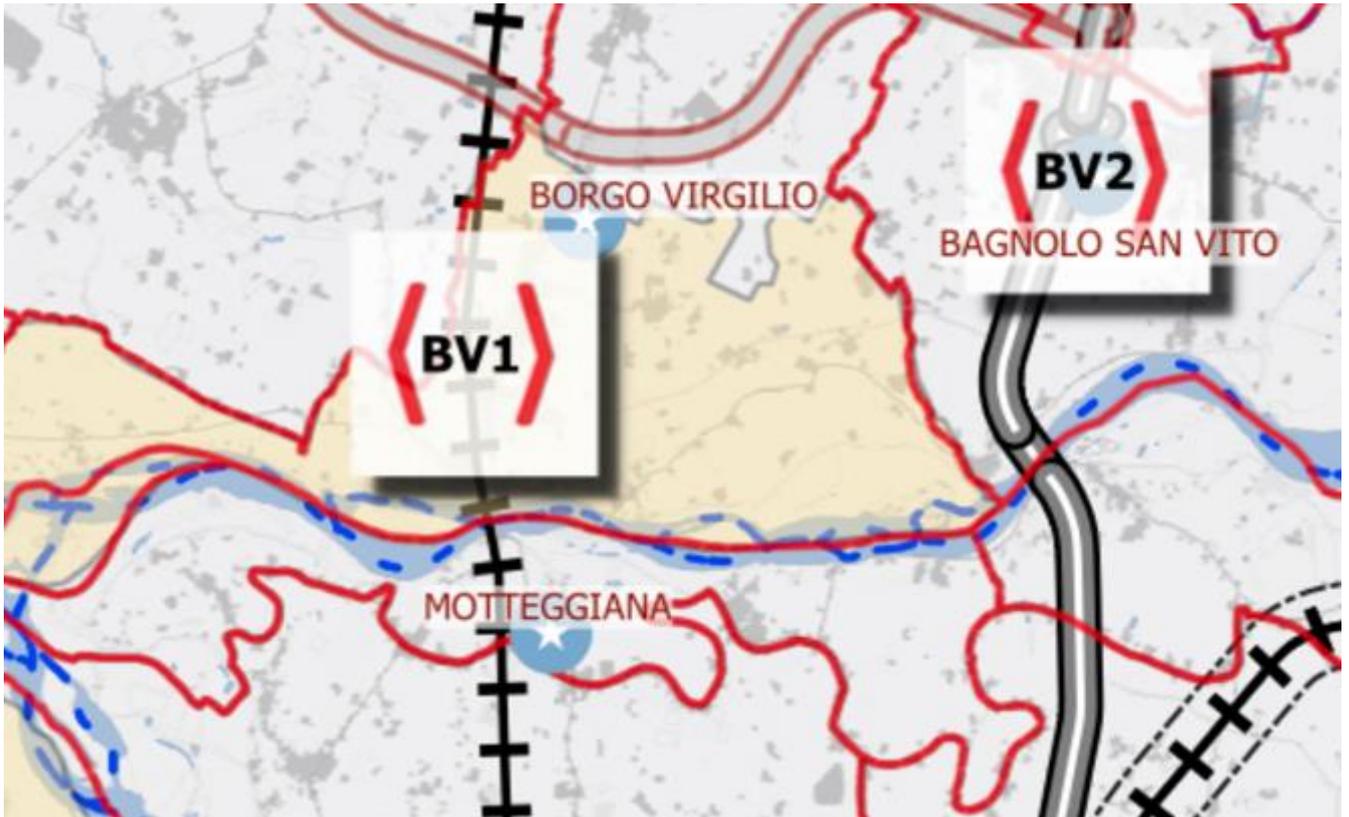
Rilevanza per la ZLS

Aree produttive dismesse da rigenerare	Nel tessuto urbano consolidato esistono varie aree a potenziale vocazione produttiva che potrebbero essere oggetto di riqualificazione; tuttavia nessuna di esse raggiunge l'estensione
--	---

	<p>minima per poter essere riqualificata a polo logistico. È tuttavia possibile individuare le recenti aree inedificate a sud dell'abitato quali idonee per lo sviluppo di una piattaforma con vocazione logistica, sia per vicinanza con la zona produttiva di Casaloldo e Castel Goffredo, sia per la prossimità con le uniche arterie stradali che collegano Castel Goffredo a Mantova e alla sua offerta logistica.</p>
<p>Polo logistico Pubblico o privato</p>	<p>La logistica è stata sviluppata dalle imprese locali mediante realizzazione di magazzini in prossimità delle zone strettamente produttive, e di flotte di automezzi in grado di far raggiungere alle merci distanze in ambito nazionale e internazionale; i limiti del territorio hanno indotto gli industriali castellani a privilegiare il trasporto su gomma, che nel caso del prodotto finito (ad es. calzetteria) raggiunge agilmente anche i punti vendita più capillarmente distribuiti. Un'azienda in particolare, Fulgar s.p.a., che si è distinta nella produzione del filato, ha raggiunto dimensioni tali da doversi attrezzare con una propria area di smistamento merci, localizzata a sud dell'abitato. A qualche centinaio di metri di distanza si colloca invece una piattaforma logistica privata, Transfilm snc, sviluppatasi a partire dagli anni '90 in particolare e della quale si avvalgono molte imprese del territorio.</p>
<p>Aziende ad alto traffico merci</p>	<p>Fulgar spa Societa` agricola decumana s.r.l. La balza s.r.l Giva spa Eurotire Continental fibre Asolana trasporti</p>



Gruppo BV



1.4 BV1 Borgo Virgilio

COMUNE DI BORGO VIRGILIO



Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell'area

Provincia	Mantova
Comune	Borgo Virgilio
Estensione dell'area in Mq	1.330.000 Mq
Informazioni catastali	
codice area	BV1
Destinazione funzionale/urbanistica	
Vincoli	Fascia di rispetto stradale e ferroviaria, distanze allevamenti
descrizione	<p>Area A Cerese: la realizzazione della variante mantovana collegherebbe velocemente il comparto (sovracomunale anche perché senza soluzione di continuità con il contermino Comune di Curtatone) con A22, MN nord - Valdaro. In ogni caso il collegamento esistente è dato dalla SP Romana 429. Si noti l'ipotesi infrastrutturale (in verde) prevista espressamente dal PTCP in modo condiviso con Comune e privati maggiormente coinvolti di by pass della 62 tratto urbano.</p> <p>Area B: I comparto produttivo oltre ad affacciarsi sulla SP 62 della Cisa è prossimo aun raccordo ferroviario esistente ed uno potenziale. Inoltre le 2 ipotesi dell'autostrada CR-MN (D3 e cd Variante Mantovana), entrambe riportate nella tavola di PTCP indicano chiaramente il raccordo in progetto con la A22, dunque, con Mantova Nord e quindi Valdaro.</p>
Infrastrutture e accessibilità	
Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	
Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	

Aree di rilevanza non prioritaria

Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	Gabbiano SpA – logistica (parafarmaco, toeletteria, occhiali, casalingo, party ecc) Gruppo Frati pannelli truciolari; Ciessepapaer evolving packaging; Novalmec e Novellini Industries: alluminio; Officine Tabarelli: carpenterie metalliche; Zanzar Sistem (Gruppo Benetton) Latteria del Po caseificio industria alimentare; Latteria padana caseificio industria alimentare.



1.5 BV2 Bagnolo San Vito

COMUNE DI BAGNOLO SAN VITO



Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell’area

Provincia	Mantova
Comune	Bagnolo San Vito
Estensione dell’area in Mq	51.000 Mq
codice area	BV2
Destinazione funzionale/urbanistica	Polo produttivo industriale consolidato e di espansione
Vincoli	Alcune aree presentano vincolo archeologico

Infrastrutture e accessibilità

Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	<ul style="list-style-type: none"> - Porto San Benedetto Po (6km); - presenza di un porto, con riferimento, a Correggio Micheli (frazione di Bagnolo San Vito).
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	Casello autostradale "MANTOVA SUD" sul Corridoio "Scandinavo Mediterraneo"

Rilevanza per la ZLS

Aree produttive dismesse da rigenerare	
--	--

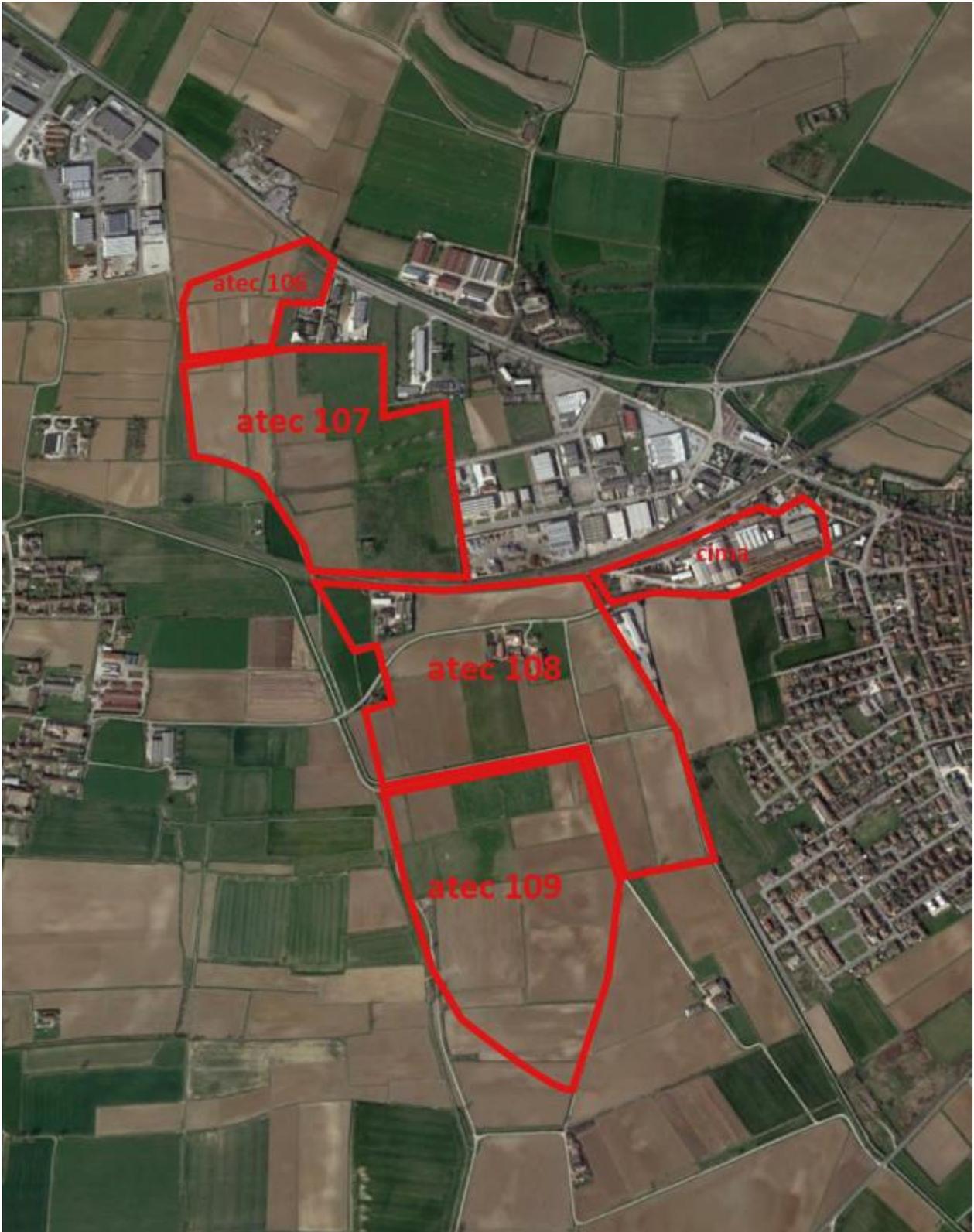
Aree di rilevanza non prioritaria

Polo logistico Pubblico o privato	Polo produttivo industriale consolidato e di espansione
Aziende ad alto traffico merci	MPS Magazzini Fiduciali (Logistica alimentare filiera agricolo-mantovana); Consorzio Latterie Sociali (Logistica alimentare); LUBIAM Immobiliare; EXTREMA srl gruppo LODI; LAPP produttori internazionali cavi elettrici; OLIBAR FOOD.



1.6 CA3 Bozzolo

COMUNE DI BOZZOLO



Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell'area

Provincia

Mantova

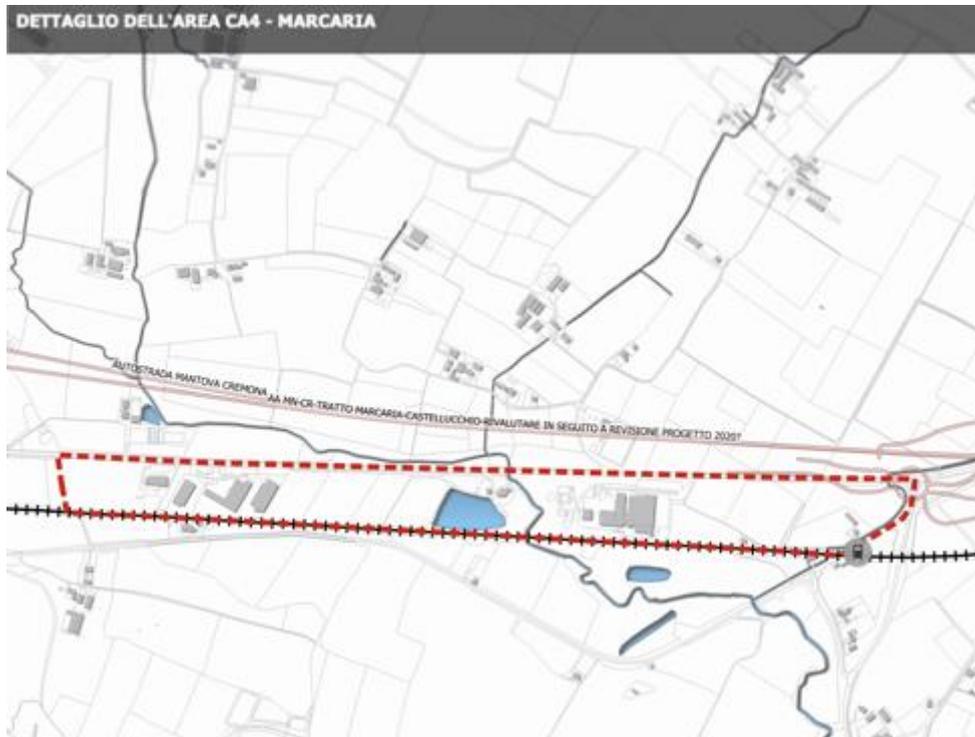
Aree di rilevanza non prioritaria

Comune	Bozzolo
Estensione dell'area in Mq	<ul style="list-style-type: none"> - AREA DENOMINATA ATEC 106 E 107, GIÀ INSERITA NELLA PRECEDENTE PIANIFICAZIONE DEL PRG (ANTECEDENTE IL 2011), INTERPOSTA TRA LA SS10/SEDIME AUTOSTRADALE A NORD E LA FERROVIA A SUD, DI ESTENSIONE PARI A CIRCA 278.000,00 MQ; - AREA DENOMINATA ATEC 108 E 109, INSERITA NELLA PIANIFICAZIONE DEL PGT (ANNO 2011), POSTA A SUD DELLA FERROVIA, DI ESTENSIONE PARI A CIRCA 467.000,00 MQ - AREA CIMA DI ESTENSIONE PARI A CIRCA 57.000,00 MQ
codice area	CA3
Destinazione funzionale/urbanistica	Area non edificata
Infrastrutture e accessibilità	
Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	
Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	
Polo logistico Pubblico o privato	È PRESENTE NEL PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO UN'AREA ADIBITA A EVENTUALE FUTURA REALIZZAZIONE DI POLO LOGISTICO.
Aziende ad alto traffico merci	Cima riparazione ferrovie

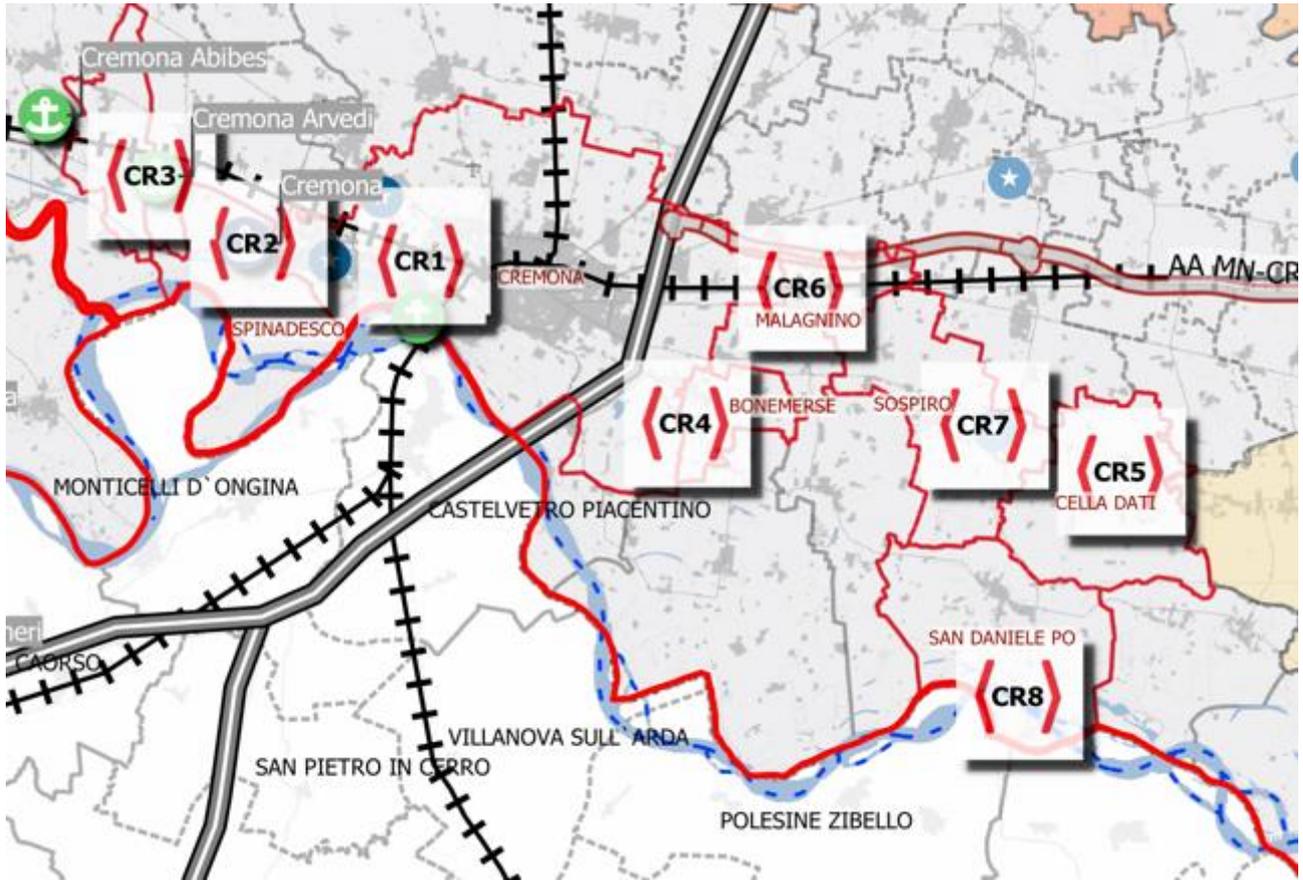


Aree di rilevanza non prioritaria

Polo logistico Pubblico o privato	Area logistica privata Ditta Bandinelli connessa con ferrovia Cremona - Mantova
Aziende ad alto traffico merci	grande impresa di macellazione MECCarni raccorderie metalliche SPA



Gruppo CR



1.8 CR3 Acquanegra Cremonese

COMUNE DI ACQUANEGRA CREMONESE



Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell'area

Provincia	Cremona
Comune	Acquanegra Cremonese
Estensione dell'area in Mq	90.000 Mq circa
codice area	CR3
Destinazione funzionale/urbanistica	Produttiva e trasporto - logistica

Infrastrutture e accessibilità

Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	presenza del canale navigabile Mantova - Cremona - Milano Il Porto di Cremona dista circa 6 Km.
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	

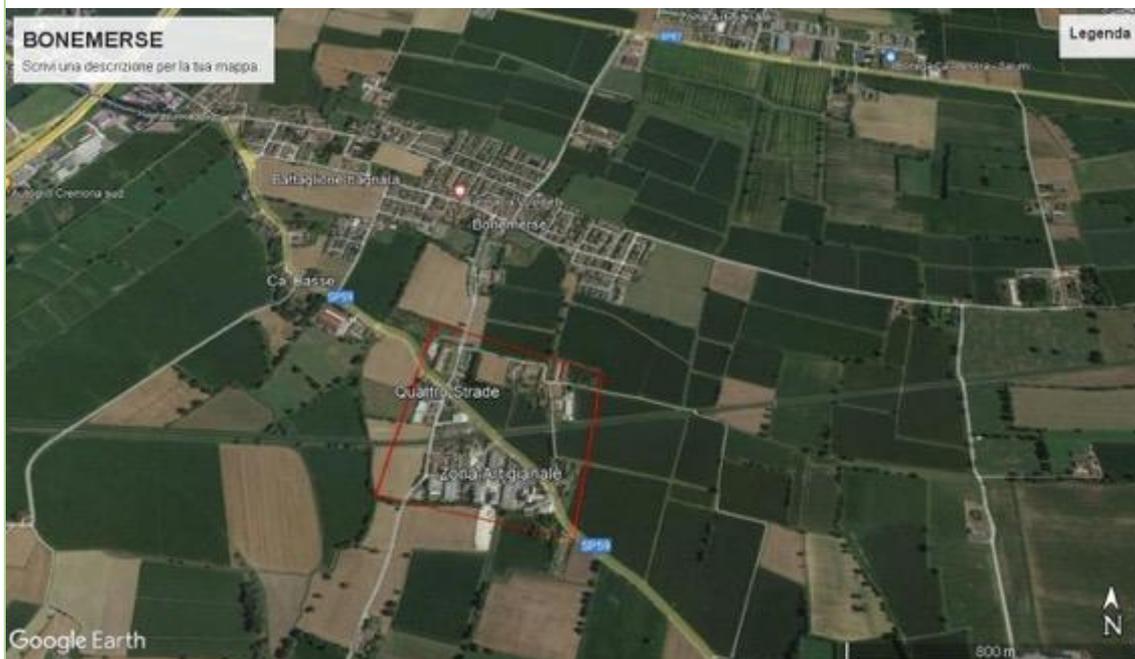
Rilevanza per la ZLS

Aree produttive dismesse da rigenerare	
Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	- Intermodal service



1.9 CR4 Bonemerse

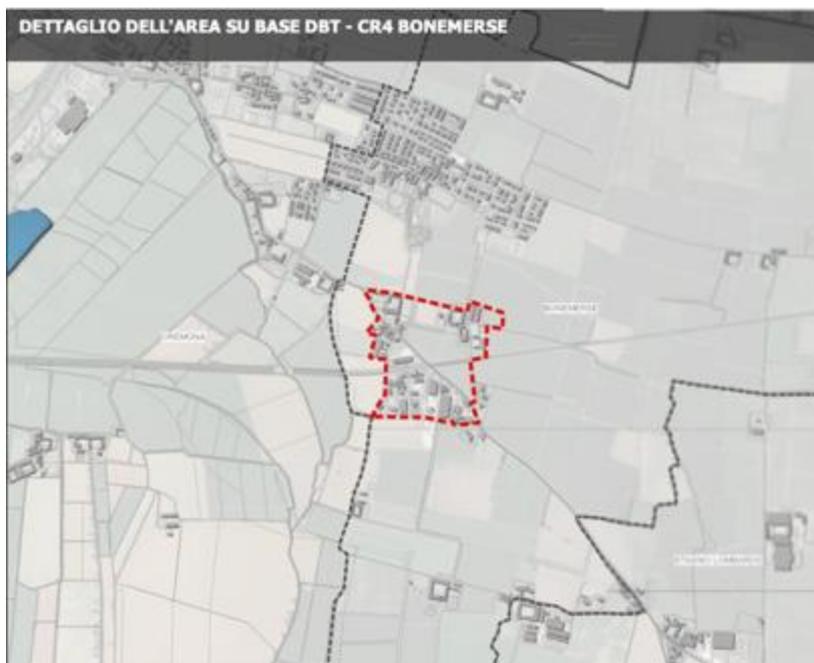
COMUNE DI BONEMERSE



Proposta di area da perimetrare come ZLS: perimetrazione non confermata

Dati generali – identificazione dell'area

Provincia	Cremona
Comune	Bonemerse
Estensione dell'area in Km ²	0,22 Km ² - perimetrazione non confermata
Informazioni catastali	
codice area	CR8
Destinazione funzionale/urbanistica	
Infrastrutture e accessibilità	
Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	Stazione ferroviaria Malagnino
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	
Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	
Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	Mangimi ferraroni s.p.a.



1.10 CR5 Cella Dati

COMUNE DI CELLADATI



Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell'area

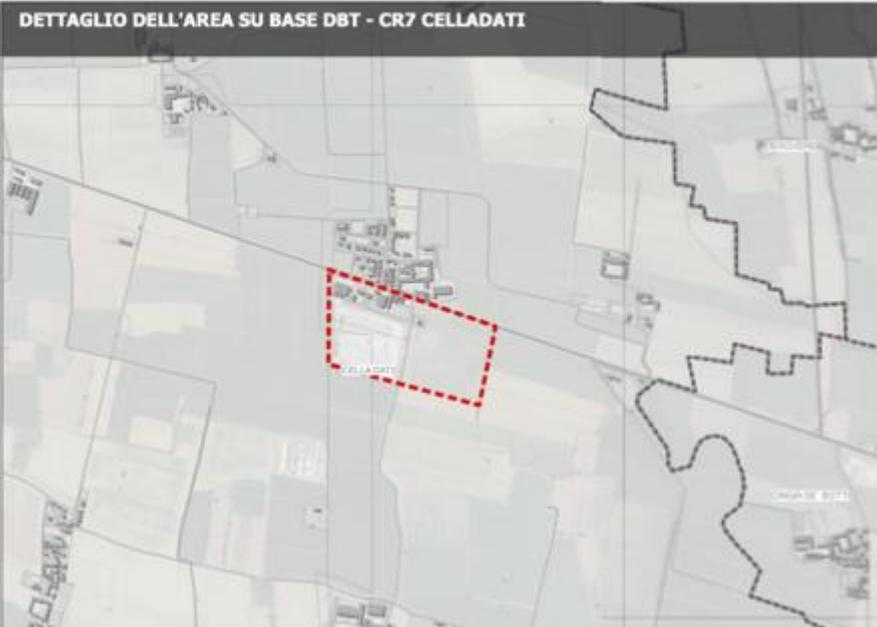
Provincia	Cremona
Comune	Celladati
Estensione dell'area in Km ²	0,23 Km ²
Informazioni catastali	
codice area	CR5
Destinazione funzionale/urbanistica	

Infrastrutture e accessibilità

Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	Stazione ferroviaria Malagnino
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	

Rilevanza per la ZLS

Aree produttive dismesse da rigenerare	Area produttiva Forgiatura a. Vienna srl -
Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	- Forgiatura a. Vienna srl -



1.11 CR6 Malagnino

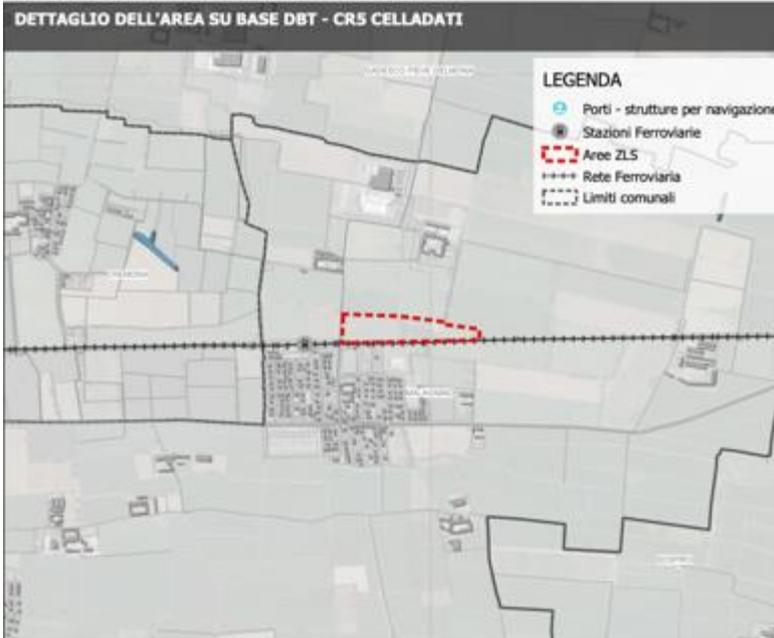
COMUNE DI MALAGNINO



Proposta di area da perimetrare come ZLS: perimetrazione non confermata

Dati generali – identificazione dell'area

Provincia	Cremona
Comune	Malagnino
Estensione dell'area in Km ²	0,06 Km ² - perimetrazione non confermata
Informazioni catastali	
codice area	CR6
Destinazione funzionale/urbanistica	
Infrastrutture e accessibilità	
Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	Stazione ferroviaria Malagnino
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	
Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	
Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	Cerealicola rossi srl



1.12 CR7 Sospiro

COMUNE DI SOSPIRO



Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell'area

Provincia	Cremona
Comune	Sospiro
Estensione dell'area in Mq	Comparto A via Giuseppina: sezione A 196.000 Mq + sezione B 34.000 Mq (230.000 Mq totali); comparto B Cargill Sp33: 35.000 Mq
codice area	CR7
Destinazione funzionale/urbanistica	Produttivo e produttivo misto - artigianale
descrizione aree	<p>Il comparto 1 (A+B) riguarda una zona produttiva mista situata in fregio alla SP 87, via Giuseppina. Si compone di due sottozone:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La "A" caratterizzata dalla presenza di una importante industria chimica (SOGIS), di una centrale di cogenerazione, di una industria meccanica (Feraboli Zootech), di diverse unità produttive artigianali e di un'area di espansione produttiva a sud prevista dal PGT vigente; - La "B" caratterizzata costituita da una serie di edifici a destinazione mista posti in serie sulla via Giuseppina, con due unità produttive significative alle testate est e ovest: TYPE-H (settore automobilistico) e CMS Trading (carpenteria metallica) <p>Il comparto 2 corrisponde all'area del complesso produttivo che corrisponde all'azzoneamento previsto dal PGT</p>

Infrastrutture e accessibilità

Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	presenza del canale navigabile Mantova - Cremona - Milano) Il Porto di Cremona dista circa 6 Km.
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	Stazione ferroviaria Malagnino
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	

Rilevanza per la ZLS

Aree produttive dismesse da rigenerare	Via Giuseppina SP87 e SP33 nel comparto A area di espansione produttiva a sud prevista dal PGT vigente;
Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	Cargill srl SOGI Feraboli Zootech

TYPE-H (settore automobilistico) e CMS Trading (carpenteria metallica)



1.13 CR8 San Daniele Po

COMUNE DI SAN DANIELE PO



Proposta di area da perimetrare come ZLS: perimetrazione non confermata

Dati generali – identificazione dell'area

Provincia	Cremona
Comune	San Daniele Po
Estensione dell'area in Km ²	0,04 Km ² - perimetrazione non confermata
Informazioni catastali	
codice area	CR8
Destinazione funzionale/urbanistica	

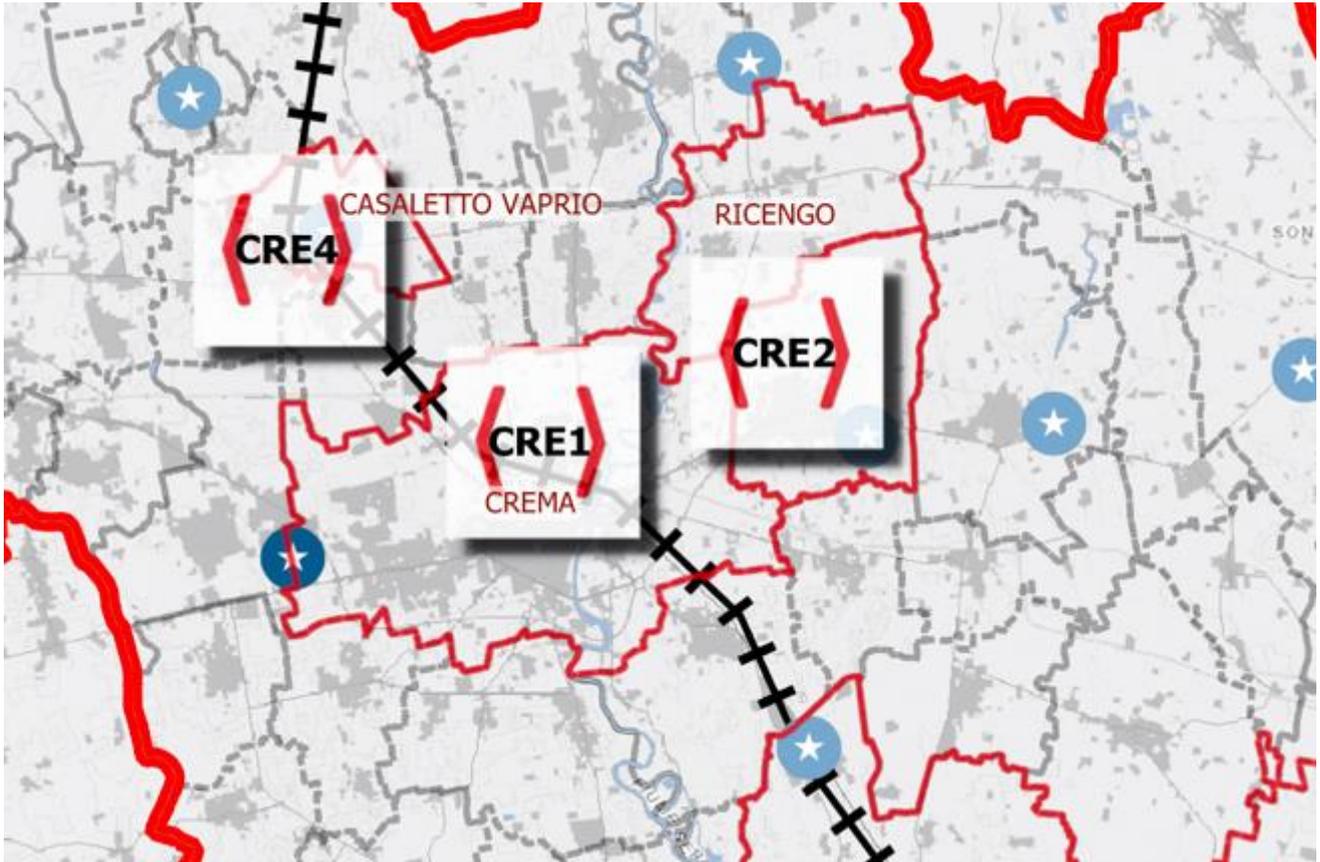
Infrastrutture e accessibilità

Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	

Rilevanza per la ZLS

Aree produttive dismesse da rigenerare	
Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	

Gruppo CRE



1.14 CRE1 Crema

COMUNE DI CREMA



Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell'area

Provincia	Cremona
Comune	Crema
Estensione dell'area in Mq	Area Nord (1): 591.000 Mq Area Sud (2): 55.000 Mq
codice area	CRE1
Destinazione funzionale/urbanistica	Produttive, artigianali

Infrastrutture e accessibilità

Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	Connessione ferroviaria e stazioni a Crema ed Offanengo
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	

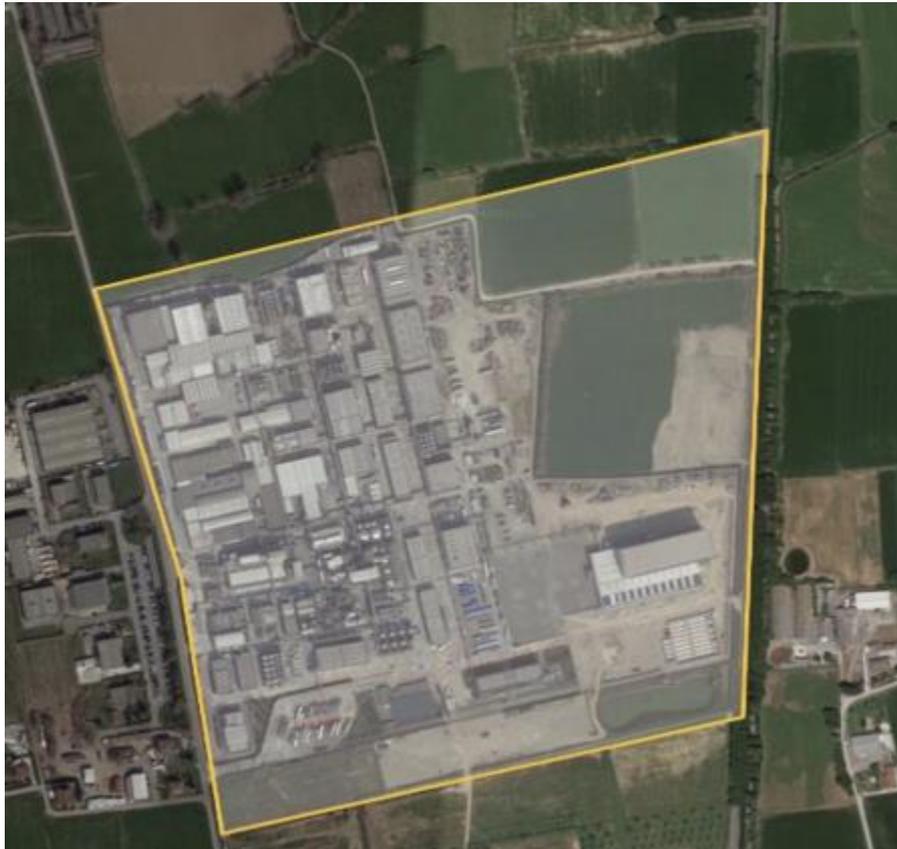
Rilevanza per la ZLS

Aree produttive dismesse da rigenerare	Altre aree da riqualificare sono localizzate nell'ambito denominato nord est e nel quartiere di S. Bernardino (area ex Grimeca). il Comune assume un ruolo attivo nella Pianificazione Territoriale delle aree destinate alle attività produttive.
Polo logistico Pubblico o privato	polo della cosmesi che caratterizza l'intero territorio Cremasco (zona via Milano e Area Nord-Est)
Aziende ad alto traffico merci	- Regi srl - Lumson spa - Ancorotti cosmetics srl - Fresenius medical care italia - Sis-ter spa - Faster srl - Euroristoro srl - S.i.l.c societa' italiana - Lavorazione cellulosa



1.15 CRE2 Offanengo

COMUNE DI OFFANENGO



Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell'area

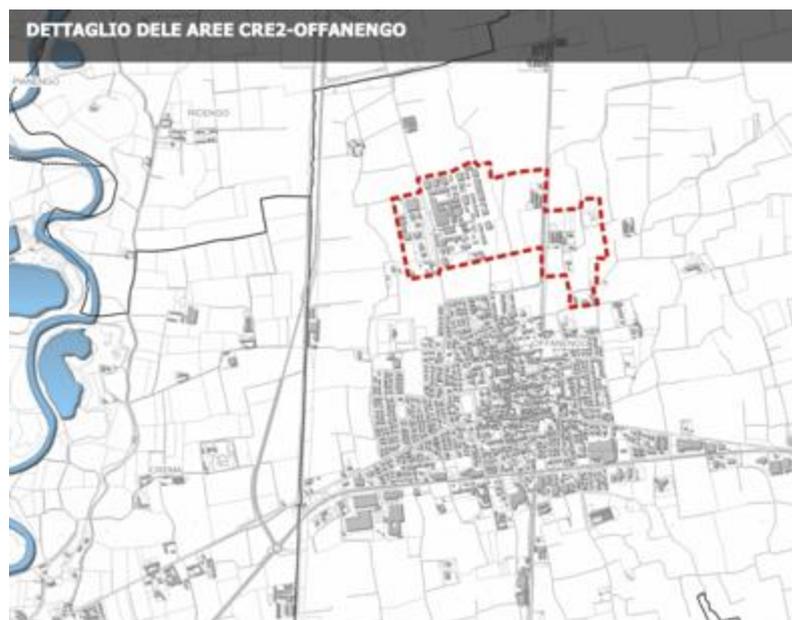
Provincia	Cremona
Comune	Offanengo
Estensione dell'area in Mq	375.800 Mq
codice area	CRE2
Destinazione funzionale/urbanistica	produttiva
Indirizzo catastale	Via Ricengo, fg.3 mapp.87 fg.4 mapp.329, mapp.257, mapp.88, mapp.353, mapp.624, mapp.351, mapp.61, mapp.60, mapp.59, mapp.628.

Infrastrutture e accessibilità

Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	Connessione ferroviaria e stazioni a Crema ed Offanengo
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	

Rilevanza per la ZLS

Aree produttive dismesse da rigenerare	Via Ricengo, fg.3 mapp.87 fg.4 mapp.329, mapp.257, mapp.88, mapp.353, mapp.624, mapp.351, mapp.61, mapp.60, mapp.59, mapp.628.
Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	C.o.i.m spa Chromavis spa Vhit spa



1.16 CRE3 Ricengo

COMUNE DI RICENGO	
Proposta di area da perimetrare come ZLS: non vi sono aree individuate	
Dati generali – identificazione dell'area	
Provincia	Cremona
Comune	Ricengo
Estensione dell'area in Mq	nessuna area ZLS proposta
codice area	CRE4
Destinazione funzionale/urbanistica	produttiva
informazioni catastali	OFFICINE MECCANICHE VILLA & BONALDI SPA – VIA SONCINO N° 19 - FOGLIO N° 4 MAPPALE 3
Infrastrutture e accessibilità	
Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	Connessione ferroviaria e stazioni a Crema ed Offanengo
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	
Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	
Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	OFFICINE MECCANICHE VILLA & BONALDI SPA

1.17 CRE4 Casaletto Vaprio

COMUNE DI CASALETTO VAPRIO



Proposta di area da perimetrare come ZLS: non vi sono aree individuate

Dati generali – identificazione dell'area

Provincia	Cremona
Comune	Casaletto Vaprio
Estensione dell'area in Mq	868 Mq
codice area	CRE3
Destinazione funzionale/urbanistica	
informazioni catastali	Via delle tre venezie Immobile di catasto 1: foglio 4 mappale 195 subalterno 506 particella 195 Immobile di catasto 2: foglio 4 particella 239 Immobile di catasto 3 foglio 4 particella 315 Immobile di catasto 4 foglio 4 particella 385
vincoli	Linea ferroviaria – strade esistenti esterne all'abitato e zone di rispetto
Infrastrutture e accessibilità	
Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	
Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	
Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	- Logistica cremasca srl - Ditta Monfer SPA

Aree di rilevanza non prioritaria



1.18 OST2 Serravalle Po

COMUNE DI SERRAVALLE A PO



Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell'area

Provincia	Mantova
Comune	Serravalle a Po
Estensione dell'area in Mq	15.000 Mq
Descrizione area	1: area produttiva esistente 2: area produttiva disponibile 3: area da riqualificare
codice area	OST2
Destinazione funzionale/urbanistica	produttiva
Presenza di pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, già rilasciati dagli enti locali e da tutti gli enti interessati con riguardo alle attività funzionali delle ZLS?	L'area industriale Eusider di Ostiglia è già individuata ormai da vent'anni quale area industriale di interesse sovracomunale nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – PTCP – il quale riporta anche il raccordo ferroviario di collegamento.

Infrastrutture e accessibilità

Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	<p>I tre Comuni di Ostiglia, Serravalle a Po e Sustinente, definiti anche come Area Ostigliese, presentano ad Ostiglia il porto sul Canale Fissero-Tartaro-Canalbiano (<i>cd. Idrovia Mantova-Mare</i>) con adiacente l'area industriale Eusider di circa un milione di mq. in larga parte disponibile per futuri insediamenti per attività produttive e di logistica, in cui sono in fase di realizzazione le opere di urbanizza. Il porto di Ostiglia è posto sull'idrovia Mantova-Adriatico. La sua collocazione geografica incuneata fra il Veneto e l'Emilia Romagna ed il comodo collegamento con il Brennero attraverso la SS. 12, nonché l'adiacente tratta ferroviaria TEN-T linea Verona Bologna, lo eleva a tappa intermodale per i traffici nazionali Nord-Sud oltre che Est-Ovest.</p> <p>La banchina (lunghezza ml.230) dispone di piazzali (mq. 74.500) e di aree sul retroporto per insediamenti produttivi artigianali/industriali (mq. 970.000).</p>
--	--

Aree di rilevanza non prioritaria

	<p>Nelle vicinanze della banchina in località Calandre c'è un attracco esistente per natanti di medie dimensioni.</p> <p>La posizione privilegiata di questa banchina all'intersezione tra la line ferroviaria e quella navigabile la promuovono a perfetto centro intermodale.</p> <p>Infatti la zona retroportuale è interessata ad un grande Piano Integrato di Intervento per l'insediamento Eusider, che utilizzerebbe la banchina per attività logistica e manifatturiera legata all'acciaio.</p> <p>Area portuale Sustinente: turistica</p>
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	<p>Stazione FS linea ferroviaria Bologna – Verona (1,7 km)</p> <p>Sulla linea ferroviaria Bologna –Verona- Brennero sono presenti altri operatori merceologici (Mangimi, cereali, torba) che potrebbero essere interessati all'utilizzo della Banchina per il trasporto e deposito temporaneo delle merci</p>
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	<p>presenza della linea ferroviaria del Brennero, Corridoio merci Scandinavo – Mediterraneo, parte della Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T) che attraversa da nord a sud il Comune di Ostiglia ed è collocata in adiacenza alle aree produttive e alla banchina portuale, citate.</p>
Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	<p>I Comuni di Serravalle a Po e Sustinente presentano aree artigianali produttive di modeste dimensioni, rispettivamente di circa quindicimila mq. e trentamila mq. disponibili per eventuali insediamenti e collegate ad Ostiglia tramite la S.P. 80 e la S.P. ex S.S. 482 Alto Polesana.</p> <p>Area produttiva ex Ve.LA (Veneta Laterizi) da settantamila mq. e area commerciale ex Mobilarte Ghidotti da settemila mq. a Serravalle a Po</p>
Polo logistico Pubblico o privato	<p>Il rafforzamento della intermodalità delle aree logistiche e produttive dell'Ostigliese, mediante la realizzazione di raccordo ferroviario di collegamento alle aree stesse nonché il completamento dell'infrastrutturazione della banchina portuale, potrebbe contribuire, in modo significativo, a dare ulteriore risalto all'importanza strategica del Polo Logistico e del Sistema Portuale di Valdaro (MN) nell'ambito di un più ampio interesse alla intermodalità di Regione Lombardia.</p>
Aziende ad alto traffico merci	



1.19 OST3 Sustinente

COMUNE DI SUSTINENTE



Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell'area

Provincia	Mantova
Comune	Sustinente
Estensione dell'area in Mq	30.000 Mq
Descrizione area	1: area produttiva disponibile 2: area produttiva esistente 3: polo produttivo Gruppo Mauro Saviola
codice area	OST3
Destinazione funzionale/urbanistica	produttiva
Presenza di pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, già rilasciati dagli enti locali e da tutti gli enti interessati con riguardo alle attività funzionali delle ZLS?	L'area industriale Eusider di Ostiglia è già individuata ormai da vent'anni quale area industriale di interesse sovracomunale nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – PTCP – il quale riporta anche il raccordo ferroviario di collegamento.

Infrastrutture e accessibilità

Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	<p>I tre Comuni di Ostiglia, Serravalle a Po e Sustinente, definiti anche come Area Ostigliese, presentano ad Ostiglia il porto sul Canale Fissero-Tartaro-Canalbiano (<i>cd.</i> Idrovia Mantova-Mare) con adiacente l'area industriale Eusider di circa un milione di mq. in larga parte disponibile per futuri insediamenti per attività produttive e di logistica, in cui sono in fase di realizzazione le opere di urbanizza. Il porto di Ostiglia è posto sull'idrovia Mantova-Adriatico. La sua collocazione geografica incuneata fra il Veneto e l'Emilia Romagna ed il comodo collegamento con il Brennero attraverso la SS. 12, nonché l'adiacente tratta ferroviaria TEN-T linea Verona Bologna, lo eleva a tappa intermodale per i traffici nazionali Nord-Sud oltre che Est-Ovest.</p> <p>La banchina (lunghezza ml.230) dispone di piazzali (mq. 74.500) e di aree sul retroporto per insediamenti produttivi artigianali/industriali (mq. 970.000).</p> <p>Nelle vicinanze della banchina in località Calandre c'è un attracco esistente per natanti di medie dimensioni.</p> <p>La posizione privilegiata di questa banchina all'intersezione tra la line ferroviaria e quella navigabile la promuovono a perfetto centro intermodale.</p> <p>Infatti la zona retroportuale è interessata ad un grande Piano Integrato di Intervento per l'insediamento Eusider, che utilizzerebbe la banchina per attività logistica e manifatturiera legata all'acciaio.</p>
--	--

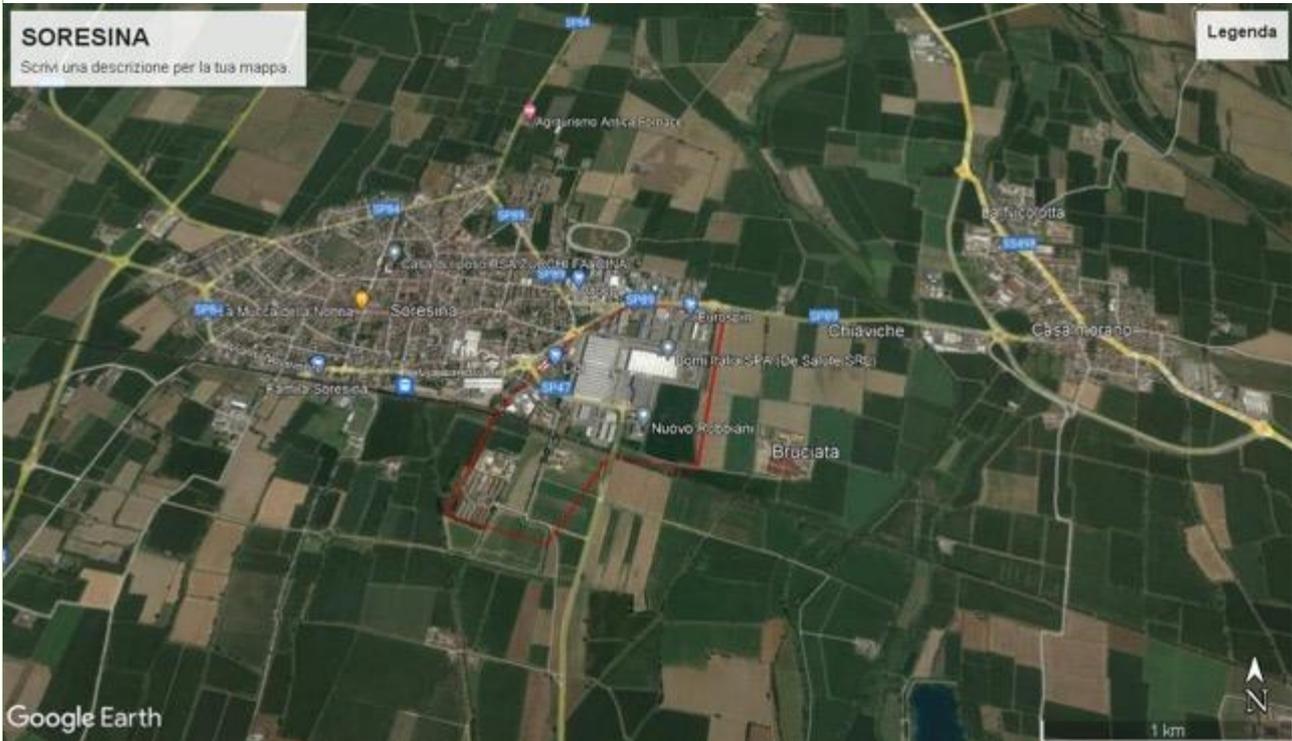
Aree di rilevanza non prioritaria

	Area portuale di Ostiglia: produttiva, commerciale, logistica;
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	Stazione FS linea ferroviaria Bologna – Verona (1,7 km) Sulla linea ferroviaria Bologna –Verona- Brennero sono presenti altri operatori merceologici (Mangimi, cereali, torba) che potrebbero essere interessati all'utilizzo della Banchina per il trasporto e deposito temporaneo delle merci
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	presenza della linea ferroviaria del Brennero, Corridoio merci Scandinavo – Mediterraneo, parte della Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T) che attraversa da nord a sud il Comune di Ostiglia ed è collocata in adiacenza alle aree produttive e alla banchina portuale, citate.
Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	I Comuni di Serravalle a Po e Sustinente presentano aree artigianali produttive di modeste dimensioni, rispettivamente di circa quindicimila mq. e trentamila mq. disponibili per eventuali insediamenti e collegate ad Ostiglia tramite la S.P. 80 e la S.P. ex S.S. 482 Alto Polesana.
Polo logistico Pubblico o privato	Il rafforzamento della intermodalità delle aree logistiche e produttive dell'Ostigliese, mediante la realizzazione di raccordo ferroviario di collegamento alle aree stesse nonché il completamento dell'infrastrutturazione della banchina portuale, potrebbe contribuire, in modo significativo, a dare ulteriore risalto all'importanza strategica del Polo Logistico e del Sistema Portuale di Valdarò (MN) nell'ambito di un più ampio interesse alla intermodalità di Regione Lombardia. Polo produttivo Gruppo Mauro Saviola
Aziende ad alto traffico merci	



1.20 PI2 Soresina

COMUNE DI SORESINA



Proposta di area da perimetrare come ZLS: perimetrazione non confermata

Dati generali – identificazione dell’area

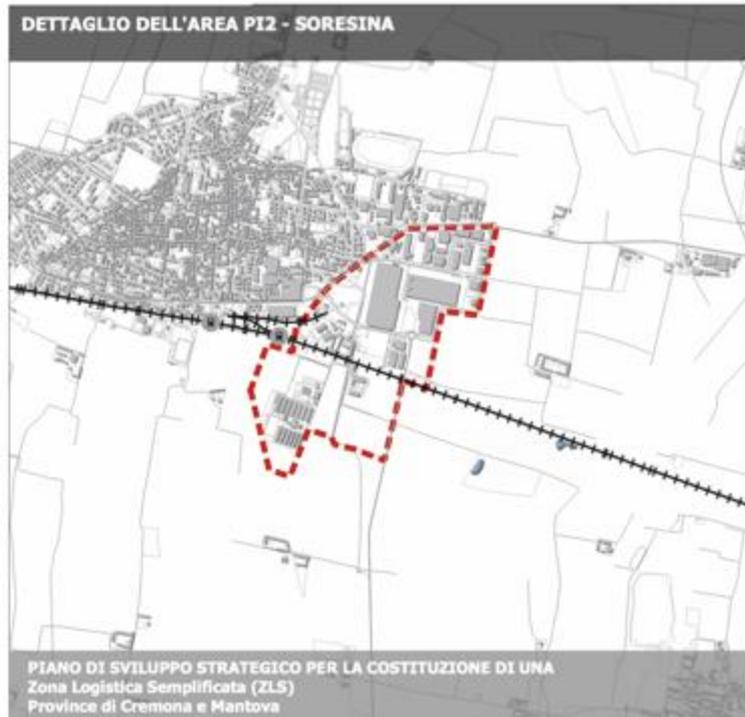
Provincia	Cremona
Comune	Soresina
Estensione dell’area in Kmq	0,9 Kmq - perimetrazione non confermata
Informazioni catastali	
codice area	PI2
Destinazione funzionale/urbanistica	

Infrastrutture e accessibilità

Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	stazioni ferroviarie a Castelleone e Soresina
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	

Rilevanza per la ZLS

Aree produttive dismesse da rigenerare	
Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	- Importazione materie prime spa



1.21 PI3 Castelleone

COMUNE DI CASTELLONE



Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell'area

Provincia	Cremona
Comune	Castellone
Estensione dell'area in Km ²	0,04 Km ² – perimetrazione non confermata
Informazioni catastali	via Fustagno n.21, Castelleone
codice area	PI3
Destinazione funzionale/urbanistica	
vincoli	Da definire con il nuovo PGT che è in fase di adozione

Infrastrutture e accessibilità

Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	stazioni ferroviarie a Castelleone e Soresina
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	

Rilevanza per la ZLS

Aree produttive dismesse da rigenerare	
Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	Marsilli spa

	Timac agro italia spa
--	-----------------------



1.22 PI4 Cappella Cantone

COMUNE DI CAPPELLA CANTONE



Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell'area

Provincia	Cremona
Comune	Cappella Cantone
Estensione dell'area in Mq	200.00 Mq circa
codice area	PI4
Destinazione funzionale/urbanistica	produttiva
Informazioni catastali	foglio catastale codice B679

Infrastrutture e accessibilità

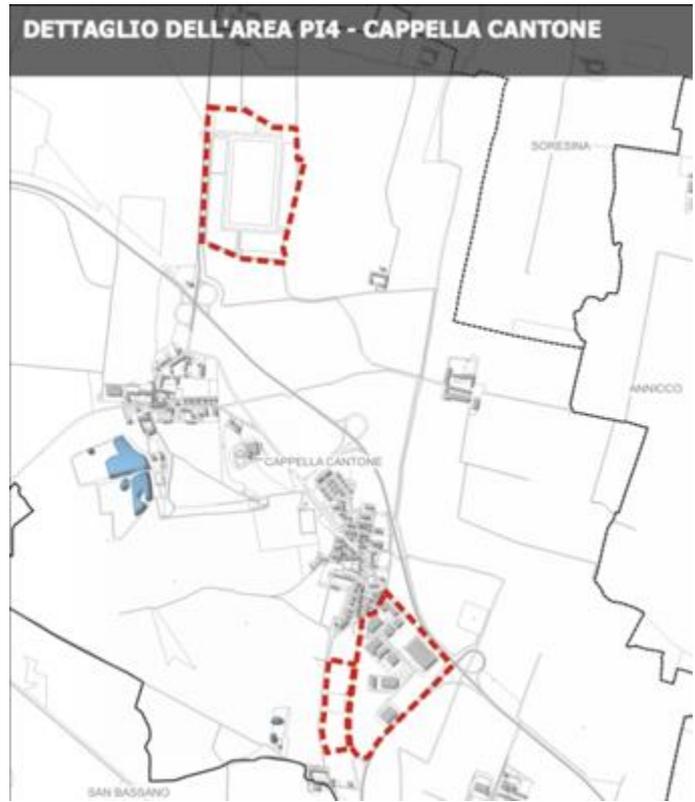
Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	stazioni ferroviarie a Castelleone e Soresina
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	

Rilevanza per la ZLS

Aree produttive dismesse da rigenerare	
--	--

Aree di rilevanza non prioritaria

Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	Mazzoleni SPA



1.23 PI5 San Bassano

COMUNE DI SAN BASSANO



Proposta di area da perimetrare come ZLS

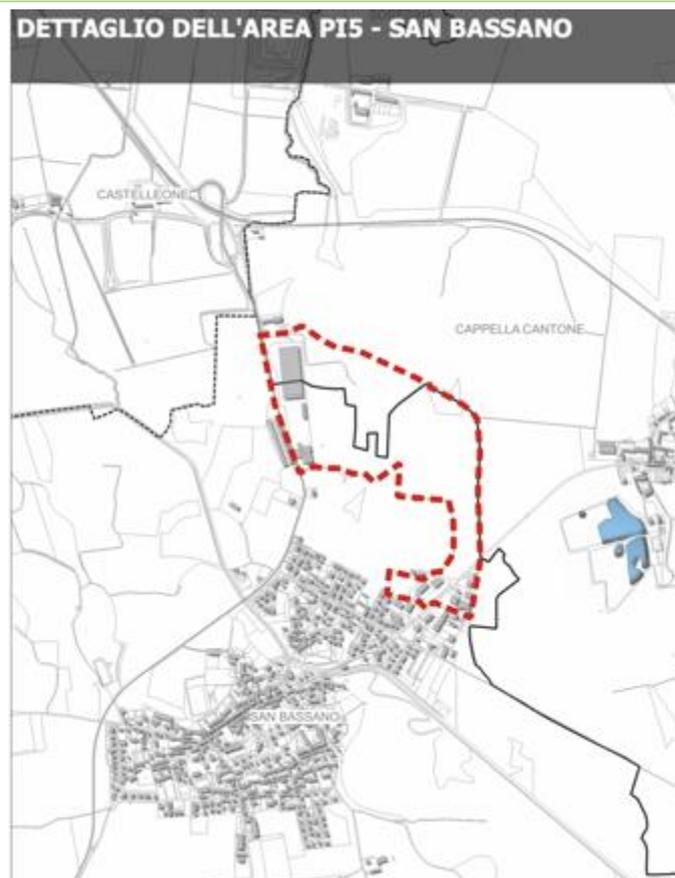
Dati generali – identificazione dell'area

Provincia	Cremona
Comune	San Bassano
Estensione dell'area in Kmq	0,43 Kmq – perimetrazione non confermata
Informazioni catastali	
codice area	PI5
Destinazione funzionale/urbanistica	

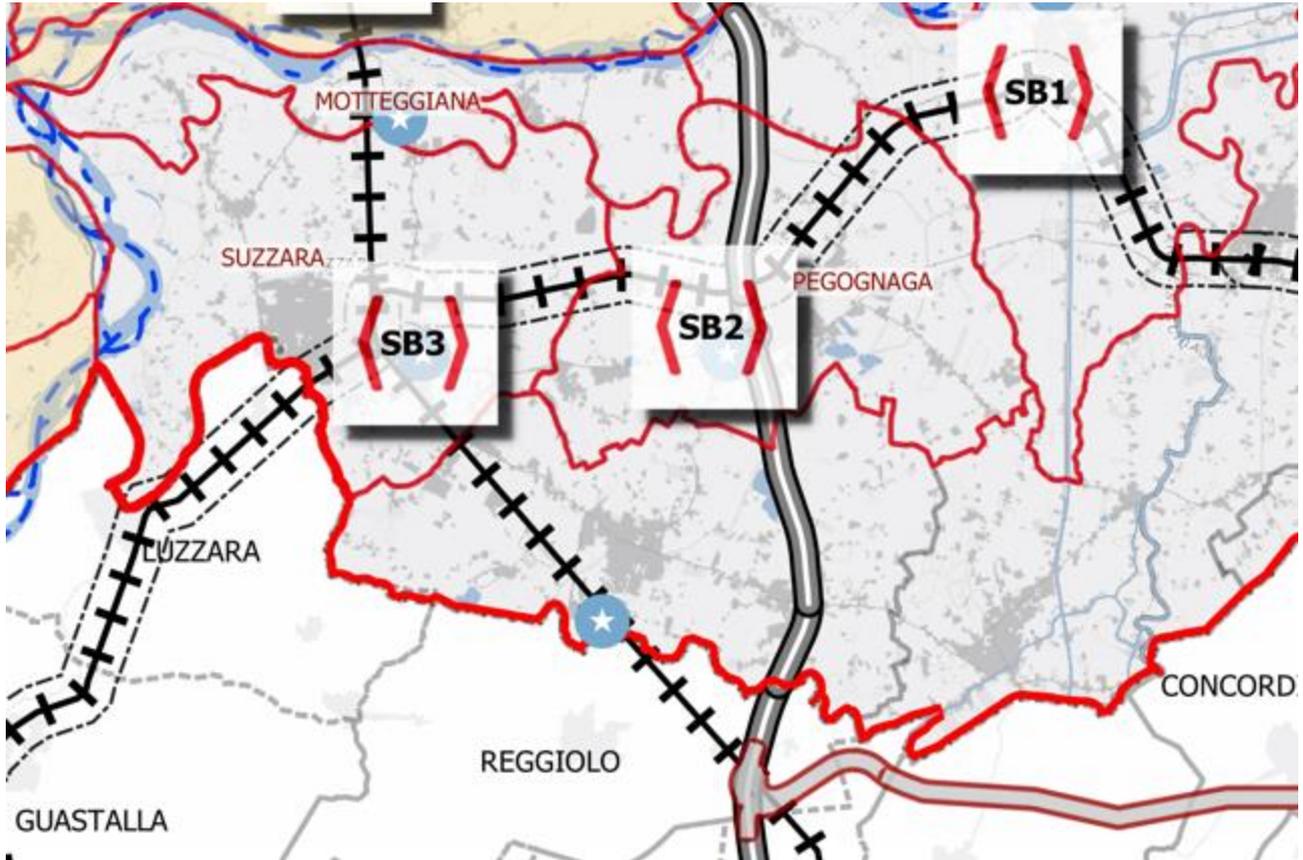
Infrastrutture e accessibilità

Aree di rilevanza non prioritaria

Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	
Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	
Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	Lameri SPA



Gruppo SB



1.24 SB2 Pegognaga

COMUNE DI PEGOGNAGA

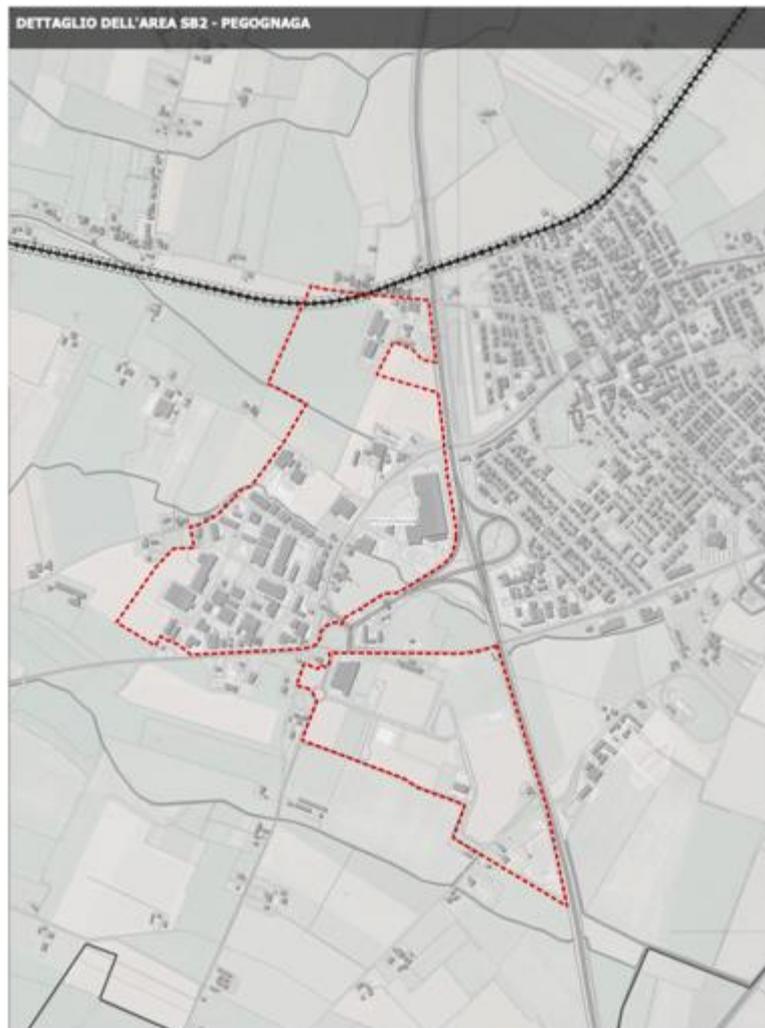


perimetrazione in fase di definizione

Dati generali – identificazione dell'area

Provincia	Mantova
Comune	Pegognaga
Estensione dell'area in Mq	1: circa 150.000 Mq (L'AMBITO DI TRASFORMAZIONE 01 INTERSCAMBIO FERRO GOMMA, ADIACENTE ALL'IPOTETICO SCALO MERCI FERROVIARIO, HA UN ESTENSIONE DI CIRCA 150.000,00 MQ CHE ANDREBBERO SOMMATI ALL'ATTUALE ZONA INDUSTRIALE IDENTIFICATA GRAFICAMENTE 2: circa 350.000 Mq (ESCLUSA L'AREA INDUSTRIALE DELLA FABBRICA DEGLI ASFALTI COMUNQUE RICOMPRESA NELLA INDIVIDUAZIONE GRAFICA)
Informazioni catastali	1: ZLS scalo merci 2: ZLS nuove fabbriche
codice area	SB2

Destinazione funzionale/urbanistica	LE DESTINAZIONI D'USO PREVALENTI IN ENTRAMBE LE AREE CANDIDATE SONO RPRODUTTIVA E TERZIARIA, CON L'AGGIUNTA PER IL PL NUOVE FABBRICHE PER LA LOGISTICA, OGGETTO DI UNA VARIANTE IN ATTO
descrizione	
Infrastrutture e accessibilità	
Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	PGT Comunale e progetto di scalo merci nelle vicinanze della stazione con polo logistico industriale previsto
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	Casello autostradale Corridoio Scandinavo Mediterraneo)
Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	
Polo logistico Pubblico o privato	IL PL NUOVE FABBRICHE, INDIRETTAMENTE COLLEGATO ALL'AMBITO ADICENTE ALLO SCALO MERCI HA IN ATTO IN QUESTO MOMENTO UNA VIARIANTE AL FINE DELL'INDIVIDUAZIONE AL SUO INTERNO DI POLI LOGISTICI
Aziende ad alto traffico merci	Lavorwash spa zanotti spa



1.25 SB3 Suzzara-Motteggiana

COMUNE DI SUZZARA

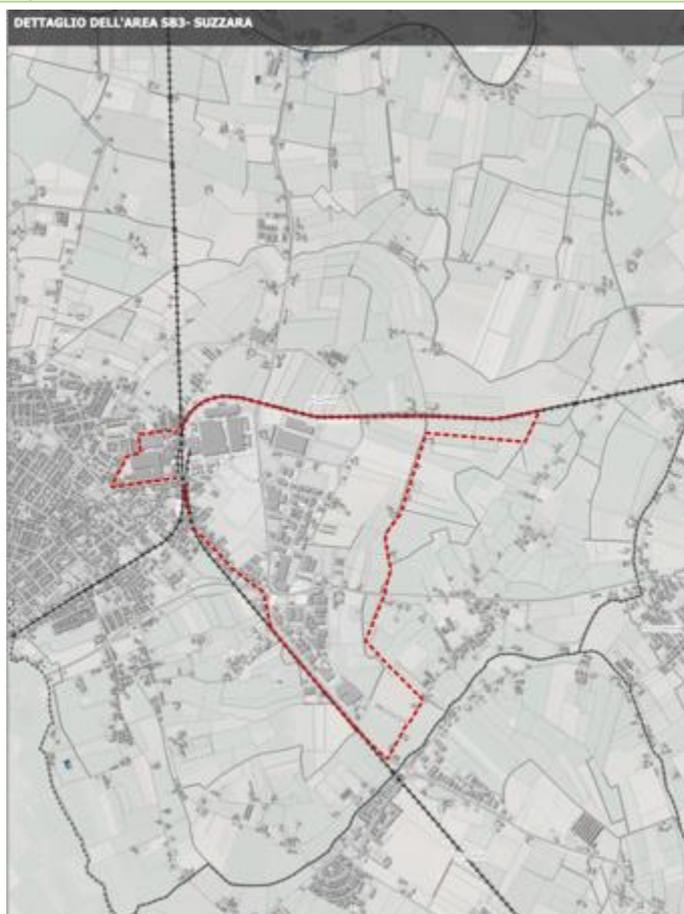


Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell'area

Provincia	Mantova
Comune	Suzzara
Estensione dell'area in Mq	2 Kmq circa
codice area	SB3
Destinazione funzionale/urbanistica	Produttivo e logistico
Descrizione	<p>Il Distretto Suzzarese è caratterizzato da alcune grandi imprese e da una miriade di micro, piccole e medie imprese la cui presenza è da collegare sia alla realtà artigiana in cui si è sviluppata l'economia locale sia ad una sua evoluzione verso la piccola e media impresa. Il numero maggiore di addetti, circa il 45 % del totale, è occupato nelle industrie del Comune di Suzzara cui fanno seguito i Comuni di Gonzaga e di Pegognaga.</p> <p>Al di là della definizione regionale e secondo la classificazione ISTAT, le aziende meccaniche Suzzaresi oltre che della meccanica agricola si occupano in particolare della produzione di componenti meccanici per i più svariati impieghi: parti di autoveicoli, rimorchi, impiantistica civile e industriale, macchine di produzione e attrezzature. La carpenteria metallica è legata anche al segmento delle costruzioni di gru, montacarichi, carrelli elevatori. Sono inoltre presenti importanti insediamenti nel settore della refrigerazione e nella produzione di idropulitori in continua espansione.</p>
Infrastrutture e accessibilità	
Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	

Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	Progetto ampliamento dell'azienda Yparco
Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	Yparco srl Bondioni & pavesi spa Piusi spa Iveco spa



1.26 SE1 Sermide-Felonica Borgo Carbonara (Borgofranco/Carbonara) CTE A2A

COMUNE DI SERMIDE – FELONICA



Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell'area

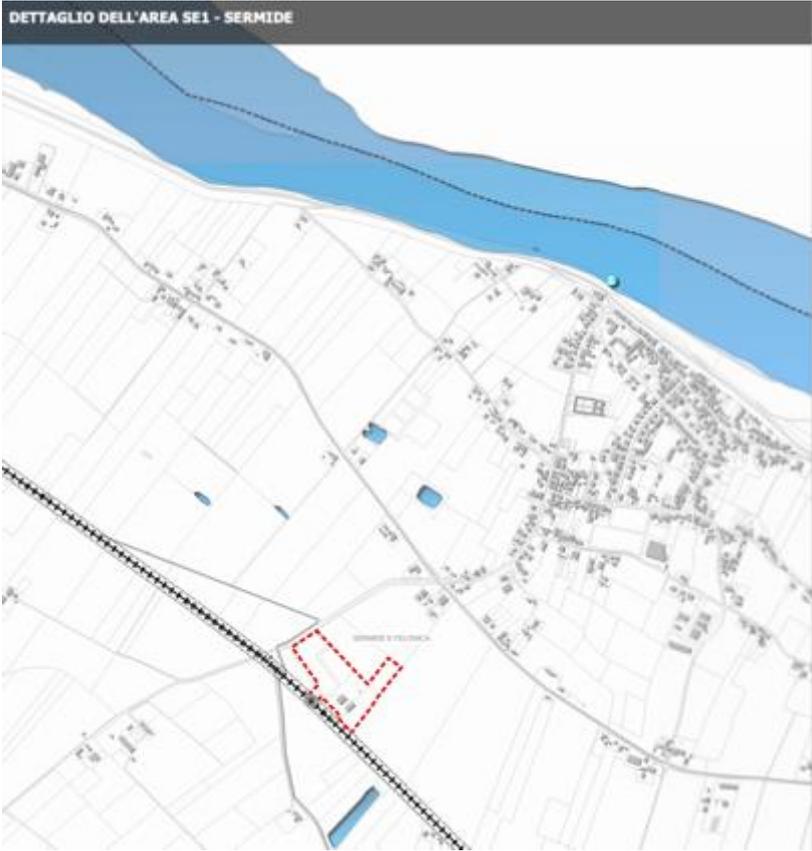
Provincia	Mantova
Comune	Sermide e Felonica
Estensione dell'area in Mq	50.450 Mq
codice area	SE1
Destinazione funzionale/urbanistica	Produttiva e logistica (in previsione)

Infrastrutture e accessibilità

Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	
Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	

Rilevanza per la ZLS

Aree produttive dismesse da rigenerare	
Polo logistico Pubblico o privato	
Aziende ad alto traffico merci	



1.27 VI2 Pomponesco, Dosolo

COMUNE DI POMPONESCO



Proposta di area da perimetrare come ZLS

Dati generali – identificazione dell'area

Provincia	Mantova
Comune	Pomponesco
Estensione dell'area in Mq	750.000 Mq
codice area	VI2
Destinazione funzionale/urbanistica	Attività produttive (legno, costruzioni meccaniche, import – export, agricoltura, chimico)
descrizione	<p>L' AREA INTERESSATA è POSTA A NORD DELLA S.P. N° 57 DALL' INCROCIO CON LA VIA SANT' ANTONIO E LA ZONA INDUSTRIALE DI VIA MAJORANA E A CHIUDERSI CON LA DITTA C.M.P. "SEMPRE DEL GRUPPO FRATI") E A SUD DELLA S.P. N° 57 DALL' INCROCIO DELLA VIA TAZZOLI ALLA DITTA CHIMICA DI POMPONESCO "VIA DELLE INDUSTRIE").</p> <p>Il Comune svolge RUOLO MOLTO MARGINALE, LE AZIENDE UTILIZZANO SOLO TRASPORTO SU GOMMA DA E PER CREMONA (PORTO), CASALMAGGIORE (FERROVIA) E MANTOVA (VALDARO). LA COSA INTERESSANTE SAREBBE STATA LA COSTRUZIONE DI UNA LINEA FERROVIARIA CASALMAGGIORE/VIADANA E CON ALLUNGO FERROVIARIO A POMPONESCO (DOVE TRANSITANO DAI 150/200 MEZZI PESANTI AL GIORNO).</p>
Infrastrutture e accessibilità	
Porto fluviale (presenza e distanza in Km)	Attracco fluviale per barche a fini turistici
Scalo merci ferroviario (presenza e distanza in Km)	

Connessioni Corridoio TEN-T (presenza e distanza in Km)	
Rilevanza per la ZLS	
Aree produttive dismesse da rigenerare	<p>Non sono presenti aree da riqualificare, ma ci sono aree disponibili nella zona industriale di via Majorana da valorizzare e completare con insediamento di nuove aziende ed una zona produttiva da urbanizzare (già prevista dal PGT vigente. DALL' ELABORATO PLANIMETRICO ALLEGATO PERIMETRATO INSERIREI NELLA ZLS DUE AZIENDE COSTRUZIONE PALLET "UNA IN VIA SANT' ANTONIO ED UNA SULLA S.P. N° 57, E DUE IN VIA ROSINA, LA CMP COSTRUZIONE MACCHINE PER LA LAVORAZIONE DEL LEGNO E LA DITTA AUTOTRASPORTI BUSIA ENTRAMBE SULLA S.P. N° 57.</p> <p>DITTE DA PROMUOVERE INNOVATIVE (SICURAMENTE LAVORAZIONE DEL LEGNO "DITTA FRATI PANNELLO NOBILITATO ED ALTRO OTTENUTO CON LEGNO DI RECUPERO E/O RICICLATO ""COSTRUZIONE PALLET CON RICERCA SATELLITARE INSERITA" "CARPENAR DITTA METALMECCANICA INNOVATIVA NELLA RIPARAZIONE E MODIFICA DI PEZZI PER IL TRASPORTO SU STRADA ".</p> <p>DITTE DA RAFFORZARE ESISTENTI DA RINNOVARE: ANDREBBERO RIQUALIFICATE E RINNOVATE CREANDO BARRIERE VERDI, MITIGAZIONI AMBIENTALI "LA DITTA FRATI, LA CHIMICA POMPONESCO E LA CMP".</p>
Polo logistico Pubblico o privato	Distretto Industriale Viadanese-Casalasco
Aziende ad alto traffico merci	<ul style="list-style-type: none"> - Bottari; - Frati; - Ditta chimica Pomponesco e CMP - ALFE; - Busia; - Panizzi

