

4. ELENCO ALLEGATI

Allegato 1	P.T.R.C. <i>Estratti da “Relazione”</i> <i>Estratti da “Norme Tecniche di Attuazione”</i> <i>Art.11</i>
Allegato 2	PALAV <i>Tavola dei sistemi e ambiti di progetto</i>
Allegato 3	PALAV <i>Estratti da “Norme Tecniche di Attuazione”</i> <i>Art.41, 58</i>
Allegato 4	PTP <i>Tavole grafiche</i> <i>STATO DI FATTO:</i> <i>Tavola 1 “Carattere della struttura territoriale”</i> <i>Tavola 2 “Sistema ambientale”</i> <i>Tavola 3 “Mosaico dei PRGC e dei piani regionali”</i> <i>PROGETTO:</i> <i>Tavola 1 “Assetto territoriale”</i>
Allegato 5	PTP <i>Estratti da “Norme Tecniche di Attuazione”</i> <i>Art. 44, 45, 71.</i>
Allegato 6	Comune di Venezia Variante al Piano Regolatore Generale per Porto Marghera

13.1a Zonizzazione

Tavole 47, 48 e 51

Allegato 7

Comune di Venezia

Variante al Piano Regolatore Generale per Porto Marghera

Estratti da “Relazione”

Cap.2 “Inquadramento territoriale ed urbanistico”, par.2.1 “Il quadro pianificatorio sovraordinato”

Cap.3 “La Variante al PRG per Porto Marghera”, par.3.4.3 “La promozione di protocolli d’intesa”; par.3.5.2 “La zonizzazione proposta dalla V.PRG per Porto Marghera”; par.3.5.2.1 “La zona industriale propriamente detta”

Estratti da “Norme Tecniche di Attuazione”

Titolo I

Capo I “Disposizioni varie”: Art.1, 2, 3

Capo IV “Le destinazioni d’uso”: Art.14

Titolo II

Capo I “Le zone produttive: zone territoriale omogenee D1”: Art.25

Allegato 8

Piano Regolatore Portuale

Sezione di Porto Marghera

Tavole descrittive

1, 3.2, 5.1, 5.3

Allegato 9

Piano Regolatore Portuale

Sezione di Porto Marghera

Estratti da “Relazione”

Cap.6 “Il quadro della pianificazione portuale esistente e il quadro

legislativo di riferimento”, par. 6.10

Cap.10 “Le scelte fondamentali del piano regolatore portuale del Porto di Venezia per la sezione di Porto Marghera”, par.10.1, 10.2, 10.3, 10.5

Estratti da “Norme Tecniche di Attuazione”

Art.4, 8

Allegato 10 **Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera**
Punto 3.1.a

Allegato 1

P.T.R.C.

Estratti da “Relazione”

trodotto nell'ordinamento dalla legge statale 1150/42: il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.

Il P.T.R.C. ha come "termine di riferimento" giusto l'art. 3 della L.R. 9.12.1977, n. 72 e l'art. 4 della L.R. 27.6.1985, n. 61 il Programma Regionale di Sviluppo, ma è sovraordinato a tutti gli strumenti di pianificazione urbanistica costituiti, in forza dell'art. 3 della legge urbanistica regionale, da:

a. livello regionale:

1. - P.T.R.C. e piani di settore e di area di livello regionale;
2. - P.T.P. e piani di settore di livello provinciale relativi a materie di competenza provinciale;

b. livello comunale e/o intercomunale:

1. - Piano regolatore generale del Comune o del consorzio di Comuni;
2. - Piani urbanistici attuativi.

I contenuti attribuiti al P.T.R.C. dalla legge urbanistica regionale sono (art. 5, L.R. n. 61):

- a. zonizzazione territoriale con funzione prevalente di conservazione e tutela delle risorse del territorio e dell'ambiente;
- b. individuazione delle articolazioni spaziali dei Piani provinciali e le loro eventuali interconnessioni;
- c. definizione di sistemi di servizi, infrastrutture, opere pubbliche e le relative aree di tutela;
- d. definizione delle direttive per i piani regionali di settore e di area di livello regionale e per gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica di livello subordinato;
- e. determinazione di prescrizioni e vincoli direttamente prevalenti nei confronti dei piani regionali di settore e degli strumenti urbanistici di livello inferiore.

I contenuti del P.T.R.C. sono pertanto distinguibili in tre categorie:

1. una disciplina pianificatrice diretta — di carattere generale — del territorio regionale (lettere a., b. e c.); il P.T.R.C. costituisce infatti il "quadro di riferimento per ogni programma di interventi di soggetti pubblici e privati di rilievo regionale" (art. 5, ultimo comma, L.R. 61/85);
2. un insieme di "direttive" nei confronti dei soggetti di pianificazione urbanistica subordinata (art. 5, punto 4 lettera d);
3. l'inserzione diretta di precetti cogenti, immediatamente operanti, a contenuto positivo (prescrizioni) o negativo (vincoli) rispetto alle materie disciplinate, negli strumenti di pianificazione subordinata (art. 5, punto 5.).

Circa il procedimento e l'efficacia attribuiti dalla legge regionale urbanistica, il P.T.R.C. ha validità a tempo indeterminato, ma è soggetto a revisione decennale ed entro sei mesi da ogni variazione del Programma regionale di sviluppo (art. 34 della L.R. 61/85).

Nei confronti della pianificazione di livello subordinato il P.T.R.C. esplica i seguenti effetti (art. 36, L.R. 61/85):

a. per quanto concerne le "direttive", esse determinano l'obbligo di adeguamento da parte dei soggetti della pianificazione subordinata (Province, Comunità Montane, Comuni);

b. per quanto riguarda le prescrizioni ed i vincoli, essi determinano l'automatica variazione dei piani di livello inferiore ed esplicano — pertanto — operatività ed efficacia immediata;

c. nei confronti dei piani di settore, il P.T.R.C. esplica efficacia mediata (facendo sorgere l'obbligo dell'adeguamento) o diretta (determinando l'automatica variazione) secondo che si tratti di direttive oppure di prescrizioni e vincoli;

d. per quanto riguarda gli indirizzi e le zonizzazioni generali sul territorio regionale, ed i contenuti normativi di orientamento e di coordinamento, il P.T.R.C. esplica efficacia di disciplina prescrittiva, diretta a confermare l'azione dei soggetti pubblici e privati operanti sul territorio.

2.3 I lavori preparatori del P.T.R.C.

Il ritardo con cui il P.T.R.C. vede la luce rispetto ai termini previsti dalla L.R. 40/80 — prima legge fondamentale emanata dalla Regione Veneto in materia di assetto del territorio, ora sostituita dalla L.R. 61/85 — deriva da una serie di fattori di diversa origine; i più rilevanti sono:

a. il rapido e non lineare evolversi della disciplina della pianificazione, in particolare per quanto attiene ai piani regionali

Tale situazione ha fatto emergere la tendenza a pianificare "per settori" e "per progetti", metodo che presenta il vantaggio di istruttorie più rapide e di interventi mirati ma il difetto non trascurabile, di non cogliere che assai parzialmente le connessioni tra le parti che compongono il sistema territoriale regionale e il complesso delle sue risorse e di non realizzare quindi compiutamente le possibili sinergie. Limite altrettanto grave appare quello di non consentire verifiche di congruenza dei diversi interventi con i possibili impatti negativi sui sottosistemi non pianificati o contigui;

b. il mutamento veloce della situazione economica e, in generale, l'accelerazione di tutti i processi sociali, la stabilizzazione o il declino della dinamica dei grandi fenomeni (demografia insediamenti, ecc.), fatti che rendono sempre più difficile il controllo delle situazioni con i metodi analitici e previsivi consegnati dalla tradizione disciplinare e amministrativa;

c. l'incertezza, già richiamata, del quadro legislativo per quanto riguarda sia l'ente intermedio, elemento di rilevante peso nella costruzione e gestione del processo di pianificazione, che alcune delle grandi scelte strategiche nazionali;

d. nella fase più recente infine, la grande innovazione legislativa in materia di tutela del paesaggio apportata dalla L. 431/85 il cui carattere innovativo si esplicita nella sostituzione di una semplice imposizione di vincoli, generatori di speciali procedure per la pianificazione subordinata e per gli interventi di trasformazione del territorio, con una pianificazione ispirata e fil

collaborano alla costruzione e all'attuazione del piano: Province, Comunità Montane, Comuni e loro Consorzi, organismi pubblici e privati e gli stessi organismi regionali; si precisa così la struttura complessiva del P.T.R.C. come piano di direttive, di prescrizioni, di vincoli, di progetti e di procedure.

Non la riproposizione, quindi, del sistema di piani a cascata, ognuno dei quali presuppone l'operatività del precedente, sistema che troppo spesso nasconde, in un prolungato gioco di rimandi, le responsabilità dei diversi livelli di competenze, ma la configurazione di un processo di pianificazione di tipo continuo e progressivamente implementato da apporti che, oltre ad attuare il P.T.R.C. ed arricchirne i contenuti, provochino e consentano la verifica delle decisioni prese.

Questa procedura di successive integrazioni ed eventuali modifiche della strumentazione originaria derivanti sia dall'insorgere di problemi attualmente inesistenti o non ancora percepiti, sia dalle conseguenze della redazione dei piani o progetti già previsti nel P.T.R.C. che infine, dalla messa a punto di nuove tecniche o metodologie, costituisce un processo di crescita interna e di progressivo affinamento dell'intero sistema.

Il momento del rapporto annuale al Consiglio regionale, previsto dalla L.R. 61/85, sullo stato di attuazione del P.T.R.C. diventa, in tal modo, non un atto meramente formale ma il momento di verifica della validità degli obiettivi proposti e delle politiche attuate, nonché l'occasione per la registrazione dei piccoli o grandi mutamenti di direzione necessari per governare una realtà che si evolve, spesso senza riguardo per le procedure e i loro tempi.

4.2 L'articolazione del piano

Il P.T.R.C. articola le proprie proposte che riguardano il "fattore ambiente" indicato nel P.R.S., in quattro grandi sottosistemi:

— il "sistema dell'ambiente" che costituisce, con il complesso delle prescrizioni e vincoli da esso derivati, il quadro delle aree di più rigida tutela del territorio regionale, in cui sono compresi le aree ed i beni sottoposti a diversi gradi di protezione e i relativi provvedimenti di incentivazione e sviluppo, accanto a quelli per il territorio agricolo di cui si considerano, in questo contesto, gli aspetti che formano parte integrante del sistema ambientale;

— il "sistema insediativo", nel quale vengono trattate le questioni attinenti all'armatura urbana e i servizi (generali e alla persona), alle politiche della casa, alla forma urbana, agli standards urbanistici;

— il "sistema produttivo" nel quale vengono definite le modalità per la regolazione degli insediamenti produttivi, per la riorganizzazione di quelli esistenti e per le eventuali e/o necessarie rilocalizzazioni: sono inoltre trattati i problemi dei settori terziario e turistico con linee ed indirizzi per il loro sviluppo o migliore organizzazione;

— il "sistema delle relazioni" nel quale trovano coerenza i di-

versi programmi e deliberazioni nazionali e regionali nel trasporto e alle comunicazioni, e vengono formulate d per il riordino delle reti.

4.3 La recente legislazione nazionale in materia di paesaggio e le sue implicazioni per il P.T.R.C.: la legge 8 agosto 1985,

4.3.1 Premessa

Il concetto di "paesaggio" finora dominante, quale da una cultura e da una normativa che trovano la loro origine nelle leggi 1089 e 1497 del 1939, può essere rappresentato come una concezione statica costituita da una somma, incoordinata, di episodi puntuali di eccezionale interesse, scarsamente interrelati tra loro e con il contesto ambientale.

Criteri quindi eminentemente soggettivi e variabili ci suscitavano motivi di contestazione finché il vincolo si limitava agli episodi eccezionali, ai "monumenti" universalmente noti.

In questo quadro, da troppo tempo bloccato e aggravato da passaggi — spesso solo burocratici — di competenze tra Stato e Regioni, viene a porsi la legge, n. 431/85, che presenta indubbi di innovazione; in essa, infatti:

— il paesaggio viene definito non più attraverso canoni estetici o eminentemente estetici storico-monumentali, ma in riferimento a criteri oggettivi connessi alla natura geografica dei beni da tutelare;

— la tutela del paesaggio avviene non solo attraverso il controllo dell'impatto che su di esso hanno gli interventi edilizi, ma soprattutto attraverso la pianificazione;

— la pianificazione paesistica viene fatta rientrare nella pianificazione territoriale, attraverso l'alternativa ammessa fra "paesistico" ex lege 1497/1939 e "piano urbanistico-territoriale" con rilevanza paesistica.

Ne deriva una nuova impostazione disciplinare che considera il paesaggio come il risultato di un processo complesso, conseguente all'impatto sull'ambiente di trasformazioni storiche, economiche, sociali e culturali che interessano il territorio.

Questa impostazione si accorda pienamente con i criteri del P.T.R.C., a tal punto che tutti gli studi e le proposte che erano state in precedenza prodotte, anticipano con precisione le direttive poi riproposte dalla legge 431/85. Tutto ciò conforta le scelte operate, che corrispondono ad una ormai diffusa coscienza del problema in sede nazionale e locale.

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

La legge 431 ripropone il tema della progettazione del paesaggio facendo riferimento ai piani paesistici ex lege 1497/1939 proponendo anche, in alternativa, un nuovo strumento: il

urbanistico territoriale con particolare attenzione ai valori paesistici".

La Regione del Veneto ha ritenuto che i "piani paesistici" siano strumenti non più atti a risolvere un problema che presenta una pluralità di obiettivi e di implicazioni certamente non presenti nell'esperienza del legislatore del 1939.

Scegliere pertanto la strada del piano urbanistico-territoriale è sembrata opzione obbligata, in quanto la legislazione regionale in materia di assetto e uso del territorio identifica nel P.T.R.C. lo strumento atto a costruire l'insieme di direttive, prescrizioni e vincoli che definiscono compiutamente l'assetto del territorio regionale.

La legislazione regionale in atto, pur dichiarando (dal primo articolo del titolo I della legge relativa 40/1980 e successive modificazioni ed integrazioni fino alla L.R. 61/1985 oggi vigente) che la gestione e trasformazione urbanistica del territorio della regione sono programmate e disciplinate nel rispetto della salvaguardia e valorizzazione delle componenti ambientali, culturali, economiche e sociali del territorio, non appariva specificatamente predisposta per il recepimento della 431, legge cui va dunque riconosciuto il pregio di introdurre in forma perentoria il tema dei valori paesistici ed ambientali nella progettazione territoriale e urbanistica: si è proceduto quindi ad una "messa a punto" legislativa in modo da dare al P.T.R.C. la specificità richiesta e non ancora compiutamente esplicitata.

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

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

La valenza paesistica del primo P.T.R.C. (art. 26 della L.R. 9/86). Così viene regolata:

"I vincoli relativi ai beni, alle aree e alle zone, sottoposte a inedificabilità ai sensi degli articoli 122, 123 e dell'art. 1 quinquies della legge 8 agosto 1985, n. 431, valgono fino all'adozione del P.T.R.C., purché tali beni, aree e zone siano espressamente disciplinate nel P.T.R.C. sia mediante destinazione d'uso prescrizioni e vincoli automaticamente prevalenti sia mediante direttive; successivamente, sono consentiti solo gli interventi previsti dagli strumenti urbanistici in quanto compatibili con il P.T.R.C. adottato, essendo i Sindaci tenuti ad applicare in deroga alla norma generale, le misure di salvaguardia, di cui al primo comma dell'art. 35, anche a tutela delle direttive.

La disciplina di cui al presente articolo concerne solo il primo P.T.R.C., che è adottato, ai fini della legge 8 agosto 1985, n. 431, entro il 31 dicembre 1986.

L'entrata in vigore dei P.T.P. e dei P.R.G. approvati in attuazione del P.T.R.C. e/o del P.T.P., ha la stessa efficacia del P.T.R.C. adottato ai sensi del primo comma".

Ne consegue che il P.T.R.C. assume valenza paesistica in quanto:

1. individua il sistema delle risorse naturalistiche ambientali
2. formula direttive, prescrizioni e vincoli per la tutela del paesaggio e dell'ambiente immediatamente prevalenti o che dovranno essere specificati in sede di pianificazione successiva (Piano di Area, P.T.P., Piani di Settore) o subordinata (P.R.G.);
3. stabilisce quali, tra gli ambiti unitari con rilevanti caratteri ambientali e paesistici di interesse regionale, debbano essere pianificati contestualmente alla prima fase di applicazione del P.T.R.C. a livello di Piano di Area ed indica gli ambiti che saranno pianificati in una successiva fase con piani di area o di settore;
4. regola quelle iniziative di pianificazione paesistica successiva e/o subordinata che possono essere adottate dalle Province e dai Comuni o loro consorzi mediante opportune forme di coordinamento.

In questo modo la Regione del Veneto dà soluzione legislativa all'intero problema. Appare chiaro che, a conclusione di questo iter combinato "legislativo-progettuale", dopo l'adozione del P.T.R.C. l'intero quadro paesistico-territoriale è ritornato ad essere materia esclusivamente regionale, consentendo l'apportamento di soluzioni progettuali omogenee.

Il P.T.R.C., si configura, in definitiva come lo strumento in grado di condurre ad unità le diverse aree sottoposte a tutela specifica, introducendo quel sistema di destinazioni d'uso, prescrizioni, vincoli e direttive, qui funzionali alla "valenza paesistica" ma analogo, per procedure e metodi, a quello da utilizzarsi per tutte le altre parti del territorio regionale.

4.3.3. Gli adempimenti regionali relativi alla legge 431/85

La Regione Veneto ha dato corso ai primi adempimenti previsti dalla L. (n°) 431/85 e precisamente:

1. individuazione delle acque pubbliche che non necessitano di tutela ai sensi delle leggi 1497/39 e 431/85. Il provvedimento approvato dal Consiglio Regionale è attualmente in fase di stesura delle controdeduzioni alle osservazioni prodotte. Sono stati individuati i corsi d'acqua meritevoli di tutela seguendo i criteri sotto indicati:
 - 1.1 attraversamento di ampie ed esemplari aree sulle quali insistano centuriazioni di origine romana o bonifiche storiche di particolare importanza e paesaggi agrari di notevole valore paesaggistico.
 - 1.2 presenza sulla fascia fluviale (o nel corso d'acqua) di:
 - a. zone archeologiche;
 - b. nuclei storici;
 - c. edifici puntuali di notevolissimo valore storico/architettonico;
 - d. importanti opere di consolidamento idraulico o comunque attinenti lo sfruttamento della energia idrica.
 - 1.3 passaggio del corso d'acqua per:
 - a. ripetuti volumi vegetali anche se modesti;

P.T.R.C.

Estratti da “Norme Tecniche di Attuazione”

Art.11

ne degli strumenti urbanistici generali stabiliscono le limitazioni delle opere realizzabili nelle aree per le quali le condizioni di fatto esistenti e i risultati di studi preliminari configurino situazioni di instabilità.

Articolo 8

Prescrizioni per le zone soggette a pericolo di valanghe

Nella formazione di strumenti urbanistici generali ed attuativi e nella revisione di quelli esistenti, gli enti competenti procedono a formulare le proprie scelte sulla base della "Carta di localizzazione probabile delle valanghe", che costituisce documento di riferimento necessario per le scelte di pianificazione e gestione dei territori interessati nonché per la progettazione delle opere di difesa e di recupero delle situazioni di pericolosità in atto tenendo conto anche dell'acclività dei pendii e delle caratteristiche degli interventi.

Se entro un anno dall'approvazione del P.T.R.C. non si sarà provveduto al completamento della "Carta di localizzazione probabile delle valanghe", per tutte le aree regionali interessate all'approvazione degli strumenti urbanistici che vi si conformano, ogni opera di trasformazione edilizia ed urbanistica e la realizzazione di opere pubbliche o l'installazione di manufatti al servizio della residenza e del turismo progettati nelle zone di montagna soggette al vincolo idrogeologico, sono sottoposte al preventivo parere del Dipartimento regionale per le Foreste e per l'Economia Montana.

Articolo 9

Direttive per le zone a rischio sismico

Le zone a rischio sismico riguardano il territorio dei Comuni inclusi nell'elenco di cui alla L. 2.2.1974, n. 64⁽¹¹⁾ e individuate nella tav. n.1 di progetto.

In detta zona si osservano le prescrizioni di cui alla predetta legge, nonché le disposizioni contenute nel D.M. 3.3.1975, n. 39⁽¹²⁾ e successive modificazioni ed integrazioni.

In coerenza con la vigente legislazione statale e regionale e con le direttive sopra citate, la Giunta regionale identifica, in ordine al patrimonio edilizio esistente e ai caratteri geologici di zona, le tipologie costruttive ed edilizie esposte a maggiori rischi in caso di evento sismico e definisce le relative norme di cui alla legge regionale 16/8/1984, n. 42⁽¹³⁾.

Le disposizioni relative sono recepite negli strumenti urbanistici comunali, inclusi i regolamenti edilizi.

I Comuni, anche sulla base delle indicazioni di cui sopra, provvedono ad eseguire il censimento degli edifici che ricadono nelle categorie di maggiore rischio per ragioni costruttive o di localizzazione.

Tale censimento va altresì utilizzato per predisporre programmi di consolidamento e restauro del patrimonio edilizio esistente, nonché i Piani di intervento della Protezione Civile⁽¹⁴⁾.

Articolo 10

Direttive per le zone soggette a rischio idraulico

Le zone definite esondabili nel P.T.R.C. sono riportate Tav. n. 1 di progetto "Difesa del Suolo e degli Insediamenti e comprendono le aree nelle quali lo scolo delle acque è assicurato da sistemi di bonifica a scolo meccanico.

La Segreteria Regionale per il Territorio specifica a livello quattrivo in sede di elaborazione dei piani di cui all'183/89⁽¹⁵⁾, anche sulla base delle informazioni contenute nella carta n. 1, le zone soggette a rischio idraulico.

Nelle zone esondabili, i Piani Territoriali Provinciali e gli strumenti urbanistici debbono indicare, nella localizzazione degli insediamenti residenziali, produttivi o di servizio, misure di prevenzione previa individuazione sia dei siti più esposti ad inondazione sia di quelli che presentano i migliori requisiti di sicurezza.

A tal fine debbono essere tenute presenti le indicazioni fornite dai Piani Generali di Bonifica e di Tutela del Territorio Idraulico⁽¹⁶⁾ e deve essere acquisito il parere obbligatorio del Comitato di Bonifica; deve pure essere acquisito, ove la fattispecie lo imponga, il parere del Magistrato alle Acque di Venezia e del Magistrato per il Po nonché degli altri uffici competenti ai sensi della L. 18.5.1989 n. 183.

Articolo 11

Direttive per le aree litoranee soggette a subsidenza ad erosione costiera

Nelle aree litoranee soggette a subsidenza e in quelle soggette a arretramento per l'erosione delle spiagge, individuate negli elaborati nn. 1 e 10 di progetto, i Piani Territoriali Provinciali e gli strumenti urbanistici debbono considerare le condizioni di sicurezza attuali e future in relazione alla previsione di infrastrutture e insediamenti residenziali, produttivi e di servizi, anche attraverso l'individuazione delle aree inedificabili. Va acquisito, ove la fattispecie lo imponga, il parere del Magistrato alle Acque, della Capitaneria di Porto, del Genio Navale, dell'OO.MM, del Provveditorato al Porto.

Nelle more di approvazione dei piani di cui al primo comma i singoli progetti edilizi devono essere corredati da apposita documentazione attestante l'avvenuta valutazione del rischio. Nel rilascio delle singole concessioni edilizie i Comuni devono valutare la possibilità di rischi cumulativi.

Articolo 12

Direttive e prescrizioni per le aree ad elevata vulnerabilità ambientale per la tutela delle risorse idriche

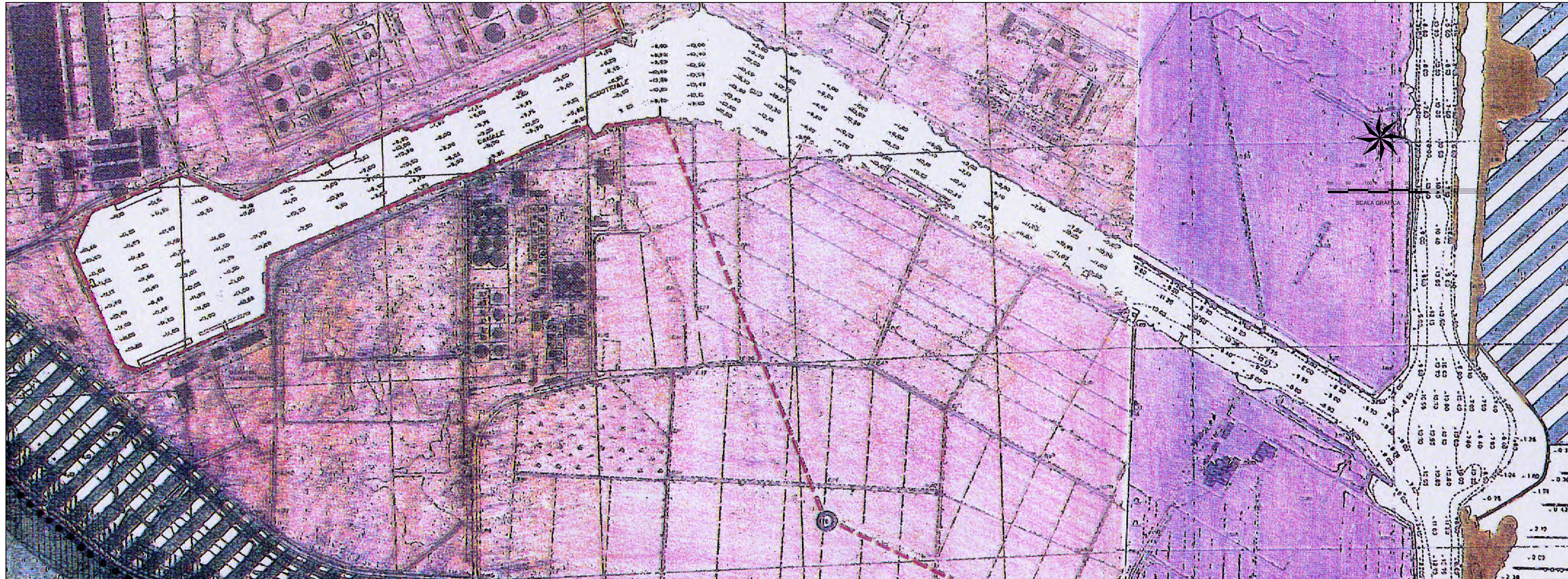
Il Piano di settore "Piano Regionale di Risanamento del Territorio" (P.R.R.A.)⁽¹⁷⁾ suddivide il territorio regionale in

a. "zone omogenee di protezione", ambiti dove la tutela delle risorse idriche è definita in funzione dei diversi gradi di

Allegato 2

PALAV

Tavola dei sistemi e ambiti di progetto



PALAV













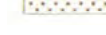


VARIANTE adottata con deliberazione della
Giunta Regionale n.2802 del 5/8/1997, approvata
con delibera del Consiglio Regionale n.70 del
21/10/1999.

Estratto da
Tavola dei sistemi e ambiti di
progetto

LEGENDA

	Confine del Piano di Area
	Confini Provinciali
	Confini Comunali
	Cippi Conterminazione Lagunare del 1791
	Conterminazione Lagunare al 1990
	Aggiornamento della viabilità










SISTEMA AMBIENTALE LAGUNARE E LITORANEO (TITOLO II)

	Laguna viva (art. 5)
	Barene (art. 6 lettera a)
	Velme (art. 6 lettera a)
	Zone a canneto (art. 6 lettera b)
	Valli da pesca (art. 7)
	Peschiere di terra (art. 8)
	Motte (art. 9)
	Dossi (art. 10)
	Casse di colmata A / B / D - E (art. 11)
	Isole della laguna (art. 12)
	Pinete litoranee (art. 13 lettera a)
	Pinete litoranee con previsioni degli strumenti urbanistici vigenti confermate dal presente piano (art. 13 lettera b)
	Ambiti interessati dalla presenza di dune consolidate, boscate e fossili (art. 14 lettera a)
	Aree di tutela paesaggistica della Laguna del Morto e del Medio Corso del Piave (art. 15)
	Area di tutela paesaggistica della Foce dell'Adige (art. 16)






SISTEMA AMBIENTALE DELLA TERRAFERMA (TITOLO III)

	Corsi d'acqua di preminente interesse naturalistico (art. 17)
	Ambiti fluviali da riqualificare (art. 18)
	Rete storica di adduzione delle acque detta delle Seriole (art. 19)
	Cave senili (art. 20)
	Aree di interesse paesistico-ambientale (art. 21 lettera a)
	Aree di interesse paesistico-ambientale con previsioni degli strumenti urbanistici vigenti confermate dal presente piano di area (art. 21 lettera b)
	Boschi planiziali, termofili e artificiali (art. 22 lettera a)
	Residui boschivi (art. 22 lettera b)
	Aree di riqualificazione ambientale attraverso riforestazione (art. 22 lettera c)
	Ambiti di riqualificazione ambientale (art. 23)
	Parco naturale regionale del fiume Sile (art. 24)
	Arginature storiche (art. 26)
	Percorsi perilagunari (art. 27)
	Corsi d'acqua da attrezzare per la percorribilità (art. 28)
	Coni visuali (art. 30)




SISTEMA DEI BENI STORICO CULTURALI (TITOLO IV)

	Casoni lagunari e di valle (art. 32)
	Fortificazioni (art. 32)
	Parchi e giardini storici o di non comune bellezza (art. 32)
	Manufatti costituenti documenti della civiltà industriale (art. 32)
	Conche di navigazione di interesse storico (art. 32)
	Manufatti idraulici di interesse storico (art. 32)
	Percorsi di valore storico monumentale (art. 33)
	Ambiti per l'istituzione delle riserve archeologiche d'interesse regionale di Altino e Le Mure (art. 34)
	Centri storici (art. 36)






SISTEMA INSEDIATIVO E PRODUTTIVO (TITOLO VI)

	Aree in cui si applicano le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti (art. 38)
	Zone portuali commerciali esistenti (art. 39 lettera a)
	Zone portuali commerciali di ampliamento (art. 39 lettera b)
	Zona industriale di interesse regionale (art. 41)
	Aree di possibile trasformazione industriale (art. 41)

SISTEMA RELAZIONALE (TITOLO VII)

	Idrovia Venezia - Padova (art. 42)
	Aree aeroportuali (art. 43)
	Cavane (art. 45)

SISTEMA DEI CORRIDOI AFFERENTI LA S.S. 309 "Romea" E LA S.S. 14 "Triestina" (TITOLO VIII)

	S.S. "Romea" e S.S. "Triestina" (art. 47)
	Percorsi ciclopeditoni (art. 48)
	Aree da assoggettare ad interventi di mitigazione visiva (art. 49)
	Sistemazioni a verde (art. 50)
	Aree da attrezzare per il turismo, il tempo libero e per attività didattico-culturali (art. 51)

PALAV

VARIANTE adottata con deliberazione della
Giunta Regionale n.2802 del 5/8/1997, approvata
con delibera del Consiglio Regionale n.70 del
21/10/1999.

LEGENDA
Tavola dei sistemi e ambiti di
progetto

Allegato 3

PALAV

Estratti da “Norme Tecniche di Attuazione”

Art.41, 58

Sistema insediativo e produttivo

Articolo 38

Are in cui si applicano le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti.

Nelle aree incluse nella delimitazione territoriale del presente piano vengono riportate, negli elaborati grafici di progetto, le zonizzazioni degli strumenti urbanistici comunali vigenti relative alle zone residenziali, produttive e per servizi, a cui si applicano le previsioni degli strumenti urbanistici comunali.

In dette aree sono comunque fatte salve le previsioni di piano regolatore generale ancorché non individuate in cartografia e ricadenti all'interno di aree non assoggettate a tutela (aree bianche negli elaborati grafici di progetto in scala 1:10000).

I Comuni possono apportare varianti ai Piani Regolatori Generali relative a nuove individuazioni delle diverse Zone Territoriali Omogenee, purché non in contrasto con quanto disposto dal presente piano. Tali varianti non costituiscono variante al piano d'area.

Sono in ogni caso equiparate ad "aree in cui si applicano le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti" gli ambiti interessati dagli ampliamenti di attività produttive, commerciali e alberghiere, approvati dalla Regione ai sensi della legge regionale 5 marzo 1987, n. 11.

Articolo 39

Zone portuali commerciali.

Le zone destinate alle funzioni portuali-commerciali esistenti di Venezia e di Chioggia e le rispettive zone di ampliamento costituiscono il complesso integrato della portualità lagunare.

Le aree destinate alle attività portuali, in tutte le sedi in cui si articolano i porti commerciali di Venezia e di Chioggia, esistenti e di ampliamento, costituiscono sistema di infrastrutture e attività produttive di interesse regionale.

a) Zone portuali commerciali esistenti.

Prescrizioni e vincoli

Sono consentiti il rinnovo e l'installazione di impianti, la realizzazione di infrastrutture di depositi all'aperto e al coperto, di opere edilizie e di manufatti connessi all'attività produttiva portuale-commerciale, nonché di edifici destinati ad ogni altra funzione inerente a tale attività (quali edifici amministrativi, posti di sorveglianza e controllo, mense, posti di ristoro, sedi di uffici doganali, posti di polizia, uffici sanitari, ambulatori ecc.).

Per la zona della Marittima e San Basilio, situata nel centro storico di Venezia e per l'isola dei Saloni e l'isola dei Canali di Chioggia, in sede di revisione degli strumenti urbanistici è ammessa, d'intesa con gli enti interessati, la variazione di destinazione d'uso di tutta o parte di essa, nel quadro di una ridistribuzione delle attività portuali, previa adozione degli specifici provvedimenti di declassificazione delle aree demaniali marittime che la costituiscono.

b) Zone portuali commerciali di ampliamento.

Direttive

Il comune di Venezia, in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici al presente piano di area, d'intesa con gli enti competenti, prevede, sulla base di quanto indicato negli elaborati grafici di progetto, l'ampliamento del porto commerciale esistente, nonché l'organizzazione delle aree e dei sistemi di infrastrutture di collegamento alla rete viaria e ferroviaria.

L'area di Val da Rio nel comune di Chioggia, in coerenza con i disposti dell'articolo 12, terzo comma della Legge 29 novembre 1984, n. 798 e successive modifiche e integrazioni, è riservata, previa intesa con gli enti competenti, alle previsioni delle nuove sezioni portuali e delle strutture connesse al porto di Chioggia.

Prescrizioni e vincoli

Nelle zone portuali commerciali di ampliamento di cui alla presente lettera b, come individuate nella strumentazione urbanistica dei rispettivi Comuni, sono ammesse le destinazioni d'uso proprie delle funzioni portuali, produttive, commerciali e le relative attrezzature, edifici destinati all'Istituto Fari nonché funzioni complementari e integrati-

ve e in particolare quelle relative allo scambio intermodale; sono altresì consentiti interventi per la realizzazione e l'adeguamento di opere di interesse pubblico.

Articolo 40

Terminali e installazioni petrolifere.

Prescrizioni e vincoli

Nella laguna di Venezia non è ammessa la realizzazione di nuove strutture portuali per il traffico di petrolio.

Per i terminali e le installazioni petrolifere esistenti, fino all'attuazione del comma 2 dell'articolo 3 della Legge 5 febbraio 1992, n. 139, sono ammessi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria volti al mantenimento delle condizioni di sicurezza di esercizio degli impianti e dei manufatti esistenti, nonché gli interventi di adeguamento tecnologico degli attuali impianti, anche mediante limitati spostamenti logistici, sempre che siano garantite la protezione e la sicurezza dell'ambiente lagunare, e comunque finalizzati ad un miglioramento complessivo della qualità ambientale.

Gli enti competenti provvedono a definire ed attuare gli interventi finalizzati alla riduzione dei rischi derivanti dal trasporto nella laguna di petroli e sostanze inquinanti, compresa la delocalizzazione delle attività incompatibili a partire da quelle non direttamente connesse alla produzione industriale dell'area di Porto Marghera.

Al fine di sostituire il traffico petrolifero in laguna gli enti responsabili devono predisporre un programma per la dismissione progressiva del Terminal petrolifero di S. Leonardo anche mediante interventi finalizzati alla conversione degli impianti esistenti, purché compatibili con le disposizioni della legislazione speciale per Venezia.

Articolo 41

Zona industriale di interesse regionale e aree di possibile trasformazione industriale.

Direttive

Il comune di Venezia, in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici al presente piano di area, verifica la peri-

metrazione riportata negli elaborati grafici di progetto relativamente alla zona industriale di interesse regionale e alle aree di possibile conformazione industriale anche apportando eventuali modifiche alla stessa se adeguatamente giustificate.

Nella zona industriale di interesse regionale:

- promuovere, sulla base di analisi relative al complesso delle attività insediate, con riferimento agli aspetti economici, tecnologici e merceologici, il consolidamento o le trasformazioni così come l'insediamento di nuove attività in grado di utilizzare i fattori di localizzazione specifici di Porto Marghera con particolare riferimento alle disponibilità portuali;
- individuare le limitazioni tecniche ed infrastrutturali relative all'area di Porto Marghera che riducono l'efficienza e/o limitano l'uso razionale della potenzialità produttiva e il processo di ristrutturazione, indicando altresì adeguate soluzioni;
- prevedere la delocalizzazione delle attività incompatibili per l'intensità dei rischi connessi o per l'impatto ambientale prodotto, proponendone le eventuali localizzazioni alternative;
- indicare e programma la realizzazione di tutte le opere di

controllo degli effluenti nocivi e molesti eventualmente necessarie a garantire adeguati standards ambientali;

- favorire l'introduzione di nuovi settori di produzione e ricerca, ad alto contenuto di innovazione tecnologica e comunque compatibili con le esigenze ambientali;
- programma le necessarie operazioni di riassetto degli spazi pubblici e privati, l'espansione delle funzioni portuali e commerciali, nonché l'insediamento di centri di ricerca;
- effettua il censimento dei manufatti di archeologia industriale più significativi per i quali propone un riuso compatibile.

Il comune prevede attraverso una programmazione unitaria degli interventi, il riordino delle aree di possibile trasformazione industriale, anche al fine di favorire l'integrazione tra il contesto urbano e quello industriale mediante:

- l'individuazione di un disegno unitario della mobilità alle diverse scale;
- l'organizzazione di un sistema degli spazi aperti, anche recuperando le aree relitte e di frangia ed eliminando gli elementi detrattori presenti;
- la disciplina degli interventi consentiti sugli edifici esistenti, in relazione anche a un loro possibile riuso compatibile.

Prescrizioni e vincoli

Nella zona industriale di interesse regionale è consentita la realizzazione di impianti produttivi e tecnologici, di opere edilizie e di infrastrutture inerenti ai processi produttivi nonché di manufatti destinati ad ogni altra funzione aziendale, quali edifici amministrativi, laboratori di prove, studi e ricerca, posti di sorveglianza e controllo, mense aziendali, posti di ristoro, ambulatori e simili.

Il comune, in sede di attuazione delle direttive di cui al presente articolo, può inoltre prevedere ogni altro tipo di attrezzatura funzionale all'insediamento di nuove attività ed all'introduzione di settori nuovi di produzione e ricerca. Non sono ammessi edifici destinati a residenza, salvo quelli strettamente necessari per l'alloggio del personale di custodia delle aziende insediate.

Nelle aree di possibile trasformazione industriale, sono ammesse, previa attuazione delle direttive di cui al presente articolo, trasformazioni della originaria destinazione d'uso industriale, in attività di tipo direzionale commerciale e di servizio urbano, ivi comprese forme di ricettività ad esse integrate, nonché la destinazione di parco scientifico e tecnologico incluse le attività di servizio a queste funzionali.

TITOLO VII

Sistema relazionale

Articolo 42

Idrovia Venezia - Padova.

Directive

Il progetto esecutivo del tratto lagunare non attuato del canale navigabile Venezia - Padova dovrà adeguarsi, previa verifica di compatibilità ambientale, al tracciato di massima indicato nelle tavole di progetto del piano di area.

Eventuali modifiche allo stesso dovranno essere motivate da comprovate esigenze tecniche e comunque supportate da uno studio di impatto ambientale.

Prescrizioni e vincoli

Lungo il tracciato, per la parte non ancora realizzata, sono vietati interventi tali da compromettere la realizzazione dell'opera.

Articolo 43

Arece aeroportuali.

Directive

L'area aeroportuale di Tessera è riservata al complesso delle attrezzature e degli edifici destinati all'esercizio dell'attività aeroportuale, compresi gli immobili destinati ai servizi per il personale, le officine di riparazione, i magazz-

1985, n.61 e successive modifiche, determina i limiti di soglia ammissibili per la fruizione turistica, anche in funzione degli impianti tecnologici, dei servizi e dei caratteri ambientali dei luoghi.

Articolo 57

Riconizioni dei vincoli esistenti.

I Comuni, in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici al presente piano di area, individuano l'esatta delimitazione topografica dei vincoli di cui alla Legge 1 giugno 1939, n. 1089, alla Legge 29 giugno 1939, n. 1497 e alla Legge 8 agosto 1985, n.431, che insistono sul proprio territorio.

Articolo 58

Beni Demaniali e Patrimoniali dello Stato - Intese.

L'applicabilità delle direttive e l'operatività delle prescrizioni e dei vincoli di cui al presente piano, in quanto riferite a territori e/o beni (ivi inclusi gli specchi acque) appartenenti al Demanio oppure al patrimonio indisponibile dello Stato, sono subordinate a specifiche intese con le competenti Amministrazioni Statali interessate; l'approvazione dei progetti e degli interventi concernenti i beni medesimi deve essere assentita dalle Amministrazioni stesse.

L'esecuzione di opere pubbliche di interesse statale è da realizzarsi dagli Enti istituzionalmente competenti nel rispetto delle disposizioni di cui agli articoli 81 e 82 del D.P.R. n. 616/77 e successive modificazioni.

Le attività minerarie di interesse statale, regolate dal R.D. 29 luglio 1927, n. 1443, dovranno svolgersi secondo le modalità stabilite all'articolo 17 delle Norme di Attuazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.

Resta obbligatorio il parere del Comitato Mistito Partitico, di cui alla Legge 24.12.1976, n. 898, per tutte le problematiche, qualora esistenti, concernenti le attività e le opere di difesa nazionale. Ove se ne ravvisi la necessità il Presidente della Giunta Regionale su motivata richiesta, sentita la Commissione tecnica competente, può autorizzare deroghe alle indicazioni stabilite dalle presenti norme o agli elaborati grafici.

In particolare, per quanto attiene alla Difesa, sono consentiti: nelle aree che le FF.AA. hanno in uso, a qualsiasi titolo, gli interventi e le attività necessari per l'assolvimento dei compiti istituzionali;

- nelle aree all'uopo individuate dal Comitato Mistito Partitico della Regione Veneto, costituito ai sensi dell'art. 3 della legge 24 dicembre 1976, n. 898, lo svolgimento delle esercitazioni periodicamente concordate dal Comitato;

- ogni altra attività consentita dalla legge.

In ogni caso è consentita l'installazione d'apparecchiature di misura e controllo anche da parte degli enti concessionari.

Per quanto non direttamente previsto si applicano le disposizioni di cui agli articoli 6, 37 e 49 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.

Articolo 58 bis

Interventi dello Stato

entro la conterminazione lagunare.

Per gli interventi di competenza dello Stato da realizzarsi entro la conterminazione lagunare, regolati con specifica normativa, ivi compresa la legislazione speciale per Venezia, si applicano le normative medesime.

Articolo 59

Piano per la prevenzione dell'inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia.

Ai fini dell'attuazione dell'articolo 2, primo comma, della Legge 16 aprile 1973 n. 171, il presente piano è integrato, sotto il profilo del disinquinamento, dal Piano per la prevenzione dell'inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia, di cui all'articolo 3 della legge regionale 27 febbraio 1990 n. 17 e successive modificazioni, approvato con P.C.R. del 19.12.1991 n. 255, relativamente ai territori dei Comuni di Venezia, Chioggia, Codovigo, Campagna Lupia, Mira, Quarto d'Altino, Jesolo, Mistle di Piave, Camponogara, Dolo, Mirano, Spinea, Salzano, Martellago, Marcon e Mogliano Veneto.

Articolo 60

Prelievo delle acque sotterranee.

Nelle aree soggette alle disposizioni della legislazione speciale per Venezia, incluse nell'ambito territoriale disciplina-

to dal presente piano è vietato, ai sensi dell'articolo 3 lettera c), Legge 16 aprile 1973, n. 171, il prelievo delle acque sotterranee e di altri fluidi che possano determinare pregiudizio per le aree interessate dal presente piano, fatto salvo quanto legalmente e regolarmente autorizzato per le aree prive di rete idropotabile di distribuzione.

Articolo 61

Fanghi non tossici e nocivi estratti dai canali di Venezia.

Il Magistrato alle acque, ai sensi dell'articolo 4, comma 6, Legge 8 novembre 1991, n. 360, riconosce l'idoneità dei siti destinati al recapito finale dei fanghi non tossici e nocivi estratti dai canali di Venezia, con esclusione dei seguenti:

- zone a canneto;
- zone consolidate, boscate e fossili e arenili;
- pinete litoranee e zone boscate;
- ambiti per l'istituzione di riserve archeologiche;
- aree di tutela paesaggistica della Laguna del Morro, del Medio corso del Piave e della foce dell'Adige.

Articolo 62

Direttive per la costituzione del Parco Naturale Regionale della Laguna di Venezia.

Il presente piano di area costituisce punto di riferimento essenziale per la determinazione e per la regolamentazione delle aree di particolare tutela che verranno definite dalla legge regionale istitutiva del Parco Naturale Regionale della Laguna di Venezia, come previsto dal Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.

Articolo 63

Contenuti prevalenti.

Nel caso di contrasto tra Elaborati grafici prevalgono gli Elaborati grafici a scala di maggiore dettaglio.

Nel caso di contrasto tra le Norme Tecniche di Attuazione e gli Elaborati grafici prevalgono le Norme Tecniche di Attuazione.

Nel caso di contrasto tra le Norme Tecniche di Attuazione e la Relazione prevalgono le Norme Tecniche di Attuazione. Nel caso di contrasto tra Elaborati grafici e Relazione prevalgono gli Elaborati grafici.

Allegato 4

Ptp

Tavole grafiche

STATO DI FATTO

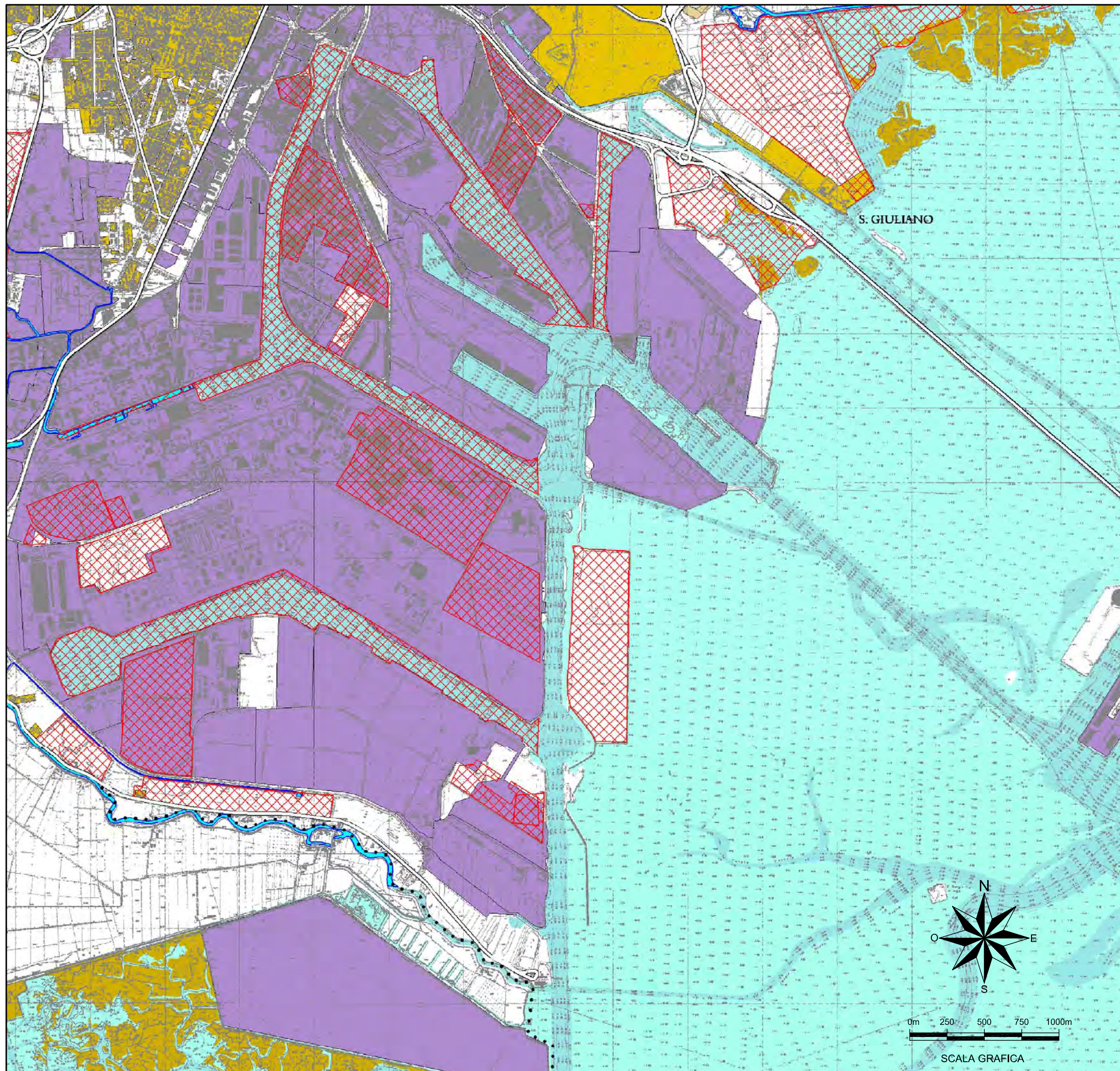
Tavola 1 “Carattere della struttura territoriale”

Tavola 2 “Sistema ambientale”

Tavola 3 “Mosaico dei PRGC e dei piani regionali”

PROGETTO

Tavola 1 “Assetto territoriale”



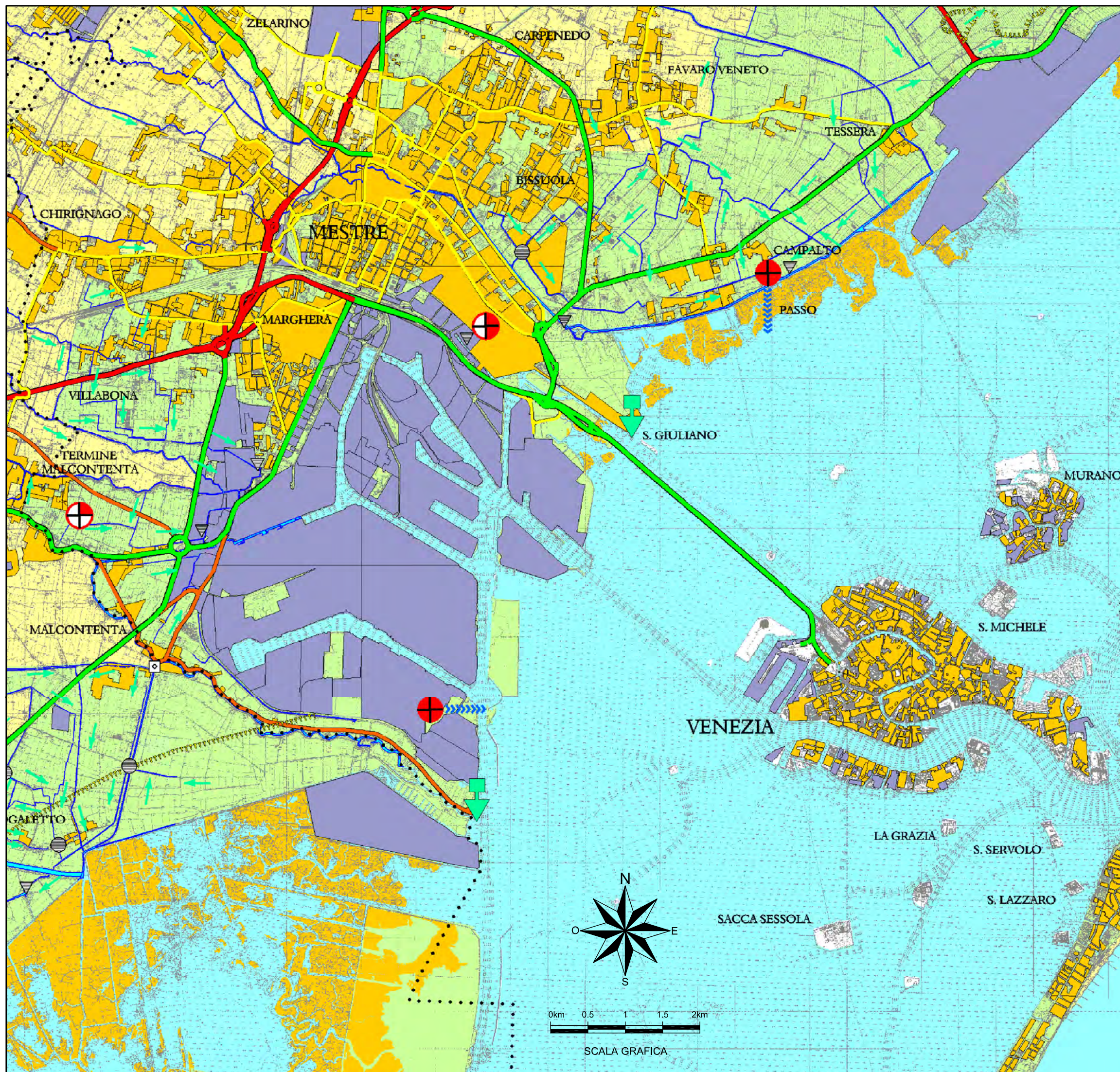
PTP

adottato dal Consiglio Provinciale con delibera
prot. n.51195 del 17/2/1999,
approvato dal Consiglio Provinciale con delibera
n.22724/170 del 26-27/5/1999.

Estratto da

STATO DI FATTO
Tav. 1 - Carattere della struttura
territoriale

dicembre 2002

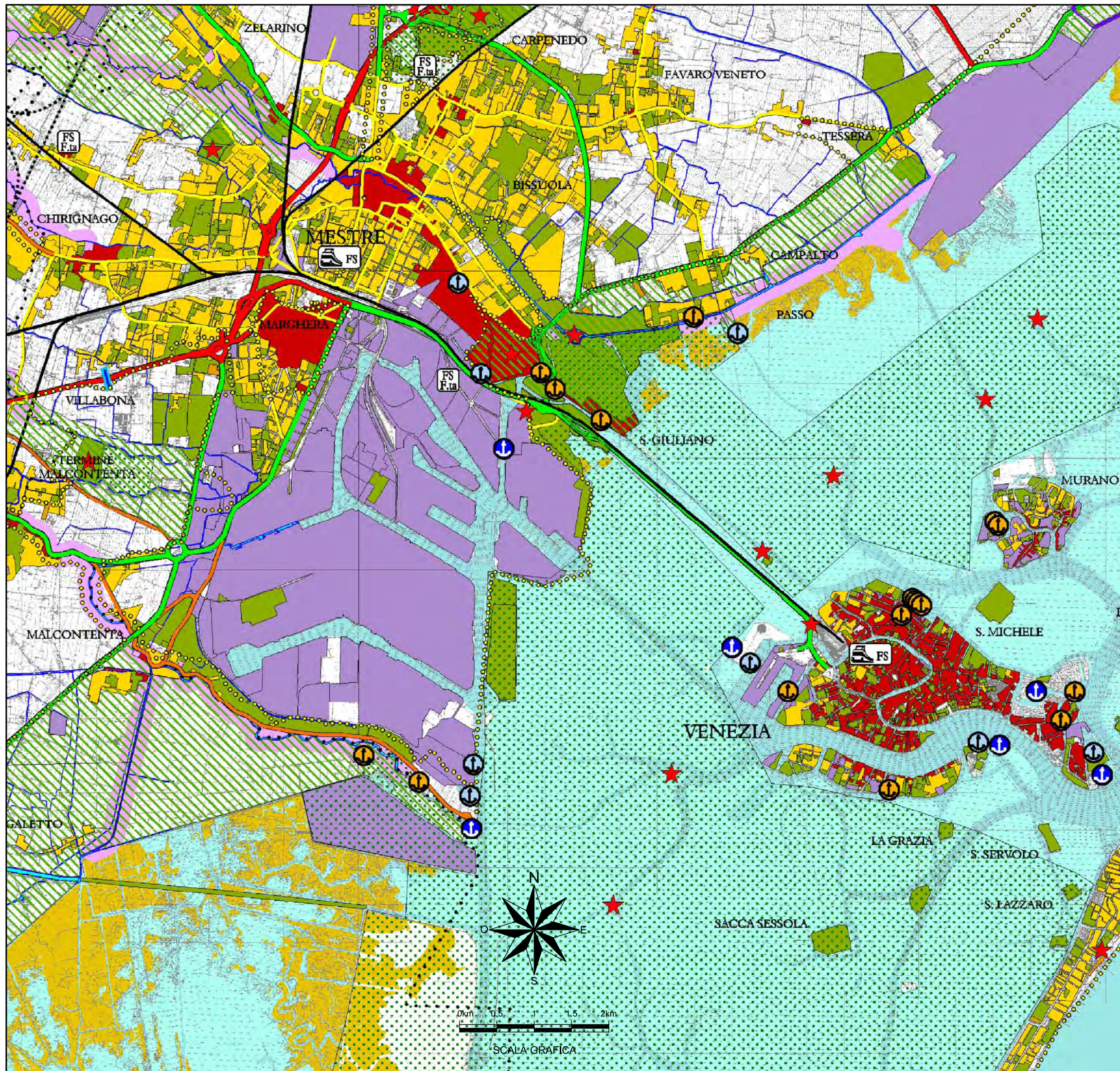


PTP

adottato dal Consiglio Provinciale con delibera
prot. n.51195 del 17/2/1999,
approvato dal Consiglio Provinciale con delibera
n.22724/170 del 26-27/5/1999.

Estratto da

STATO DI FATTO
Tav. 2 - Sistema ambientale



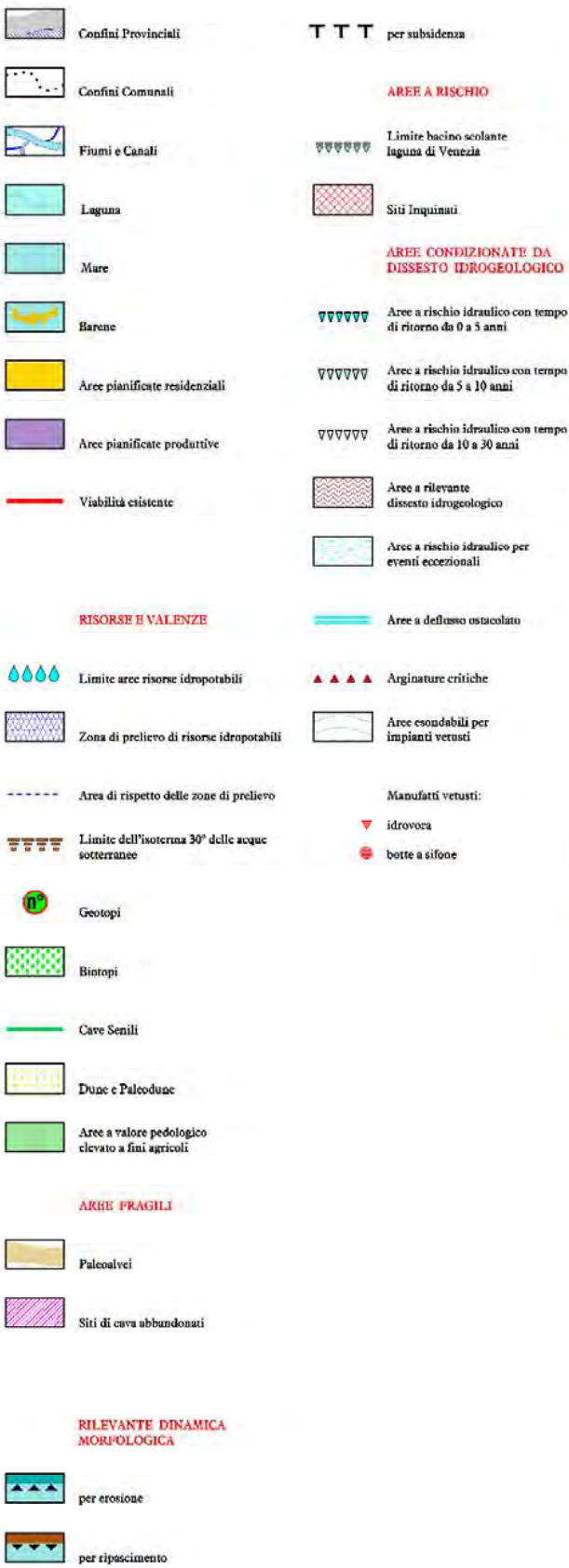
PTP

adottato dal Consiglio Provinciale con delibera
prot. n.51195 del 17/2/1999,
approvato dal Consiglio Provinciale con delibera
n.22724/170 del 26-27/5/1999.

Estratto da

STATO DI FATTO
Tav. 3 - Mosaico dei PRGC e dei
piani regionali

TAV.n°1 CARATTERI DELLA STRUTTURA TERRITORIALE



TAV.n° 2 SISTEMA AMBIENTALE



TAV n°3 MOSAICO DEI P.R.G.C. E DEI PIANI REGIONALI

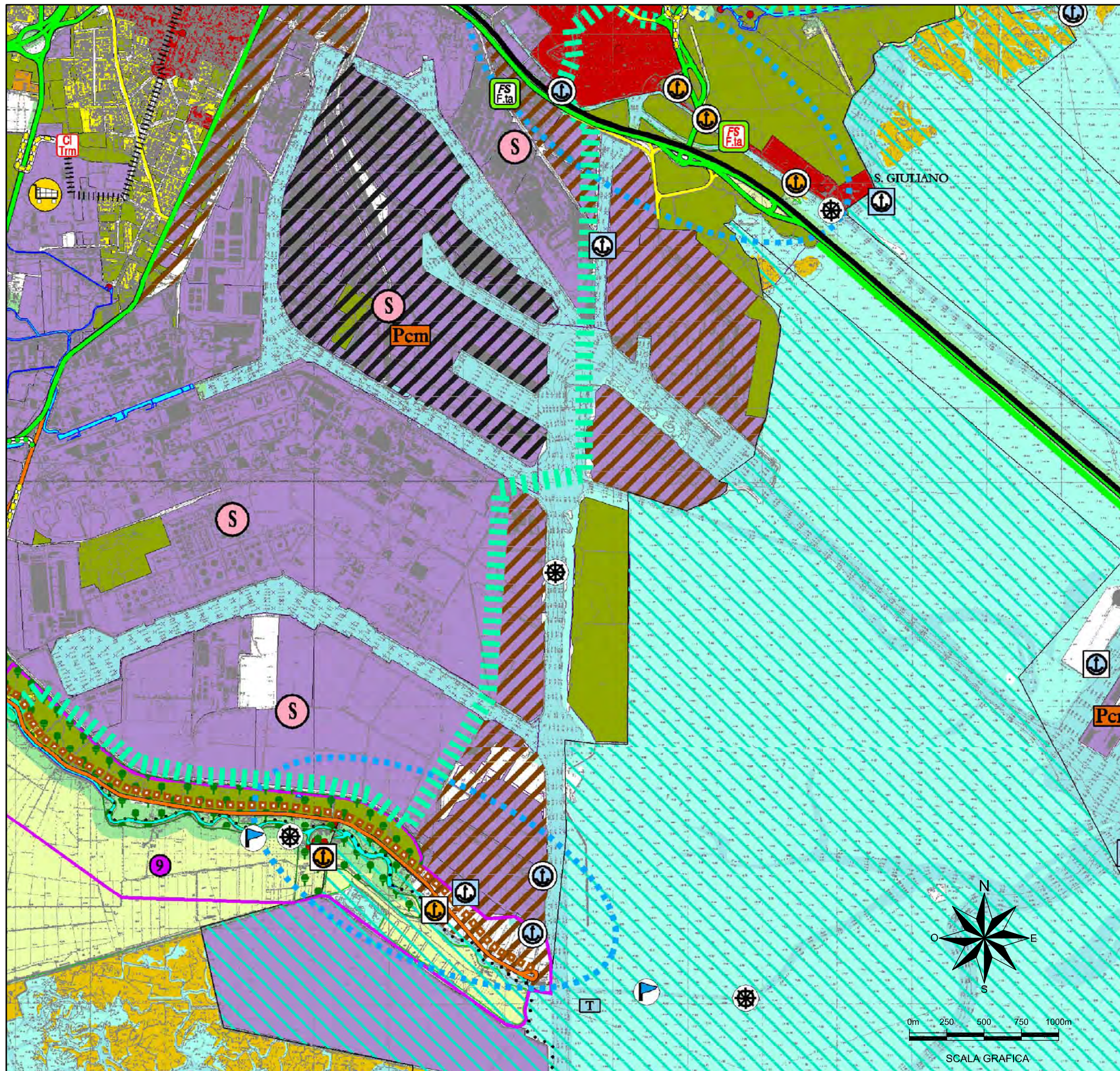


PTP

adottato dal Consiglio Provinciale con delibera prot. n.51195 del 17/2/1999, approvato dal Consiglio Provinciale con delibera n.22724/170 del 26-27/5/1999.

LEGENDA

STATO DI FATTO
Tav. 1 - Carattere della struttura territoriale
Tav. 2 - Sistema ambientale
Tav. 3 - Mosaico dei PRGC e dei piani regionali



PTP

adottato dal Consiglio Provinciale con delibera
prot. n.51195 del 17/2/1999,
approvato dal Consiglio Provinciale con delibera
n.22724/170 del 26-27/5/1999.

Estratto da

PROGETTO
Tav. 1 - Assetto Territoriale

	Confini Provinciali
	Confini Comunali
	Fiumi - Canali
	Laguna
	Mare
	Barene
	Centri Storici
	Aree Residenziali - Z.T.O. - B.C.
	Insedimenti produttivi e infrastrutture connesse (porti/aeroporti)
	Principali strutture commerciali
	Insedimenti e infrastrutture funzionali al turismo - (campeggi/porti-tur.)
	Attrezzature ed impianti pubblici
	Aree in trasformazione dinamica
INFRASTRUTTURE	
Viabilità	
	Punto di esazione esistente
	Punto di esazione di progetto
Autostrade	
	esistenti
	di progetto con accordo territoriale
	di progetto senza accordo territoriale
Strade statali	
	esistenti
	di progetto con accordo territoriale
	di progetto senza accordo territoriale
Strade Provinciali	
	esistenti
	di progetto con accordo territoriale
	di progetto senza accordo territoriale
Strade Comunali	
	esistenti
	di progetto con accordo territoriale
	di progetto senza accordo territoriale
	Strade alberate esistenti
	Strade alberate di progetto
	Fasce stradali da ristrutturare
	Percorso ciclabile
	Ferrovie esistenti
	Ferrovie di progetto

	Ferrovie dismesse
	Stazioni ferroviarie esistenti
	Stazioni ferroviarie di progetto
	Fermate ferroviarie esistenti
	Fermate ferroviarie di progetto
	Scalo merci ferroviario primario
	Progetto tram Mestre
	Capolinea tram Mestre
	Fermate ferroviarie interessate SFM
	Porto commerciale
	Porto passeggeri
	Porto petroli
	Porto peschereccio
	Zona aeroportuale internazionale
	Zona aeroportuale regionale/turistico
	Aviosuperficie
	Percorsi navigabili
	Terminal terra - acqua
	Parcheggi scambiatori
	Opere di mitigazione ambientale
	Corridoi intermodali

SISTEMA INSEDIATIVO	
	Varco da mantenere
	Orientamento dello sviluppo edilizio
	Zona agricola periurbana
	Cuneo verde

SISTEMA ECONOMICO - PRODUTTIVO	
	Zona portuale
	Zona di trasformazione compatibile
	Aree a servizi turistici
	Aree produttive strategiche
SISTEMA AMBIENTALE	
	Anello circumlagunare
	Riserva archeologica e fascia di rispetto
	Riserva provinciale di protezione speciale e fascia di rispetto
	Riserva provinciale speciale di conservazione e fascia di rispetto
Aree di interesse ambientale	
Territorio agricolo	
	Comune di Chioggia - Ca Lino
	Comune di Noale/Martellago/Salsano/S.M. Sala - Marzenego
	Comune di Mirano/Spinea - Zigaraga
	Comune di Portogruaro - Lison
	Comune di Mirano/S.Maria di Sala - Agro Centuriato
Fascia costiera	
	Comune di Caorle - loc. Brusa
	Comune di Chioggia - loc. Isola Verde
	Comune di Caorle - Valle Almara
	Comune di Eraclea - Parco della "Laguna del Morro"
	Comune di Chioggia - bocca di porto di Chioggia
	Comune S. Michele Tagli - loc. Faro Bibione
	Comune di Venezia - bocca di porto degli Alberoni
	Comune di Venezia - bocca di porto di S. Nicolo'
Ambiti fluviali	
	Ambito dell'Adige
	Ambito del Brenta
	Parco del Lomene e Reghena
	Ambito del Livenza
	Ambito del Piave
	Parco del Sile
	Ambito del Tagliamento
	Ambito del Dese - Marzenego
	Ambito del Naviglio Brenta e del Norisime
Ambiti lagunari	
	Laguna di Caorle e Bibione - (parco di competenza Regionale)
	Laguna di Venezia - (parco di competenza Regionale)
	Riserva marina delle "Tegone"

	Aree boscate
	Bosco di Mestre
	Bosco di S. Stino di Livenza
	Bosco del Parauro
	Bosco Nordio
	Bosco del Lison
	Pineta litoranea
	Zone con priorità di riforestazione
	Fascia corridoio ecologico
	Ambiti di possibile riallagamento
	Zone condizionate per valenze
	Zone condizionate per penali
	Aree di interesse paesistico ambientale
	Viabilità con valenza panoramica
SISTEMA TURISTICO	
	Presenze di interesse culturale
	Aste fluviali di valenza turistica
	Porto turistico in ampliamento
	Porti turistici in contenimento
	Rimessaggio in ampliamento
	Rimessaggio in contenimento
	Strutture per la nautica da diporto: Nuove ubicazioni
	Aree di riorganizzazione delle strutture per la nautica

PTP

adottato dal Consiglio Provinciale con delibera
prot. n.51195 del 17/2/1999,
approvato dal Consiglio Provinciale con delibera
n.22724/170 del 26-27/5/1999.

LEGENDA

PROGETTO
Tav. 1 - Assetto Territoriale

Allegato 5

Ptp

Estratti da “Norme Tecniche di Attuazione”

Art. 44, 45, 71.

art. 44 - AMBITO PRODUTTIVO STRATEGICO

1. Sono da considerare strategiche quelle aree che per la loro localizzazione possono svolgere un ruolo funzionale alle grandi infrastrutture logistiche (porti, aeroporti, interporti e nodi infrastrutturali), in particolare:
 - a) ambito produttivo del nord-ovest: comprendente la zona commerciale-produttiva tra i Comuni di Dolo, Pianiga e Mirano. L'area nodale per le necessità logistiche si è sviluppata in modo disorganizzato e casuale e rende necessario un intervento di coordinamento. Ogni azione di trasformazione proposta da uno dei soggetti che interagiscono su tale area (FS, Enti locali, Autostrada, ecc.) attiva il necessario procedimento di coordinamento attraverso l'accordo di programma volto a concertare la rete infrastrutturale di sostegno, la mobilità dei carichi, le funzioni da privilegiare, nonché la realizzazione coordinata delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria. L'accordo di programma prevederà la ripartizione degli oneri pregressi e futuri dell'insediamento.
 - b) ambito del nord-est: la zona produttiva di Dese – Marcon risulta un polo di attrazione di attività terziarie di livello sovracomunale che necessita di un coordinamento dell'assetto insediativo, infrastrutturale e intermodale adeguato al rango metropolitano delle funzioni ospitate e al flusso di utenti già oggi rilevato;
 - c) ambito di Porto Marghera: si conferma come strategica la funzione portuale. Per i caratteri che questa funzione va assumendo in progressiva integrazione con il corridoio Adriatico e i sistemi produttivi dell'area d'influenza si ipotizza un suo potenziamento, nel quale vanno garantiti i seguenti fattori: accessibilità da mare e da terra, qualità e sicurezza ambientale, intermodalità e innovazione. Il P.T.P. recepisce le direttive della legislazione nazionale vigente sulla prospettiva di una graduale eliminazione del traffico petrolifero dall'ambiente lagunare e sulle limitazioni da osservare in vista di tale prospettiva.

Il P.T.P. inoltre recepisce anche la nuova normativa (in fase di evoluzione) relativa alle Bonifiche delle aree industriali inquinate e da disinquinare; la presenza di vaste aree all'interno di questa grande zona industriale in evidente grado di abbandono, con la presenza di impianti industriali dismessi, e di suoli sicuramente contaminati determina l'urgenza di un Piano Generale di intervento di Bonifica Ambientale da concordare con le amministrazioni competenti.

La riqualificazione ambientale dell'area deve essere la base delle scelte di riqualificazione produttiva, riutilizzando il sistema infrastrutturale per conversioni pulite.

Si deve altresì procedere alla modifica dei cicli produttivi esistenti rientrati all'interno delle Direttive Seveso, introducendo le migliori tecnologie possibili, per diminuire il rischio per le popolazioni e per i lavoratori, come previsto anche dalle recenti Direttive Comunitarie.

- d) ambito di Val da Rio a Chioggia: il P.T.P. riconosce la valenza regionale del terminal fluvio-marittimo a Val da Rio e ne conferma la destinazione ad uso portuale. Le aree ad esso prossime sono pertanto strategiche per garantire lo sviluppo di dette funzioni. È pertanto incentivata la destinazione portuale e produttiva ad essa connessa, la localizzazione delle relative attrezzature nonché le funzioni relative allo scambio intermodale. Devono essere garantite le aree per le connessioni infrastrutturali, viarie e ferroviarie, di livello territoriale regionale e relative al corridoio adriatico.
- e) ambito di Lugugnana: la mancata connessione insediativa e infrastrutturale dell'area e la sua eccezionale potenzialità insediativa rendono opportuna la definizione di una specifica concertazione cui partecipino tutti i soggetti capaci di contribuire a un adeguato e coerente riuso della stessa (Regione, Provincia, Comuni, grandi aziende di servizi pubblici, associazioni e operatori di categoria).

2. I comuni conformano le loro azioni pianificatorie alle direttive di cui sopra.

art. 45 - ZONA DI TRASFORMAZIONE COMPATIBILE

1. Il P.T.P. favorisce i processi di recupero e di riutilizzazione delle aree produttive dismesse e la riconversione delle aree produttive, ovvero di loro parti, presenti in contesti scarsamente dinamici o adiacenti a zone residenziali o a zone con valenze ambientali rilevanti.
2. Per le aree localizzate all'interno o in prossimità dei centri abitati il P.T.P. indica come prioritaria la destinazione d'uso per:
 - a) centri di servizio;
 - b) attività artigianali, commerciali o di servizio, comunque compatibili con la residenza;
 - c) funzioni legate al tempo libero.
- (P)3. Per le aree adiacenti a zone di rilevante valenza ambientale e/o naturalistica, il Comune, nel rilascio delle concessioni o autorizzazioni, dovrà attenersi a criteri di compatibilità basati sui valori ambientali contermini, nel rispetto dei quali saranno determinate le funzioni e i necessari interventi di mitigazione, quali ad esempio la realizzazione di fasce perimetrali a verde, e le garanzie sulla qualità delle acque reflue.
4. Sono comunque fatte salve per l'area di Porto Marghera le indicazioni e gli obiettivi di maggior dettaglio di cui all'accordo di programma sulla chimica sottoscritto il 21.10.1998.
 Per le aree adiacenti a zone di rilevante valenza ambientale e/o naturalistica, il Comune dovrà permettere la continuità produttiva sino alla dismissione degli impianti, permettendo interventi di adeguamento e riconversione che risultino di volta in volta necessari e finalizzati al miglioramento complessivo della qualità ambientale, introducendo nelle autorizzazioni interventi di mitigazione ambientale, quali ad esempio la realizzazione di fasce perimetrali a verde. Le aree dismesse saranno destinate a usi compatibili col territorio.

c) sistema idroviario del Fissero-Tartaro-Canal Bianco.

2. Il P.T.P. assume la necessità del completamento funzionale di tali sistemi, con la dotazione di porti commerciali, scali fluviali, banchine e punti di attracco.
3. I Comuni, lungo le aste fluviali di valenza turistica in sede di adeguamento, localizzeranno strutture di approdo anche tenendo conto della prossimità a punti di distribuzione carburante, a esercizi di ristoro e ospitalità.

art. 70 - ZONA AEROPORTUALE

1. Il P.T.P. individua le aree del sistema relazionale finalizzate alla mobilità aerea. Esse sono distinte in:
 - a) aeroporto di interesse internazionale Marco Polo di Venezia-Tessera;
 - b) aeroporto regionale Nicelli di Venezia-Lido;
 - c) aviosuperfici esistenti e di progetto;
 - d) eliporti (non indicati in cartografia).
2. I Comuni in sede di redazione dei piani comunali della circolazione allegati ai PRGC individuano aree per eliporti, servite dalle infrastrutture viarie con adeguati spazi di scambio intermodale.
3. Il servizio aeroportuale di interesse internazionale dovrà essere integrato con il sistema S.F.M.R. e dovrà essere dotato di un sistema infrastrutturale tale da garantire l'accessibilità e di un sistema di servizi adeguati alla funzione.
4. Sia gli eliporti che le aviosuperfici svolgono funzione di presidio ai fini della protezione civile e le localizzazioni in cartografia sono indicative.

art. 71 - ZONA PORTUALE - PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA

1. Il P.T.P. conferma la destinazione a porto commerciale delle aree a ciò destinate nel Comune di Venezia, facendo proprio l'ampliamento proposto: tali previsioni potranno essere integrate con il Piano Regolatore del Porto che ne disciplinerà la struttura operativa.
2. Il P.T.P. non prevede modificazioni alla struttura e alla funzionalità di Porto S. Leonardo, se non nella prospettiva di una progressiva diminuzione del traffico petrolifero. È inoltre esclusa qualsiasi espansione a fini portuali delle casse di colmata.
3. L'adeguamento del Porto Commerciale di Marghera è preliminare al potenziamento e alla riqualificazione di ogni tipologia dal traffico passeggeri nell'area portuale di Venezia.
4. Il P.T.P. riconosce la valenza regionale del terminal portuale di Val da Rio a Chioggia, ne conferma la destinazione ad uso portuale, e ritiene strategica la realizzazione della connessione col sistema idroviario padano; fondamentale appare inoltre la connessione ferroviaria della struttura con la dorsale adriatica.
5. Il Comune di Chioggia e l'Autorità portuale sono tenuti ad un'intesa per la migliore riorganizzazione dell'attività portuale, al fine di rendere coerenti le destinazioni d'uso localizzate nelle immediate vicinanze, nonché le funzioni di scambio intermodale.

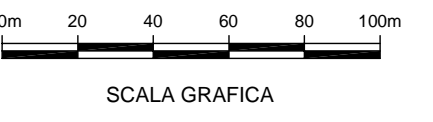
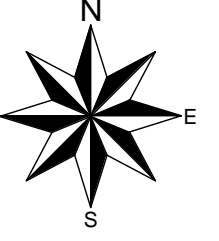
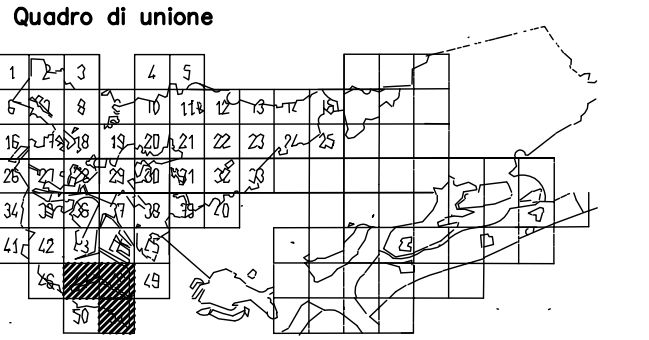
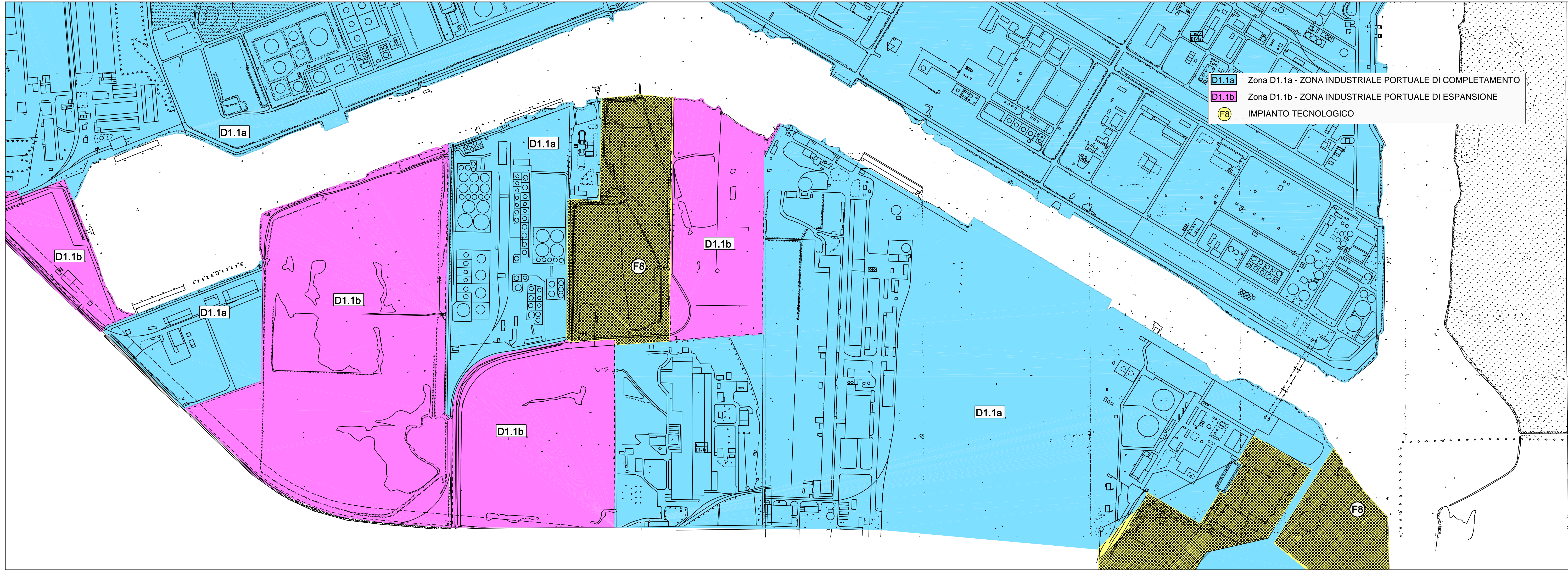
Allegato 6

Comune di Venezia

**Variante al Piano Regolatore Generale per
Porto Marghera**

13.1a Zonizzazione

Tavole 47, 48 e 51



Comune di Venezia

**Variante al
Piano Regolatore Generale
per Porto Marghera**

approvato con deliberazione della Giunta
Regionale Veneto n.350 del 9/2/1999

Con riferimento a
13.1a Zonizzazione
Tavole 47 - 48 - 51

Allegato 7

Comune di Venezia

**Variante al Piano Regolatore Generale per
Porto Marghera**

Estratti da “Relazione”

Cap.2 “Inquadramento territoriale ed urbanistico”

par.2.1 “Il quadro pianificatorio sovraordinato”

Cap.3 “La Variante al PRG per Porto Marghera”

par.3.4.3 “La promozione di protocolli d’intesa”

par.3.5.2 “La zonizzazione proposta dalla V.PRG per Porto Marghera”

par.3.5.2.1 “La zona industriale propriamente detta”



2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE ED URBANISTICO

2.1 Il quadro pianificatorio sovraordinato

L'area veneziana si caratterizza per una particolare sovrapposizione di competenze statali, regionali e locali, e per una specifica densità di atti pianificatori sovraordinati ai poteri comunali per effetto della compresenza di componenti ambientali e storico-paesistiche rare e vulnerabili, come il sistema della laguna, del litorale e dei fiumi; di preesistenze storico-culturali come il centro storico di Venezia e le altre isole dell'estuario; di grandi infrastrutture regionali come il porto, l'aeroporto e i nodi ferroviari e autostradali; e della più grande concentrazione industriale della regione.

Il quadro pianificatorio sovraordinato comprende dunque:

- a) il PTRC approvato dal Consiglio regionale in data 13/12/1991;
- b) il PALAV (Piano di Area della Laguna di Venezia e dell'Area Veneziana) adottato dalla Giunta Regionale in data 23/12/1991, e approvato dal Consiglio Regionale in data 7 marzo 1995, che del PTRC rappresenta un approfondimento a livello di sub-area regionale, destinato a precisare le politiche settoriali delle Regione nell'area veneziana,
- c) il PTP (Piano Territoriale Provinciale),giunto allo stadio di Progetto preliminare adottato dal Consiglio Provinciale in data 10 marzo 1995, che per la prima volta affronta il problema del raccordo tra le politiche territoriali della Regione e il coordinamento della pianificazione a livello sovracomunale.

Le indicazioni espresse dagli strumenti sovraordinati (in particolare il PALAV e il PTP) convergono nell'individuare il polo di Porto Marghera come una zona industriale di interesse regionale, all'interno della quale vengono identificate sia zone destinate a conservare la propria "funzione produttiva" sia aree di possibile "trasformazione industriale", conformemente alla ipotesi che P.M. possa offrire opportunità insediative per aziende in cerca di particolari esternalità per rilocalizzarsi.



Accanto a ciò vengono identificate aree a destinazione di Porto commerciale e aree di possibile conversione a Usi urbani. Inoltre, soprattutto il PTP, esprime la esigenza di misure di riqualificazione paesistica e ambientale di tutte quelle aree di contatto tra il Polo e il territorio circostante -la città, il Naviglio di Brenta nel suo tratto terminale, la laguna centrale- dove l'impatto negativo della concentrazione industriale si propaga oltre i limiti fisici del suo perimetro.

Infine la necessità di adeguare i collegamenti infrastrutturali con l'entroterra, avanzata dal PTP, soprattutto con la proposta di riassetto autostradale ad ovest e di congiungimento diretto del varco portuale con il casello della Serenissima, arretrato a Borbiago.

Questo insieme di indirizzi e di prescrizioni provenienti dagli strumenti sovraordinati sta ad indicare esplicitamente che è cessata la fase espansiva del polo di base costiero e che è in pieno sviluppo la fase del declino: ciò che di esso rimane necessita ora di una strategia assai più articolata e integrata con la realtà locale di quanto non lo fosse quella propria dell'originario insediamento costiero di P.M. all'epoca della sua espansione.

E' questo lo stadio che si definisce del declino industriale, entro il quale parti di vecchio e parti di nuovo sono destinate a convivere con una crescente diversificazione di ruoli e di prospettive da parte dei settori presenti che sopravvivono, tanto più se in presenza di un esplicito intento di indirizzo e di coordinamento esercitati dall'ente locale.

La fase che si apre appare certamente lunga e reca con sè tutti i caratteri di quella transizione che si definisce postindustriale, dove le prime lavorazioni cedono il passo a prodotti finiti che inglobano quote crescenti di valore aggiunto e determinano una domanda di servizi qualificati alla produzione come indotto delle lavorazioni principali.

2.2 La pianificazione del declino industriale

Entro questo quadro denso di atti, competenze e procedure si inserisce la pianificazione urbanistica di Porto Marghera: un complesso produttivo costiero che conserva un sistema di relazioni funzionali di rango interregionale in tutti quei comparti che



3.4.3 La promozione di protocolli di intesa

Per metodo, il Gruppo di progettazione della Variante PRG PM ha sviluppato le ipotesi di Piano in stretta collaborazione e in concerto con le strutture tecniche delle altre amministrazioni locali e ha cercato occasioni per pubblicizzare, in progress, lo stato di avanzamento dei lavori e le diverse ipotesi progettuali.

Ha interloquito con la Regione per la versione finale del PALAV, ha partecipato, in sede Provinciale, alla discussione del Progetto Preliminare del Piano Territoriale Provinciale, ha, direttamente e indirettamente, partecipato alla definizione del più ampio progetto di riqualificazione di Porto Marghera, ha in più occasioni presentato pubblicamente le linee guida del Piano e raccolto le osservazioni e le integrazioni in quelle sedi presentate.

Ma più, significativamente, ha costituito Tavoli di lavoro comuni con gli enti che, a termine di legge, hanno competenze territoriali su Porto Marghera, con i proprietari delle aree industriali libere e liberabili e con gli Enti che possono determinare nuovi, più efficienti, assetti del sistema infrastrutturale di riferimento.

Il rapporto con il Provveditorato al Porto di Venezia

Il Comune di Venezia, con il Provveditorato al Porto di Venezia, impegnato anch'esso alla redazione del proprio PRG ha stretto un rapporto di reciproca collaborazione, sancito anche dalla costituzione di un'apposito Gruppo di lavoro.

In base ai risultati di questo proficuo confronto, il la VPRG è stata sviluppata in modo da riconoscere che la disciplina della VPRG PM ha, rispetto alle aree appartenenti al demanio marittimo, carattere prescrittivo ed efficacia condizionati: in esse, ogni intervento di trasformazione potrà avvenire solo d'intesa con l'autorità portuale, e rispetto alle aree non demaniali, eventualmente incluse nel Piano Regolatore Portuale in corso di formazione, carattere prescrittivo ed efficacia prevalenti.

L'Intesa, tra Regione e Enti locali per Interventi urgenti per l'infrastrutturazione di Porto Marghera

Già il PRT individuava una emergenza trasporti nei problemi posti alla mobilità, in territorio regionale, delle persone e delle merci dai



3.5.2 La zonizzazione proposta dalla V. PRG per Porto Marghera

Le scelte progettuali della V. PRG per Porto Marghera in merito alle destinazioni d'uso e agli interventi consentiti nei subinsiemi delle aree di riferimento sono rappresentate nelle Tavole di Progetto (Documenti cartografici nn. 34 e 35 - Tavola 13.1a Zonizzazione in scala 1:2.000 e Tavola 13.1b Zonizzazione in scala 1: 5.000), che sono state così articolate:

ZONA INDUSTRIALE DI INTERESSE REGIONALE	D1.1a	ZONA INDUSTRIALE PORTUALE DI COMPLETAMENTO
	D1.1b	ZONA INDUSTRIALE PORTUALE DI ESPANSIONE
	D1.2	ZONA DELL'INDUSTRIA CANTIERISTICA DI INTERESSE NAZIONALE
	D1.3	ZONA DI TRASFORMAZIONE A PORTO COMMERCIALE
AREE DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE INDUSTRIALE	D2.a	COMMERCIALE - DIREZIONALE - RICETTIVA- ARTIGIANATO DI SERVIZIO DI COMPLETAMENTO
	D2.b	COMMERCIALE-DIREZIONALE-RICETTIVA ARTIGIANATO DI SERVIZIO DI ESPANSIONE
	D5.	ZONA PARCO SCIENTIFICO TECNOLOGICO
IMPIANTI SPECIALI		ATTIVITA' PETROLIFERE IN ZONA IMPROPRIA
	F8	IMPIANTO TECNOLOGICO
	F11	SERVIZI DI PUBBLICA SICUREZZA
	F12	ZONA PORTO COMMERCIALE ESISTENTE



3.5.2.1 La zona industriale propriamente detta

ZTO D1.1a Zona industriale portuale di completamento

E' la parte del polo industriale (I^a e II^a Zona) che mantiene la sua tradizionale destinazione Industriale-Portuale. La sua specificita' e' data dal legame funzionale esistente tra aree di pertinenza delle aziende insediate e uso portuale dell'affaccio a mare.

La classificazione come ZTO D1.1a è pertinente anche per quegli spazi attualmente utilizzate come impianti di stoccaggio di rifiuti nocivi (Impianti di I^a categoria ai sensi della LR 28/1990), dotati di autorizzazione provinciale, funzionali al ciclo produttivo degli stabilimenti (vedi quelli del Petrolchimico dell'Enichem, in II^a zona, a Fusina).

Le norme d'uso di queste aree riprendono, sostanzialmente, quelle oggi vigente -vedi art. 72 NTA della Variante Tecnica al PRG-, le quali si limitano a stabilire la tipologia degli interventi e delle funzioni ammesse.



ZTO D1.1B Zone industriali portuali di espansione

Le aree di proprietà comunale

L'Amministrazione intende destinare ad insediamenti industriali per PMI, anche di piccole e medie dimensioni, le aree, NON urbanizzate, di sua proprietà (i 43 h, già del Consorzio per la Zona industriale, e l'area ex SIRMA per circa complessivi 54 ha) e di affidarne la promozione a soggetti di prossima individuazione.

L'area Amav

E' quella, urbanizzata, di circa 4 ha, posta in testa al canale Industriale sud, di proprietà dell'Amav, oggi utilizzata come deposito logistico e come sede delle Guardie ai Fuochi (servizio portuale).

Anch'essa viene considerata dalla Variante come ZTO D1.1b, anche se la stessa Amav ne aveva recentemente ipotizzato un'una diversa utilizzazione (sede di un impianto di riduzione volumetrica e stoccaggio provvisorio di raccolte differenziate).

La possibile controversia tra Comune e Amav in merito alla destinazione d'uso dell'area sarà probabilmente affrontata e risolta nell'ambito di un più generale progetto di riorganizzazione logistica delle aree AMAV a livello dell'intera Terraferma.

Area Alumix ex Sava FU (ex LLL)

Area NON urbanizzata di circa 16 ha.

Anche per questa area la Variante prevede una destinazione di Zona industriale portuale di espansione, così come per le vicine aree pubbliche con le quali dovrebbe formare un unico comprensorio.

Il suo utilizzo è subordinato all'acquisizione pubblica delle aree.

L'Amministrazione comunale intende acquisire l'area al patrimonio pubblico e a tale scopo prevede la predisposizione di un apposito Piano Insediamenti Produttivi da realizzarsi ai sensi della L.865/1971.



L'area ex Cavareale (adiacente al costruendo impianto trattamento rifiuti urbani)

Area *non* urbanizzata, di circa 14 ha, in passato interessata da più progetti di utilizzazione mai concretizzati.

La Variante PRG PM classifica questo insieme di aree come ZTO D1.1b Zona industriale portuale di espansione e consente, in esse, l'insediamento anche di PMI non direttamente relazionate alla specificità di zona industriale costiera.

Gli interventi in queste aree realizzabili, previa la bonifica dei suoli da eseguirsi secondo il Protocollo previsto dal Piano Comunale di Risanamento Ambientale, sono comunque subordinati alla redazione e alla approvazione di uno strumento urbanistico attuativo di iniziativa pubblica.

La relativa Norma Tecnica di Attuazione della VPRG fornisce indicazioni in merito agli interventi e alle destinazioni d'uso consentite, alle distanze dei fabbricati e degli impianti dalle strade e dai confini e all'altezza massima consentita degli edifici.

Comune di Venezia

Variante al Piano Regolatore Generale per Porto Marghera

Estratti da “Norme Tecniche di Attuazione”

Titolo I

Capo I “Disposizioni varie”: Art.1, 2, 3

Capo IV “Le destinazioni d’uso”: Art.14

Titolo II

Capo I “Le zone produttive: zone territoriali omogenee D1”: Art.25, 26

***Capo V “Le zone per impianti speciali (F), per attrezzature, spazi
pubblici e di uso pubblico di quartiere (standard) nonché per
attrezzature a scala urbana e territoriale”: Art.33***



Titolo I. - Norme generali.

Capo I - Disposizioni varie

Art.1 -La variante del PRG per Porto Marghera disciplina -in attuazione di quanto statuito dal PALAV e previsto dal progetto preliminare del PTP- l'uso e la trasformazione urbanistica ed edilizia nonchè la dotazione di servizi e l'urbanizzazione della parte del territorio comunale individuata dal PALAV come "zona industriale di interesse regionale" e come "aree di possibile trasformazione industriale" nonché delle ulteriori aree risultate (a seguito della specifica indagine preliminare svolta al fine di verificare e, per quanto necessario, modificare la perimetrazione contenuta negli elaborati grafici del PALAV, in esecuzione della direttiva di cui all'art.41 delle NTA del ricordato piano di area) connesse e complementari rispetto al sistema territoriale di Porto Marghera, il tutto come risulta perimetrato, nella tavola n.13.1 ("zonizzazione"), quale "limite variante al PRG per Porto Marghera"

Art.2.- La disciplina della variante di Porto Marghera ha, rispetto alle aree appartenenti al demanio marittimo ed a quelle appartenenti al demanio stradale di enti diversi dal Comune, carattere prescrittivo ed efficacia condizionati: l'attuazione di tale disciplina, cioè, potrà avvenire solo d'intesa con le autorità rispettivamente competenti.

Sono comunque consentiti -su iniziativa o previa autorizzazione dell'



Autorità Portuale- gli interventi volti a mantenere, consolidare, allargare o rimodellare le sezioni dei canali portuali, anche con la formazione di nuovi specchi acquei, ovvero volti alla realizzazione, all'ampliamento od alla modifica di banchine portuali.

Art.3.- La disciplina della variante di Porto Marghera ha, rispetto alle aree non demaniali incluse nel piano regolatore portuale, carattere prescrittivo ed è prevalente sulla disciplina dettata da tale strumento: ciò nonostante, il Comune è impegnato -in ossequio al principio della cooperazione tra pubbliche amministrazioni- a valutare le esigenze che dovessero essere prospettate, in funzione del corretto assetto complessivo del porto, dalla competente autorità, concertando con essa eventuali modifiche, anche transitorie, della suddetta disciplina.

Art.4.- L'intero ambito territoriale disciplinato dalla variante di Porto Marghera, costituendo compendio unitario, si considera perimetrato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 27 L. n.457/1978, come zona di recupero, con la sola eccezione delle zone a verde urbano ed a verde urbano attrezzato nonchè delle zone di espansione.

L'individuazione degli immobili, dei complessi edilizi, degli isolati e delle aree, per i quali gli interventi di recupero aventi consistenza eccedente la manutenzione ordinaria sono subordinati alla formazione ed all'approvazione di piano di recupero, avverrà con deliberazione consiliare, laddove l'Amministrazione ne ravvisasse l'esigenza. La prescrizione del preventivo ricorso a strumenti

anche se volti a trasformare l'organismo edilizio esistente mediante un insieme sistematico di opere- garantire la conservazione dei principali elementi architettonici, strutturali e decorativi.

Le destinazioni consentite e gli indici sono quelli previsti per la zona in cui i suddetti manufatti ricadono.

Capo IV.- Le destinazioni d'uso

Art.13.- Le norme di zona definiscono le destinazioni d'uso principali e quelle con esse compatibili: ove, per queste ultime, sia definita una soglia massima, il rispetto della stessa viene verificato -con riferimento alla Sp- sull'edificio (o sugli edifici) oggetto di concessione edilizia semplice oppure, se detto edificio costituisce parte integrante di un complesso edilizio funzionalmente unitario, sull'intero complesso; allorchè si operi a mezzo di strumento urbanistico attuativo, il rispetto della suddetta soglia viene verificato -con riferimento alla Sp complessiva- sull'ambito territoriale oggetto dello strumento medesimo.

Art.14.- Stanti le peculiari caratteristiche, vocazioni ed esigenze di Porto Marghera, le destinazioni d'uso -principali e/o compatibili- sono limitate alle seguenti, intendendosi vietate tutte le altre:

1) destinazioni produttive:

1.1) industriale e industriale-portuale



1.2) industriale cantieristico;

1.3) industriale a parco scientifico tecnologico;

1.4) industriale di produzione e di distribuzione dell'energia;

1.5) industriale per interscambio modale e per movimentazione delle merci con trattamento e/o manipolazione delle merci stesse e - quindi - con esclusione dell'insediamento di attività limitate al mero deposito, tra diverse fasi di trasporto, di merci già pronte per la commercializzazione;

1.6) per l'interscambio modale e per la movimentazione delle merci e, in genere, per le attività di terminal;

1.7) artigianale produttivo;

2) destinazioni terziarie:

2.1) commerciale (attività di vendita all'ingrosso ed al minuto nonché di somministrazione di alimenti e bevande);

2.2) direzionale (attività di produzione di servizi; attività bancarie, finanziarie ed assicurative; attività professionali);

2.3) per deposito merci al servizio di attività insediate altrove;

2.4) ricettiva alberghiera;

2.5) ricettiva annessa alle attività produttive (foresteria);

2.6) artigianale di servizio;

3) destinazioni residenziali:

3.1) residenziale;

3.2) residenziale di servizio (alloggio integrato, fisicamente e funzionalmente, in un complesso edilizio unitario e costituente pertinenza dello stesso; l'alloggio non può avere Sp eccedenti i 150

mq; per ciascun complesso edilizio è consentita una sola residenza di servizio);

4) destinazione a servizi pubblici e/o privati quali:

4.1) impianti tecnologici (idrici, di depurazione, di sollevamento, di distribuzione dell'energia; di raccolta e di trattamento dei rifiuti da parte di enti pubblici ovvero -se relativi ai soli rifiuti prodotti dalla propria attività in sito- da parte di soggetti privati);

4.2) impianti per la protezione civile (servizi di pubblica sicurezza; caserme dei Vigili del Fuoco);

4.3) terminal passeggeri;

4.4) porto commerciale pubblico;

4.5) impianti ferroviari;

4.6) parcheggi pubblici;

4.7) opere di urbanizzazione primaria e secondaria.

Ove l'uso specifico (praticato o da praticare) non sia espressamente indicato in alcuna delle categorie di cui sopra, l'Amministrazione valuterà se l'uso stesso sia riconducibile, per via analogica, alle categorie medesime oppure se si tratti di un'uso riconducibile ad una destinazione diversa e pertanto vietata.

Art.15.- Gli elaborati di concessione edilizia debbono indicare lo specifico uso cui ciascuna unità immobiliare è destinata. Gli elaborati degli strumenti urbanistici attuativi debbono indicare lo specifico uso o gli specifici usi cui ciascun edificio è destinato, precisando - eventualmente- le quote, massime e/o minime, riservate all'uno od

Titolo II.- Norme di Zona

CAPO I.- Le zone produttive: zone territoriali omogenee D1

Art.25.- La zona industriale portuale di completamento (D1.1a) ha, quali destinazioni principali, quelle di cui ai punti 1.1, 1.4, 1.5 e 1.7 del precedente art.14; quali destinazioni compatibili, quelle di cui ai punti 2.1, 2.2, 2.5, 2.6, 3.2 e 4 (con esclusione di quelle di cui ai punti 4.3 e 4.4.) di cui al ricordato art.14.

In questa zona, in assenza di strumento urbanistico attuativo, gli interventi edilizi possono comportare l'aumento della Sp sino ad un massimo del 25% di quella esistente alla data di adozione della variante del PRG per Porto Marghera. In caso di demolizione con successiva ricostruzione, ove quest'ultima non sia fedele riproduzione dell'edificio o del manufatto preesistente, e/o in caso di ampliamento, vanno rispettati i seguenti indici: $D_s = 10$ m; $D_c = 0$ m o 5 m; $D_z = 5$ m; $D_f = 10$ m.

Gli strumenti urbanistici attuativi (obbligatori per gli ambiti territoriali all'uopo perimetrati o facoltativi, su iniziativa pubblica o privata) devono rispettare i seguenti indici: $U_t = 1,5$ mq/mq ovvero pari all' U_t esistente alla data di adozione della variante del PRG per Porto Marghera, se quest'ultimo risulti superiore a 1,5 mq/mq; $H_{max} = 30$ m; $D_c = 0$ m o 5 m; $D_s = 10$ m. La Sp (esistente, da ricostruire o da costruire) deve avere -per non meno del 75%- una o più delle destinazioni principali; ove la Sp con tali destinazioni sia



contenuta tra il 60% ed il 74%, l'indice UT va, a sua volta, contenuto in 1,3 mq/mq. Se, però, lo strumento urbanistico attuativo d'iniziativa privata è volto a disciplinare un territorio con superficie eccedente i 30.000 mq e viene presentato al Comune entro tre anni dalla data di approvazione della variante del PRG per Porto Marghera, l'indice UTmax è di 1,7 mq/mq, se la Sp ha -per non meno del 75%- una o più delle destinazioni principali, e di 1,5 mq/mq, se la Sp con tali destinazioni non è inferiore al 60%.

Negli strumenti urbanistici attuativi debbono essere individuate e trasferite gratuitamente in proprietà al Comune, oltre alle eventuali sedi stradali, aree per l'urbanizzazione in misura non inferiore al 5% della superficie della zona D1.1a considerata nel singolo strumento e relativa alle destinazioni produttive, nonché aree per l'urbanizzazione in misura non inferiore ai 4/10 della eventuale Sp con destinazioni terziarie. L'ulteriore 5% più gli eventuali 4/10 della Sp terziaria (standard secondario) può essere collocato su aree, esterne all'ambito territoriale oggetto dello strumento attuativo, all'uopo destinate dal PRG; in tal caso, dette aree vengono individuate puntualmente in occasione dell'approvazione dello strumento urbanistico attuativo ed i soggetti tenuti al trasferimento gratuito al Comune corrispondono a quest'ultimo un acconto sulle indennità di occupazione temporanea e di espropriazione, salvo il conguaglio ad indennità definitivamente liquidate, secondo quanto previsto dall'ultimo comma del precedente art.17.

Ove, nello strumento urbanistico attuativo, il Comune intenda dar



sede anche alla Sp di trasferimento prevista dal secondo comma del successivo art.34, la stessa non potrà avere consistenza eccedente l'indice di 0,3 mq/mq, aggiuntivo rispetto all'Ut sopra indicato.

Art.26.- La zona industriale portuale di espansione (D1.1b) ha, quali destinazioni principali, quelle di cui ai punti 1.1, 1.4, 1.5 e 1.7 del precedente art.14; quali destinazioni compatibili, quelle di cui ai punti 3.2 e 4 (con esclusione di quelle di cui ai punti 4.3 e 4.4) del medesimo art.14 nonchè -nella consistenza massima complessiva del 10%- quelle di cui ai punti 2.1, 2.2, 2.3, 2.5 e 2.6 del menzionato art.14.

Nessun intervento edilizio è consentito se non previamente inquadrato e disciplinato da uno strumento urbanistico attuativo d'iniziativa pubblica, il quale deve rispettare i seguenti indici: UT= 1,7 mq/mq, di cui 0,5 mq/mq riservato alla eventuale Sp di trasferimento prevista dal secondo comma del successivo art.34; Hmax= 30 m; Dc= 0 m o 5 m; Ds= 10 m.

Negli strumenti urbanistici attuativi debbono essere individuate e trasferite gratuitamente in proprietà al Comune, oltre le eventuali sedi stradali, aree per l'urbanizzazione in misura non inferiore al 20% della superficie della zona D1.1b e relativa alle destinazioni produttive, nonché aree per l'urbanizzazione in misura non inferiore ai 10/10 della eventuale Sp con destinazioni terziarie, salvo che il PRG non individui -nell'ambito perimetrato- una dotazione maggiore. Ove risulti opportuno collocare parte -non eccedente la metà- della suddetta dotazione di standard su aree all'uopo

individuare dal PRG all'esterno dell'ambito territoriale perimetrato e la dotazione eventualmente prevista dal PRG all'interno di detto ambito sia soddisfatta, troverà applicazione quanto previsto dall'ultimo comma del precedente art.17.

Art.27.- La zona industriale cantieristica di completamento (D1.2) ha, quale destinazione principale, quella industriale cantieristica; quali destinazioni compatibili quelle residenziale di servizio ed a servizi pubblici e/o privati.

Sono consentiti tutti gli interventi di manutenzione e di recupero degli edifici e degli impianti esistenti. Eventuali ampliamenti e sopralzi dovranno essere contenuti entro i seguenti indici: $D_s = 15$ m; $D_c = 0$ m o 5 m; $D_z = 5$ m; $D_f = 10$ m, rispetto a pareti finestrate di edifici insistenti su aree di altre zone.

Art.28.- La zona di trasformazione a porto commerciale (D1.3) ha, quale destinazione principale, quella a porto commerciale ed in particolare quella di cui al punto 1.6 del precedente art.14; quali destinazioni compatibili, quelle di cui ai punti 1.5, 3.2 e 4 del ricordato art.14 nonchè -nella consistenza massima complessiva del 10%- quelle di cui ai punti 2.1 e 2.2 del ricordato art.14.

La trasformazione a porto commerciale deve essere disciplinata da progetto pubblico ovvero, se l'intervento debba essere attuato, su concessione, da soggetti privati, a mezzo di accordo di programma od a mezzo del programma integrato di cui al capo V della legge



indici: D_c , D_f , $D_s = 10$ m; la S_f deve essere sistemata, almeno per il 10%, a verde alberato. Nel caso di intervento diretto, deve essere rispettato $l'U_f = 0,8$ mq/mq; nel caso di intervento disciplinato da strumento urbanistico attuativo vanno rispettati gli indici, la dotazione di standard e le prescrizioni di cui alla tabella allegata sub B alle presenti norme.

Gli strumenti urbanistici attuativi sono inquadrati in un piano direttore che definisce anche i requisiti di ciascun insediamento, le garanzie che vanno offerte da parte dei singoli operatori, le condizioni per conservare l'assetto voluto.

Capo IV.- La zona residenziale (C1.3)

Art.32.- La zona residenziale è disciplinata dalle disposizioni di cui all'art.28 N.A. della variante adottata con deliberazione C.C.n.5 del 13/14.1.1995.

Capo V.- Le aree per servizi alle attività produttive (standard produttivo) (SP) nonche' le aree per impianti speciali (F), e per attrezzature a scala urbana e territoriale (VU, VUA)

Art.33.-L'utilizzazione delle aree per servizi alle attività produttive (parcheggi, verde ed attrezzature di uso collettivo) è disciplinata dagli specifici progetti approvati dai competenti organi comunali; ove, pero', gli impianti, le attrezzature e le sistemazioni siano



realizzati a cura del proprietario e questi sia soggetto privato, che intende asservire all'uso pubblico le aree di cui si tratta, gli interventi debbono rispettare i seguenti indici: $U_t=0,3$ mq/mq; $D_c=5$ m; $D_f=10$ m.

Sulle aree per servizi alle attività produttive, nonché sulle aree a verde di arredo stradale, poste lungo la nuova viabilità, prevista in sostituzione dell'attuale via dell'Elettricità, sono altresì ammessi i distributori di carburante e relative attrezzature accessorie, anche al fine di rilocalizzare quelli esistenti lungo via F.lli Bandiera.

L'utilizzazione delle altre aree di cui al presente capo, ivi compreso il porto commerciale, è invece, disciplinata dalle disposizioni di cui agli artt.45 e 63 delle N.A. della variante adottata con deliberazione C.C.n.5 del 13/14.1.1995.

Titolo III.- Norme finali e norme transitorie

Art.34.- Sugli immobili e sui complessi edilizi esistenti alla data di adozione della variante del PRG per Porto Marghera e la cui presenza contrasti (quanto a destinazione od a rispetto degli indici di zona) con la disciplina dettata dalla variante stessa, sono consentiti gli interventi di manutenzione nonché gli interventi volti ad adeguare, almeno parzialmente, la situazione di fatto alla disciplina del PRG; gli altri interventi sono vietati.

Ove il terreno su cui insistono gli immobili od i complessi edilizi di cui al precedente comma sia destinato a verde urbano, ivi compresi gli insediamenti di cui al precedente art.28 bis, a verde

Allegato 8

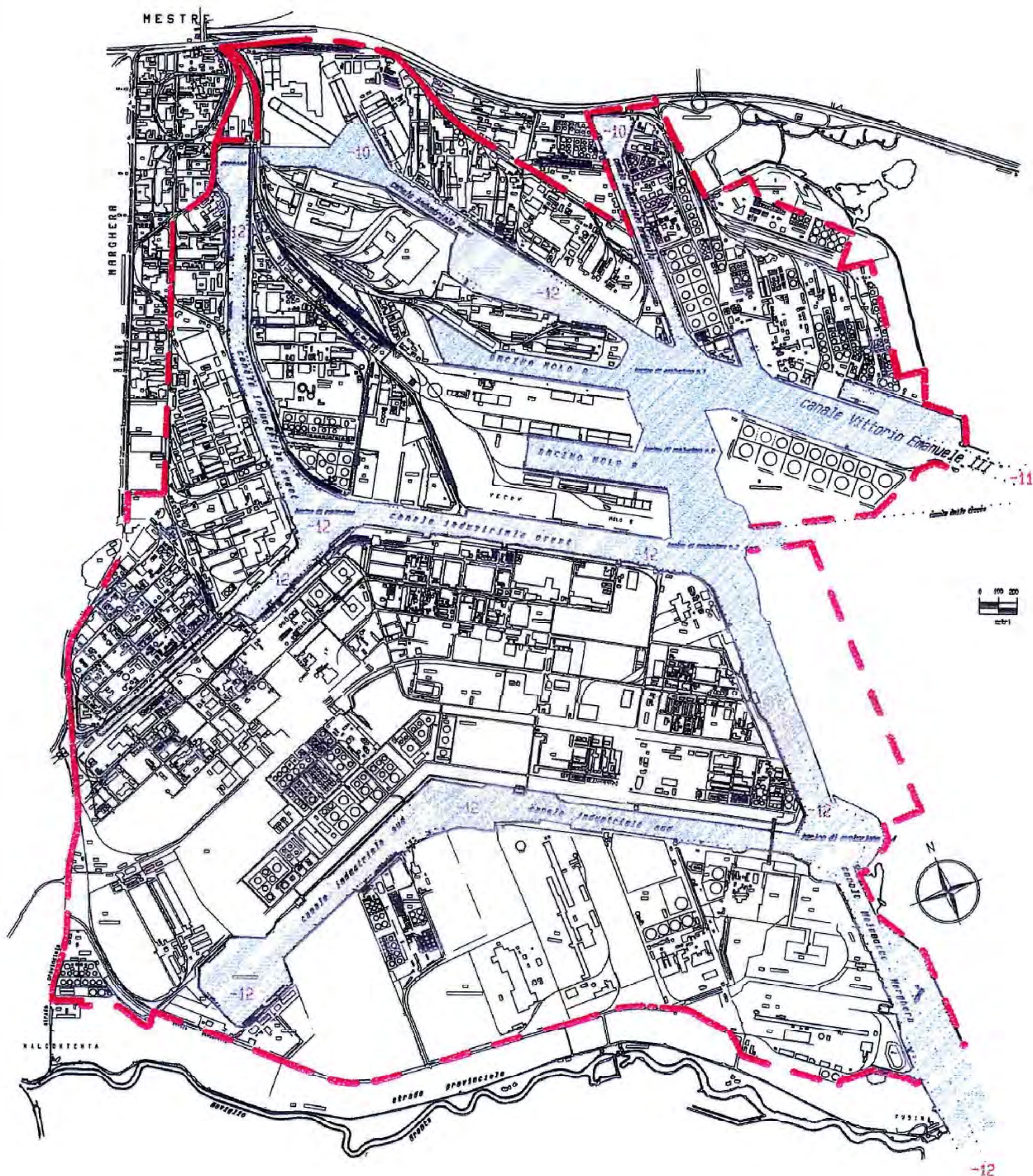
Piano Regolatore Portuale

Porto di Venezia

Sezione di Porto Marghera

Tavole Descrittive

1, 3.2, 5.1, 5.3



PIANO REGOLATORE PORTUALE PORTO DI VENEZIA SEZIONE DI PORTO MARGHERA

INDIVIDUAZIONE AMBITO

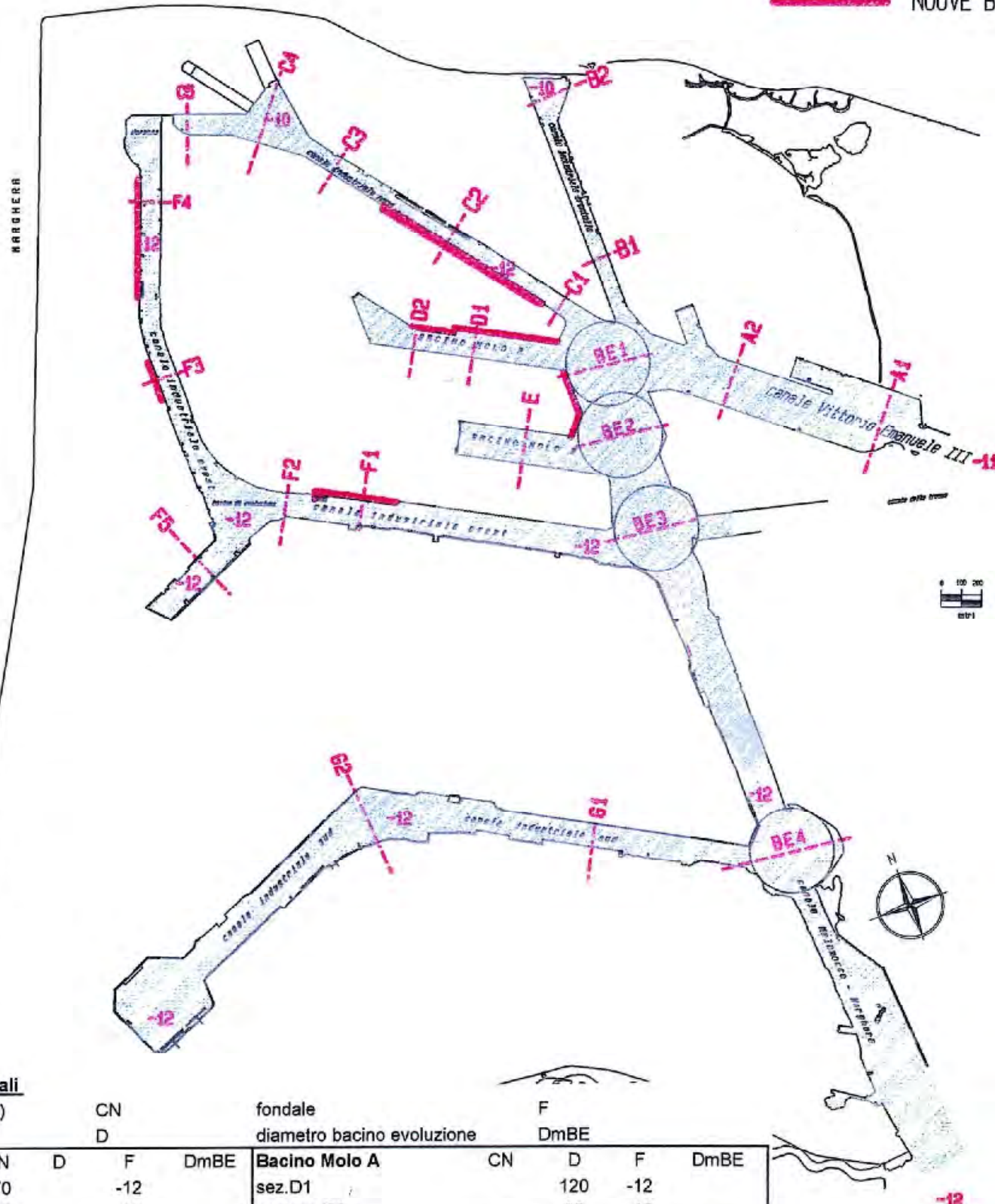
Approvato con delibera del Comitato Portuale n. 10 nella seduta del 16.09.99
Adottato dal Comitato Portuale con delibera n.1/2000 del 17/2/2000
Approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n.212 del 26/7/2000

**TAVOLA
1**

dicembre 2002

MESTRE

NUOVE BANCHINE



Caratteristiche dimensionali

cunetta navigabile (minima)
distanza tra le sponde

	CN	D	F	DmBE		CN	D	F	DmBE
Darsena Petroli					Bacino Molo A				
sezione A1	270		-12		sez. D1	120	-12		
sezione A2	150		-12		sezione D2	90	-12		
C. Brentella					Bacino Molo B				
sezione B1	40	80	-10		sezione E	165	-12		
sezione B2	170	225	-10						
C. Industriale Nord					C. Industriale Ovest				
sezione C1	80	105	-12		sezione F1	110	145	-12	
sezione C2 (media)		120	-12		sezione F2	90	120	-12	
sezione C3	50	90	-10		sezione F3 (massimo)	110	-12		
sezione C4	280		-10		sezione F4	110	-12		
sezione C5	80		-10		BE				250
C. Industriale Sud					Bacini Evoluzione				DmBE
sezione G1	120		-12		BE1- BE2- BE3- BE4		-12		350
sezione G2	170		-12						

PIANO REGOLATORE PORTUALE PORTO DI VENEZIA SEZIONE DI PORTO MARGHERA

ASSETTO STRUTTURE PORTUALI - stato di progetto

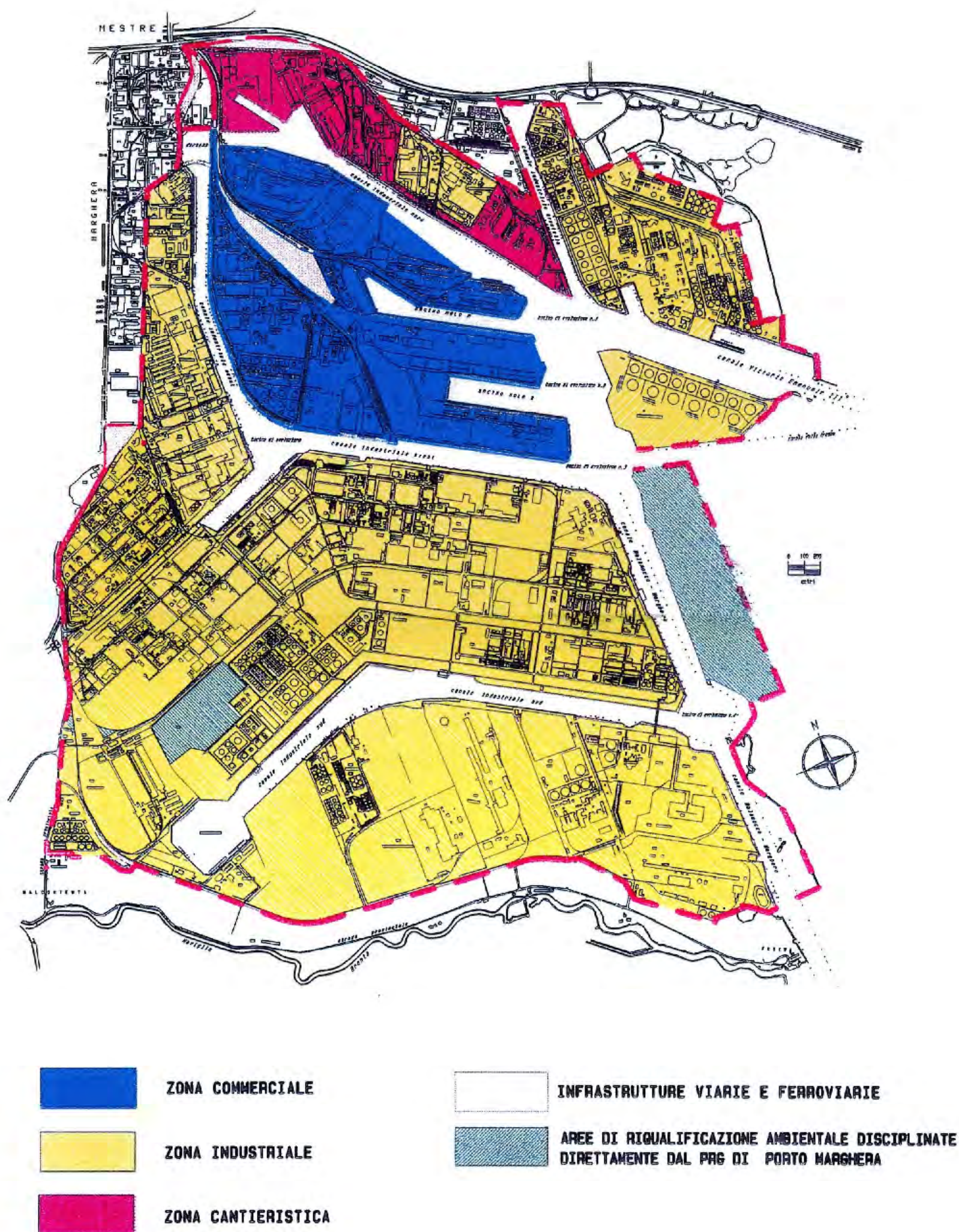
Presentato al Comitato Portuale del 22 luglio 1999
Approvato dal Comitato Portuale con delibera n.10 del 16/9/99
Adottato dal Comitato Portuale con delibera n.1/2000 del 17/2/2000
Approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n.212 del 26/7/2000

TAVOLA
3.2

dicembre 2002



Autorità Portuale di Venezia



PIANO REGOLATORE PORTUALE PORTO DI VENEZIA SEZIONE DI PORTO MARGHERA

ZONIZZAZIONE

Approvato con delibera del Comitato Portuale n. 10 nella seduta del 16.09.99
Adottato dal Comitato Portuale con delibera n.1/2000 del 17/2/2000
Approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n.212 del 26/7/2000

**TAVOLA
5.1**



Autorità Portuale di Venezia



ZONA INDUSTRIALE

- | | | | |
|---|---------------------------------------|---|--|
|  | SUBZONA DI ESPANSIONE E COMPLETAMENTO |  | SUBZONA DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE |
|  | SUBZONA DI RIQUALIFICAZIONE |  | SUBZONA DI RICONVERSIONE |

PIANO REGOLATORE PORTUALE PORTO DI VENEZIA SEZIONE DI PORTO MARGHERA

ZONA INDUSTRIALE

Approvato con delibera del Comitato Portuale n. 10 nella seduta del 16.09.99
Adottato dal Comitato Portuale con delibera n. 1/2000 del 17/2/2000
Approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 212 del 26/7/2000

TAVOLA 5.3

Allegato 9

Piano Regolatore Portuale

Porto di Venezia

Sezione di Porto Marghera

Estratti da “Relazione”

*Cap.6 “Il quadro della pianificazione portuale esistente e il quadro
legislativo di riferimento”*

par. 6.10

*Cap.10 “Le scelte fondamentali del piano regolatore portuale del
Porto di Venezia per la sezione di Porto Marghera”*

Par.10.1, 10.2, 10.3, 10.5

- la sempre maggiore assunzione del ruolo, stabilito dalla legge, di soggetto regolatore.

Il NPGT richiama la necessità di investire nelle dotazioni infrastrutturali dei porti stessi, dei retroporti, degli interporti, dei collegamenti ferroviari e stradali: l'importanza di questi interventi si comprende guardando alla catena logistica di cui i porti sono parte e considerando che sempre più lo sviluppo portuale può costituire un fattore di crescita economica a condizione che si sia in grado di ricavare valore aggiunto dalla lavorazione e dalla manipolazione delle merci.

6.9 Il piano regionale dei trasporti (PRT), approvato nel febbraio del 1990^{xxvi}, individua il proprio obiettivo principale nel recupero di funzionalità ed efficienza, alla luce della complessità infrastrutturale della regione (compresenza di traffici di attraversamento, di traffici a lunga distanza legati alle attività regionali, di traffici locali).

Il piano fornisce un quadro dettagliato delle principali questioni che definiscono, per la regione, il problema trasporto: il rilevante grado di apertura verso l'esterno dell'economia veneta; la netta prevalenza del trasporto su gomma; l'elevata domanda di trasporto di merci per la specializzazione regionale nella produzione di beni materiali; la presenza di un sistema produttivo caratterizzato da industrializzazione diffusa; la prevalenza di piccole e medie imprese; la presenza di alcuni grandi poli industriali; l'importanza economica del settore turistico; lo sviluppo commerciale e terziario di numerosi poli urbani.

Per quanto riguarda il Porto di Venezia, il PRT individua le seguenti priorità: gestione portuale e legislazione; riorganizzazione lay-out; strutture di supporto all'intermodalità; integrazione Venezia-Padova; collegamento ferroviario e viabilità stradale Mestre-Porto Marghera.

6.10 Il prp/PM recepisce l'accordo di programma per la chimica di Porto Marghera (Accordo), approvato con DPCM del 12/02/1999, che ha visto, tra i firmatari, anche l'Autorità Portuale di Venezia e che ha, come obiettivo, quello di "costituire e mantenere nel tempo a Porto Marghera condizioni ottimali di coesistenza tra tutela dell'ambiente e sviluppo produttivo nel settore chimico, in un quadro di certezze gestionali, sul presupposto che un Paese moderno e fortemente industrializzato debba

orientare l'evoluzione e lo sviluppo del settore chimico all'interno del suo sistema produttivo verso scenari globali ed ecosostenibili, nella consapevolezza che la chimica di Marghera rappresenta un punto chiave nella chimica italiana, patrimonio da qualificare e orientare verso linee rigorose e innovative nel rispetto dell'ambiente^{xxvii}.

L'Accordo richiama, tra i suoi obiettivi, quello di valorizzare la funzione portuale commerciale ed industriale. Gli impegni assunti dall'Autorità Portuale di Venezia riguardano:

- la bonifica dei canali industriali portuali e immediatamente collegati, da Fusina al Canale Vittorio Emanuele (a ciò l'Autorità Portuale provvede con il Magistrato alle Acque. Entro il 31/12/1999 sono previsti gli accertamenti sistematici sullo stato di compromissione dei fondali ed entro il 2005, invece, è fissato il termine delle operazioni di scavo);
- sempre con il Magistrato alle Acque, l'effettuazione delle preliminari e necessarie opere di conterminazione dei siti, eventualmente con l'integrazione di opere di banchinamento^{xxviii};
- la redazione del rapporto sulla sicurezza secondo quanto previsto dall'art. 5, comma 5, Legge 84/1994;
- l'intesa, assieme alla Regione Veneto, al Comune e alla Provincia di Venezia, con il Ministero dell'Ambiente per la definizione delle modalità di organizzazione e gestione di un sistema di rilevamento della posizione e dello stato dei mezzi adibiti al trasporto di merci pericolose.

L'Accordo ribadisce, in riferimento alla nuova viabilità dedicata al traffico industriale, la valenza del ponte sul Canale Industriale Ovest e la necessità della razionalizzazione e del potenziamento dello scalo ferroviario in ambito portuale. Il prp/PM prende in considerazione gli effetti dell'Accordo sulle aree di Porto Marghera, in particolare quelli conseguenti:

- alla dismissione di aree industriali (area del cosiddetto vecchio Petrolchimico, circa 50 ha);
- alla razionalizzazione dei depositi costieri^{xxix} e alla conseguente liberazione di circa 26 ha in I zona industriale;

- alla messa in sicurezza degli impianti a rischio, soprattutto per quanto riguarda l'elaborazione del rapporto di sicurezza allegato al presente prp/PM.

7. Il demanio marittimo come risorsa per la portualità.

7.1 Del tutto rilevante è, nel contesto di trasformazione descritto, il rapporto dell'Autorità Portuale con il territorio ed il conseguente ruolo da essa svolto sia in termini di pianificazione sia di gestione del demanio marittimo portuale che costituisce parte centrale della sua circoscrizione territoriale.

Questa, definita con DM del 06/04/1994, ai sensi dell'articolo 6, comma 7, della Legge 84/1994, è costituita da parte delle zone demaniali marittime poste all'interno della laguna di Venezia comprendenti:

- le aree portuali di Venezia centro storico, denominate Riva dei Sette Martiri, San Basilio, Santa Marta, Marittima;
- le aree portuali di Porto Marghera e di Porto San Leonardo;
- le vie d'acqua ed i bacini ricompresi in dette aree e le relative fasce demaniali che li contornano;
- i canali di grande navigazione che, in derivazione dalle due bocche di porto di Lido e di Malamocco, congiungono tra loro le predette aree portuali.

In particolare gli ambiti territoriali delle aree in cui si articola il comprensorio di Porto Marghera possono essere così individuati:

- l'isola delimitata dai Canali Industriali Nord e Ovest e dai bacini di evoluzione n. 1, n. 2 e n. 3 del Canale Litoraneo Malamocco-Marghera;
- le aree e i canali afferenti la I e la II zona industriale.

Si evidenzia inoltre che le fasce demaniali che perimetrano i bacini ed i canali nel comprensorio di Porto Marghera sono state previste all'atto della individuazione delle due zone industriali ed in particolare la loro larghezza è stata rispettivamente fissata, a partire dal ciglio superiore della sponda consolidata dei canali, in 20 m. per la I zona (progetto del 10/05/1917, approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n. 301, del 15/05/1917 e reso esecutivo dalla convenzione del 23/07/1917, approvata con

difficilmente si mobiliterebbero le ingenti risorse necessarie ad affrontare una problematica così complessa. In questo contesto, il piano regolatore portuale, si realizza perfettamente come strumento di pianificazione che tende a realizzare il bene massimo, non solo dal punto di vista tecnico-economico-operativo, ma anche sotto il profilo della conservazione della risorsa proprio tramite la risoluzione di problemi ereditati dal passato.

10. Le scelte fondamentali del piano regolatore portuale del Porto di Venezia per la sezione di Porto Marghera.

10.1 Nell'affrontare la redazione di un nuovo piano regolatore portuale, alla luce e secondo le innovative previsioni della Legge di riordino in materia portuale, è necessario intraprendere un percorso decisionale articolato e multidisciplinare. Tale percorso, lontano dall'impostazione, prevalente nel passato, di programmazione e progettazione di opera pubblica isolata dal contesto territoriale, mira ad individuare un progetto unitario e lineare che sappia applicare coerentemente un indirizzo uniforme ad una frammentata realtà territoriale, difforme per specializzazione e contesto urbano. A base del nuovo piano regolatore portuale sono le valutazioni più accreditate che indicano, per la funzione portuale commerciale, un potenziale di crescita particolarmente elevato, sia per traffici specializzati, quali i contenitori a Marghera, sia per le linee crocieristiche e per i traghetti a Venezia-Marittima. In risposta alla tendenza positiva dei traffici, compresi quelli a corto raggio e di cabotaggio, l'Autorità Portuale di Venezia ha scelto di impostare il piano regolatore portuale del Porto di Venezia per la sezione di Porto Marghera nell'ottica di una politica di valorizzazione del territorio, assumendo come invariante l'estensione delle aree portuali, operando nella direzione del recupero delle aree dismesse, pianificando la razionalizzazione e l'infrastrutturazione di aree già occupate. Tale indirizzo, che risponde alla visione della portualità e del Porto di Venezia su richiamata, si persegue agendo selettivamente sui traffici, stimolando la produttività e la localizzazione di funzioni portuali collaterali pregiate, ricercando quindi una consapevole compatibilità e coesistenza con il complesso sistema urbano, sociale e lagunare.

Nel quadro pianificatorio vigente, richiamato nel paragrafo 6, la pianificazione dell'Autorità Portuale di Venezia procede attraverso i seguenti passaggi:

- la richiamata contestuale revisione degli strumenti di pianificazione urbanistica, operata dal Comune di Venezia, organizzata per varianti e piani attuativi, ed il riferimento imposto dall'art. 27, comma 3, Legge 84/1994, di conferma dell'efficacia dei piani portuali vigenti, ha portato all'individuazione di cinque interventi pianificatori che costituiranno, al termine dell'iter previsto, il quadro rinnovato e completo della pianificazione portuale del Porto di Venezia;
- i cinque interventi sono:
 1. piano regolatore portuale del Porto di Venezia per la sezione di Porto Marghera (Comune di Venezia);
 2. piano regolatore portuale del Porto di Venezia per la sezione di Marittima e del centro storico (Comune di Venezia);
 3. piano regolatore portuale del Porto di Venezia - Porto San Leonardo (Comune di Mira);
 4. piano regolatore portuale del Porto di Venezia - cassa di colmata A (Comune di Mira);
 5. piano regolatore portuale del Porto di Venezia - canali di grande navigazione (Comuni di Venezia e di Mira).
- delimitazione e disegno dell'ambito (degli ambiti), e dell'assetto complessivo del porto, ivi comprese, come recita l'articolo 5, comma 1, Legge 84/1994, le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie;
- individuazione e destinazione funzionale delle aree interessate secondo le funzioni definite dall'articolo 4, comma 3, Legge 84/1994.

Attraverso lo sviluppo dello schema descritto si arriverà ad una ridefinizione complessiva dell'ambito portuale che sostituirà, conseguentemente, il quadro pianificatorio esistente.

Il fatto che il primo intervento pianificatorio riguardi la zona portuale di Marghera e, quindi, la particolare attenzione dell'Autorità Portuale di Venezia per Porto Marghera si

comprendono non solo guardando alla concentrazione dei traffici, alla tipologia degli stessi e alle caratteristiche della portualità veneziana, ma anche alla volontà della stessa di contribuire, per quanto di competenza, ad un rinnovato sviluppo dell'area di Porto Marghera, affiancando il piano regolatore portuale ad altri strumenti che stanno creando le condizioni per un rilancio dell'area (si fa riferimento, in modo particolare, alla più volte citata VPRG per Porto Marghera e all'accordo di programma sulla chimica a Porto Marghera approvato con DPCM in data 12/02/1999).

10.2 Nel definire l'ambito portuale, relativamente alla sezione di Porto Marghera, si è resa necessaria la verifica della perimetrazione rappresentata dal piano regolatore portuale vigente, al fine di individuare le modifiche atte a realizzare una coerenza con gli indirizzi rappresentati dal PALAV e dal PRG per Porto Marghera.

Relativamente all'area industriale/portuale di Marghera, la perimetrazione vigente fa riferimento al progetto del 15/07/1964 elaborato dal Genio Civile OO.MM., per l'aggiornamento e modifica della I e II zona industriale e al piano per l'espansione del porto commerciale ed industriale (III zona), redatto dal Consorzio obbligatorio per il nuovo ampliamento del porto e della zona industriale di Venezia-Marghera datato 07.07.1964^{xxxv}. In seguito, il progetto di espansione, venne, con provvedimenti legislativi, radicalmente emendato e della prevista III zona, fu completata ed utilizzata solo la darsena di San Leonardo, quale terminale petrolifero, mentre, delle casse di colmata realizzate, solo la cassa di colmata A mantiene, ai sensi dell'art. 12, L. 798/84, una destinazione d'uso portuale finalizzata alla possibile espansione dell'attività commerciale.

L'adeguamento dell'ambito portuale e la definizione di nuove norme, si rendono necessarie, anche a seguito dei fenomeni di trasformazione economico/ambientale del territorio, e delle nuove esigenze emerse dall'evoluzione della funzione portuale ed industriale: fenomeni e processi che hanno inciso e modificato intensamente la realtà di Porto Marghera. Obiettivo del PRP è dunque quello di interpretare le nuove istanze poste dalla legge di riforma della portualità, dando concretezza al ruolo di regia dell'Autorità Portuale al fine di promuovere lo sviluppo della funzione portuale, il potenziamento e la riorganizzazione delle reti di collegamento ed infrastrutturali e la valorizzazione delle aree dismesse. S'intende inoltre, in stretto collegamento e

confronto con l'opera di pianificazione comunale, valorizzare quelle aree di frangia dove va perseguita una maggiore integrazione con il tessuto urbano riorganizzando la relazione città-porto e favorendo la rilocalizzazione di funzioni ed attività che oggi gravano negativamente sul territorio comunale.

Il perimetro dell'ambito è, quindi, ridimensionato escludendo quelle parti di territorio prive di insediamenti industriali/portuali, quelle che in base alla pianificazione sovraordinata hanno una destinazione diversa da quella produttiva, senza un legame funzionale con le attività portuali, nemmeno port related e le aree da destinare ad interventi di riqualificazione ambientale.

Inoltre a seguito delle indicazioni contenute nella delibera di approvazione dell'intesa preventiva si è provveduto ad apportare alcune modifiche alla prima stesura approvata dal Comitato Portuale al fine dell'ottenimento della conformità con la Variante al PRG per Porto Marghera.

Quale limite della perimetrazione sono individuate via delle Industrie, via dell'Elettricità e via dell'Elettronica.

In relazione alla strumentazione vigente sono quindi considerate esterne all'ambito del presente piano le seguenti aree:

- a Nord, l'area tra via delle Industrie e via della Libertà, asse di congiungimento con la città insulare. E' questa un'area senza un diretto affaccio sul Canale Industriale Nord, destinata dalla VPRG per Porto Marghera all'insediamento di attività connesse con il Parco Scientifico Tecnologico di Venezia;
- ad Est, le aree di contorno del polo petrolifero destinate a riqualificazione ambientale, già libere da insediamenti industriali;
- ad Ovest, la fascia compresa tra via F.lli Bandiera e via dell'Elettricità, priva di un diretto affaccio sul Canale Industriale Ovest, che già oggi rappresenta un'area di confine proiettata verso il quartiere urbano. Via F.lli Bandiera, infatti, costituisce uno dei due principali accessi da Sud per la città di Mestre. La VPRG per Porto Marghera, così come la pianificazione regionale e gli indirizzi della Provincia, tendono ad assecondare i processi in atto, incentivando nuove localizzazioni di attività del terziario. Questo processo di trasformazione urbana sarà ancor più rafforzato dal programma di riorganizzazione della viabilità d'accesso alle aree

industriali e portuali che porterà alla ridefinizione dell'asse di via dell'Elettricità, più avanti meglio dettagliato;

- a Sud, la fascia di territorio, priva di insediamenti industriali, lungo il Naviglio del Brenta, da Malcontenta a Fusina e l'area ove insiste il deposito petrolifero della S.Marco Petroli. Il ripristino ed il recupero ambientale e paesistico di questa area, storicamente asta di penetrazione verso la laguna e di collegamento fra Padova e Venezia, è un indirizzo certo della pianificazione maggiore.

Per le aree attualmente comprese all'interno della I e II zona industriale, ma esterne all'ambito portuale qui proposto, verrà, a conclusione dell'iter di approvazione del prp/PM, a decadere l'efficacia del vigente piano regolatore portuale del 1965: tali aree saranno disciplinate dalla variante al PRG per Porto Marghera.

10.3 Il prp/PM attua una zonizzazione secondo le principali funzioni portuali ai sensi del comma primo, dell'articolo 5, e del comma terzo dell'articolo 4, della Legge 84/1994.

Sono, pertanto, individuate le aree destinate alle funzioni: commerciale, industriale e cantieristica. Di queste funzioni, considerata la natura degli insediamenti portuali ed industriali presenti e viste le tendenze in atto, vengono descritte e normate delle subzone al fine di una maggiore definizione delle destinazioni d'uso ed efficacia della norma.

Le subzone individuate sono le seguenti:

- per la zona commerciale: subzona operativa, subzona operativa di espansione e subzona per servizi collaterali;
- per la zona industriale: subzona d'espansione e completamento, subzona di riqualificazione, subzona di riqualificazione ambientale e subzona di riconversione;
- per la zona cantieristica: subzona di completamento, subzona di espansione e/o per funzioni di servizio al porto.

Sono inoltre definite con indicazioni di progetto: la rete della viabilità principale e parcheggi e la rete ferroviaria oltre, allo scalo ferroviario di servizio alla zona portuale.

10.4 Per la funzione commerciale, vengono recepite le indicazioni proposte dalla pianificazione sovraordinata, concentrando prioritariamente le attività strettamente

operative e di servizio ai terminal, nella cosiddetta isola portuale. Tale indirizzo è stato per altro oggetto di specifiche intese con il Comune di Venezia. L'isola portuale è circonscritta dal Canale Industriale Nord, dal Canale Industriale Ovest e ad Est dai bacini di evoluzione realizzati sul fronte dei tre moli (Molo Sali, Molo A e Molo B), che caratterizzano la forma e la funzionalità dell'area.

L'isola è servita da una dorsale orientata Nord-Sud costituita dalla viabilità principale e dalla linea ferroviaria di collegamento tra il nodo di Mestre e lo scalo portuale di Marghera.

I moli A e B si distinguono per tipologia rispetto al resto delle aree di Porto Marghera. Essi sin dal progetto originario erano stati destinati al traffico commerciale, rispondendo ad un rapporto rigoroso fra aree di deposito e sviluppo di banchina, con un dimensionamento degli specchi acquei secondo specifiche ben distinte rispetto a quanto previsto per gli approdi in autonomia funzionale progettati per gli insediamenti industriali.

Il profilo del Molo Sali è invece il risultato di una prima indicazione non più perseguita, che assegnava l'area alla cantieristica prevedendo la realizzazione di un ampio bacino. L'attuale conformazione andrà, per questo motivo, corretta per ottenere un più adeguato sviluppo delle aree che ne consenta un proficuo utilizzo commerciale dato che l'utilizzazione estensiva sarebbe oggi più che superata.

Le superfici già di pertinenza del demanio portuale, peraltro oggetto della trasformazione imposta dalla Legge 84/1994 in merito alla suddivisione in terminal, indicano la tradizionale forte presenza della funzione commerciale nell'isola portuale. Questo fattore, che si accompagna alla conformazione totalmente artificiale del territorio portuale di Marghera, favorisce la espansione di questa funzione anche nelle aree attigue. Esse si prestano a subire il processo di trasformazione anche per la forte domanda di aree che la costante crescita del traffico commerciale ha evidenziato negli ultimi anni.

Tale scelta è supportata anche dalla necessità di destinare la sezione di Marittima al traffico passeggeri (si tratta di circa 50 ettari che garantiscono un importante numero di ormeggi nonché di aree e spazi coperti).

La forte domanda di spazi funzionali al traffico commerciale viene così coniugata alla riqualificazione di aree industriali dismesse, immediatamente adiacenti alle aree portuali

commerciali dei Moli A e B e Sali, votati a soddisfare con crescenti efficienze i servizi di banchina.

La concentrazione delle attività portuali commerciali, oltre che derivare dalle motivazioni già rappresentate in premessa, si giustifica con la registrata necessità di raggiungere economie di scala complessive del porto. Esse, non avulse dall'essere accompagnate dalle tradizionali economie di localizzazione provocate dalla presenza di un grande porto, favoriscono il riordino delle attività portuali. Tale fenomeno aumenta la compatibilità con il territorio circostante, che mostra, come detto, una diversa articolazione rispetto alla genesi delle aree portuali di prima e seconda zona raggiungendo anche altri obiettivi quali: integrazione delle attività, specializzazioni, efficienza, concentrazione delle risorse delle Pubbliche Amministrazioni (dogana, polizia di frontiera, guardia di finanza, sanità marittima, ecc), nonché i cosiddetti insediamenti "port related".

L'impiego intensivo del territorio, inteso nella accezione più generale, sostituisce quindi il sorpassato concetto dell'impiego estensivo delle aree portuali, tendendo a rendere marginali alcuni costi generali e collettivi grazie alla accresciuta produttività dei servizi e dei traffici marittimi. Fra i benefici che si ottengono grazie alla decisione di non procedere a nuove espansioni territoriali del porto, ma di sostenere altresì espansioni funzionali delle attività portuali all'interno dell'ambito definito, si realizza l'obiettivo generale e pubblico della salvaguardia del territorio, del suo risanamento, del suo reimpiego e della sua riqualificazione ambientale ed economica (un tempo non sostenuta dalle conoscenze e dalle nuove e diverse forme di organizzazione economica e, fatto proprio tra l'altro, anche dalla legge di riordino). Si prevede inoltre, come necessaria conseguenza, un potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari.

Il totale riordino della viabilità stradale privilegia il potenziamento della velocità dei mezzi di trasporto, la fluidità delle operazioni portuali e la contestuale diminuzione dell'impatto ambientale (soste, code, attese) nonché il raggiungimento di maggiori standard di sicurezza.

La subzona operativa comprende le aree demaniali nucleo centrale del porto commerciale pubblico costituito dai tre sporgenti denominati Molo A, Molo B e Molo Sali ed include, altresì, tutta la sponda Est del Canale Industriale Ovest. L'area centrale

è completamente banchinata ad eccezione del Molo Sali, dove per altro sono attualmente in corso i lavori per la realizzazione di una banchina di circa 700 metri alla cui radice verrà realizzato un attracco ro-ro.

In questa subzona sono insediati i principali terminal del porto nei quali si concentra il traffico commerciale. La destinazione d'uso principale è quella a porto commerciale pubblico, attraverso la quale viene quindi offerto un servizio esteso a tutte le merceologie e a tutti gli utenti portuali. Sono inoltre presenti, e possono insediarsi, tutte quelle altre funzioni direttamente connesse e necessarie all'operatività. Le banchine concesse ai terminal sono destinate esclusivamente alle operazioni portuali, mentre altri tratti di banchinamento possono anche essere utilizzati per attività di servizio al porto.

La subzona operativa di espansione è costituita dalle aree immediatamente adiacenti agli attuali terminal. Si intende così, recuperare l'affaccio lungo gli argini dei canali rendendo possibile la previsione di un notevole incremento dello sviluppo lineare di banchina. Secondo le indicazioni di piano vi è infatti la possibilità di realizzare banchine operative, e/o per servizi, lungo tutto il perimetro dell'isola portuale. Con tale scelta si individua ed utilizza la più naturale ed immediata risorsa per le esigenze di razionalizzazione e rafforzamento delle attività portuali. Sono così individuate tutte le aree in affaccio sul Canale Industriale Nord, a partire dal Molo Sali, di cui si prevede una rettifica che comporterà un incremento di superficie di circa 70.000 mq, si alla darsena terminale. Lungo il Canale Industriale Ovest, dall'attuale terminal containers l'area operativa potrà svilupparsi fino al limite di via Ramo dell'Azoto. Va ricordato che alla reale disponibilità di tali aree è direttamente collegato il programma di trasferimento del traffico commerciale dalla Marittima. Tra le aree di espansione va segnalata l'area denominata Cipi-Sartori, per la quale è già in corso la procedura di demanializzazione.

All'interno della perimetrazione della subzona operativa di espansione, in alcuni lotti con affaccio sul Canale Industriale Nord persistono delle attività non conformi alle destinazioni d'uso previste. Per tali insediamenti, collocati in zona impropria, è prevista la possibilità di permanere in base a norme transitorie. In particolare però, per quelle attività che non utilizzano il fronte d'acqua quale risorsa, e che per tale motivo possono

costituire un impedimento allo sviluppo delle attività portuali, si dovranno perseguire soluzioni che conducano ad una loro delocalizzazione.

La subzona per servizi collaterali occupa la restante parte della cosiddetta isola ed è delimitata dallo scalo ferroviario, da via banchina dell'Azoto e dalle aree operative. Le funzioni che possono qui avere collocazione non avranno quindi un diretto affaccio sul canale, ma la subzona manterrà comunque la sua destinazione portuale, offrendo la possibilità di insediamento a quelle attività di supporto essenziali per le attività dei terminal e costituendo di fatto una seconda linea operativa dove sviluppare un articolata piattaforma logistica. In particolare nel comparto costituito sulle aree dell'ex Agrimont-Azotati è stato già definito, in base ad una intesa preliminare tra Comune ed Autorità Portuale, un piano di recupero in attuazione di tali indirizzi. Nei lotti previsti troveranno nuova localizzazione oltre alla nuova sede della Circostrizione Doganale, anche numerose attività dell'autotrasporto, di movimentazione e manipolazione delle merci, imprese di servizi ed altre comunque in grado di incrementare ed integrare le occasioni di redditività della funzione portuale creando un legame anche territoriale con specifici settori di traffico specializzato. Un ulteriore intervento in questa subzona è stato programmato direttamente dall'Autorità Portuale attraverso l'acquisizione dell'area dell'ex deposito costiero Nord dell'AGIP dove si insedieranno attività terziarie, operatori del trasporto e quelle attività strettamente integrate con la produzione impiantistica che costituisce uno dei più importanti flussi di traffico d'esportazione. In tale subzona inoltre verrà prestata particolare attenzione alla ridefinizione e rafforzamento delle connessioni con la rete ferroviaria interna.

10.5 La zona industriale individuata dal prp/PM comprende le aree comprese tra via dell'Elettricità ed il Canale Industriale Ovest, tutta la II zona sino ad includere il sedime di via dell'Elettronica e, a Nord, l'area delle raffinerie e dei depositi costieri, oltre ad un comparto compreso tra via delle Industrie e la già definita subzona d'espansione per la cantieristica.

Per questa zona l'obiettivo del prp/PM è quello di realizzare una convergenza tra gli indirizzi di rilancio, riconversione e riqualificazione dell'area industriale enunciati dalla VPRG di porto Marghera al fine di favorire nuovi insediamenti, e lo specifico ruolo

della pianificazione portuale di salvaguardare le potenzialità delle infrastrutture portuali attraverso un'azione che favorisca la localizzazione di attività che utilizzino appieno la risorsa costituita dall'accessibilità al fronte d'acqua.

E' in quest'ottica che, nel rispetto della articolazione di zone e di destinazioni d'uso definite dalla VPRG per Porto Marghera, si è operato disegnando un quadro solo formalmente discosto dallo strumento comunale, individuando per questa funzione le seguenti quattro subzone: d'espansione e completamento, di riqualificazione, di riqualificazione ambientale e di riconversione.

Nella subzona d'espansione e completamento sono consentite quali destinazioni d'uso principali le attività industriali ed industriali/portuali. Sono altresì consentite, quali destinazioni compatibili l'interscambio modale e la movimentazione delle merci abbinate ad operazioni complementari di manipolazione e trasformazione e le attività terziarie.

I processi di riconversione industriale hanno portato alla presenza, in questa come in altre zone di Porto Marghera, di attività assimilabili a quella dei terminal portuali. Proprio alla luce di questo dato, il prp/PM tende a sottolineare la distinzione tra porto commerciale pubblico e terminal esterno all'isola commerciale; quest'ultimo specializzato merceologicamente e limitato nelle dotazioni infrastrutturali. Non si è quindi ritenuto necessario esprimere una normativa di vincolo e di divieto, agendo, invece, invece in una prospettiva che esprima le distinzioni a livello di offerta di servizi. La dotazione infrastrutturale, i collegamenti alle reti, i programmi d'intervento, la disponibilità e la dotazione di aree e di servizi a supporto del porto commerciale pubblico sono quindi gli elementi che, in quanto concentrati nell'isola portuale, realizzano di fatto un elemento di scelta e di distinzione.

La subzona di riqualificazione comprende le aree delle raffinerie e dei depositi petroliferi che si estendono dall'isola dei petroli sino alle aree di barena prossime al ponte translagunare.

Relativamente agli insediamenti presenti, sia per quanto riguarda la permanenza e il controllo delle attività sia per la regolamentazione degli interventi edilizi, si è rinviato

alle specifiche e relative norme e prescrizioni dettate dalla VPRG per Porto Marghera e dal DPCM del 12.02.99.

Nella previsione di piano portuale si prevede comunque che, qualora si pervenga ad una dismissione degli insediamenti presenti, resti il vincolo del mantenimento e dell'utilizzo portuale delle infrastrutture, non escludendo la possibilità che, attraverso un progetto unitario tra Comune ed Autorità Portuale, si possano realizzare insediamenti che impegnino oltre che le banchine e la fascia demaniale anche aree interne. Tali insediamenti dovrebbero comunque garantire la compatibilità con la prescritta valorizzazione ambientale delle aree e del fronte lagunare individuando destinazioni portuali compatibili (quali ad esempio la funzione passeggeri o turistica da diporto).

La subzona di riqualificazione ambientale individua ~~due specifiche~~ le aree del comparto petrolifero: a Nord, l'area in testa al collocato tra il Canale Brentella e prossima a via della Libertà e, a Sud, l'area attualmente di pertinenza della San Marco Petroli, attualmente connessa con un attracco operativo collocato nella darsena del Canale Industriale Sud. Tali aree, qualora venisse avviato un processo di dismissione, avrebbero una destinazione a standard produttivo o per attrezzature a scala urbana e territoriale. Il prp/PM le mantiene incluse nel proprio ambito in quanto in esse sono presenti insediamenti attivi, insistenti in parte sul demanio marittimo, che svolgono anche una operatività portuale, pur ribadendo, nelle NTA, le prescrizioni espresse dal PALAV circa il divieto a nuovi insediamenti e la limitata possibilità d'intervento definita dalla VPRG.

Con apposita norma, inoltre, il prp/PM riconferma l'uso portuale delle banchine e della fascia demaniale, seppure limitatamente alla localizzazione di funzioni di servizio al porto, sia nel caso di non utilizzo che di dismissione. Si conferma cioè la scelta della pianificazione comunale di non consentire insediamenti né produttivi né portuali, senza però rinunciare al possibile utilizzo compatibile dell'infrastruttura portuale esistente.

La subzona di riconversione, posta la limite Sud di via dell'Elettricità, è compresa tra il Canale Lusore-Brentella e la ss 11. La prossimità con aree residenziali e la contiguità con un'arteria densamente percorsa costituiscono elementi di incompatibilità per il permanere delle attività produttive oggi presenti. A seguito dell'accordo per la chimica recepito dal DPCM 12/02/1999, se ne è, quindi, prevista la dismissione e la bonifica.

La norma di piano, valutando le potenzialità di questa area, che sarà direttamente coinvolta e servita dalla nuova viabilità d'accesso alle aree portuali, prevede la realizzazione di uno specifico piano d'intervento, che definisca assetto e destinazioni d'uso, da attuare unitariamente tra Comune ed Autorità Portuale.

10.6 Per la zona della cantieristica sono previste due subzone: di completamento e di espansione e/o per funzioni di servizio al porto.

Le attività della cantieristica sono localizzate all'estremo Nord dell'area di Porto Marghera. Tale presenza, estremamente dinamica, rappresentata oggi dalla Fincantieri, è confermata dal prp/PM che dovendo, a differenza della pianificazione comunale, effettuare una precisa distinzione tra tale funzione e gli insediamenti industriali in genere, ne prevede un rafforzamento, delimitando le aree contigue come subzona di espansione.

Tale previsione risponde alle esigenze di un settore che richiede, per il livello di specializzazione raggiunto, di attuare una forte integrazione, anche fisica, con numerose attività complementari necessarie in particolare per l'allestimento dei vettori crocieristici; tali attività, disponendo di aree immediatamente contigue potrebbero rappresentare un elemento di forza per mantenere alto il livello di efficienza in un settore particolarmente competitivo. Inoltre, il favorire a Porto Marghera l'insediamento dell'indotto cantieristico, offre elementi di connessione con il tessuto produttivo della regione caratterizzato, come noto, da piccole e medie imprese.

Ulteriore considerazione, a sostegno dell'indirizzo adottato, è l'esigenza, presente nel Porto di Venezia, di disporre di imprese cantieristiche minori che sappiano rispondere alla domanda di interventi manutentori a servizio delle unità di medie dimensioni.

In alternativa o affiancate alle attività cantieristiche, lungo la sponda del Canale Industriale Nord si prevede la localizzazione di quelle attività di servizio al porto che necessitano di accosti per i loro mezzi nautici che non interferiscano con l'operatività dei terminal (in particolare potranno trovare nuova sistemazione i mezzi di rimorchio che conseguentemente alla realizzazione del ponte sulla darsena del Canale Industriale Ovest, dovranno necessariamente essere trasferiti).

Nella subzona in oggetto sono altresì presenti degli insediamenti che svolgono attività di terminal portuale, non conformi alla destinazione d'uso prescritta; tali attività

Piano Regolatore Portuale

Porto di Venezia

Sezione di Porto Marghera

Estratti da “Norme Tecniche di Attuazione”

Art.4, 8

3.2.- L'assetto complessivo del porto è definito dall'insieme delle tavole indicate ai nn. 8, 10, 11 e 12, dell'art.2, comma 1.

Art. 4.- Rapporti del piano regolatore portuale con gli strumenti di pianificazione territoriale e con altri atti o provvedimenti idonei ad incidere sull'assetto dell'ambito portuale.-

4.1.- Il prp/PM definisce, quanto alle zone ed ai beni appartenenti al demanio marittimo, la disciplina necessaria al dovuto servizio del porto, disciplina sulla quale si è preventivamente formata l'intesa con il Comune di Venezia, secondo quanto previsto dall'art. 2 della VPRG di Venezia per Porto Marghera nonché dall'art. 58, primo comma, del vigente Piano di Area della Laguna e dell' Area Veneziana (PALAV).

4.2.- Per i beni assoggettati al regime di punto franco prevale quanto stabilito dalla relativa particolare disciplina normativa, nazionale e comunitaria.

4.3.- Per le aree e le zone diverse da quelle di cui ai due precedenti commi, il prp/PM ha -rispetto alla VPRG di Venezia per Porto Marghera e, attraverso di essa, al Piano Territoriale Provinciale ed al PALAV- carattere specificativo: esso, in particolare, definisce ulteriormente la disciplina funzionale prevista dalla VPRG, individuando -tra quelle consentite da detto strumento- le destinazioni d'uso in concreto più appropriate al corretto assetto dell'ambito e più idonee all'efficienza del sistema funzionale portuale. Quanto alla definizione delle aree soggette a strumenti urbanistici attuativi, degli elementi geometrici e degli indici urbanistici ed edilizi nonché quanto alle modalità procedurali ed ai tipi d'intervento, valgono, anche per l'attuazione delle previsioni del prp/PM, le disposizioni del Regolamento Edilizio di Venezia e le NTA della VPRG di Venezia per Porto Marghera, salve le previsioni speciali dettate, in ordine alle suddette materie, dalle presenti norme, preventivamente valutate come non contrastanti con la disciplina della menzionata VPRG.

4.4.- L'accordo di programma, approvato con il DPCM 12.2.1999, è, per quanto di interesse, recepito dal prp/PM.

4.5.- I provvedimenti -legislativi- conseguenti all'individuazione, operata dall'accordo di programma di cui al precedente comma per realizzare a Porto Marghera un'area ecologicamente attrezzata (ai sensi dell'art. 26 del Decreto Legislativo 31.3.1998, n. 112), prevarranno sulle previsioni del prp/PM eventualmente contrastanti.

l'interramento delle reti, con i relativi impianti e manufatti, ed essere realizzati nel rispetto delle prescrizioni di cui alla tavola 3.2 e della tabella "Caratteristiche dimensionali" e, comunque, in modo da non creare intralcio alla circolazione dei natanti ed alle esigenze operative portuali.

7.3.- Gli interventi di cui al comma precedente, se promossi e realizzati da soggetti (pubblici o privati) diversi dall'Autorità Portuale, debbono essere oggetto del previo parere favorevole di quest'ultima in ordine alla conformità con le previsioni e con le prescrizioni del prp/PM, con la carta e le disposizioni regolamentari di cui al successivo comma, nonché in ordine alla congruità rispetto all'assetto funzionale di cui al successivo art. 8.

7.4. L'Autorità Portuale predispone ed aggiorna la carta dei sottoservizi (reti dei servizi e reti di trasporto di gas e di fluidi), dettando altresì -nel rispetto anche di quanto stabilito dalla Direttiva 3.3.1999 della Presidenza del Consiglio dei Ministri- le prescrizioni regolamentari necessarie alla razionalizzazione dell'intero sistema delle reti ed alla formazione di apposite sedi dedicate ai sottoservizi, al fine di agevolare le operazioni di nuovi allacciamenti e di manutenzione.

Art. 8.- L'assetto funzionale del porto e la relativa zonizzazione.-

8.1.- L'assetto funzionale del porto è definito dal prp/PM con l'obiettivo di garantire e di sviluppare le operazioni portuali, intendendosi per tali il carico, lo scarico, il trasbordo, il trasporto, il deposito, la movimentazione in genere delle merci e di ogni altro materiale nonché le funzioni connesse al servizio passeggeri. Nell'ambito di Porto Marghera non è prevista la funzione peschereccia; per quella petrolifera vale quanto stabilito dal successivo ottavo comma. Le funzioni turistica e da diporto sono ammesse previa approvazione, da parte dell'Autorità Portuale, di specifico piano di settore che deve, tra l'altro, verificare la compatibilità con il prp/PM e con la VPRG di Venezia. Al fine di garantire e di sviluppare le operazioni portuali, l'Autorità Portuale, in ottemperanza a quanto stabilito dall'art. 16, Legge 84/1994, e successive modificazioni, individua, con appositi provvedimenti, gli spazi da riservare all'effettuazione, da parte di imprese non concessionarie, delle operazioni portuali (anche assicurando -in sede convenzionale- la disponibilità dei concessionari a consentire eventuali operazioni di

questo tipo da parte dei non concessionari) nonché alle attività di controllo dell'Autorità Portuale ed ai servizi di interesse generale, ivi compresi quelli non coincidenti e non strettamente connessi alle operazioni portuali.

8.2.- Le vie d'acqua, i canali, le banchine e gli altri impianti ed immobili appartenenti al demanio marittimo sono dedicati, necessariamente ed esclusivamente, alla funzione portuale ed ai relativi servizi; l'utilizzazione di detti beni dev'essere quella resa necessaria dalla loro natura ovvero dall'assetto o dalla funzione per cui i beni stessi sono entrati a far parte del demanio.

8.3.- I beni demaniali e le relative aree di pertinenza, individuati dal Decreto Direttoriale 6.4.1999 del Ministero delle Finanze costituenti il punto franco di Venezia sono utilizzati -nel rispetto del particolare regime di cui al Regolamento n. 2913/92 del Consiglio della Comunità Europea e n. 2453/93 della Commissione UE e successive eventuali modificazioni ed integrazioni- per la specifica funzione cui sono dedicati.

8.4.- In considerazione del loro carattere di rarità e dell'esigenza che il loro corretto uso funzionale concorra, in modo adeguato, ad assicurare la presenza dei servizi e delle prestazioni costituenti supporto e corredo essenziali per l'efficace esercizio della funzione portuale, le aree, gli impianti ed i fabbricati non appartenenti nè al demanio marittimo nè al punto franco debbono essere utilizzati per le destinazioni d'uso previste dalle tavole n. 5, destinazioni che costituiscono prescrizione vincolante, **quando trattasi di quelle specifiche destinazioni**, sia per le operazioni edilizie sia per l'uso dei beni suddetti; diverse destinazioni e/o diversi usi, così come la mancanza o l'insufficienza di alcune delle destinazioni necessarie possono infatti compromettere la funzionalità del sistema porto, incidendo negativamente sul servizio che lo stesso deve rendere alla collettività ed alla specifica utenza.

8.5.- Per la definizione dell'assetto funzionale del porto, le tavole n. 5 del prp/PM suddividono il relativo ambito in tre zone, in ciascuna delle quali sono prescritte le destinazioni e gli usi di cui appresso ~~,-con divieto degli altri usi-.~~

8.5.1.- Zona commerciale (comprendente aree classificate dalla VPRG per Porto Marghera come zone D1.3, F12 e SP), a sua volta suddivisa nelle seguenti tre subzone:

8.5.1.1.- subzona operativa, nella quale vanno mantenute e/o insediate le attività di porto commerciale pubblico nonché quelle terziarie (limitatamente alle funzioni

direzionali ed artigianali di servizio), di servizi pubblici e/o privati (opere di urbanizzazione primaria e secondaria);

8.5.1.2.- subzona operativa di espansione, nella quale vanno insediate e mantenute le stesse attività di cui al precedente punto 8.5.1.1. Per gli insediamenti esistenti sono consentiti interventi di manutenzione, di risanamento e di ristrutturazione edilizia solo se volti a garantire la permanenza della specifica attività produttiva funzionalmente connessa all'utilizzazione della banchina ed alle relative operazioni portuali. Per gli insediamenti esistenti ove si svolgono attività non funzionalmente connesse all'utilizzazione della banchina ed alle relative operazioni portuali sono consentiti interventi di mera manutenzione in attesa dell'attuazione di specifico programma del loro trasferimento in zona compatibile od all'esterno dell'ambito portuale.

8.5.1.3.- subzona per servizi collaterali, nella quale vanno insediate e mantenute le funzioni di supporto alle attività presenti nelle altre subzone commerciali e, in particolare, le funzioni di interscambio modale e di movimentazione delle merci e, in genere, le attività terziarie (direzionale, deposito merci per attività insediate altrove, artigianali di servizio) compatibili con il carattere portuale della subzona nonché a servizi pubblici e/o privati (opere di urbanizzazione primaria e secondaria); è però consentito, sulle sole aree già occupate, il mantenimento dell'insediamento di produzione di energia elettrica esistente.

8.5.2.- Zona industriale (comprendente aree classificate dalla VPRG per Porto Marghera come D1.1a, D1.1b, D5, D Speciale V, SP, VUA), a sua volta suddivisa nelle seguenti quattro subzone:

8.5.2.1.- subzona d'espansione e completamento, nella quale vanno mantenute e/o insediate le attività industriale/portuale nonché per interscambio modale e per movimentazione delle merci con trattamento e/o manipolazione delle stesse con esclusione delle attività limitate al mero deposito. E' altresì consentito l'insediamento di altre attività produttive (parco scientifico e tecnologico, di produzione e distribuzione di energia elettrica e artigianato produttivo), di attività terziarie (direzionale, di deposito di merci per attività produttive insediate altrove nell'ambito portuale, ed artigianale di servizio), di servizi pubblici e/o privati (opere di urbanizzazione primaria e secondaria);

8.5.2.2.- subzona di riqualificazione, nella quale possono essere mantenute le attività petrolifere in esercizio, alle condizioni e con i limiti stabiliti dalla VPRG per

Porto Marghera e dall'accordo di programma di cui al comma 4 del precedente art. 4. La destinazione propria della subzona è quella di verde urbano nonché per opere di urbanizzazione primaria e secondaria. Le banchine e la fascia demaniale sono, però, destinate alle funzioni portuali; Comune ed Autorità Portuale possono, con apposito progetto unitario, estendere ad altre parti della subzona le funzioni portuali ed in particolare quelle di servizio passeggeri, turistica e da diporto, con esclusione - comunque - di quella industriale; nel qual caso sarà necessario predisporre e proporre una Variante allo strumento urbanistico comunale vigente.

8.5.2.3.- subzona di riqualificazione ambientale con dismissione progressiva delle attività e degli impianti produttivi esistenti sui quali sono consentite le sole operazioni di manutenzione e di risanamento conservativo. La destinazione propria della subzona è quella di verde urbano attrezzato e standard. D'intesa con il Comune, le banchine e la fascia demaniale che si affacciano sul Canale Brentella possono essere utilizzate per funzioni di servizio al porto;

8.5.2.4.- subzona di riconversione, nella quale, una volta attuate le operazioni di smantellamento, messa in sicurezza e bonifica prescritte dall'Accordo di programma di cui al comma 4 del precedente art. 4, è realizzata la necessaria riconversione, d'intesa tra il Comune e l'Autorità Portuale, utilizzando gli strumenti previsti dalla VPRG per Porto Marghera.

8.5.3.- Zona cantieristica (comprendente aree classificate dalla VPRG per Porto Marghera come D1.1a, D1.2 e D5) a sua volta suddivisa in due subzone:

8.5.3.1.- subzona di completamento, nella quale vanno mantenute e/o insediate le attività proprie dell'industria cantieristica;

8.5.3.2.- subzona di espansione e/o per funzioni di servizio al porto, nella quale vanno insediate e mantenute le attività dell'industria cantieristica, ivi comprese quelle per le manutenzioni e le riparazioni e di artigianato produttivo, nonché quelle di servizio al porto. Per gli insediamenti esistenti ed utilizzati per attività di terminal con manipolazione delle merci sono consentiti solo interventi di manutenzione.

8.5.4.- Le espressioni usate -nei precedenti punti- per individuare destinazioni ed usi, sono da intendere nell'accezione esplicitata dall'art. 14 delle norme di attuazione della VPRG per Porto Marghera. Le espressioni "esistente" e simili vanno intese con riferimento alla data del 22.7.1999. Per funzioni di servizio al porto si intendono tutte le

attività accessorie e strumentali rispetto alla navigazione ed alla funzionalità del porto, con esclusione, dei servizi di interesse generale di cui al successivo settimo comma.

8.6.- La tavola 5.1 e le tavole 4 individuano le aree per le principali infrastrutture (stradali e ferroviarie). Infrastrutture di questo tipo possono essere realizzate, in relazione alle diverse esigenze e su conforme parere dell'Autorità Portuale, in tutte le zone di cui ai precedenti punti.

8.7.- Allo svolgimento di operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie sono destinati spazi individuati con appositi provvedimenti, anche temporanei, dell'Autorità Portuale. I servizi d'interesse generale non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali (e cioè quelli individuati -a norma della lettera c), del primo comma dell'articolo 6, L. 84/1994- dai DDMM 14.11.1994 e 4.4.1996), nonché i servizi di somministrazione di alimenti e bevande al pubblico possono trovare sede in tutte le zone, secondo le indicazioni al riguardo date dall'Autorità Portuale.

8.8.- In attuazione di quanto prescritto dall'art. 40 del PALAV, non è consentito l'insediamento di nuovi impianti e nuove strutture industriali/portuali per la movimentazione, il deposito e la lavorazione di olii minerali e, in particolare, di petroli. Per gli impianti esistenti sono prescritti gli interventi di bonifica e di mitigazione ambientale nonché di riconversione individuati dall'accordo di programma di cui al quarto comma del precedente art. 4; sono comunque consentiti -in coerenza anche a quanto stabilito dall'art. 35 NTA della VPRG di Porto Marghera (come modificato dalla deliberazione della Giunta Regionale n. 350 del 9.2.1999)- tutti gli interventi volti a promuovere la riqualificazione dell'ambiente e ad adeguare gli immobili e gli impianti esistenti alla normativa vigente in materia di prevenzione e sicurezza e di riorganizzazione funzionale degli insediamenti.

8.9.- L'insediamento di alloggi di servizio, quali risultano definiti al punto 3.2 del primo comma dell'art. 14 NTA della VPRG di Venezia per Porto Marghera, nonché di vani destinati a foresteria (come definiti al punto 2.5 del ricordato art. 14) è consentito dovunque, nei limiti -anche quantitativi- prescritti dal citato art. 14 e salve le eventuali limitazioni derivanti da disposizioni delle presenti norme.

8.10.- Gli impianti dei servizi urbanizzativi a rete, gli impianti tecnologici (idrici, di depurazione, di sollevamento; di raccolta e di trattamento dei rifiuti gestiti da enti pubblici oppure -limitatamente ai rifiuti propri prodotti in sito- da soggetti privati) e gli

impianti per la protezione civile possono essere insediati in qualsiasi zona purché non costituiscano ostacolo alle operazioni portuali.

Art. 9.- Il controllo della destinazione e dell'uso ed il controllo della manutenzione di aree e fabbricati.-

9.1.- In relazione al carattere vincolante della disciplina delle destinazioni ed alla necessità che i beni compresi nell'ambito del porto siano permanentemente dedicati alle funzioni loro proprie ed utilizzati per le specifiche destinazioni individuate dal prp/PM, l'Autorità Portuale esercita -anche in via autonoma rispetto ai competenti organi comunali, con i quali comunque l'Autorità medesima assicura le necessarie forme di coordinamento e di cooperazione- il controllo sulla coincidenza tra l'uso dei beni immobili dati in concessione od in locazione a soggetti privati o di proprietà di questi ultimi e la destinazione prevista dal prp/PM nonché dagli atti di autorizzazione, di concessione o di locazione, le cui statuizioni debbono essere conformi al prp/PM anche quanto agli usi consentiti.

9.2.- In caso di rilevato contrasto, conseguente a mutamenti (integrali o parziali) dell'uso, prodotti o meno dall'esecuzione di opere edilizie, l'Autorità Portuale, oltre ad informare i competenti organi comunali, provvede, in forza della competenza ad essa attribuita dal Codice della Navigazione e dalla lettera a), del primo comma dell'art. 6, della Legge 28 gennaio 1994, n. 84, così da conseguire il ripristino della destinazione o dell'uso prescritti e, se del caso, a revocare le autorizzazioni e/o le concessioni o ad esercitare il recesso dai rapporti di locazione. A maggior tutela della conformità di cui si tratta, l'Autorità Portuale cura che, negli atti di concessione e nei contratti di locazione, siano previste efficaci sanzioni di tipo convenzionale, integrative rispetto a quelle di cui sopra.

9.3.- In relazione all'esigenza di assicurare il decoro, l'efficienza nonché la salubrità e l'adeguatezza alle esigenze dell'uso delle aree e dei fabbricati costituenti il complesso portuale, i soggetti utilizzatori di detti beni immobili (proprietari, concessionari o detentori che siano) sono tenuti a curarne la manutenzione -ordinaria e straordinaria- e l'adeguamento dei relativi ambienti ed impianti, così da garantirne, permanentemente, il decoro, l'efficienza, la salubrità e l'adeguatezza suddetti. In caso di rilevata inottemperanza a tale obbligo, l'Autorità Portuale informa le amministrazioni competenti, sollecitando -nel contempo- l'adempimento da parte dei soggetti come sopra

Allegato 10

**APCM – Accordo per la Chimica di Porto
Marghera**

Punto 3.1.a

Con la variante al PRG per Porto Marghera si è inteso restituire la zona industriale al mercato, con le sole generali indicazioni necessarie al suo ordinato sviluppo (le caratterizzazioni tecnico-scientifica, portuale, mista, industriale pura).

Il capovolgimento dell'immagine ambientalmente negativa di Porto Marghera procede attraverso: una serie di azioni di recupero, bonifica e valorizzazione paesistica di aree a bordo e di aree interne alla zona industriale; il waterfront lagunare in continuità con il Parco di San Giuliano; un canale verde che da Forte Marghera penetra direttamente fino al canale Vittorio Emanuele, creando un nuovo affaccio sull'acqua a ridosso delle aree del Parco Scientifico e Tecnologico; la costruzione di cunei e barriere verdi tra città e polo industriale nella zona a sud, in corrispondenza di discariche oggi abbandonate e, non ultimo, il recupero ambientale e paesistico di tutto il tratto terminale del Naviglio del Brenta, da Malcontenta a Fusina, con azioni perentorie di ripristino dell'asta canalizia, che storicamente collegava Venezia a Padova attraverso un paesaggio agrario e monumentale unico in Europa.

3) Il quadro degli interventi

3.1) Le azioni di risanamento e tutela dell'ambiente

a) Scavo canali.

Alla bonifica dei canali industriali portuali e immediatamente collegati, da Fusina al canale Vittorio Emanuele, provvederanno, nel rispetto del protocollo 8 aprile 1993, il Magistrato alle Acque e l'Autorità Portuale di Venezia che entro il 31/12/1999 effettueranno gli accertamenti sistematici sullo stato di compromissione dei fondali, concludendo le operazioni di scavo entro il 2005. Gli stessi soggetti provvederanno alle preliminari e necessarie opere di conterminazione dei siti, eventualmente integrandole con le opere di banchinamento.

Gli stessi soggetti provvederanno a ripetere quanto anticipato, presso le aziende che risultassero, in sede giurisdizionale o transattiva, responsabili dell'inquinamento.

b) Smantellamento degli impianti in dismissione, messa in sicurezza dei siti e/o bonifica dei siti.

Alle operazioni di smantellamento, messa in sicurezza e/o bonifica, già in corso in diverse aree del territorio ex art. 17 del D. L.vo 22/97, si affiancheranno analoghi interventi, a carico degli attuali proprietari, a partire dalle aree del Petrochimico uno (circa 50 ha) e dalle altre aree che si renderanno disponibili,