

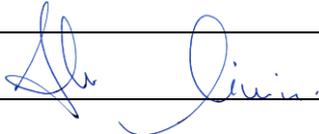
COMUNE DI VENEZIA

General Sistem SRL

“Modifica della banchina demaniale, per la ricezione via mare di cemento sfuso - Nuovo terminal per importazione e stoccaggio nell'area del petrolchimico di Porto Marghera”

RELAZIONE PAESAGGISTICA

Secondo le indicazioni dell'art. 10, comma 1, lettera b), numero 1), legge n. 91 del 2022

Data	documento
Gennaio 2024	
Autore (i)	Dott. Alessandro Vendramini dott. Roberta Rocco ing. Loris Lovo Arch. Francesco Bortolato Geom. Davide Folin Arch. Francesca Giantin dott. Raul Lazzarini dott. Francesca Pavanello
Consulenza specialistica strutture	Ing. Nicola Ferrari
Verificato	Approvato
dott. Roberta Rocco 	dott. Alessandro Vendramini 



ricerca **research**
pianificazione **planning**
progettazione **project**

AGRI.TE.CO. **Ambiente Progetto Territorio sc**
Istituto di Ricerca riconosciuto dal
Ministero dell'Istruzione e della Ricerca, dal
Ministero delle Politiche Agricole Forestali ed
inserita nell'European Directory of Fisheries and
Acquaculture Research UE

per la sostenibilità, la
resilienza degli ambienti
di transizione, lo sviluppo
delle comunità locali

for sustainability, the
resilience of transition
landes, the development
of local communities

SOMMARIO

1	PREMESSA.....	2
2	INQUADRAMENTO TERRITORIALE	3
2.1	STATO DI FATTO	6
2.1.1	STATO DI FATTO BANCHINA	9
3	DEFINIZIONE E DESCRIZIONE DELL’OPERA E ANALISI DELLE MOTIVAZIONI	11
4	quadro di riferimento programmatico	13
4.1	STRUMENTI DI LIVELLO INTERNAZIONALE E COMUNITARIO	13
4.1.1	RETE NATURA 2000	13
4.1.2	PIANO DI GESTIONE UNESCO 2012-2018	20
4.1.3	INTERVENTI PER IL RECUPERO MORFOLOGICO DELLA LAGUNA	21
4.2	PIANIFICAZIONE DI SETTORE	22
4.2.1	PIANO ENERGETICO REGIONALE	22
4.2.2	PIANO REGIONALE DI TUTELA E RISANAMENTO DELL’ATMOSFERA (PRTRA)	25
4.2.3	PIANO DIRETTORE	26
4.2.4	PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO	29
4.2.5	PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI	30
4.2.6	PIANO DI GESTIONE DELLE ACQUE 2021-2027	35
4.2.7	IL PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE	35
4.2.8	PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI.....	41
4.2.9	PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI.....	42
4.2.10	MASTER PLAN PER LA BONIFICA DEI SITI INQUINATI DI PORTO MARGHERA	44
4.2.11	PIANO DI EMERGENZA ESTERNA RISCHIO INDUSTRIALE POLO INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA	46
4.3	STRUMENTI DI LIVELLO REGIONALE E PROVINCIALE	49
4.3.1	IL NUOVO PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO	49
4.3.2	PIANO D’AREA DELLA LAGUNA E DELL’AREA VENEZIANA	52
4.3.3	PIANO TERRITORIALE DI GESTIONE METROPOLITANO (PGT).....	54
4.4	PIANIFICAZIONE LOCALE	60
4.4.1	PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (P.A.T.) DEL COMUNE DI VENEZIA	60
4.4.2	V.P.R.G. PER LA TERRAFERMA E PIANO PARTICOLAREGGIATO AREA “EX ABIBES”	65
4.4.3	VARIANTE PARZIALE AL PRG PER REGOLAMENTARE L’URBANIZZAZIONE DELLE AREE DI DANNO SOGGETTE A “RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE (RIR)”	70
4.4.4	PIANO REGOLATORE PORTUALE	72
4.4.5	PIANO DELLE ACQUE DEL COMUNE DI VENEZIA	73
4.4.6	PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL COMUNE DI VENEZIA	76
4.4.7	PIANO DI AZIONE PER LA GESTIONE DEL RUMORE AMBIENTALE	77
5	PAESAGGIO E BENI CULTURALI	78
5.1	Sistema dei vicoli definiti dalla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna	82
6	INTERAZIONE TRA INTERVENTO E SISTEMA PAESAGGISTICO: PAESAGGIO, PATRIMONIO CULTURALE E BENI MATERIALI .	84



1 PREMESSA

La normativa sulla tutela dei beni paesaggistici è normata dal decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, che, sulla base della delega contenuta nell'articolo 10 della legge n. 137/2002, ha introdotto il "codice dei beni culturali e del paesaggio", meglio noto come "codice Urbani".

Il vincolo paesaggistico è uno strumento previsto dalla legislazione italiana per tutelare gli immobili e le aree di riferimento con maggior pregio paesaggistico. La finalità è quella di mitigare l'inserimento di opere edilizie e infrastrutture in questi spazi: non si preclude comunque del tutto la possibilità di costruire, ampliare ed edificare, o effettuare bonifica ma tutto ciò va fatto secondo indicazioni e parametri tali che gli interessi non possano causare danno al pregio paesaggistico e ambientale della zona, ma invece ne rispettino e ne preservino il valore. Per queste aree tutelate il Comune non è più l'unico ente preposto a decidere riguardo gli interventi di riqualificazione edilizi: occorre l'autorizzazione paesaggistica rilasciata da enti gerarchicamente sovraordinati, come la Regione, su parere vincolante della Soprintendenza ai Beni paesaggistici e ambientali.

L'art. 146 del Codice, Autorizzazione Paesaggistica, sancisce che i proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo di immobili o aree di interesse paesaggistico, tutelati dalla legge, non possono distruggerli né introdurre modificazioni che rechino pregiudizio ai valori paesaggistici oggetto della protezione.

Sussiste pertanto l'obbligo per i soggetti di cui sopra di presentare alle amministrazioni competenti il progetto degli interventi che intendano intraprendere, corredato della prescritta documentazione, ed astenersi dall'avviare i lavori fino a quando non ne abbiano ottenuta l'autorizzazione (art. 146, c. 2).

Con il Regolamento introdotto dal D.P.R. 13/2/2017, n. 31 sono stati indicati gli interventi e le opere non soggetti ad autorizzazione paesaggistica (dettagliati sia nell'Elenco composto da 31 voci di cui all'Allegato «A» di detto Regolamento, sia all'art. 4 di quest'ultimo), nonché le 42 categorie di interventi di lieve entità (specificati nell'Elenco di cui all'Allegato «B» dello stesso Regolamento) assoggettati, invece, a procedimento semplificato di autorizzazione paesaggistica, connotato da "facilitazioni" sotto il profilo procedurale sia quanto alle pratiche da predisporre da parte dei privati.

L'ambito di progetto non rientra tra le aree sottoposte a vincolo ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii. ma ai sensi dell'art. 23 comma1 lettera g.bis per o dei progetti sottoposti a VIA nazionale ai sensi dell'allegato II alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006 deve comunque essere allegata la relazione paesaggistica.

La seguente relazione darà l'inquadramento vincolistico dell'ambito e descriverà la trattazione paesaggistica sviluppata nello Studio di Impatto Ambientale.



2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area d'intervento risulta localizzata a Porto Marghera, in comune di Venezia.

La struttura insediativa del sito di Porto Marghera può essere suddivisa in tre differenti ambiti territoriali:

- la prima zona industriale, situata a nord dell'area industriale e corrispondente al complesso degli insediamenti di primo impianto che, essendo più datati e in prossimità del centro urbano, hanno subito i primi significativi interventi di riconversione funzionale;
- il porto commerciale e gli insediamenti della cantieristica e della logistica, che configurano il complesso delle attività produttive più vitali della zona di Porto Marghera;
- la seconda zona industriale, che ospita gli insediamenti prevalentemente legati alla chimica di base, che, segnati dalle problematiche congiunturali ed ambientali di tale settore produttivo, necessitano di una profonda riqualificazione o di una decisa riconversione.

L'ambito di intervento rientra nella Seconda zona industriale, la cui realizzazione risale all'inizio degli anni '50 del '900.

Questa seconda zona industriale sorse in gran parte su aree sottratte alla Laguna mediante interrimento o rialzo del piano campagna con l'impiego di rifiuti e scarti delle lavorazioni industriali insediate nella prima zona industriale e di materiali provenienti dallo scavo dei canali.

Nel periodo post bellico la crescita fu così sostenuta che nel 1960 si potevano contare circa 200 aziende (con oltre 30.000 addetti), attive soprattutto nei settori della chimica, metallurgia non ferrosa, costruzioni, acciaio, ceramica e petrolchimica. Considerato il forte sviluppo dell'area, venne avviata anche la progettazione di una terza zona industriale che in seguito fu però abbandonata.

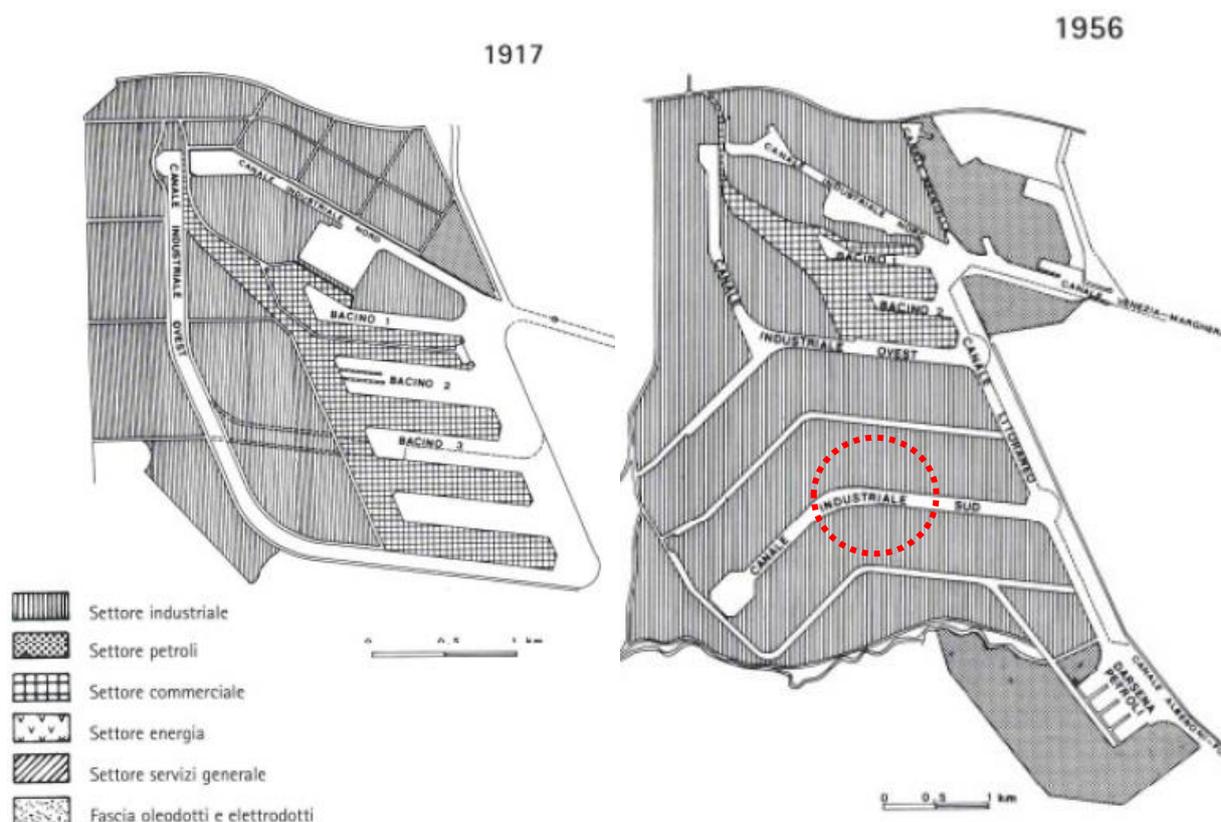


Figura 2-1: Schematizzazione dei PRG per Porto Marghera – Fonte: Pubblicazioni del Consorzio obbligatorio per il porto e la zona industriale di Porto Marghera – in INU Urbanistica Quaderni n.9 – 1996 – a cura di Turiddo Pugliese.

L'area è localizzata nella zona sud del porto di Marghera, nella macroisola di Fusina, collegata da infrastrutture stradali adeguate alle funzioni dell'area e strettamente connesse al sistema viario metropolitano, regionale e autostradale.

Dal punto di vista dei collegamenti via acqua è una delle prime zone ad accogliere le navi commerciali che entrano nel canale Malamocco Marghera attraverso la bocca di porto di Malamocco.



Figura 2-2: Individuazione a scala vasta dell'area di intervento

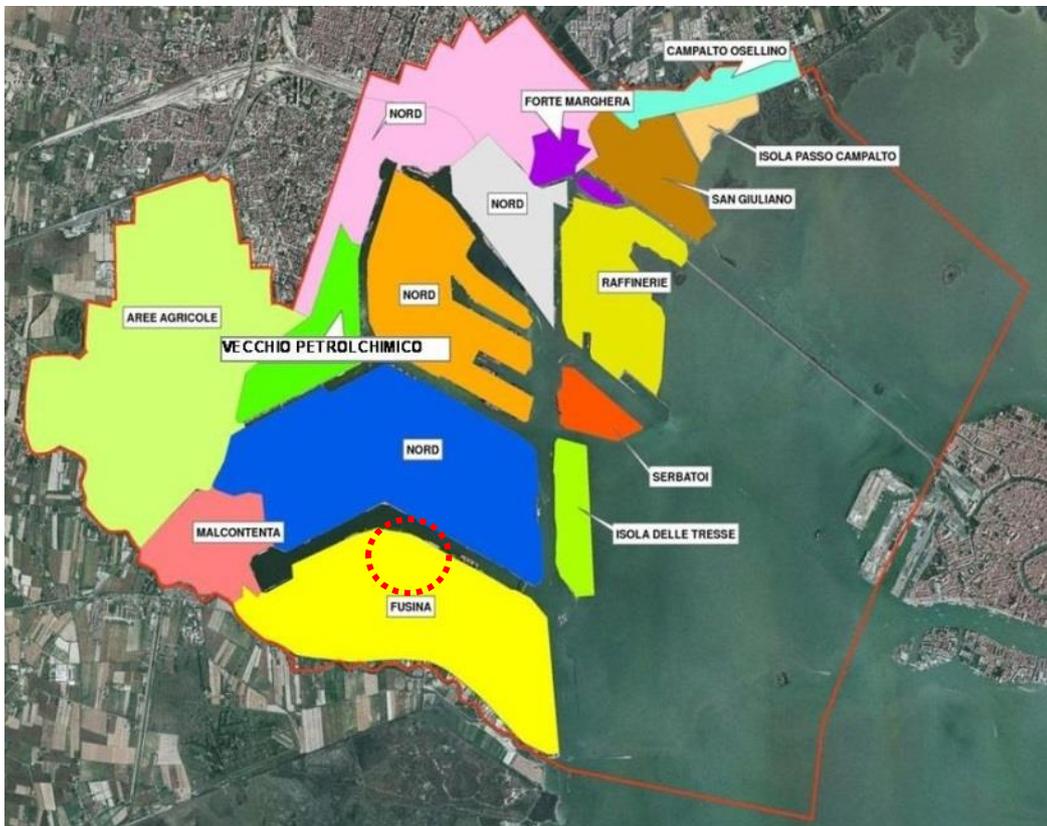


Figura 2-3: Indicazione delle macroisole di Porto Marghera

L'area, di proprietà dell'Autorità di Sistema Portuale, era caratterizzata da funzioni prevalentemente legate alla logistica e al trasporto poiché utilizzata come porto per l'attracco delle navi che arrivavano dal Canale Industriale Nord. Si presentava come uno spazio privo di funzione, parzialmente edificato e con piccole strutture industriali in stato di degrado; gran parte dell'area risultava occupata da carpenteria metallica e conglomerati bituminosi. Il suolo, prevalentemente sabbioso, risultava carente del manto erboso e parzialmente ricoperto da superfici impermeabili di natura antropica. Lo sviluppo del Nuovo Terminal consente di recuperare un'area industrialmente dismessa e ambientalmente degradata, favorendo così una rivitalizzazione urbana.



Figura 2-4: Vista aerea dell'intervento indicata con freccia rossa



Figura 2-5: Area di intervento su ortofoto

2.1 STATO DI FATTO

La sede operativa di General Sistem S.r.l. è localizzata, nell'area di Porto Marghera, a Fusina in via della Geologia. La località Fusina è situata nella terraferma veneziana ed è compresa nella municipalità di Marghera del comune di Venezia.

L'azienda ricade all'interno dell'area industriale di Porto Marghera e dista circa 6 km in direzione sud-est dal centro cittadino di Marghera e circa 7 km in direzione ovest da Venezia.



Figura 2-6: localizzazione area General Sistem



Figura 2-7: Localizzazione area e banchina su ortofotopiano 2020

L'area di proprietà è censita all'agenzia del Territorio Sezione di Venezia, Sezione di Malcontenta, Foglio 193 mappali 1205, 1207, 573, 572, 561.



Figura 2-8: Mappa catastale dell'area



2.1.1 STATO DI FATTO BANCHINA

Il marginamento esistente lungo il canale Industriale Sud, di circa 295 m, posta, è costituito da un palancoato combinato tipo HZ-AZ realizzato con l'obiettivo della conterminazione delle aree a fini ambientali; esso risulta adeguabile, previo completamento del sistema di ritenuta, a banchinamento operativo con fondali a -12.00 m s.l.m.m, sovraccarichi di 50 kPa e bitte da 100t.

Il progetto esecutivo dell'opera di marginamento è del 2007, mentre la costruzione è avvenuta tra il 2008 ed il 2010.

Il verbale del collaudo statico del 2012 evidenzia come il progetto, redatto secondo l'allora vigente DM 14-09-2005, assume una vita utile di 100 anni.

Allo stato attuale esso presenta una predisposizione per l'installazione di carroponte con binario in sommità del cordolo perimetrale e tiranti orizzontali collegati alle fondazioni del binario lato terra costituite da cavalletto di pali inclinati.

Le quote minime del fondale attuale (scavati alla data di costruzione della paratia ex Abibes nei primi anni 2000 e poi non più modificate) sono pari a -2.50 s.l.m.m. IGM.

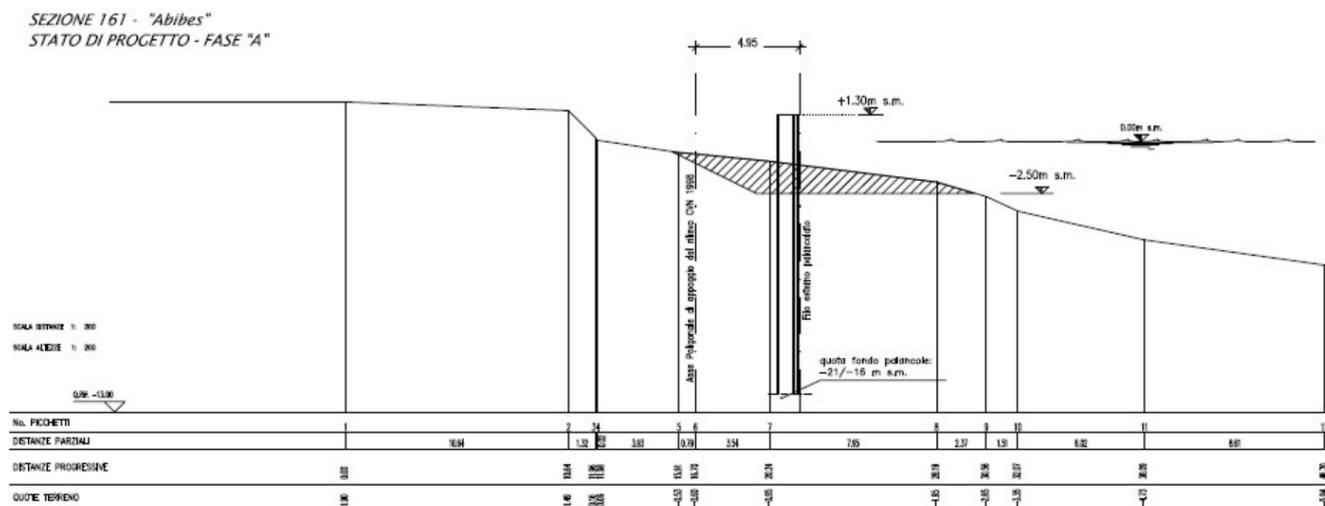


Figura 2-9: Sezione con indicazione della quota del fondale attuale e del posizionamento delle palancole

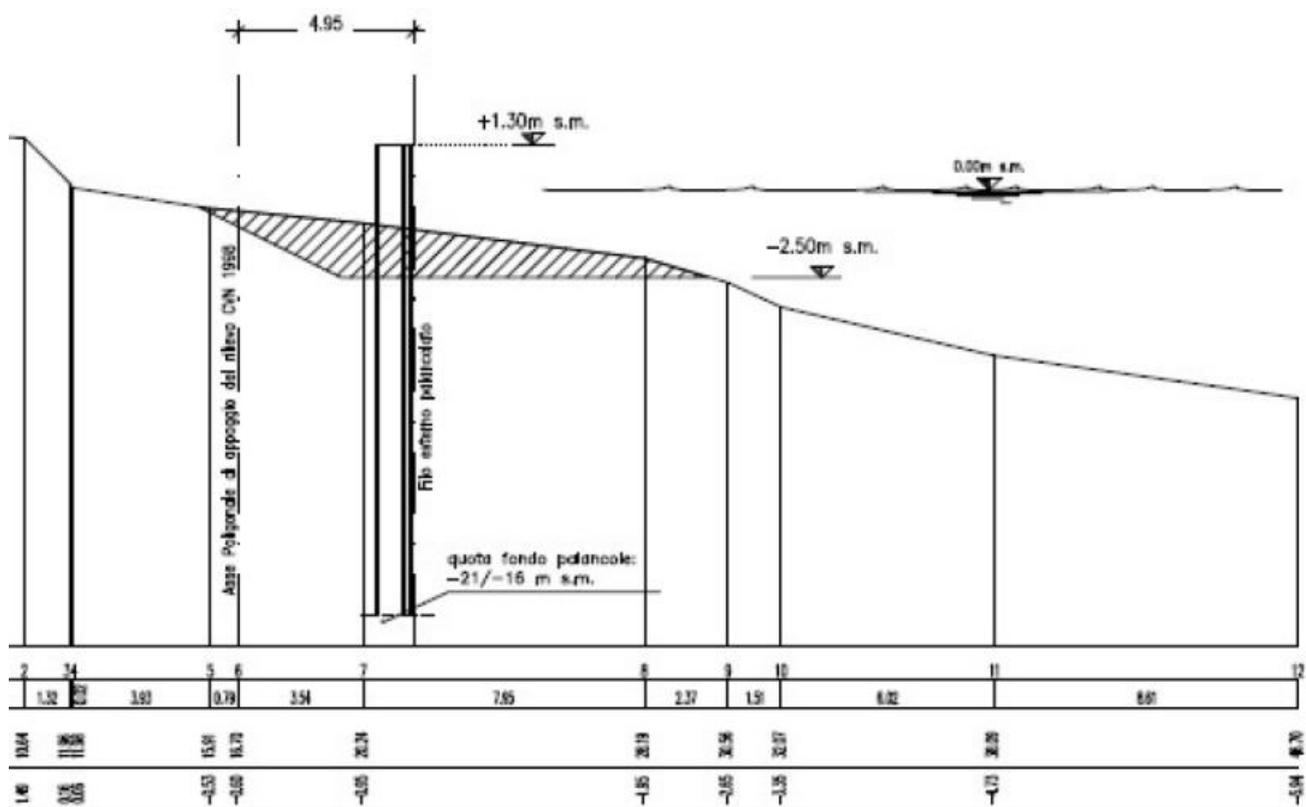


Figura 2-10: Sezione con indicazione della quota del fondale attuale e del posizionamento delle palancole – particolare

Nel dettaglio la descrizione del marginamento è riportato nella descrizione progettuale 2 Fase (cfr par. 4.2)

L'intervento consiste nella realizzazione di un impianto, nel porto di Marghera, canale industriale sud (Area di proprietà della ditta GENERAL SISTEM), per la ricezione via mare, lo stoccaggio e successiva miscelazione e estrazione di cemento per la spedizione tramite autobotti secondo le modalità di seguito specificate.

L'insediamento è localizzato su un'area di 25.000 m² circa, nell'area portuale sul CANALE INDUSTRIALE SUD. Tale insediamento è composto da n° 4 sili di stoccaggio cemento, da n. 3 punti di carico sfuso completi ognuno da bilancia a ponte e da un edificio in muratura adibito ad uffici, magazzino, spogliatoi e servizi igienici per gli operatori.

Per rendere possibili operazioni di accosto di navi cementiere per importazione e stoccaggio di cemento sfuso nel terreno ex Abibes ora di proprietà General Sistem, sono necessari interventi di infrastrutturazione portuale con dragaggi e rinforzo della struttura portante della banchina demaniale.

Tali interventi sono inseriti nel piano operativo Triennale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e approvati in conferenza dei servizi con il comune di Venezia .

Per operare in aderenza alla normativa e agli adempimenti burocratici necessari è stato chiesto da ADSPMAS al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici un Adeguamento Tecnico Funzionale per la rimozione della scarpata dalla sezione del canale, in variante al vigente Piano regolatore Portuale.

L'ATF è stato approvato con la prescrizione di sottoporre l'intervento a Verifica di Assoggettabilità alla VIA.

Il progetto è stato quindi diviso in due fasi:

- **una 1^a fase** per permettere l'operatività della banchina con prestazioni ridotte conforme con il PRP vigente ed il piano particolareggiato area ex Abiebes di Porto Marghera
- **una 2^a fase** per adeguare le opere alle indicazioni dell'ATF una volta ottenuto il parere di compatibilità ambientale a seguito dell'espletamento della procedura VIA oggetto del presente studio di impatto ambientale.



4.1.1 RETE NATURA 2000

L'area di intervento non ricade in nessun sito della rete Natura 2000; in prossimità ad essa, nel raggio di 2,5 km, si incontrano i due siti della Rete Natura 2000:

- Zona di Protezione Speciale (ZPS) IT3250046 "Laguna di Venezia";
- Zona Speciale di Conservazione (ZSC) IT3250030 "Laguna medio inferiore di Venezia", ricompresa all'interno del primo sito.



Figura 4-1: Localizzazione dell'area d'intervento rispetto ai siti Natura 2000 più prossimi

Il sito ZSC IT3250030 ha un'estensione complessiva di 26.385 ettari ed è caratterizzato dalla presenza di un complesso sistema di barene, canali e paludi, con ampie aree utilizzate per attività di vallicoltura nella porzione occidentale (valli da pesca) e di molluschicoltura in quella orientale (mitilicoltura lungo i canali lagunari a maggior profondità e venericoltura nelle aree a minor battente idrico).

Regione: Veneto

Codice sito: IT3250030

Superficie (ha): 26384

Denominazione: Laguna medio-inferiore di Venezia

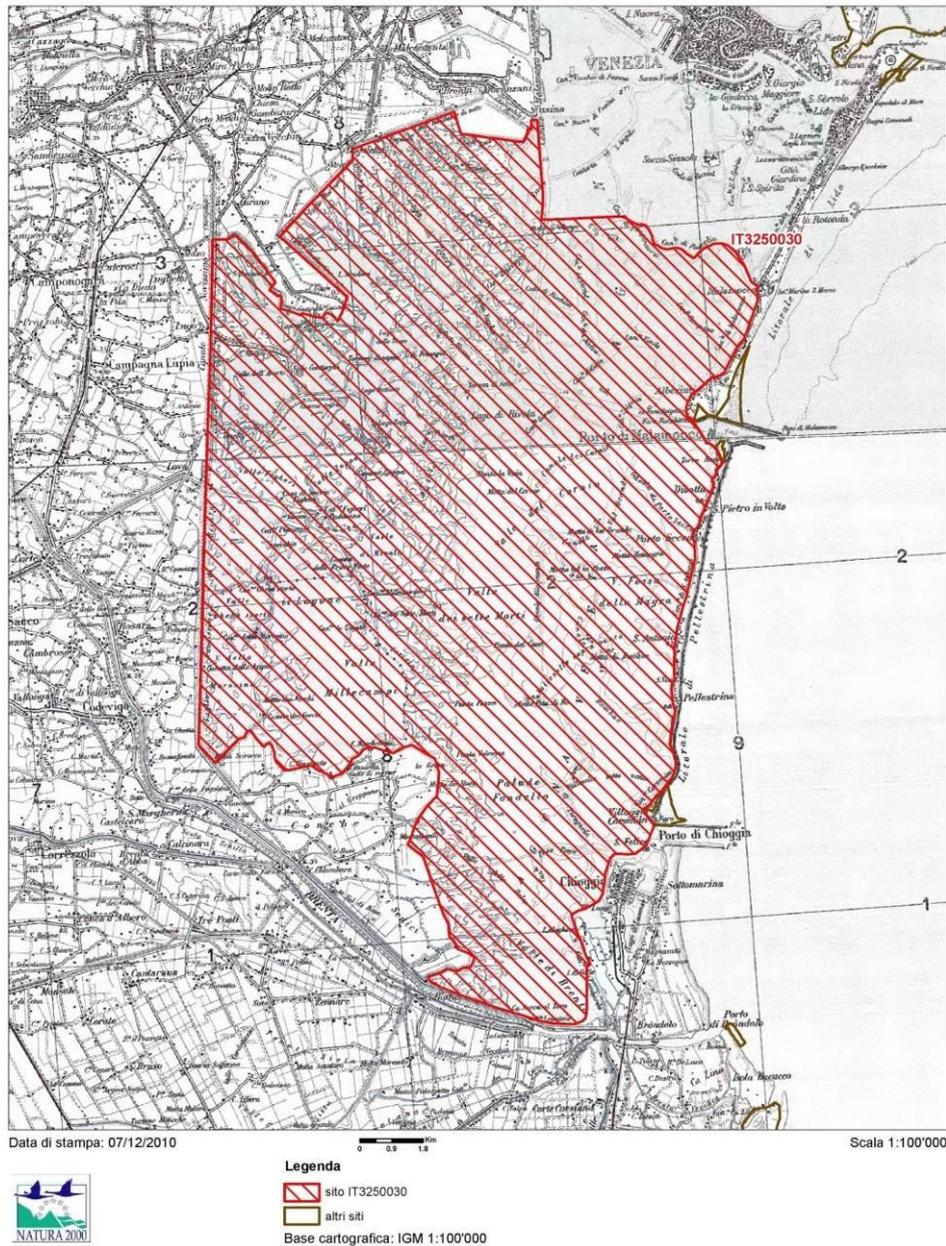


Figura 4-2 Individuazione della ZSC IT3250030

Il paesaggio naturale è caratterizzato da spazi di acqua libera con vegetazione macrofita sommersa e da barene che ospitano tipi e sintipi alofili, alcuni dei quali endemici del settore Nord Adriatico.

I tipi di habitat riportati nell'Allegato I della Direttiva 92/43/CEE e presenti nel sito sono per il 20% "Praterie e fruticeti mediterranei e termoatlantici" (*Sarcocornetea fruticosi*), per un altro 20% ""Lagune costiere" (habitat prioritario), per il 15% "Distese fangose o sabbiose emergenti durante la bassa marea" e per il 10% complessivamente "Steppe salate mediterranee" (*Limnietalia* – habitat prioritario), "Pascoli inondatai mediterranei" (*Juncetalia maritimi*), "Prati di *Spartina*" (*Spartinion maritimae*) e "Vegetazione pioniera a *Salicornia* e altre specie annuali delle zone fangose e sabbiose".

In particolare le “Distese fangose o sabbiose emergenti durante la bassa marea” risultano particolarmente importanti per rappresentatività e grado di conservazione. Il valore del sito risulta molto elevato per la conservazione di questo tipo di habitat.

Relativamente alla qualità e importanza del sito si segnala la presenza di tipi e sintipi endemici e di specie vegetali rare e/o minacciate sia a livello regionale che nazionale. Si segnala inoltre l’elevata rilevanza dell’area per lo svernamento, la migrazione e la nidificazione dell’avifauna.

Relativamente alle specie appartenenti all’avifauna e inserite nell’allegato I della direttiva 2009/147/CEE si segnala la presenza di: *Himantopus himantopus* (cavaliere d’Italia nidificante e migratrice regolare), *Sterna albifrons* (fraticello nidificante e migratrice regolare), *Sterna hirundo* (sterna comune nidificante, migratrice regolare e svernante irregolare), *Ardea purpurea* (airone rosso nidificante, migratrice regolare e svernante irregolare), *Egretta garzetta* (garzetta sedentaria nidificante, migratrice regolare e svernante), *Nycticorax nycticorax* (nitticora sedentaria nidificante, migratrice regolare e svernante), *Circus aeruginosus* (falco di palude sedentaria nidificante, migratrice regolare e svernante), *Recurvirostra avosetta* (avocetta nidificante, migratrice regolare e svernante) e *Sterna sandvicensis* (beccapesci nidificante, migratrice regolare e svernante).

Il sito risulta avere un valore eccellente per la conservazione delle seguenti specie: *Himantopus himantopus*, *Sterna albifrons*, *Sterna hirundo*, *Ardea purpurea*, *Nycticorax nycticorax*, *Egretta garzetta*, *Circus aeruginosus*, *Recurvirostra avosetta* e *Sterna sandvicensis*.

Tra le specie elencate nell’Allegato II della Direttiva 92/43/CEE sono segnalate nel formulario, tra i rettili, *Emys orbicularis* (testuggine palustre; il sito risulta avere un valore eccellente per la sua conservazione), tra gli anfibi *Rana latastei* (rana di Lataste) e *Triturus carnifex* (tritone crestato). I pesci citati nel formulario Natura 2000 come presenti nel sito ed elencati nell’allegato II della Direttiva 92/43/CEE sono: *Podogobius panizzae* (ghiozzetto lagunare), *Pomatoschistus canestrinii* (ghiozzetto cenerino) e *Alosa fallax* (cheppia).

Per quanto riguarda la flora, delle specie elencate nell’Allegato II della Direttiva 92/43/CEE è presente in questo sito *Salicornia veneta*.

La vulnerabilità dell’area è dovuta principalmente all’eccessiva presenza di natanti, responsabili di evidenti fenomeni di erosione delle barene, alla notevole perdita di sedimenti non compensata da un eguale tasso di import marino ed all’inquinamento delle acque dovuto sostanzialmente alla presenza del vicino Petrolchimico di Marghera, all’attività agricola e all’acquicoltura in genere.

Il sito ZPS IT3250046 presenta un’estensione di 55.209 ettari e comprende tutta la laguna di Venezia, complesso sistema specchi d’acqua, foci fluviali, barene, canali, paludi, con ampie porzioni usate prevalentemente per l’allevamento del pesce e di molluschi.

Il paesaggio naturale è caratterizzato da spazi di acqua libera con vegetazione macrofita sommersa e barene che ospitano tipi e sintipi alofili, alcuni dei quali endemici del settore nord-adriatico. In parte sono presenti anche aree bonificate negli anni sessanta per uso industriale (casse di colmata); tali zone sono state da allora ricolonizzate da vegetazione spontanea con formazioni umide sia alofile che salmastre e formazioni boschive costituite in prevalenza da pioppi e salici.



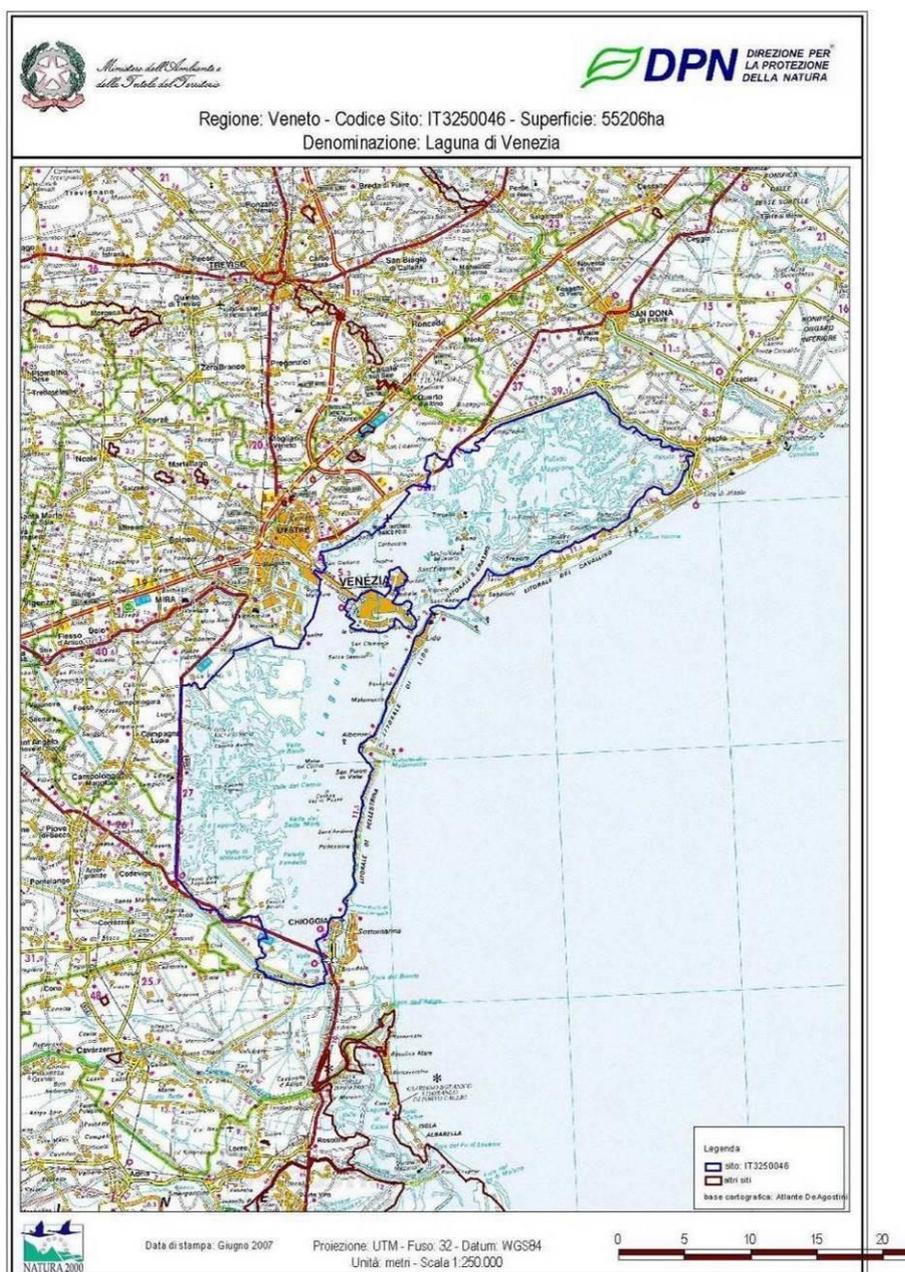


Figura 4-3 Individuazione della ZPS IT3250046 Laguna di Venezia

I tipi di habitat riportati nell'Allegato I della Direttiva 92/43/CEE e presenti nel sito sono per il 20% "Lagune costiere" (habitat prioritario), per il 15% "Praterie e fruticeti mediterranei e termo-atlantici" (*Sarcocornetea fruticosi*), per l'11% da "Distese fangose o sabbiose emergenti durante la bassa marea" e per un altro 13% complessivamente "Steppe salate mediterranee" (*Limonietaia* – habitat prioritario), "Pascoli inondatai mediterranei" (*Juncetalia maritimi*), "Prati di *Spartina*" (*Spartinion maritimae*), "Vegetazione annua pioniera a *Salicornia* e altre specie delle zone fangose e sabbiose", "Laghi eutrofici naturali con vegetazione del *Magnopotamion* o *Hydrocharition*" e "Vegetazione annua delle linee di deposito marine".

Il sito risulta avere un valore eccellente per rappresentatività e grado di conservazione dell'habitat delle "Distese fangose o sabbiose emergenti durante la bassa marea". Gli habitat dei "Prati di *Spartina*" (*Spartinion maritimae*) e della "Vegetazione annua pioniera a *Salicornia* e altre specie delle zone fangose e sabbiose" occupano in questo sito una superficie che rappresenta una buona percentuale di quella coperta a livello nazionale (tra il 15.1% ed il 100%).

Qualità e importanza del sito sono legate alla presenza di tipi e sintipi endemici, di specie animali e vegetali rare e minacciate sia a livello regionale che nazionale. Il sito è una zona di eccezionale importanza per svernamento e

migrazione dell'avifauna legata alle zone umide, in particolare aldeidi, anatidi e limicoli, ed è un'importante area di nidificazione per numerose specie di uccelli, tra i quali sternidi e caradriformi.

Ben 66 sono le specie ornitiche presenti nel sito e citate all'interno dell'allegato I della Direttiva 79/409/CEE. In particolare il sito risulta avere un valore eccellente per la conservazione di strolaga mezzana dell'Artico (*Gavia arctica*), strolaga minore (*Gavia stellata*), svasso cornuto (*Podiceps auritus*) e cavaliere d'Italia (*Himantopus himantopus*).

Il sito risulta inoltre avere un valore eccellente per la conservazione di alcune specie ornitiche non elencate nell'Allegato I della Direttiva 79/409/CEE: piovanello pancianera (*Calidris alpina*), basettino (*Panurus biarmicus*), svasso colorosso (*Podiceps grisegena*), fistione turco (*Netta rufina*), piovanello (*Calidris ferruginea*), pantana (*Tringa nebularia*), mignattino alibianche (*Chlidonias leucopterus*).

Tra le specie elencate nell'Allegato II della Direttiva 92/43/CEE sono segnalate nel formulario tra i mammiferi il ferro di cavallo maggiore (*Rhinolophus ferrumequinum*), tra i rettili *Emys orbicularis* (testuggine palustre) e tra gli anfibi *Rana latastei* (rana di Lataste) e *Triturus carnifex* (tritone crestatto).

Le specie di pesci elencati nell'allegato II della Direttiva 92/43/CEE e presenti nel sito sono *Alosa fallax* (alosa), *Aphanius fasciatus* (nono), *Padogobius panizzae* (ghiozzetto lagunare), *Pomatoschistus canestrinii* (ghiozzetto cenerino), *Acipenser naccarii* (storione cobice), *Rutilus pigus* (pigo), *Chondrostoma soetta* (savetta).

Altre specie di fauna importanti segnalate nel formulario sono tra gli invertebrati *Cylindera trisignata* (cicindelino) e tra i mammiferi *Mustela putorius* (puzzola), *Neomys anomalus* (toporagno acquatico di Miller), *Pipistrellus nathusii* (Pipistrello di Nathusius).

Per quanto riguarda la flora, delle specie elencate nell'Allegato II della Direttiva 92/43/CEE è presente in questo sito *Salicornia veneta*.

Altre specie di flora importanti presenti nel sito sono quelle appartenenti alla vegetazione alofila tipica delle barene (*Artemisia coerulescens*, *Limonium bellidifolium*, *Spartina maritima*).

La vulnerabilità dell'area è dovuta all'itticoltura intensiva, all'erosione delle barene in relazione all'eccessiva presenza di natanti, alla notevole perdita di sedimenti, non compensata da un eguale tasso di importazione marina, ed all'inquinamento delle acque, legato al Polo petrolchimico di Marghera, all'agricoltura e all'acquicoltura.

Il **Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 184 del 17 ottobre 2007** detta i "Criteri minimi uniformi per la definizione di **misure di conservazione** relative a Zone speciali di conservazione (ZSC) e a Zone di protezione speciale (ZPS)".

Tale Decreto ha provveduto a:

- integrare la disciplina riguardante la gestione dei siti che formano la Rete Natura 2000, in attuazione delle Direttive n. 2009/147/CE e n. 92/43/CEE, dettando i criteri minimi uniformi, sulla base dei quali le Regioni e le Province autonome approvano le Misure di Conservazione o, all'occorrenza, i Piani di Gestione per tali aree, in adempimento dell'art. 1, co. 1226, della L. 27 dicembre 2006, n. 296;
- prevedere che le Regioni e le Province autonome approvino le opportune Misure di Conservazione per le ZPS, entro tre mesi dall'entrata in vigore del Decreto stesso, sulla base anche degli indirizzi espressi nel già citato Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 3 settembre 2002 "Linee guida per la gestione dei siti Natura 2000" (art. 3);
- prevedere che le Misure di Conservazione per le ZSC siano stabilite, così come avvenuto per le ZPS, anche sulla base di criteri minimi uniformi da applicarsi a tutte le ZSC, al fine di assicurare il mantenimento ovvero, all'occorrenza, il ripristino in uno stato di conservazione soddisfacente degli habitat di interesse comunitario e degli habitat di specie di interesse comunitario, nonché a stabilire misure idonee ad evitare la perturbazione delle specie per cui i siti sono stati designati;



- prevedere che i Decreti Ministeriali di designazione delle ZSC, adottati d'intesa con ciascuna Regione e Provincia autonoma interessata, indichino il riferimento all'atto con cui le Regioni e le Province stesse approvano le Misure di Conservazione necessarie a mantenere in uno stato di conservazione soddisfacente gli habitat e le specie per le quali i siti sono stati individuati, conformemente agli indirizzi ministeriali ed assicurando la concertazione degli attori economici e sociali del territorio coinvolto (art. 2).

La **DGR n. 786 del 27 maggio 2016** ha portato all'approvazione delle Misure di Conservazione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC) della Rete Natura 2000 (Articolo 4, comma 4, della Direttiva 92/43/CEE).

Con tale Delibera vengono approvate le Misure di Conservazione dei Siti di Importanza Comunitaria (SIC) della Rete Natura 2000, al fine della designazione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC), come previsto all'art. 4, co. 4, della Direttiva 92/43/CEE. Tali Misure di Conservazione recepiscono ed integrano il DM n. 184 del 17 ottobre 2007 e si applicano ai Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e, all'atto della loro designazione, alle Zone Speciali di Conservazione (ZSC).

L'Allegato A di tale Delibera contiene le Misure di Conservazione per le Zone Speciali di Conservazione (ZSC) per l'Ambito Biogeografico Alpino, mentre l'Allegato B contiene le Misure di Conservazione per le Zone Speciali di Conservazione (ZSC) per l'Ambito Biogeografico Continentale.

In seguito a tale approvazione e alla pubblicazione nel BUR, la Sezione Parchi Biodiversità Programmazione Silvopastorale e Tutela dei Consumatori ha dunque provveduto in data 9 giugno 2016 all'invio delle Misure di Conservazione al Ministero competente, al fine della designazione, d'intesa con la Regione, delle ZSC, per la chiusura della procedura di infrazione comunitaria in corso.

Successivamente con note del 24 novembre 2016 e del 15 dicembre 2016 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha suggerito delle modifiche ed integrazioni non sostanziali al fine di procedere con l'atto di designazione, tra le quali la definizione degli obiettivi specifici.

Al fine di recepire tali suggerimenti sono state dunque effettuate le modifiche e le integrazioni richieste. Inoltre sono state predisposte delle modifiche non sostanziali funzionali ad una corretta interpretazione delle Misure di Conservazione.

Con **DGR n. 1331 del 16 agosto 2017** è stata effettuata dunque una nuova approvazione delle Misure di Conservazione dei Siti di Importanza Comunitaria (SIC) della Rete Natura 2000, al fine della designazione delle Zone Speciali di Conservazione (ZSC), come previsto all'art. 4, co. 4, della Direttiva 92/43/CEE. Tali Misure di Conservazione recepiscono ed integrano il DM n. 184 del 17 ottobre 2007 e si applicano ai Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e, all'atto della loro designazione, alle Zone Speciali di Conservazione (ZSC).

L'Allegato A di tale Delibera contiene le modifiche ed integrazioni alle Misure di Conservazione per le Zone Speciali di Conservazione, mentre l'Allegato B contiene le Schede Sito Specifiche, integrate con gli obiettivi specifici, per l'Ambito Biogeografico Alpino e l'Allegato C contiene le Schede Sito Specifiche, integrate con gli obiettivi specifici, per l'Ambito Biogeografico Continentale.

Ai fini ed agli effetti delle disposizioni di cui alla DGR 786/2016 all'Art. 2 dell'Allegato B della stessa vengono fornite alcune definizioni:

a) ambito di conservazione: porzione di territorio, con forma, dimensione e frammentazione variabili in ragione dei caratteri dell'habitat, delle esigenze ecologiche delle specie, delle minacce cui queste sono sottoposte e in coerenza con gli obiettivi di conservazione, nella quale si applicano le misure di conservazione;

b) divieti ed obblighi: misura regolamentare che acquisisce efficacia cogente nei confronti dei piani, programmi, progetti e attività;



c) buone prassi: misura di conservazione coerente con la normativa vigente e con le norme di buona tecnica, adottate volontariamente e finalizzate a promuovere il raggiungimento degli obiettivi di cui all'art. 1, comma 3.

La DGR stabilisce che il perimetro degli ambiti di conservazione vengono stabiliti da idonei piani (piani predisposti dagli Enti parco, piani ambientali di cui all'art. 9 della LR n. 40/1984, piani di riassetto e di riordino forestale) o anche ad opera della Giunta Regionale.

Con **DGR n. 1709 del 24 ottobre 2017** è stata effettuata una riformulazione di alcuni articoli delle Misure di Conservazione.

Più nello specifico, in seguito alla nota n. 411430 del 03/10/2017 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare è stata effettuata la riformulazione degli articoli n. 312 comma 1 lettera b), Misure di Conservazione per le Zone Speciali di Conservazione per la Regione Biogeografica Alpina, e n. 316 comma 1 lettera b), Misure di Conservazione per le Zone Speciali di Conservazione per la Regione Biogeografica Continentale, al fine di procedere con l'atto di designazione.

Al fine di recepire tali suggerimenti è stata dunque effettuata la seguente riformulazione per entrambi gli articoli citati:

"I divieti e gli obblighi per le specie, dove non altrimenti specificato, si applicano, anche in assenza della perimetrazione degli ambiti di conservazione di cui all'articolo 2, comma 1, all'intera superficie delle ZSC, in ragione della presenza delle specie di cui all'articolo 1, comma 4, dei caratteri dei loro rispettivi habitat, delle loro esigenze ecologiche e delle minacce cui esse sono sottoposte".

Il Titolo II dell'Allegato B della DGR n. 1331/2017 stabilisce i Criteri minimi uniformi per le ZSC della Regione Biogeografica Continentale:

Art. 10 - Divieti e obblighi

1 La bruciatura delle stoppie e delle paglie, nonché della vegetazione presente al termine dei cicli produttivi di prati naturali o seminati, è vietata sulle superfici specificate ai punti seguenti:

a) superfici a seminativo, ai sensi dell'art. 2 comma a) del regolamento CE n. 1120 del 2009, ed escluse le superfici di cui al successivo punto b);

b) superfici non più utilizzate a fini produttivi, mantenute in buone condizioni agronomiche e ambientali.

2 Sono fatti salvi interventi di bruciatura connessi ad emergenze di carattere fitosanitario prescritti dall'autorità competente o a superfici investite a riso e salvo diversa prescrizione della competente autorità di gestione.

3 Sulle superfici a seminativo non più utilizzate ai fini produttivi e non coltivate durante tutto l'anno, mantenute in buone condizioni agronomiche e ambientali, è obbligatorio garantire la presenza di una copertura vegetale, naturale o artificiale, durante tutto l'anno, e attuare pratiche agronomiche consistenti esclusivamente in operazioni di sfalcio, trinciatura della vegetazione erbacea, o pascolamento. Dette operazioni devono essere effettuate almeno una volta all'anno, fatto salvo il periodo di divieto annuale di intervento compreso fra l'1 marzo e il 31 luglio di ogni anno, ove non diversamente disposto dai piani di gestione dei siti Natura 2000 di cui al comma 9 dell'art. 1. Il periodo di divieto annuale di sfalcio o trinciatura non può comunque essere inferiore a 150 giorni consecutivi compresi fra il 15 febbraio e il 30 settembre di ogni anno.

4 È fatto comunque obbligo di sfalci e/o lavorazioni del terreno per la realizzazione di fasce antincendio, conformemente a quanto previsto dalle normative in vigore.

5 In deroga all'obbligo della presenza di una copertura vegetale, naturale o artificiale, durante tutto l'anno sono ammesse lavorazioni meccaniche sui terreni ritirati dalla produzione nei seguenti casi:

a) pratica del sovescio, in presenza di specie da sovescio o piante biocide;

b) terreni interessati da interventi di ripristino di habitat e biotopi;

c) colture a perdere per la fauna, ai sensi dell'art. 1 lettera c) del decreto del Ministero delle Politiche Agricole e Forestali del 7 marzo 2002;

d) nel caso in cui le lavorazioni siano funzionali all'esecuzione di interventi di miglioramento fondiario;



e) sui terreni a seminativo ritirati dalla produzione per un solo anno o, limitatamente all'annata agraria precedente all'entrata in produzione, nel caso di terreni a seminativo ritirati per due o più anni, lavorazioni del terreno allo scopo di ottenere una produzione agricola nella successiva annata agraria, comunque da effettuarsi non prima del 15 luglio dell'annata agraria precedente all'entrata in produzione;

f) sono fatte salve diverse prescrizioni della competente autorità di gestione.

6 Sono altresì stabiliti i seguenti divieti:

a) divieto di conversione della superficie a pascolo permanente;

b) divieto di eliminazione degli elementi naturali e seminaturali caratteristici del paesaggio agrario con alta valenza ecologica individuati dalle Regioni e dalle Province autonome con appositi provvedimenti;

c) divieto di eliminazione dei terrazzamenti esistenti, delimitati a valle da muretto a secco oppure da una scarpata inerbata; sono fatti salvi i casi regolarmente autorizzati di rimodellamento dei terrazzamenti eseguiti allo scopo di assicurare una gestione economicamente sostenibile; Allegato B alla DGR n. 786 del 27/05/2016

d) divieto di esecuzione di livellamenti non autorizzati dall'ente gestore; sono fatti salvi i livellamenti ordinari per la preparazione del letto di semina e per la sistemazione dei terreni a risaia;

e) divieto di esercitare la pesca con reti da traino, draghe, ciancioli, sciabiche da natante, sciabiche da spiaggia e reti analoghe sulle praterie sottomarine, in particolare sulle praterie di posidonie (*Posidonia oceanica*) o di altre fanerogame marine, di cui all'art. 4 del regolamento CE n. 1967 del 2006;

f) divieto di esercitare la pesca con reti da traino, draghe, sciabiche da spiaggia e reti analoghe su habitat coralligeni e letti di maerl, di cui all'art. 4 del regolamento CE n. 1967 del 2006;

g) divieto di utilizzo di munizionamento a pallini di piombo all'interno delle zone umide, quali laghi, stagni, paludi, acquitrini, lanche e lagune d'acqua dolce, salata, salmastra, nonché nel raggio di 150 metri dalle rive più esterne.

4.1.2 PIANO DI GESTIONE UNESCO 2012-2018

Il Sito "Venezia e la sua Laguna" è stato iscritto come "valore universale eccezionale" (Outstanding Universal Value) nel 1987 nella Lista del Patrimonio Mondiale durante la XI sessione del Comitato del Patrimonio Mondiale soddisfacendo tutti i 6 criteri:

I) Rappresentare un capolavoro del genio creativo umano;

II) Presentare un importante interscambio di valori umani, in un lungo arco temporale o all'interno di un'area culturale del mondo, sugli sviluppi dell'architettura, nella tecnologia, nelle arti monumentali, nella pianificazione urbana e nel disegno del paesaggio;

III) Costituire una testimonianza unica o eccezionale di una tradizione culturale o di una civiltà vivente o scomparsa;

IV) Costituire un esempio straordinario di un tipo di costruzione, di un complesso architettonico o tecnologico o di un paesaggio, che illustri una o più significative fasi nella storia umana;

V) Costituire un esempio eccezionale di un insediamento umano tradizionale, dell'utilizzo di risorse territoriali o marine, rappresentative di una cultura (o più culture) o dell'interazione dell'uomo con l'ambiente, specialmente quando questa diventa vulnerabile per effetto di cambiamenti irreversibili;

VI) Essere direttamente o tangibilmente associata ad avvenimenti o tradizioni viventi, con idee o credenze, con opere artistiche o letterarie, dotate di un significato universale eccezionale.

Perchè un bene sia considerato di "eccezionale valore universale" deve anche soddisfare le condizioni di "integrità" e "autenticità".

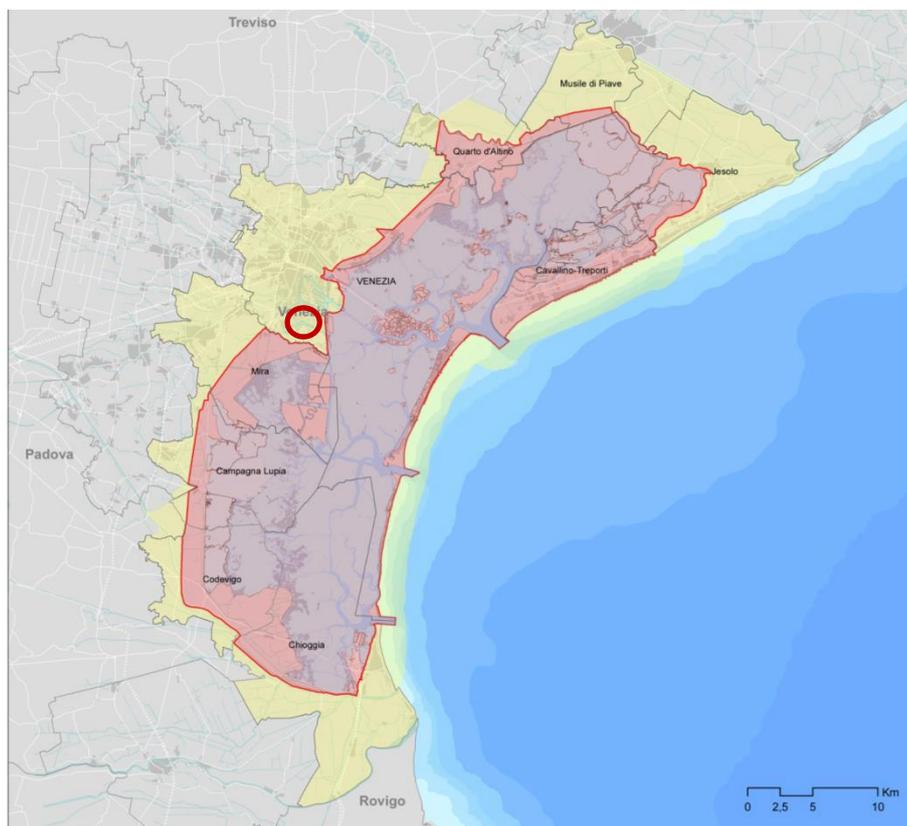
L'ambito geografico del Sito iscritto alla lista del Patrimonio Mondiale nel 1987 comprende i territori dei comuni che si affacciano sulla gronda lagunare e coincide con l'area perimetrata dal D.M. 1 agosto 1985, che definisce la Laguna di Venezia di "notevole interesse pubblico" per "l'eccezionale complesso paesistico ambientale e perchè rappresenta un esempio unico di sistema ambientale quale fonte inesauribile di accumulazioni visive ad alta valenza estetica, in cui sono presenti e si compenetrano valori naturalistici, singolarità ecologiche, ricche presenze archeologiche e storiche".



La Buffer Zone è il contesto territoriale che ha una diretta influenza sulla tutela e salvaguardia dei beni del Sito. Tale area di protezione deve contribuire al mantenimento del paesaggio, conservando le visuali significative, e costituire un'area di supporto logistico per le attività connesse alla fruizione dei beni patrimoniali del Sito. Deve perciò svolgere una funzione di tutela naturale e paesaggistica e contenere una serie di funzioni e servizi che facciano da filtro alle pressioni di diverso tipo che possono gravare sul Sito.

L'ambito di intervento risulta esterno al sito UNESCO, ma rientra nella Buffer Zone.

Attualmente, la Buffer Zone del Sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna" è in fase di definizione.



IL SITO UNESCO "VENEZIA E LA SUA LAGUNA"

- Comuni interessati dal Piano di Gestione
- Sito UNESCO
- Ipotesi Buffer Zone

Figura 4-4: Il sito Unesco "Venezia e la sua Laguna" (Fonte: Piano di Gestione 2012-2018 – Documento di Sintesi)

4.1.3 INTERVENTI PER IL RECUPERO MORFOLOGICO DELLA LAGUNA

La legge 798 (LEGGE 29 NOVEMBRE 1984, N. 798 "NUOVI INTERVENTI PER LA SALVAGUARDIA DI VENEZIA") stabilisce che la salvaguardia fisica della laguna venga raggiunta attraverso la realizzazione di un insieme di interventi per: il riequilibrio morfologico, l'arresto del degrado, la difesa dalle acque alte, la difesa dei marginamenti lagunari e dei litorali, l'estromissione dei petroli, l'apertura delle valli da pesca.

Questo progetto è stato finanziato dal Magistrato alle Acque (ora Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche) nell'ambito di due separate Convenzioni (7025 e 7138) sia per distribuire l'impegno di spesa sia per consentire di sviluppare in un adeguato periodo di tempo lo studio di soluzioni progettuali complesse e delicate.

La progettazione dei diversi interventi è stata suddivisa fra le due convenzioni nei termini seguenti:

Nell'ambito della Convenzione 7025 sono proposti:

- l'intervento di apporto artificiale di sedimenti alla bocca di Lido;
- la riforestazione dei fondali lagunari a fanerogame;
- gli interventi per la ricostruzione di strutture (velme, barene, canali) nel bacino di Chioggia.

Nell'ambito della 7138 sono invece proposti:

- gli interventi per la ricostruzione di strutture morfologiche nel bacino di Malamocco;
- gli interventi per la ricostruzione di strutture morfologiche nel bacino di Lido;
- gli interventi per il recupero morfologico di alcune isole minori.

Tra gli argomenti sviluppati nella Convenzione 7138 rientrano inoltre due studi:

- lo studio degli effetti di una modifica della rete dei canali navigabili a Malamocco (con interrimento del canale Malamocco Marghera);
- lo studio degli effetti sul sistema fisico lagunare dell'apertura delle valli da pesca.

A parte il recupero delle isole minori, intervento che ha un valore essenzialmente locale, ogni categoria di intervento si propone di far fronte - in modo preminente — ad una delle principali cause dello squilibrio morfologico. In particolare:

- l'apporto artificiale di sedimenti si propone di rimediare, in parte, e per i soli aspetti su cui è oggi possibile intervenire, alle drastiche riduzioni dei naturali ingressi di sedimenti, determinate prima dalla diversione dei fiumi e poi dalla costruzione dei moli alle bocche;
- la riforestazione dei fondali lagunari si propone essenzialmente di incrementare la naturale resistenza dei fondali stessi all'erosione;
- la ricostruzione di Strutture morfologiche si propone, come obiettivo principale, quello di consentire il mantenimento all'interno della laguna dei materiali rimossi da dragaggi di manutenzione della rete dei canali navigabili, riducendo così per una parte rilevante il deficit sedimentologico della laguna stessa. Di ciò è stato tenuto conto nel progetto assicurando un bilancio complessivo tra sedimenti rimossi e collocati e considerando quindi in modo unitario tutti gli interventi che richiedono uno spostamento di sedimenti in laguna.

4.2 PIANIFICAZIONE DI SETTORE

4.2.1 PIANO ENERGETICO REGIONALE

La Regione, in applicazione dell'art. 2 della legge regionale 27 dicembre 2000, n. 25 "Norme per la pianificazione energetica regionale, l'incentivazione del risparmio energetico e lo sviluppo delle fonti rinnovabili di energia", nell'ambito dello sviluppo in forma coordinata con lo Stato e gli Enti locali degli interventi nel settore energetico, predispone il Piano Energetico Regionale.

Tale atto di programmazione regionale è un piano settoriale, predisposto dalla Giunta Regionale ed approvato con provvedimento amministrativo del Consiglio Regionale, la cui durata è stabilita in ragione degli obiettivi e delle strategie poste a suo fondamento.

Esso definisce le linee di indirizzo e di coordinamento della programmazione in materia di promozione delle fonti rinnovabili e del risparmio energetico in attuazione di quanto previsto dal D.M. 15 marzo 2012 "Definizione e quantificazione degli obiettivi regionali in materia di fonti rinnovabili e definizione della modalità di gestione dei casi di mancato raggiungimento degli obiettivi da parte delle regioni e delle provincie autonome" (c.d. Burden sharing).



Detto Piano è inoltre sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica, secondo i contenuti indicati nell'allegato VI del D.Lgs. n. 152 del 2006 (TUA) e le procedure individuate nell'Allegato A della D.G.R.V. n. 791 del 31/3/2009.

Con Deliberazione della Giunta Regionale n. 313 del 29 marzo 2022 è stato dato avvio al processo di redazione del Nuovo Piano Energetico Regionale.

In data 27 settembre 2022 la Giunta Regionale ha approvato la DGR n° 1175 avente ad oggetto: "Nuovo Piano Energetico Regionale (PER) di cui alla Legge regionale 27 dicembre 2000, n. 25, art. 2. Adozione del Documento Preliminare e del Rapporto Ambientale Preliminare del Nuovo Piano Energetico Regionale ed avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica ai sensi del D.Lgs n. 152/2006 e ss.mm.ii."

Nel rapporto Ambientale Preliminare si riporta come, sul fronte dei consumi finali lordi (CFL), dopo la diminuzione dal 2011 al 2014, in concomitanza con la crisi economica si assiste alla successiva ripresa fino al 2018 in seguito alla quale i consumi sono risaliti, pur mantenendosi sempre dentro al target (Previsione D.M. 15/3/2012 "burden sharing") e attestandosi a 12 Mtep nel 2019. Nel 2020, in linea con il dato nazionale, in tutte le regioni si rilevano flessioni dei CFL complessivi rispetto all'anno precedente. Si verifica inoltre il fenomeno opposto rispetto a quello rilevato per i CFL da FER: in tutte le regioni/province autonome, nel 2020 i CFL complessivi risultano significativamente inferiori ai valori previsti dal D.M. burden sharing per lo stesso anno. E' da precisare, tuttavia, che il solo aumento dei consumi, così come rappresentati, può essere legato a vari fattori, tra cui la crescita della popolazione, la crescita della produzione, un aumento del fabbisogno di materie prime energetiche per usi non energetici (ad esempio petrolio per produzione di materiali sintetici), un aumento delle perdite della rete di trasporto e distribuzione, nonché alle politiche di efficientamento energetico.



Figura 4-5: Consumi finali lordi di energia (Mtep). Veneto - Anni 2012:2020 – Fonte: elaborazioni dell'Ufficio di Statistica della Regione del Veneto su dati GSE aggiornati al 2020

Per quanto riguarda i consumi, l'obiettivo di sviluppo delle fonti rinnovabili prevedeva per l'Italia che entro il 2020 il 17% dei consumi finali di energia fosse coperto dalle stesse rinnovabili. Dai dati disponibili emerge come in Italia, già nel 2015, si era superato l'obiettivo del 17% fissato per il 2020, col 17,5%. Da quel momento tuttavia c'è stato una sorta di assestamento fino al 2018 quando si è registrato un 17,8%.

Produzione veneta di energia elettrica da FER nel 2020

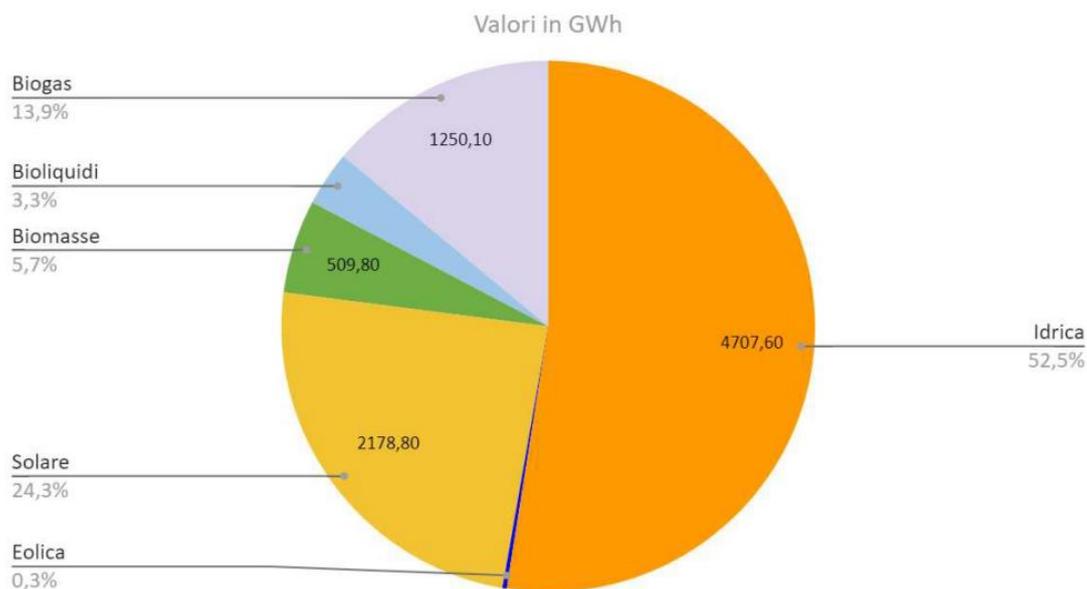


Figura 4-6: Produzione veneta di energia elettrica da FER nel 2020 (Valori in GWh) (Dati tratti da Rapporto Statistico GSE - FER 2020, fonte GSE e TERNA per la fonte solare, TERNA per le altre fonti. Elaborazione RdV)

Nel corso della seduta del giorno 9 febbraio 2017 del Consiglio regionale del Veneto, è stato approvato, con ventisei voti favorevoli, sei astenuti ed undici contrari, il "Piano energetico regionale - fonti rinnovabili - risparmio energetico - efficienza energetica" (PERFER), di cui alla Proposta di deliberazione amministrativa n.13.

Nel grafico che segue, tratto dal Piano Energetico della Regione Veneto, è riportata in percentuale la distribuzione dei consumi finali lordi nei diversi settori di utilizzo per l'anno 2012.

Poco meno del 40% dei consumi è da attribuirsi al settore civile, somma di residenziale (26,5%) e terziario (13,2%). I trasporti (28,8%) e il settore industriale (27,9%) assorbono la quasi totalità della restante quota dei consumi finali lordi della Regione del Veneto. Mentre il comparto industriale registra un trend in progressiva riduzione, registrando dal 2010 al 2012 una contrazione pari al 12,4%, i consumi dei trasporti registrano una crescita dell'8,8% nel 2011 e quindi una riduzione del 15,2% nell'anno seguente, con una decrescita complessiva del 7,6% dal 2010 al 2012. I consumi del settore agricolo sono diminuiti del 3,4% tra il 2010 e il 2011 per aumentare nuovamente dell'1,9% nel 2012.

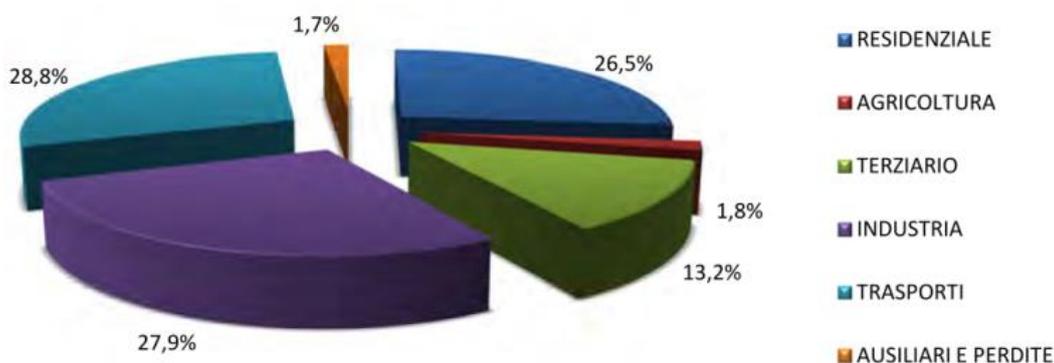


Figura 4-7: Ripartizione percentuale dei consumi finali lordi di energia nella Regione del Veneto classificati per settori di utilizzo per l'anno 2012 (fonte: elaborazione dati DII-UNIPD)

4.2.2 PIANO REGIONALE DI TUTELA E RISANAMENTO DELL'ATMOSFERA (PRTRA)

Con delibera Deliberazione del Consiglio Regionale n. 90 del 19 aprile 2016 la Regione Veneto ha provveduto all'Aggiornamento del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (PRTRA). A seguito dell'entrata in vigore della Direttiva sulla Qualità dell'Aria (Direttiva 2008/50/CE) e del relativo Decreto Legislativo di recepimento (D. Lgs. 155/2010), la Regione Veneto ha infatti avviato il processo di aggiornamento del vigente Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, approvato dal Consiglio Regionale Veneto con deliberazione n. 57 dell'11 novembre 2004 (BUR n. 130 del 21/12/2004). L'aggiornamento del documento di Piano è indispensabile per allineare le future politiche regionali di riduzione dell'inquinamento atmosferico con gli ultimi sviluppi di carattere conoscitivo e normativo che sono emersi a livello europeo, nazionale e interregionale. Il Piano tiene conto innanzitutto dei principi ambientali definiti in ambito comunitario, in particolare del principio di integrazione delle politiche per una migliore tutela dell'ambiente, di cui all'art. 11 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea. La pianificazione di azioni integrate e condivise tra i diversi ambiti decisionali è strumento indispensabile per la promozione di uno sviluppo sostenibile. L'adozione della Direttiva 2008/50/CE da parte dello Stato Italiano sottolinea inoltre la necessità di evitare, prevenire o ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici nocivi e definire adeguati obiettivi per la qualità dell'aria ambiente che tengano conto delle pertinenti norme, orientamenti e programmi dell'Organizzazione mondiale della sanità. La protezione della salute umana, oltre che dell'ambiente, risulta quindi il primo degli inderogabili obiettivi di una politica di riduzione dell'inquinamento atmosferico.

Il di Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera è stata redatta in riferimento agli artt. 9, 10, 11, 13 e 22 del D. Lgs. 155/2010 che trattano espressamente il tema della pianificazione. In particolare, l'Appendice IV, Parte I del medesimo decreto riporta principi e criteri cui attenersi nella stesura del piano: miglioramento generalizzato dell'ambiente e della qualità della vita, evitando il trasferimento dell'inquinamento tra i diversi settori ambientali; integrazione delle esigenze ambientali nelle politiche settoriali, al fine di assicurare uno sviluppo sociale ed economico sostenibile; razionalizzazione della programmazione in materia di gestione della qualità dell'aria e in materia di riduzione delle emissioni di gas serra; modifica dei modelli di produzione e di consumo, pubblico e privato, che incidono negativamente sulla qualità dell'aria; utilizzo congiunto di misure di carattere prescrittivo, economico e di mercato, anche attraverso la promozione di sistemi di ecogestione e audit ambientale; partecipazione e coinvolgimento delle parti sociali e del pubblico; previsione di adeguate procedure di autorizzazione, ispezione e monitoraggio, al fine di assicurare la migliore applicazione delle misure individuate.

In particolare in appendice 2 al PRTRA viene riportata una scheda sinottica delle azioni programmate per il periodo 2013-2020. Alcune delle azioni previste qualora avviate potranno integrare il sistema di gestione ambientale che sarà previsto ed attuato nel nucleo recettivo da realizzarsi secondo previsioni del PUA in esame.

Nel BUR n. 157 del 23/11/2021 è stata pubblicata la deliberazione n. 1537 del 11 novembre 2021, con la quale la Giunta regionale ha avviato la procedura di aggiornamento del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, avvalendosi del supporto dell'Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto (ARPAV).

In base alla zonizzazione regionale approvata con DGR n. 1855 del 29 dicembre 2020, il comune di Venezia ricade nella zona "IT0517 Agglomerato di Venezia".



Zonizzazione Veneto 2020 ai sensi del D.Lgs.155/2010

Zone

- IT0517 - Agglomerato di Venezia
- IT0518 - Agglomerato di Treviso
- IT0519 - Agglomerato di Padova
- IT0520 - Agglomerato di Vicenza
- IT0521 - Agglomerato di Verona
- IT0522 - Pianura
- IT0523 - Zona Costiera e Colli
- IT0524 - Zona Pedemontana
- IT0525 - Prealpi e Alpi
- IT0526 - Fondovalle

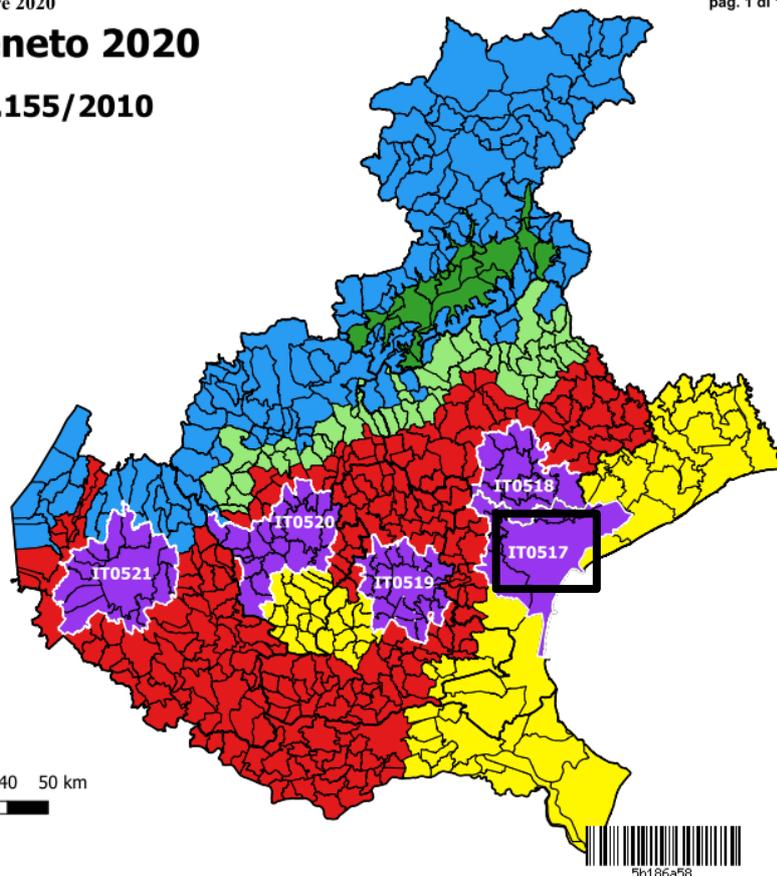
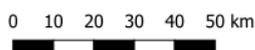


Figura 4-8: Zonizzazione del territorio regionale approvata con DGR n. 1855 del 29 dicembre 2020

4.2.3 PIANO DIRETTORE

Il Piano Direttore 2000, approvato con Delibera di Consiglio Regionale n° 24 del 1 marzo 2000, individua le strategie di disinquinamento più opportune ed efficienti per conseguire gli obiettivi di qualità per le acque della Laguna e dei corsi d'acqua in essa sversanti. Il Piano Direttore 2000 ha l'efficacia propria di un piano di settore del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), integrando, in particolare, il Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (P.A.L.A.V.) sotto il profilo del disinquinamento.

Nel settore civile e urbano diffuso si è operato al fine di mettere a sistema l'insieme degli interventi mirati al completamento di progetti volti a ridurre gli apporti diretti in Laguna. Le principali Linee Guida di settore indirizzate al raggiungimento degli obiettivi del Piano possono essere così sintetizzate:

- Prevenzione riguardante la permeabilità dei suoli e l'allacciabilità alle fognature e di predisposizione di manuali di progettazione ottimizzata dei sistemi di drenaggio e di riorganizzazione dei processi depurativi;
- Riduzione: attuazione di interventi mirati al miglioramento degli impianti di depurazione (sull'intero territorio del Bacino Scolante, anche in funzione del raggiungimento dei nuovi limiti allo scarico).

Gli interventi sulla rete fognaria del sito industriale di Porto Marghera mirano alla riduzione degli scarichi diretti in Laguna e nei corsi d'acqua del Bacino Scolante, attraverso il completamento dei sistemi fognari, con la separazione delle acque

urbane e industriali dalle acque di pioggia, l'eliminazione delle acque parassite e la costruzione di vasche di primapioggia. Questi interventi si inseriscono in un più ampia strategia di risanamento delle acque del bacino scolante in Laguna di Venezia dettata dal c.d. "Piano Direttore 2000" 22 .

Uno specifico obiettivo della strategia del "Piano Direttore 2000" è l'eliminazione o l'adeguamento degli scarichi industriali del sito di Porto Marghera il cui raggiungimento è affidato al cosiddetto "Progetto Integrato Fusina" (P.I.F.)

Il P.I.F. è un centro di trattamento polifunzionale degli scarichi civili e delle acque di prima pioggia di Mestre, Marghera, Porto Marghera e del Mirese (Reflui A), degli scarichi industriali di Porto Marghera (Reflui B1+B2), nonché delle acque di falda inquinate drenate nel corso delle operazioni di bonifica attuate nell'area di Porto Marghera (Reflui B3) che consente anche il riutilizzo delle acque reflue depurate ad uso industriale. La rete di collettamento dei reflui e distribuzione delle acque riutilizzate e lo schema dell'impianto sono illustrate nella seguente figura.

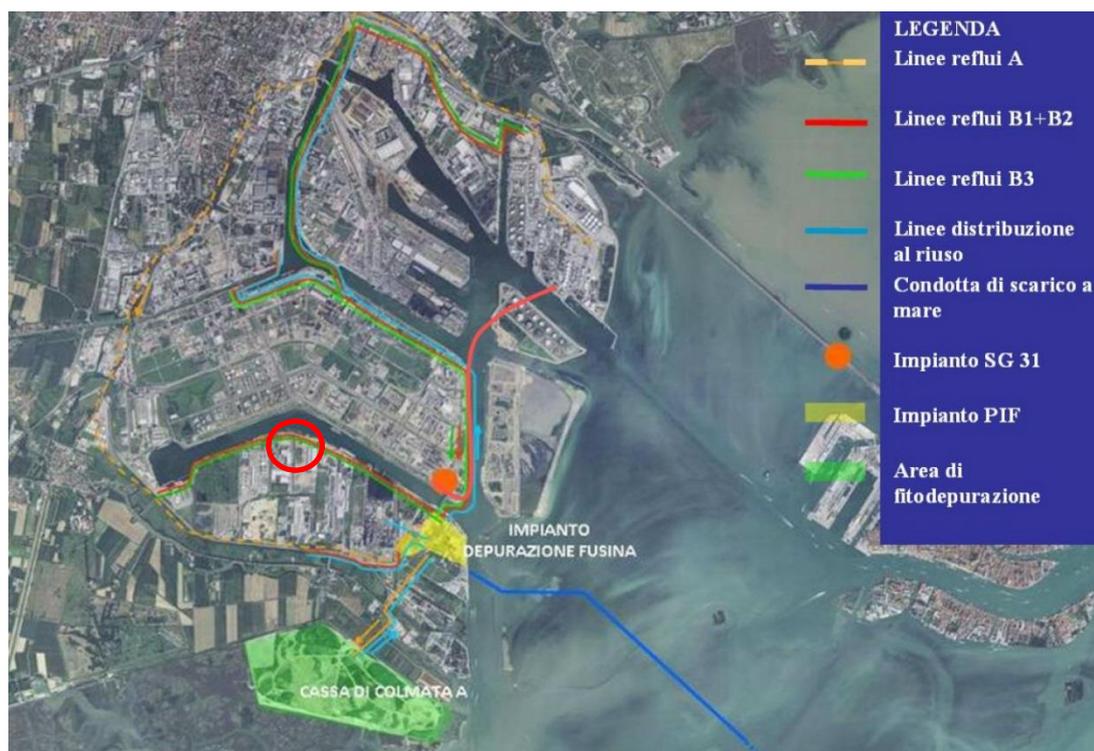


Figura 4-9: Progetto Integrato Fusina – Linea acque

Il P.I.F. rappresenta l'infrastruttura di base per la trasformazione dell'area del Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Venezia – Porto Marghera in "area ecologicamente attrezzata", in grado di fornire servizi connessi alle varie esigenze di bonifica e riqualificazione delle aree industriali.

Ad oggi, sono state completate la maggior parte delle opere da destinare alle attività di trattamento dei reflui industriali e delle acque di falda e meteoriche e sono state attivate alcune sezioni dell'intero impianto, anche ai fini del loro collaudo funzionale.

Negli ultimi anni nel sito industriale di Porto Marghera vi è stata una contrazione delle attività produttive del sito che ha comportato una diminuzione dei volumi di acque reflue da collettare, trattare e riutilizzare e conseguentemente dei ricavi gestionali del PIF.

L'obiettivo più prossimo è comunque quello di definire una serie di azioni per garantire la gestione degli impianti di depurazione e distribuzione delle acque depurate sulla base di un piano industriale a lungo termine, che ne sviluppi il potenziale - anche mediante sinergie con le infrastrutture del Servizio Idrico Integrato - e ne assicuri la corretta economicità.

Nel sito industriale di Porto Marghera è presente una rete di impianti di trattamento rifiuti che soddisfano, almeno in parte, le esigenze delle attività produttive.

ECOPROGETTO VENEZIA S.r.l. e Stazione di Travaso del Polo Integrato di Fusina Il Polo Integrato di trattamento dei rifiuti è sito in prossimità del Canale Industriale Sud di Porto Marghera ed è dotato di una banchina per l'attracco delle chiatte che trasportano i rifiuti prodotti dal Centro Storico di Venezia ed Estuario.

Vicino alla banchina è presente la Stazione di Travaso dei rifiuti; questo impianto ha lo scopo di stoccare le diverse tipologie di rifiuti provenienti dalla città al fine di comporre carichi omogenei di rifiuti da inviare agli appositi impianti di trattamento.

Attualmente la Stazione di Travaso, ampliata come previsto dal progetto approvato nell'agosto 2005, consiste di un piazzale dell'estensione di ca. 11.100 m². Tutti i piazzali sono completamente pavimentati in cemento e sono dotati di caditoie collegate alla fognatura interna che recapita tutte le acque meteoriche ad apposita vasca per l'invio in fognatura consortile per essere depurate.

L'impianto di produzione di combustibile da rifiuti (CDR) è entrato in funzione con la linea n. 1 (CDR1) nel 2002, autorizzata al trattamento di una quantità massima di rifiuti urbani e speciali non pericolosi pari a 160.000 tonnellate all'anno.

Nel corso del 2010 è entrata in funzione una seconda linea operativa, denominata CDR2, in seguito al revamping dell'impianto di compostaggio precedentemente presente. La capacità complessiva dell'impianto è attualmente di 267.000 t/anno.

Il processo di produzione del CDR consiste nell'inserire i rifiuti in ingresso (frazione secca residua da raccolta differenziata) all'interno delle cosiddette biocelle, nelle quali vengono sottoposti a deumidificazione, igienizzazione e stabilizzazione della quota di materiale organico ancora presente; questo processo ha una durata compresa tra sei e otto giorni. Un sistema informatizzato consente di regolare automaticamente l'andamento del processo all'interno delle biocelle. Successivamente il materiale stabilizzato viene trasferito a sistemi di ulteriore trattamento e separazione che permettono di ottenere la frazione combustibile (CDR) vera e propria, composta prevalentemente da sostanza organica stabilizzata, carta, cartone, legno, plastica, tessili, le diverse frazioni recuperabili (materiali ferrosi e non ferrosi) e gli scarti (inerti come ghiaia, sabbia, vetro, ceramica, ecc.).

Il CDR, destinato principalmente all'alimentazione della centrale termoelettrica dell'ENEL a Fusina, viene sottoposto a dei processi di confezionamento che lo rendono disponibile al cliente in varie forme, a seconda delle necessità di trasporto o utilizzo, ed in particolare:

- sotto forma di «balle» facilmente caricabili su automezzi bilici;
- sotto forma di bricchette (addensato) di qualche cm di lunghezza per l'utilizzo di container sfusi;
- sotto forma di fluff (pezzatura tal quale) per un trasporto alla rinfusa.

Il prodotto finito, a seconda della sua pezzatura e forma fisica, viene stoccato in aree diverse adeguatamente attrezzate in attesa di essere trasferito agli impianti di destino. Il sistema utilizzato a Fusina garantisce una resa di produzione del CDR del 53% e dà luogo a un materiale caratterizzato da bassa umidità, ridotto contenuto di ceneri e alto potere calorifico (>17.000 kJ/kg). Ad oggi, Enel utilizza nella sua centrale termoelettrica Palladio 70.000 tonnellate di CDR, sostituendo in questo modo il 5% del carbone utilizzato per l'alimentazione delle caldaie (si tratta del primo caso in Italia ed uno dei principali "case history" in Europa).



4.2.4 PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO

Il territorio del comune di Venezia è compreso all'interno del Territorio del Bacino Scolante nella Laguna di Venezia.

Fino al 17 febbraio 2017 la Regione del Veneto ha svolto le funzioni di Autorità di Bacino Regionale per il Territorio del Bacino Scolante nella Laguna di Venezia e in tale funzione ha predisposto il progetto di piano di assetto idrogeologico (PAI), adottato con DGR n.401 del 31/03/2015. Con il citato provvedimento sono state individuate le aree a pericolosità idraulica e poste in salvaguardia le relative norme di attuazione per quanto riguarda le modalità d'uso del territorio.

Dalla sopracitata data, ai sensi del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. (in particolare l'art. 51 della Legge 28 dicembre 2015 n. 221) e del decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare n. 294 del 25 ottobre 2016, le competenze di Autorità di Bacino svolte dalla Regione per il Bacino Scolante sono decadute e le funzioni di pianificazione a scala di bacino idrografico sono passate all'Autorità distrettuale delle Alpi Orientali.

L'Autorità di Distretto ha peraltro chiarito, con nota prot.350 del 25/01/2019, che nelle more dell'assunzione di una disciplina su scala distrettuale comune, la tutela dell'assetto idrogeologico dei bacini idrografici confluiti nel Distretto delle Alpi Orientali trova riferimento nei relativi Piani stralcio (PAI) predisposti dalle ex Autorità di bacino nazionali, regionali e interregionali. Le norme di attuazione e le rappresentazioni cartografiche, di cui i PAI si compongono, continuano pertanto a soggiacere, nei loro contenuti informativi e precettivi, ai limiti territoriali coincidenti con i confini dei bacini nazionali, regionali e interregionali. Per quanto riguarda il bacino regionale scolante nella Laguna di Venezia, l'Autorità Distrettuale ha ribadito che le informazioni sulla pericolosità idraulica emergenti dal relativo Progetto di Piano di Assetto Idrogeologico, adottato con la sopracitata DGR n. 401 del 31 marzo 2015, continuano a rappresentare, ancorché le relative misure di salvaguardia siano formalmente decadute, l'attuale quadro conoscitivo delle possibili condizioni di pericolosità e rischio territorialmente rilevate.

Pertanto le conoscenze e le indicazioni di tale PAI, integrate con le informazioni sulla pericolosità ricavabili dal Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) approvato con D.P.C.M. 27 ottobre 2016, costituiscono un dato imprescindibile nell'assunzione delle determinazioni di carattere urbanistico ed edilizio a cui le Amministrazioni comunali, presenti nel bacino scolante nella Laguna di Venezia, sono chiamate nell'esercizio delle competenze ad esse attribuite.

Con Delibera della Conferenza Istituzionale Permanente n. 8/2019 del 20 dicembre 2019 (G.U. n.78 del 24 marzo 2020), quindi, l'Autorità di Distretto, in attesa del completamento del primo ciclo di aggiornamento del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni, ha stabilito misure di salvaguardia in ragione delle informazioni riportate nel Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni vigente e nei Piani per l'Assetto Idrogeologico esistenti nel distretto idrografico delle Alpi Orientali, immediatamente vincolanti. Alle citate misure di salvaguardia seguono gli obblighi di adeguamento ed attuazione a cui gli enti territorialmente interessati sono tenuti ai sensi dell'articolo 7, comma 6, del D.lgs. n. 49/2010 e dell'articolo 65, comma 7, del D.lgs. n. 152/2006.

Per quanto riguarda l'ambito in esame, esso rientra in parte in "Aree allagate eventi alluvionali del 26-09-2007".



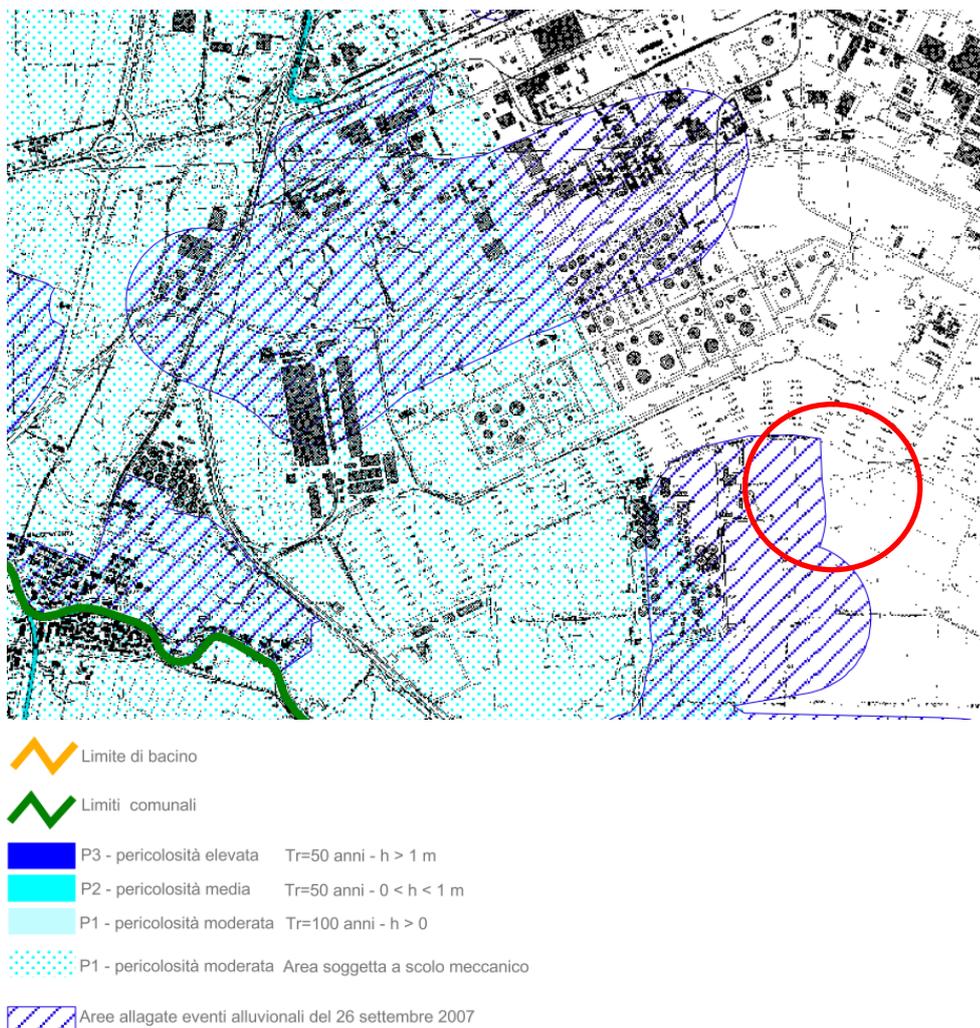


Figura 4-10: Stralcio della carta della pericolosità idraulica del PAI del Bacino Scolante della Laguna di Venezia

4.2.5 PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO ALLUVIONI

In applicazione della Direttiva 2007/60/CE (cosiddetta “direttiva alluvioni”), la quale promuove un approccio specifico per la gestione dei rischi di alluvioni e un’azione concreta e coordinata a livello comunitario, sono stati sviluppati i Piani di Gestione del Rischio Alluvioni per ogni Distretto Idrografico. Essi hanno l’obiettivo di:

- Individuare tutte le aree a rischio di inondazioni;
- Mappare l’estensione dell’inondazione e gli elementi esposti al rischio in queste aree;
- Adottare misure adeguate e coordinate per ridurre il rischio alluvioni.

La Conferenza Istituzionale Permanente dell’Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali ha adottato in data 21/12/2021 il primo aggiornamento del Piano di gestione del rischio alluvioni ai sensi degli artt. 65 e 66 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.. L’avviso di adozione è pubblicato in G.U. n. 29 del 04/02/2022.

Il PGRA delle Alpi Orientali, che assume valore di piano territoriale di settore per la Regione del Veneto, Friuli Venezia Giulia e Province autonome di Trento e Bolzano, individua e perimetra le aree a pericolosità idraulica, le zone di attenzione, le aree fluviali, le aree a rischio, pianificando e programmando le azioni e le norme d’uso sulla base delle caratteristiche fisiche e ambientali del territorio interessato. Al contempo esso si prefigge di coordinare la disciplina

prevista dagli altri strumenti della pianificazione di bacino presenti nel distretto idrografico delle Alpi Orientali così come chiarito dall'art. 1 delle N.T.A..

Come disposto all'art. 4 delle N.T.A. il Piano classifica il territorio esterno alle fasce fluviali in funzione delle diverse condizioni di pericolosità e rischio presenti sulla base di una scala di tre livelli di pericolosità (alta P3, media P2, moderata P1) e quattro di rischio (molto elevato R4, elevato R3, medio R2, moderato R1). Gli interventi consentiti nelle zone di attenzione idraulica, nelle aree fluviali e nelle aree con pericolosità idraulica sono disciplinati dagli artt. 9-14. Con particolare riferimento alla realizzazione di piste ciclopedonali, il piano prevede che, qualora le stesse non siano altrimenti localizzabili e in assenza di alternative tecnicamente ed economicamente sostenibili possa esserne comunque consentita la realizzazione anche in area fluviale, o a pericolosità idraulica previa autorizzazione idraulica da acquisire previa opportuna verifica di compatibilità idraulica. Le opere in ogni caso non devono comunque determinare riduzione della capacità di invaso e di deflusso del corpo idrico, né determinare situazioni di pericolosità in caso di sradicamento o trascinarsi di strutture o di vegetazione da parte dell'acqua.

L'art. 16 delle N.T.A. al comma 3 stabilisce inoltre come dalla di entrata in vigore delle norme del PGRA cessino di avere efficacia per la parte idraulica le disposizioni contenute nei Piani per l'Assetto Idrogeologico (PAI) presenti nel distretto idrografico delle Alpi Orientali; al successivo comma 4 è precisato come invece continuano ad assumere valore le disposizioni e le mappature relative alla pericolosità e al rischio geologico dovuto ai fenomeni gravitativi e valanghivi.

Come disposto dalle norme in materia di coordinamento tra il PAI e il PGRA, introdotte al Titolo V delle NTA del "Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del fiume Po" all'art. 57 è specificato come le mappe del PGRA contengano la delimitazione delle aree allagabili per i diversi scenari di pericolosità, le mappe degli elementi esposti al rischio di alluvioni, le mappe del livello di rischio distinto in quattro classi (moderato o nullo R1, medio R2, elevato R3, molto elevato R4) ripartite in differenti ambiti territoriali (reticolo di pianura e fondovalle RP, reticolo secondario collinare e montano RSCM, reticolo secondario di pianura RSP, aree costiere lacuali ACL, aree costiere marine ACM). Tali mappe costituiscono il quadro di riferimento per la verifica delle previsioni e prescrizioni del PAI, nonché per la delimitazione delle fasce fluviali.

Di seguito, per l'area in esame si riportano le cartografie di pericolosità idraulica, rischio idraulico e mappa allagabilità tempo di ritorno 100 anni.

Da tali cartografia risulta che l'ambito di progetto ricade in:

- Aree a pericolosità idraulica moderata (P1)
- Aree a rischio idraulico medio (R2)
- Aree allagabili con altezza tirante d'acqua (tempo di ritorno 100 anni) tra 50 e 100 cm.



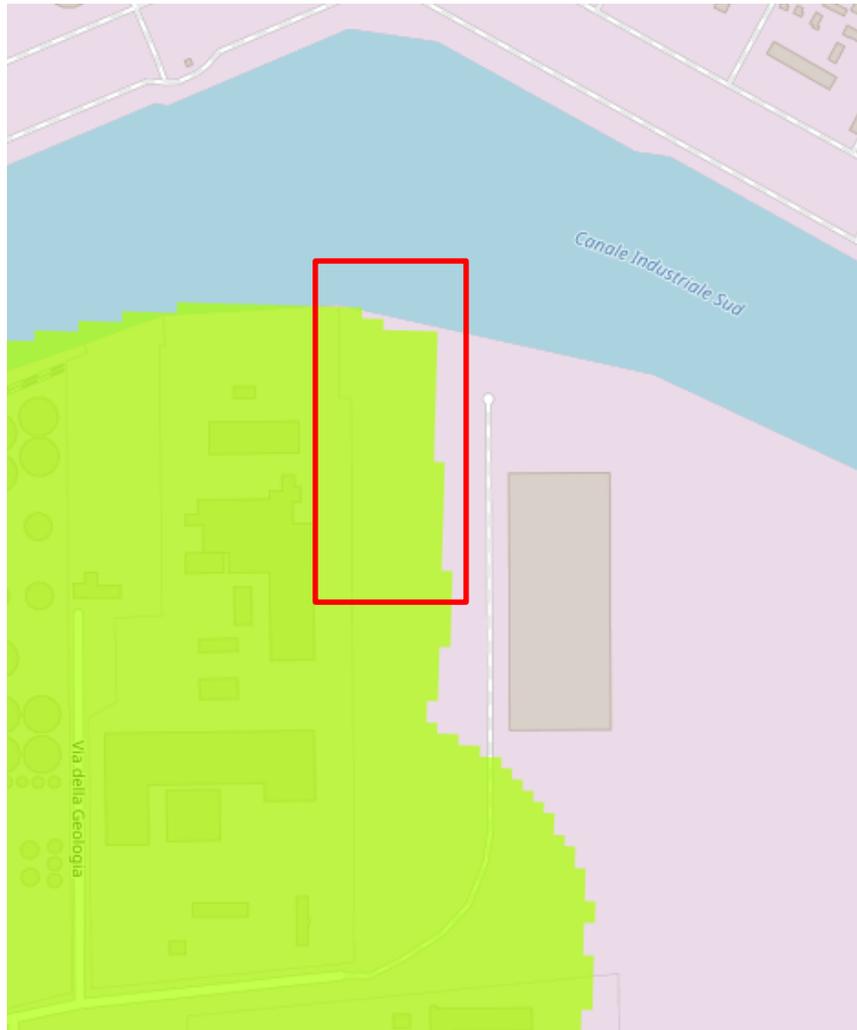
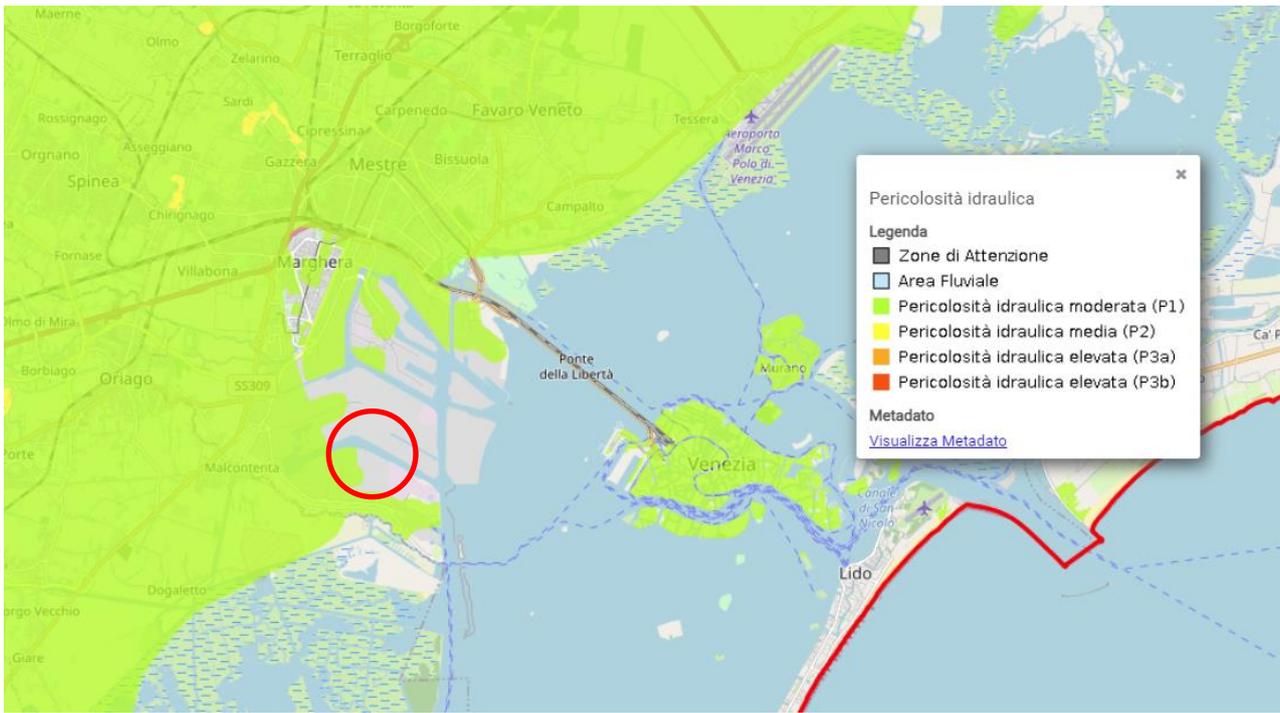


Figura 4-11: Pericolosità idraulica

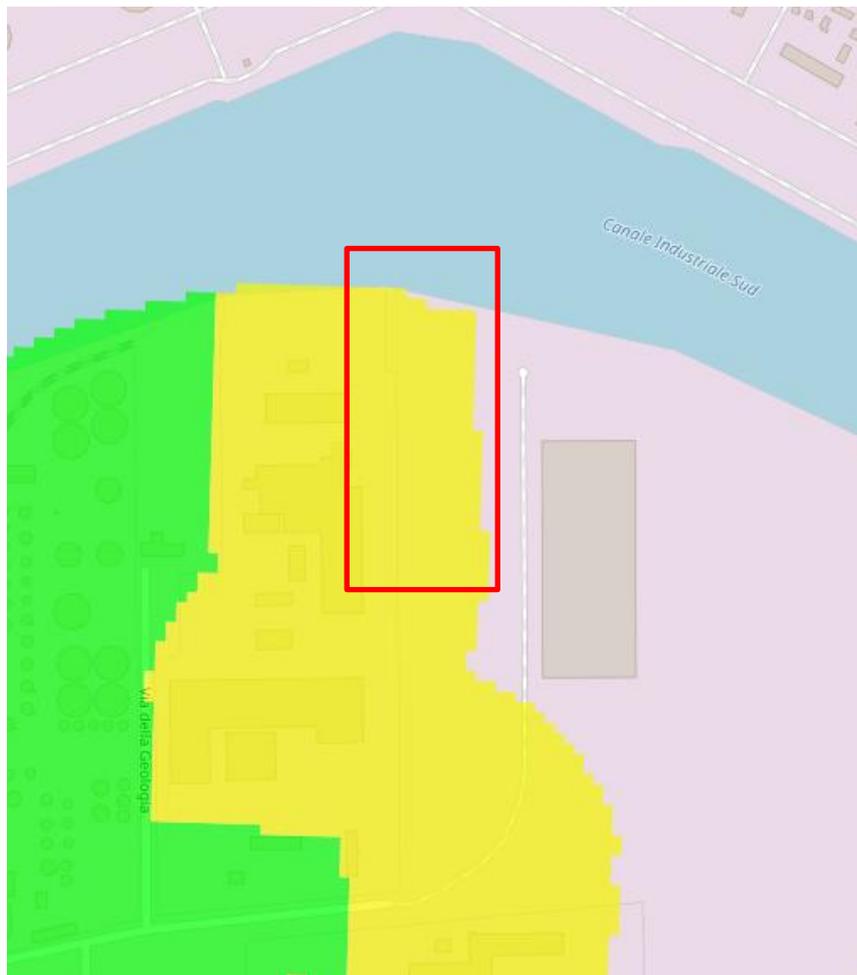


Figura 4-12: Rischio idraulico

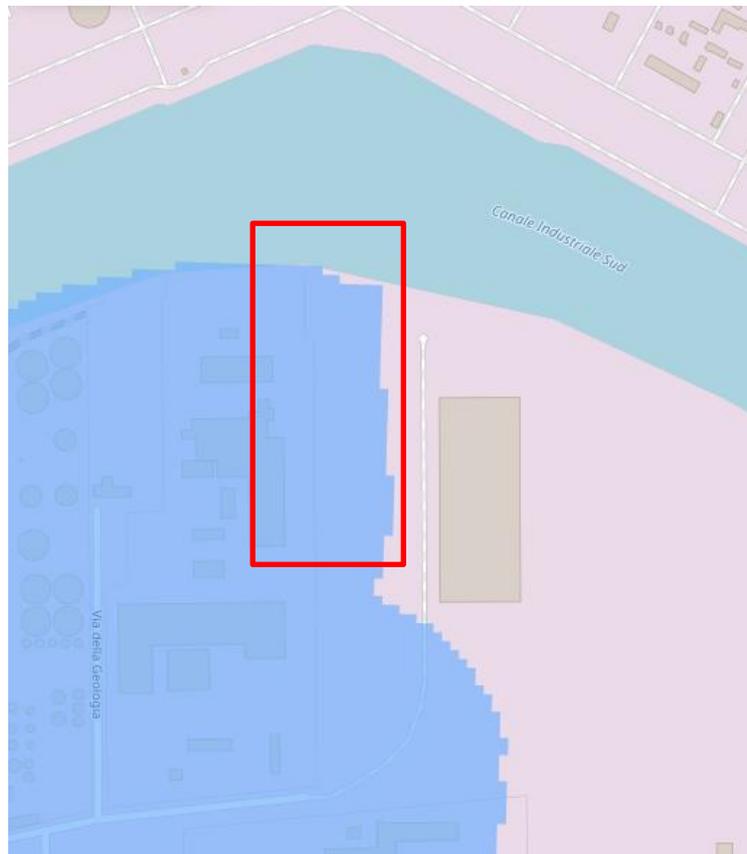
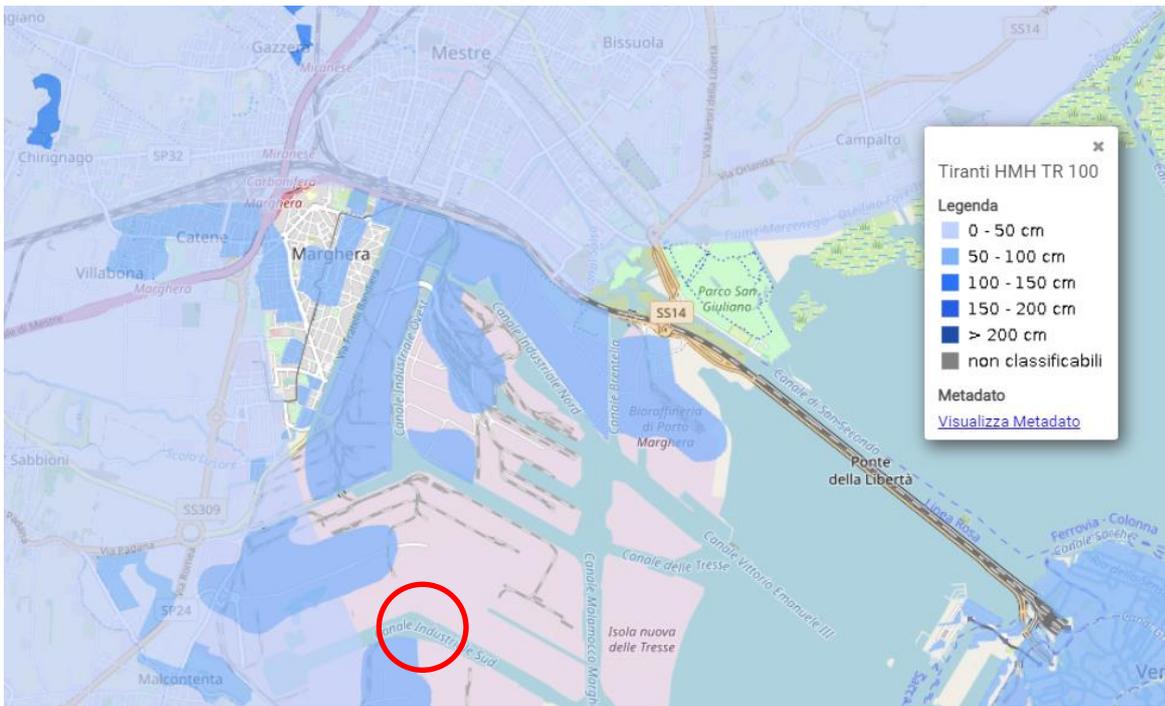


Figura 4-13: Mappa allagabilità e altezza tirante d'acqua tempo di ritorno 100 anni

4.2.6 PIANO DI GESTIONE DELLE ACQUE 2021-2027

La Direttiva Quadro Acque (Direttiva 2000/60/CE) ha istituito un quadro per la protezione delle acque ed ha introdotto un approccio innovativo nella legislazione europea in materia di acque, tanto dal punto di vista ambientale, quanto amministrativo-gestionale. La direttiva persegue obiettivi ambiziosi:

- impedire un ulteriore deterioramento delle acque, proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici e degli ecosistemi terrestri e delle zone umide direttamente dipendenti dagli ecosistemi acquatici sotto il profilo del fabbisogno idrico;
- agevolare un utilizzo idrico sostenibile fondato sulla protezione a lungo termine delle risorse idriche disponibili;
- mirare alla protezione rafforzata e al miglioramento dell'ambiente acquatico, anche attraverso misure specifiche per la graduale riduzione degli scarichi, delle emissioni e delle perdite di sostanze prioritarie e l'arresto o la graduale eliminazione degli scarichi, delle emissioni e delle perdite di sostanze pericolose prioritarie;
- assicurare la graduale riduzione dell'inquinamento delle acque sotterranee e impedirne l'aumento;
- contribuire a mitigare gli effetti delle inondazioni e della siccità

A norma della Direttiva 2000/60/CE e della norma italiana di recepimento (D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152) il piano contiene i seguenti elementi:

1. Descrizione generale delle caratteristiche dei bacini idrografici che include:
 - 1.1. Per le acque superficiali:
 - rappresentazione cartografica dell'ubicazione e del perimetro dei corpi idrici, delle ecoregioni e dei tipi di corpi idrici superficiali presenti nel distretto idrografico;
 - segnalazione delle condizioni di riferimento per i tipi di corpo idrico superficiale.
 - 1.2. Per le acque sotterranee: rappresentazione cartografica dell'ubicazione e del perimetro dei corpi idrici sotterranei.
2. Sintesi delle pressioni e degli impatti significativi esercitati dalle attività umane sullo stato delle acque superficiali e sotterranee, comprese le:
 - stime sull'inquinamento da fonti puntuali;
 - stime sull'inquinamento da fonti diffuse, con sintesi delle utilizzazioni del suolo;
 - stime delle pressioni sullo stato quantitativo delle acque, estrazioni comprese;
 - analisi degli altri impatti antropici sullo stato delle acque
3. Specificazione e rappresentazione cartografica delle aree protette.
4. Mappa delle reti di monitoraggio e rappresentazione cartografica dei risultati dei programmi di monitoraggio per verificare lo stato delle acque superficiali (stato ecologico e chimico), acque sotterranee (stato chimico e quantitativo), aree protette.
5. Elenco degli obiettivi ambientali per acque superficiali, acque sotterranee e aree protette.
6. Sintesi dell'analisi economica sull'utilizzo idrico.
7. Sintesi dei programmi di misure per la tutela delle acque.

4.2.7 IL PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE

Con l'approvazione del Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.), avvenuta con deliberazione del Consiglio regionale n.107 del 5 novembre 2009 è in gran parte stato superato il Piano Regionale per il Risanamento delle Acque (P.R.R.A.). Il P.T.A. costituisce uno specifico piano di settore, ai sensi dell'art. 121 del D.Lgs 152/2006. Esso contiene gli interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale di cui agli artt. 76 e 77 del citato D.Lgs e contiene le misure necessarie alla tutela qualitativa e quantitativa del sistema idrico.

Il P.T.A. comprende i seguenti tre documenti:



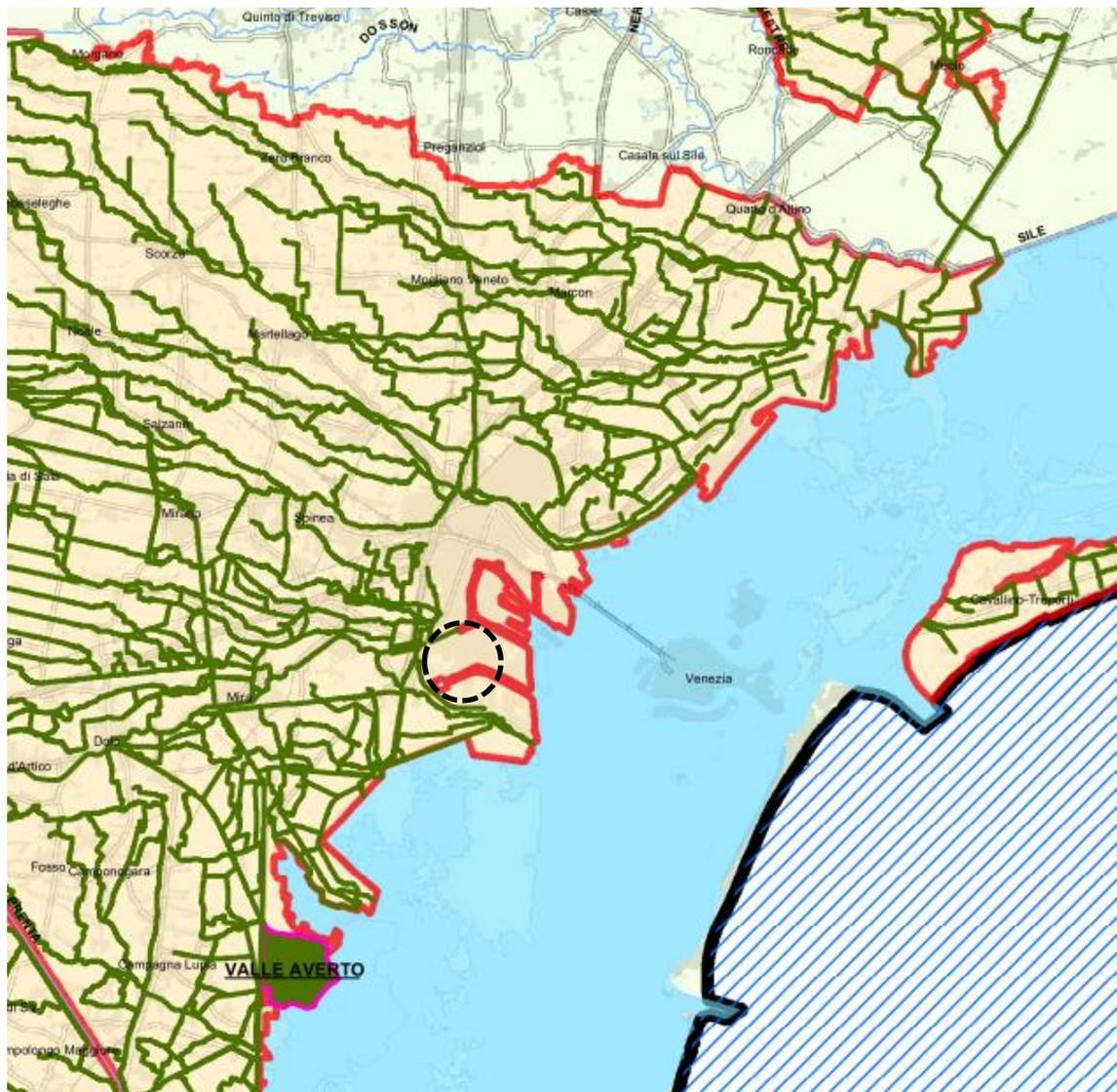
- a) sintesi degli aspetti conoscitivi: riassume la base conoscitiva e i suoi successivi aggiornamenti e comprende l'analisi delle criticità per le acque superficiali e sotterranee, per bacino idrografico e idrogeologico;
- b) indirizzi di Piano: contiene l'individuazione degli obiettivi di qualità e le azioni previste per raggiungerli: la designazione delle aree sensibili, delle zone vulnerabili da nitrati e da prodotti fitosanitari, delle zone soggette a degrado del suolo e desertificazione; le misure relative agli scarichi; le misure in materia di riqualificazione fluviale;
- c) Norme Tecniche di Attuazione: contengono misure di base per il conseguimento degli obiettivi di qualità distinguibili nelle seguenti macroazioni:
 - misure di tutela qualitativa: disciplina degli scarichi;
 - misure per le aree a specifica tutela: zone vulnerabili da nitrati e fitosanitari, aree sensibili, aree di salvaguardia acque destinate al consumo umano, aree di pertinenza dei corpi idrici;
 - misure di tutela quantitativa e di risparmio idrico;
 - misure per la gestione delle acque di pioggia e di dilavamento.

Nelle immagini che seguono si riporta uno stralcio delle cartografie di piano:

- Aree sensibili: l'ambito in esame rientra in **aree sensibili** (Bacino scolante nella laguna di Venezia - D.C.R. n. 23 del 7 maggio 2003);
- Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola: l'ambito in esame rientra in **zone vulnerabili** (Bacino scolante nella laguna di Venezia - D.C.R. n. 23 del 7 maggio 2003);;
- Vulnerabilità intrinseca della falda freatica (le zone vulnerabili da prodotti fitosanitari coincidono con le zone vulnerabili di alta pianura - zona di ricarica degli acquiferi): l'ambito in esame rientra nelle zone a **vulnerabilità medio-bassa** da prodotti fitosanitari;
- Zone omogenee di protezione dall'inquinamento: l'ambito in esame rientra nella **Zona di pianura: zona tributaria della Laguna di Venezia** (I limiti di accettabilità degli scarichi delle acque reflue urbane in acque superficiali sono stabiliti in funzione della zona omogenea nella quale gli stessi sono ubicati e della potenzialità dell'impianto di trattamento, espressa in abitanti equivalenti).

Il comune di Venezia **non** è inserito nell'elenco dei comuni nel cui territorio sono presenti falde acquifere da sottoporre a tutela (Allegato E1 alle NTA).

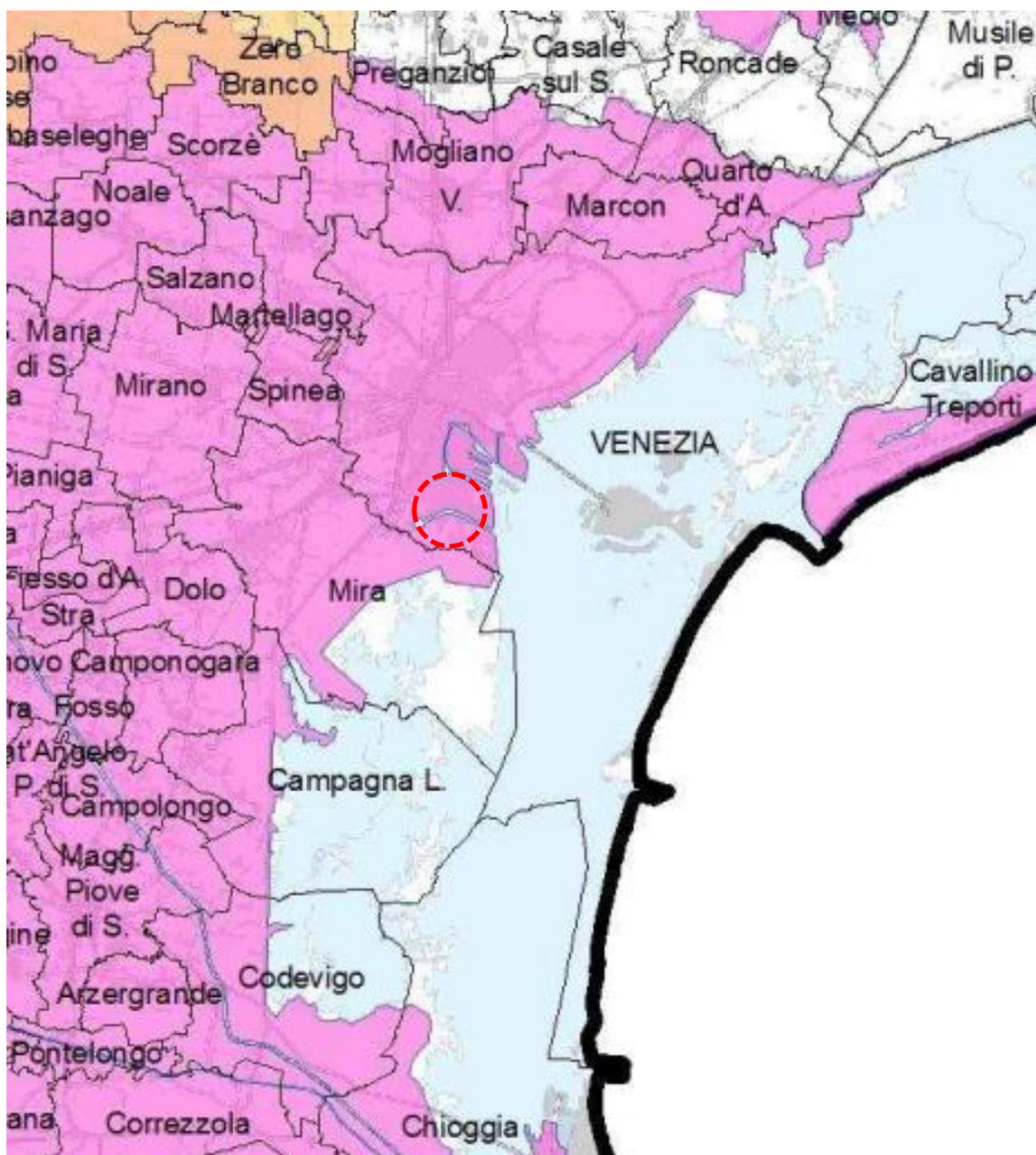




Corpi idrici individuati quali aree sensibili

-  Acque costiere del mare Adriatico
-  Corsi d'acqua
-  Zone umide ai sensi della Convenzione di Ramsar del 02/02/1971 resa esecutiva con D.P.R. n.448 del 13/03/1976
-  Laghi
-  Fiume Mincio
-  Laguna di Venezia
-  Delta del Po
-  Bacino scolante nella laguna di Venezia (D.C.R. n. 23 del 7 maggio 2003)
-  Bacino scolante nel mare Adriatico

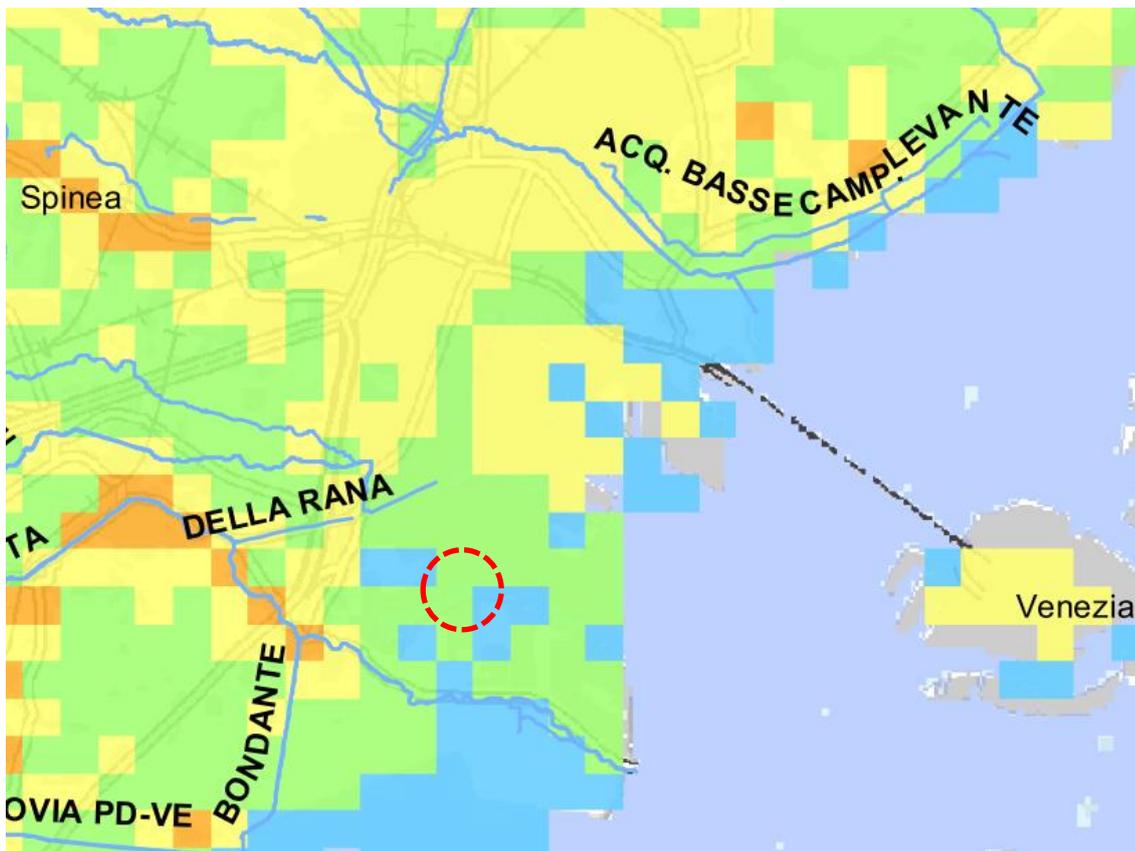
Figura 4-14: Stralcio della Carta delle aree sensibili del PTA per l'ambito in esame



Zone vulnerabili

- Alta pianura - zona di ricarica degli acquiferi
(Deliberazione del Consiglio regionale n. 62 del 17 maggio 2006)
- Bacino scolante nella Laguna di Venezia
(Deliberazione del Consiglio regionale n. 23 del 7 maggio 2003)
- Provincia di Rovigo e comune di Cavarzere
(D.Lgs. 152/2006)
- Comuni della Lessinia e dei rilievi in destra Adige
- Comuni in provincia di Verona afferenti al bacino del Po

Figura 4-15: Stralcio della Carta delle Zone vulnerabili da nitrati di origine agricola del PTA per l'ambito in esame



GRADO DI VULNERABILITA'						VALORI SINTACS
Ee	E	A	M	B	Bb	
						80 - 100
						70 - 80
						50 - 70
						35 - 50
						25 - 35
						0 - 25

Ee: estremamente elevato
 E: elevato
 A: alto
 M: medio
 B: basso
 Bb: bassissimo

— Linea delle risorgive
 — Corsi d'acqua

Figura 4-16: Stralcio della Carta della Vulnerabilità intrinseca della falda freatica del PTA per l'ambito in esame

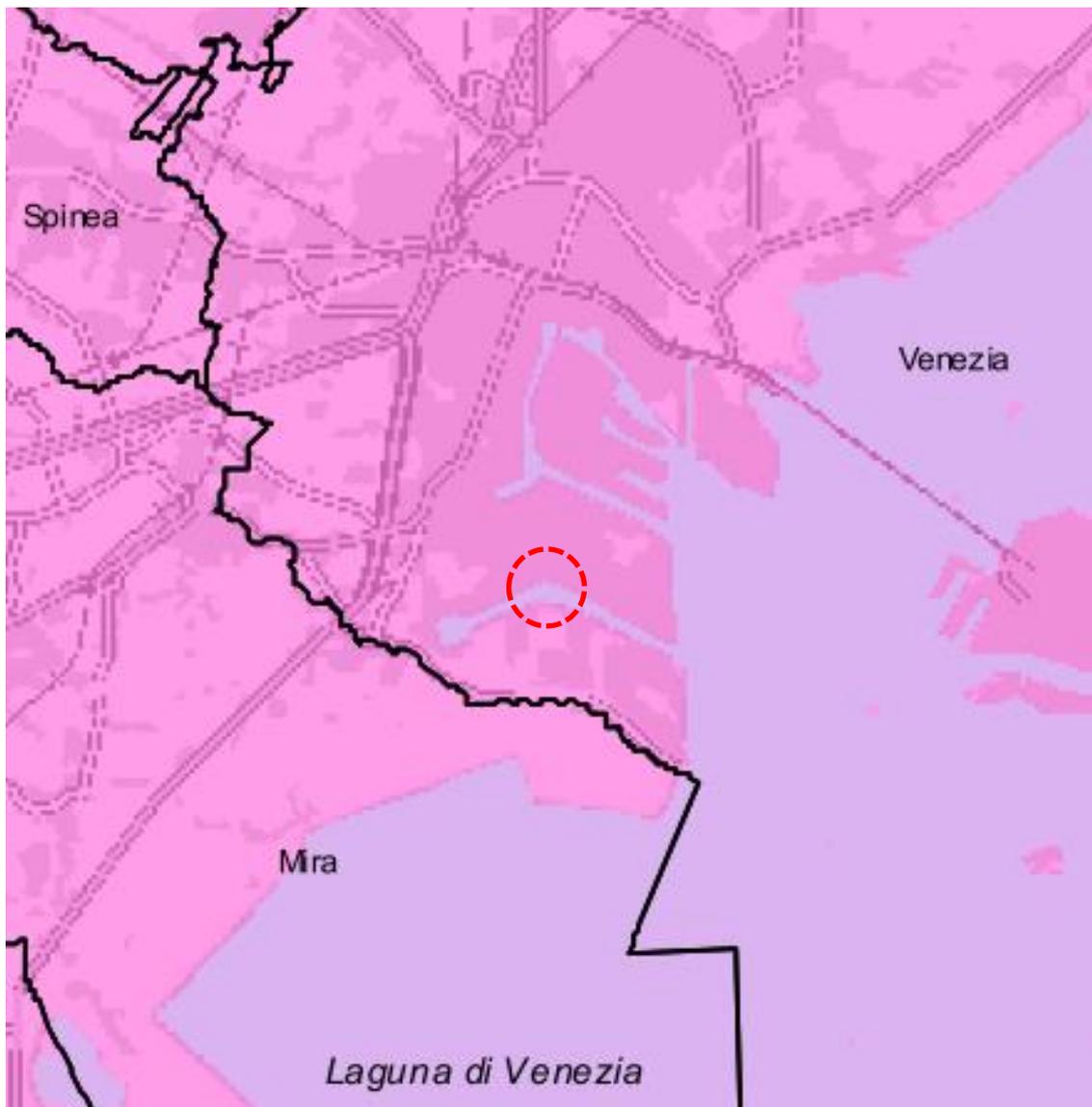


Figura 4-17: Stralcio della Carta delle Zone omogenee di protezione dall'inquinamento del PTA per l'ambito in esame

4.2.8 PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI

Con D.G.R. n. 264 del 05/03/2013 - Bur. n. 25 del 15/03/2013, la Giunta regionale ha adottato il nuovo Piano di gestione dei rifiuti urbani e speciali, anche pericolosi che, in ottemperanza a quanto stabilito dall'art. 199 del D. Lgs. n. 152/2006, intendeva aggiornare i precedenti strumenti pianificatori in materia ambientale.

Al termine della fase consultiva, sono stati presentati dieci pareri, ventidue osservazioni sulla proposta di rapporto ambientale (RA) e cinquantadue osservazioni sulla proposta di Piano. Tutte le osservazioni sono state valutate e, laddove ritenute coerenti con gli obiettivi di piano, recepite nel piano stesso. I pareri, in quanto espressi da Soggetti aventi competenza in campo ambientale, sono stati invece inseriti nel documento di Piano.

La Commissione regionale VAS si è espressa sulle integrazioni tecnico-amministrative al Piano con il motivato parere VAS n. 54 in data 10 marzo 2014. Sulla base delle indicazioni di natura prescrittiva contenuta nel succitato parere n. 54/2014, è stato pertanto rielaborato un nuovo documento che è stato successivamente approvato anche dalla Settima Commissione consiliare nella seduta del 29 ottobre 2014.

In conclusione, il Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani e speciali è stato definitivamente approvato nella seduta del 29/04/2015 con la D.C.R. n. 30 del 29/04/2015 - Bur. n. 55 del 01/06/2015.

Con DGR n. 988 del 09/08/2022 - Bur. n. 107 del 02/09/2022 è stato approvato l'Aggiornamento del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali Allegato A unitamente ai seguenti documenti a supporto del Piano:

- il documento contenente gli allegati dell'aggiornamento di Piano Allegato A1;
- il Rapporto Ambientale Preliminare con valutazione di incidenza ambientale Allegato B.

L'Aggiornamento del Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani e speciali è così costituito:

- Elaborato A che riporta, in 31 articoli, la Normativa di Piano.
- Elaborato B che, relativamente ai rifiuti urbani, contiene la valutazione dell'attuazione del piano del 2015, l'aggiornamento degli obiettivi e azioni di piano e la descrizione dei nuovi scenari di piano.
- Elaborato C che, relativamente ai rifiuti speciali, contiene la valutazione dell'attuazione del piano del 2015, l'aggiornamento degli obiettivi e azioni di piano e i 5 focus di approfondimento predisposti per specifiche criticità e tematiche emergenti sul territorio veneto.
- Elaborato D che contiene l'aggiornamento dei criteri per la definizione delle aree non idonee.
- Elaborato E che contiene l'aggiornamento del Piano per la bonifica delle aree inquinate nel quale è stato riportato uno stato di fatto, la valutazione delle priorità di intervento, aggiornando i criteri rispetto la precedente pianificazione, e le azioni di Piano.

Il Piano prevede di applicare il modello di analisi di rischio relativa ai siti di interesse pubblico inseriti nel precedente PRBAI del 2000 e nell'Anagrafe regionale (siti potenzialmente contaminati e siti contaminati, ivi compresi quelli in corso di bonifica). L'Elaborato E - Allegato A – che ricomprende l'“Aggiornamento al Piano per la Bonifica delle Aree Inquisite” contiene una modifica dei criteri di priorità di intervento, precedentemente approvati in ottemperanza alle disposizioni di cui alla DCR 30 del 29.04.2015 (con DGRV n. 618 del 06.05.2018 e segg. di approvazione delle graduatorie degli interventi da finanziare con fondi regionali).



4.2.9 PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Con DCR n. 75 del 14 luglio 2020 è stato approvato il Piano Regionale dei Trasporti "PRT Veneto 2030 - Mobilità sostenibile per un Veneto connesso e competitivo".

La politica dei trasporti che la Regione intende perseguire è declinata nel Piano in obiettivi e strategie infrastrutturali e gestionali, azioni e progetti che comprendono il miglior utilizzo delle infrastrutture esistenti, la previsione delle ulteriori infrastrutture necessarie al miglioramento della mobilità delle persone e del trasporto delle merci, il rilancio del servizio di trasporto pubblico nonché le nuove strategie di programmazione e governo del Piano.

Uno degli obiettivi del Piano è quello di pervenire ad un "Veneto competitivo": obiettivo primario è quello di creare le premesse per incrementare la produzione di beni e servizi localizzati in Veneto, in uno scenario globale e sempre più competitivo. Un Veneto che punta ad un turismo sostenibile attraverso una migliore accessibilità alle città d'arte e ai comprensori turistici, il riassetto dei terminali crocieristici e un nuovo piano di gestione degli arrivi turistici a Venezia, il potenziamento della nautica da diporto attraverso una migliore accessibilità al sistema delle darsene, l'integrazione degli impianti di risalita fra di loro e al sistema di trasporto pubblico, lo sviluppo del ciclo turistico e della mobilità lenta.

Il Piano si compone **8 obiettivi**, declinati in 8 strategie e 37 azioni:

- Obiettivo 1 - Connettere il Veneto ai mercati nazionali e internazionali, per la crescita sostenibile dell'economia regionale
- Obiettivo 2 - Potenziare la mobilità regionale per un Veneto di cittadini equamente connessi
- Obiettivo 3 - Promuovere la mobilità per il consolidamento e lo sviluppo del turismo in Veneto
- Obiettivo 4 - Sviluppare un sistema di trasporti sostenibile orientato alla tutela dell'ambiente e del territorio
- Obiettivo 5 - Accrescere funzionalità e sicurezza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto
- Obiettivo 6 - Promuovere il Veneto come laboratorio per nuove tecnologie e paradigmi di mobilità
- Obiettivo 7 - Efficientare la spesa pubblica per i trasporti e mobilitare capitali privati
- Obiettivo 8 - Sviluppare una nuova governance integrata della mobilità regionale

Le singole **AZIONI** sono raggruppate per le seguenti strategie che consentono di raggiungere gli obiettivi descritti in precedenza:

- S1 - Inserire l'area metropolitana diffusa del Veneto nella metropolitana d'Italia;
- **S2 - Promuovere la comodalità mare – gomma - ferro ed il riequilibrio modale del trasporto merci;**
- S3 – Realizzare infrastrutture e servizi per un trasporto pubblico regionale integrato, intermodale, efficiente;
- S4 - Monitorare, efficientare e completare la rete stradale;
- S5 - Migliorare l'accessibilità delle aree turistiche in una logica di sostenibilità e sicurezza;
- S6 - Sostenere la transizione energetica del trasporto verso la mobilità sostenibile;
- S7 - Promuovere e sostenere lo sviluppo di nuove tecnologie per la mobilità;
- S8 - Strategie di governo, programmazione e controllo.

Per quanto riguarda le attività in esame, risulta d'interesse l'azione S2.



S2 - Promuovere la comodità mare – gomma - ferro ed il riequilibrio modale del trasporto merci:

Il trasporto merci, fondamentale per lo sviluppo economico, oggi grava pesantemente sulle reti di mobilità del Veneto. È necessario realizzare interventi che, oltre a decongestionare le reti stradali e ferroviarie, favoriscano un maggiore uso della comodità, ossia l'utilizzazione di diverse modalità di trasporto (via mare in combinato con ferrovia e gomma per la stessa unità di carico container semirimorchio, etc). Bisogna inoltre porre particolare attenzione ai nodi di interscambio, ossia ai porti marittimi e terrestri (interporti e centri logistici) in quanto punti di consolidamento di carichi adatti alla ferrovia e luoghi ideali per il carico/scarico delle merci su ferro. Ciò richiede aree di accumulo (terminal container, aree parcheggio, movimentazione, etc.), funzionalità e collegamenti ferroviari con gli assi portanti delle reti TEN.

A2.1 Completamento dell'asse ferroviario del Brennero con priorità nell'ingresso a Verona

A2.2 Adeguamento delle linee ferroviarie per i servizi merci a standard TEM (Treno Merci Europeo) e miglioramento dei raccordi di ultimo miglio ferroviario nei nodi logistici.

A2.3 Sviluppo degli interporti, potenziamento dei nodi core e sviluppo degli interventi complementari nel territorio regionale, nonché della navigazione interna interregionale sul fiume Po e idrovie collegate.

A2.4 Garantire la centralità del sistema portuale Veneto nell'alto Adriatico con l'Aumento selettivo della capacità dei terminal portuali e il miglioramento dell'offerta strategica dei porti di Venezia e Chioggia

Le potenzialità insite nel posizionamento strategico dei porti veneti e l'indotto costituito dal loro ricco retroterra industriale sono oggi fortemente limitati dal problema della difficile accessibilità nautica. La difficoltà di definire risposte infrastrutturali capaci di mantenere l'offerta logistica in diretta competizione degli altri porti dotati di fondali adeguati per le navi porta container di dimensioni post Panamax, pur restando un obiettivo da perseguire, stimola la nuova governance della portualità regionale (definita con L. 169/2017) ad individuare programmi di intervento in grado di sviluppare una quota di mercato integrata nel contesto del sistema portuale dell'Alto Adriatico. In questa prospettiva si ritiene utile proseguire con maggiore sforzo l'integrazione dell'offerta logistico-portuale del sistema Alto Adriatico, perseguendo una strategia comune al fine di rendere il sistema dei porti un soggetto in grado di rappresentare una offerta competitiva con altri sistemi portuali europei.

Risultato atteso

Ulteriore sviluppo del sistema portuale attraverso il potenziamento delle dotazioni infrastrutturali, in primis del programma di escavo e manutenzione dei canali lagunari di accesso al porto al fine di promuovere la funzione di gateway logistico del nodo veneziano, quale condizione per la creazione di valore aggiunto per le attività logistiche e del sistema economico veneto. Oltre al supporto di uno dei primari sistemi produttivi nazionali, i porti devono perseguire il completamento dei processi di specializzazione a favore di segmenti logistici di maggiore impatto economico. Sotto questo profilo appare strategico l'ampliamento dell'area franca nel sito del porto commerciale di Porto Marghera.

Proposte di Intervento	Invariante	Project review	Fabbisogno
Realizzazione del terminal container nell'area logistica di Montesyndial	X		
Mantenimento ed adeguamento degli standard necessari al raggiungimento della piena accessibilità nautica ai porti di Venezia e Chioggia			X
Interventi per il miglioramento dell'accessibilità ferroviaria e stradale ai porti di Venezia e Chioggia			X
Integrazione funzionale del collegamento fra porti e retroporti con l'attivazione di <i>fast corridor</i>			X
Ampliamento dell'area franca all'interno del porto di Venezia			X



Tal obiettivo viene perseguito attraverso due strategie (vedi figura che segue):

- S.4 Monitorare, efficientare e completare la rete stradale
- S.5 Migliorare l'accessibilità delle aree turistiche in una logica di sostenibilità e sicurezza.

O3. Promuovere la mobilità per il consolidamento e lo sviluppo del turismo in Veneto	S.4 Monitorare, efficientare e completare la rete stradale	A4.1 Completare il disegno della rete infrastrutturale stradale sulla base dell'analisi della domanda di trasporto e degli impatti delle nuove infrastrutture sul sistema socioeconomico regionale A4.2 Programma di manutenzione straordinaria per la viabilità di connessione e per la riduzione dell'incidentalità A4.3 Implementare e migliorare l'accessibilità al sistema autostradale e le sue relazioni con la rete stradale regionale
	S.5 Migliorare l'accessibilità delle aree turistiche in una logica di sostenibilità e sicurezza	A5.1 Interventi sulla viabilità di accesso ai comprensori turistici A5.2 Miglioramento del collegamento tra gli aeroporti e la rete regionale del trasporto ferroviario A5.3 Riassetto del terminal crocieristico di Venezia, a salvaguardia dello sviluppo del settore, nel rispetto della sostenibilità ambientale A5.4 Sviluppo di un piano di itinerari turistici, percorsi tematici (fede, memoria, cultura etc.), piste ciclabili ed ippovie, con priorità agli itinerari di accesso ai nodi urbani A5.5 Ammodernare il sistema degli impianti di risalita e favorire l'integrazione con il sistema di trasporto pubblico e privato A5.6 Rilanciare il settore della navigazione interna A5.7 Sviluppo di un programma di accessibilità all'area interessata ai Giochi Olimpici del 2026 A5.8 Sviluppo dell'accessibilità all'area " <i>Le colline del prosecco di Conegliano e Valdobbiadene</i> " nonché agli altri siti UNESCO del Veneto, e indirizzi per gli itinerari turistici <i>slow</i> da collegare con i grandi itinerari nazionali e internazionali

Figura 4-18: Declinazione dell'Obiettivi O3 del PRT 2020-2030 in strategie

4.2.10 MASTER PLAN PER LA BONIFICA DEI SITI INQUINATI DI PORTO MARGHERA

La Legge 426 del 1998 ha identificato l'area industriale di Porto Marghera come sito ad alto rischio ambientale, la cui perimetrazione è stata definita dal D.M. Ambiente del 23 febbraio 2000, collocandola al primo posto nella lista dei siti di rilevanza nazionale.

Il perimetro del Sito di Bonifica di Interesse Nazionale (SIN) di Venezia - Porto Marghera istituito con DMA del 23.02.2000 comprendeva circa 3.017 ettari di aree a terra (tra cui la zona industriale di Porto Marghera, aree limitrofe interessate o potenzialmente interessate da discariche di rifiuti industriali, aree destinate ad attività terziarie, aree residenziali e aree agricole), 513 ettari di canali e 2200 ettari di aree lagunari, per un totale di circa 5.730 ettari.

La scelta di estendere su un'area tanto vasta il perimetro del SIN era stata dettata dalla complessità del tessuto urbano e del suo sviluppo, un tessuto che ha avuto una genesi storicamente intricata per presenza di variegata attività produttive, di servizi, commerciali, aree verdi e residenziali che si sono insediate su un'area naturale di origine lagunare barenosa, sottratta alle acque attraverso imbonimenti successivi.

Con l'avvio delle caratterizzazioni ambientali è stato possibile approfondire le conoscenze del territorio e giungere alla ridefinizione del perimetro del SIN, escludendo ampie zone agricole, residenziali e acquee e circoscrivendolo alle sole aree industriali, per una superficie di circa 1900 ettari. La ridefinizione del perimetro del sito di bonifica di interesse nazionale



di Porto Marghera è stata approvata con decreto 24 aprile 2013 del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio su proposta della Regione Veneto (DGRV 58/2013).

Si è inoltre riconosciuta la necessità di dotarsi di strumenti programmatici, pianificatori e tecnici per il risanamento ambientale e la riqualificazione dell’area industriale di Porto Marghera, che permettessero in definitiva di capovolgere l’immagine ambientalmente negativa associata a quest’area.

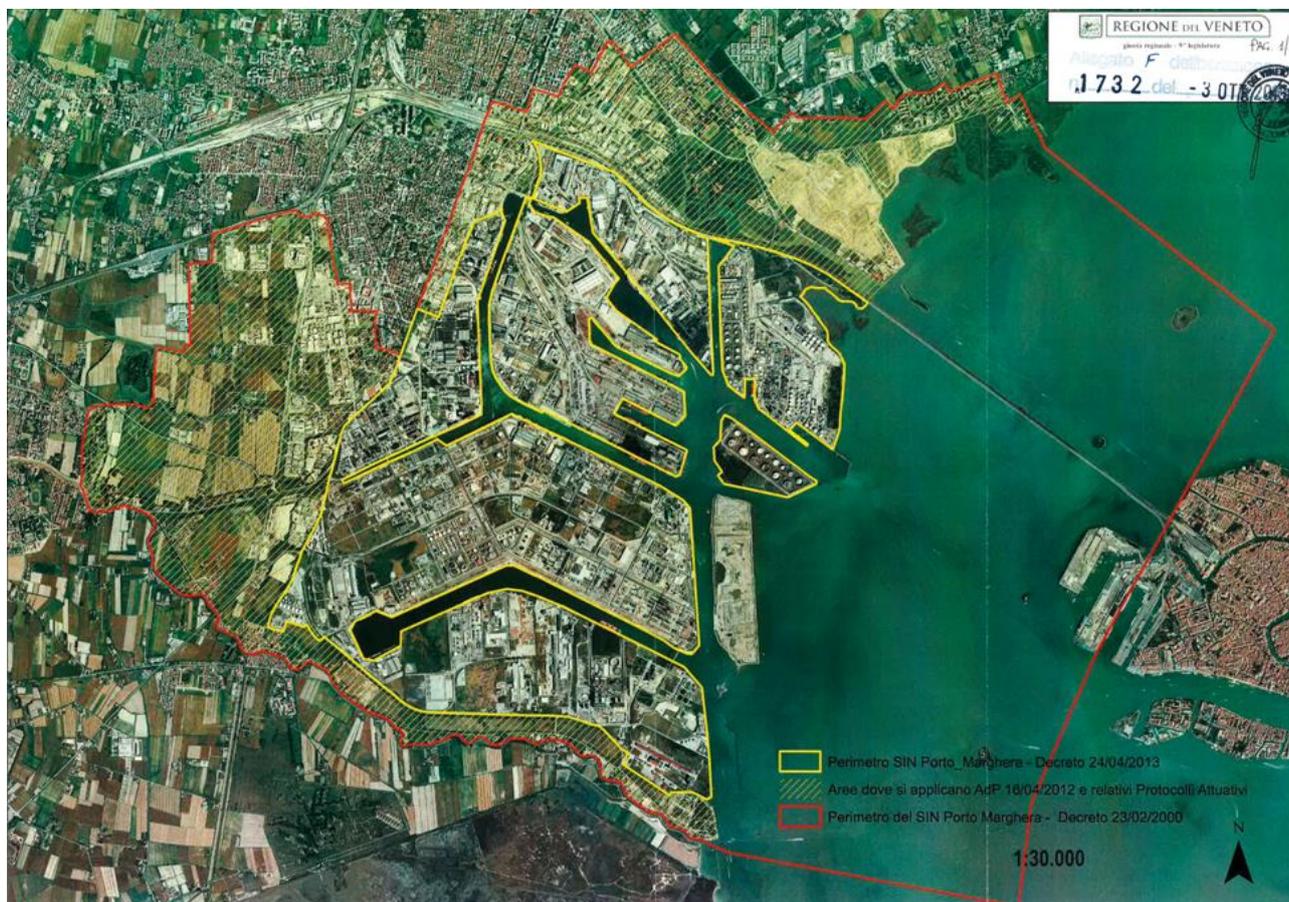


Figura 4-19: Perimetro SIN Porto Marghera

Con l’approvazione dell’Atto Integrativo dell’Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera, si definisce l’elaborazione e l’approvazione di un apposito Master Plan che, nel rispetto della normativa vigente e delle finalità dell’Accordo sulla Chimica di Porto Marghera, individui e cadenzi gli interventi nonché le priorità ed i tempi delle iniziative da assumere nel sito.

L’Accordo di Programma sottoscritto nel 2012 ha due obiettivi fondamentali e condivisi dai sottoscrittori:

§ accelerare e semplificare le procedure di bonifica dell’area, supportando le imprese nell’accesso al credito per la realizzazione degli interventi;

§ definire un primo elenco di nuove progettualità da realizzare nell’area con procedure semplificate, aperto ad ulteriori adesioni.

Questo documento costituisce il primo esempio, a livello nazionale, di azione concertata fra Enti e imprese per la riconversione e il rilancio di un’area produttiva strategica per l’economia dell’area veneziana e del Veneto.

Protocolli operativi

Il 21 gennaio 2013 sono stati approvati del Ministro dell'Ambiente i protocolli operativi che danno attuazione all'Accordo di Programma sulle bonifiche sottoscritto il 16 aprile 2012.

Essi sono il risultato di un lavoro condiviso, al quale hanno partecipato i sottoscrittori dell'Accordo di Programma, i rappresentanti delle Associazioni Economiche locali e che ha visto la collaborazione dell'Istituto Superiore di Sanità, di ISPRA e di ARPAV, finalizzato all'elaborazione dei documenti attuativi dell'art. 5 dell'Accordo di Programma.

1. Protocollo Operativo per la caratterizzazione dei siti

Con questo Protocollo viene introdotta una novità sostanziale e fondamentale rispetto alle procedure sin qui seguite per consentire la caratterizzazione di un sito compreso nel SIN: il Piano di Caratterizzazione non necessita di preventiva autorizzazione, a condizione che venga seguito il Protocollo stesso.

2. Modalità di intervento di bonifica e di messa in sicurezza dei suoli e delle acque di falda

Con il Protocollo vengono individuate tecnologie di bonifica standardizzate che, in funzione dei contaminanti presenti nelle matrici ambientali suolo e acque di falda, possono essere utilizzate nell'area del SIN.

3. Criteri per la determinazione delle garanzie finanziarie

Viene definito che gli Enti pubblici e le società a completa partecipazione pubblica sono esenti dalla prestazione di garanzie finanziarie per l'esecuzione di interventi di bonifica.

Anche le imprese che hanno dimostrato la volontà di attuare gli interventi di bonifica, avendo stipulato il contratto di transazione per la riparazione danno ambientale con lo Stato, sono esonerate dal prestare tali garanzie.

4. Modalità di presentazione delle proposte inerenti le attività sperimentali di bonifica dei siti contaminati

Con questo Protocollo viene stabilito che le attività sperimentali di bonifica dei siti contaminati compresi nel SIN di Porto Marghera non necessitano di autorizzazione ai fini della loro attuazione.

4.2.11 PIANO DI EMERGENZA ESTERNA RISCHIO INDUSTRIALE POLO INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA

Il Piano di Emergenza Esterna (PEE) Rischio Industriale Polo Industriale di Porto Marghera è stato approvato con Decreto Prefettizio in data 06.12.2021.

Il PEE esamina le attività a rischio di incidente rilevante delle singole aziende dell'area industriale di Porto Marghera e le relative possibili interazioni al fine di avere una visione globale del rischio rappresentato dagli stabilimenti industriali dell'area e di individuare le zone in cui tale rischio è maggiormente concentrato.

Le aziende che possono essere definite a rischio di incidente rilevante sono attualmente 9 (8 ditte di soglia superiore e 1 ditta di soglia inferiore).

Tali aziende, unitamente ai mezzi che circolano sulla rete stradale e ferroviaria per trasportare le sostanze pericolose utilizzate o prodotte dalle industrie in questione, possono essere origine di incidenti di entità variabile che accadono all'improvviso o con breve quanto ininfluente preavviso ai fini dello sgombero della popolazione, coinvolgendo le attività presenti nella zona.

Nei casi di incidenti in grado di coinvolgere le aree esterne agli stabilimenti mediante rilascio, incendio o esplosione, l'attuazione di adeguate misure e provvedimenti per la tutela dell'incolumità della popolazione è di pertinenza degli Enti, Organi, Autorità e altri che, per la particolarità dell'incidente, possono essere ugualmente interessati a fornire la loro



collaborazione. Quindi, nel piano si riportano solo attribuzioni e competenze integrative per gli incidenti di tipo industriale.

La predisposizione del piano è finalizzata a :

- prospettare i rischi esistenti nel contesto di scenari plausibili così come valutati dal competente Comitato Tecnico Regionale;
- armonizzare le misure e le procedure operative degli Enti responsabili dei soccorsi nell'immediatezza dell'evento calamitoso allo scopo di contenere i danni a persone e cose;
- costituire fonte di consultazione per le Autorità locali ai fini della pianificazione degli interventi e della regolamentazione del territorio di propria competenza;
- conferire carattere di automaticità e tempestività alle segnalazioni di allarme ed agli interventi di Enti ed Organi competenti in caso di incidente;
- attuare le misure necessarie per proteggere l'uomo e l'ambiente dalle conseguenze di incidenti;
- informare adeguatamente la popolazione e le autorità locali competenti;
- provvedere al ripristino e al disinquinamento dell'ambiente dopo un incidente rilevante. Il PEE deve integrarsi nel modo più completo possibile con il Piano di Emergenza Interno (PEI).

Alla luce delle classi di scenario incidentali previste dal D. Lgs. n. 105/15, nel piano sono esaminati gli incidenti causati da: Rilascio (R), Incendio (I), Esplosione (E).

Essi possono manifestarsi anche associati fra di loro (rilascio + incendio, incendio + esplosione, rilascio + incendio + esplosione).

Nell'area coinvolta in un incidente si possono individuare 3 zone che si differenziano per l'intensità degli effetti dannosi nel loro interno. Esse sono:

1. 1^ zona di sicuro impatto, normalmente limitata alle immediate adiacenze dello stabilimento o del veicolo e caratterizzata da elevata probabilità di morte anche per le persone mediamente sane che si trovino all'aperto;
2. 2^ zona di danno, esterna alla precedente e caratterizzata da possibili danni, anche gravi ed irreversibili, per persone mediamente sane che non adottino misure di autoprotezione e da possibile letalità per gli individui maggiormente vulnerabili (minori, anziani, ecc.) ;
3. 3^ zona di attenzione, ove gli effetti sono possibili e generalmente non gravi per soggetti particolarmente vulnerabili, ma di sensibile rilevanza ai fini del turbamento della popolazione. La sua estensione dev'essere individuata sulla base delle valutazioni delle autorità locali.

In base alla cartografia "Area di rischio" riportata nel PEE, l'ambito in esame rientra in "Zona di attenzione" e risulta prossimo ai seguenti stabilimenti a rischio di incidente rilevante:

- DECAL SpA
- VERSALIS SpA.



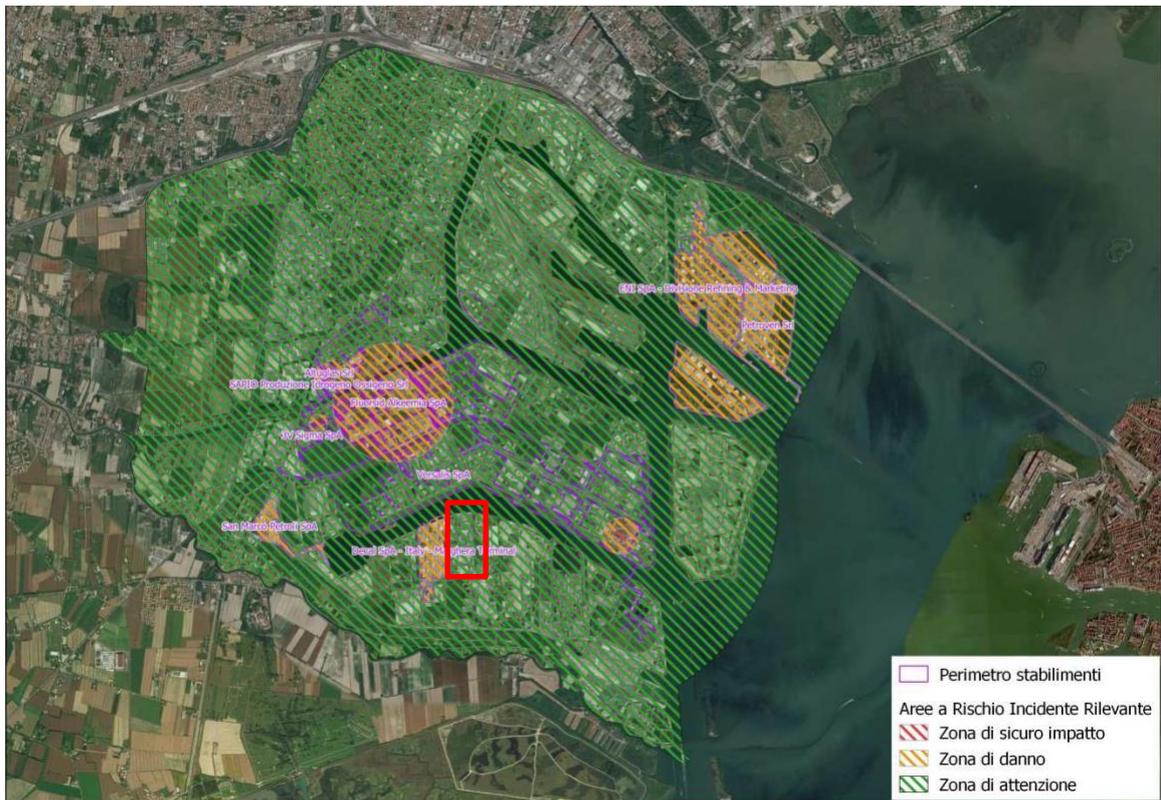


Figura 4-20: Localizzazione dell'ambito di intervento all'interno delle Aree a Rischio di Incidente Rilevante

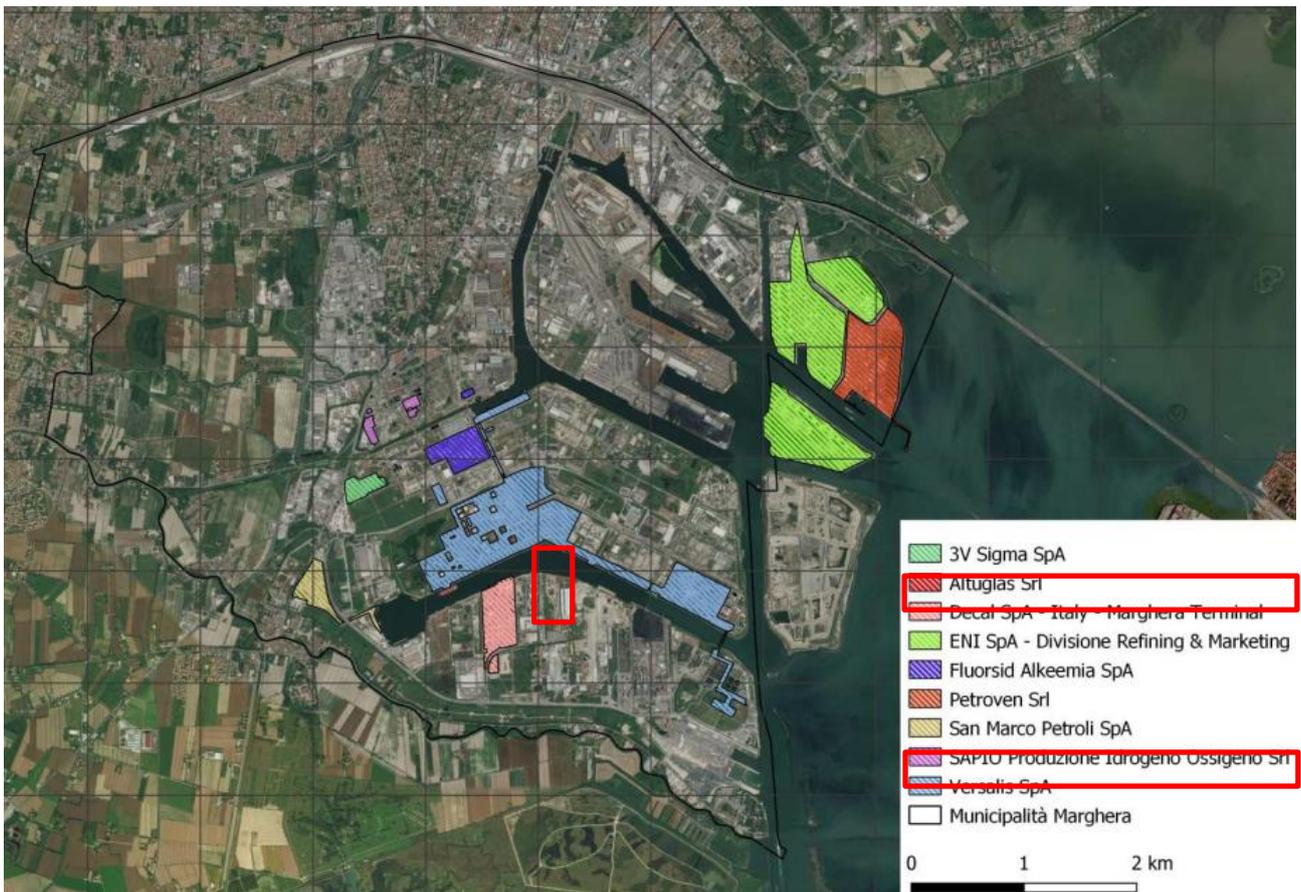


Figura 4-21: Localizzazione dell'ambito di intervento su Ortofoto con individuazione delle aziende RIR

4.3.1 IL NUOVO PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO

Con deliberazione di Consiglio Regionale n.62 del 30 giugno 2020, è stato approvato il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento ai sensi della legge regionale 23 aprile 2004, n.11 (artt. 25 e 4). La redazione del Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento diventa un passaggio fondamentale per fissare degli obiettivi di assetto spaziale e di uso delle risorse in un contesto di scelte strategiche, senza perdere di vista il fatto che il territorio regionale è il risultato di un processo di sviluppo produttivo ed insediativo, ma anche una stratificazione di valori legati al territorio, alle sue risorse, ed alle civiltà che vi si sono insediate. I nuovi obiettivi di sviluppo che il Piano assume sono relativi al rafforzamento della capacità di competere del sistema economico regionale in un contesto di concorrenza internazionale, in cui l'innovazione svolge un ruolo di importanza fondamentale e alla volontà di mantenere elevata la coesione sociale e l'identità regionale in un contesto di profondo cambiamento. La sfida di questo nuovo strumento della pianificazione è quella di supportare, attraverso delle politiche territoriali coordinate, il raggiungimento di un modello di sviluppo capace di preservare le risorse, ridare identità ai luoghi, offrire servizi di qualità a cittadini ed imprese.

Il nuovo piano riformula lo strumento generale relativo all'assetto del territorio veneto, in linea con il nuovo quadro programmatico previsto dal Programma Regionale di Sviluppo (PRS) e in conformità con le nuove disposizioni introdotte con il Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. 42/04), assumendo valenza paesaggistica.

In base alla Tavola 4 – Mobilità, l'ambito in esame risulta inserito nel sistema della logistica ("hub policentrico") e della "Portualità veneziana", in prossimità della cittadella aeroportuale.





Figura 4-22: PTRC Approvato 2020 – Tavola 4 – Mobilità

In base alla Tavola 5 relativa a “Sviluppo economico produttivo” l’ambito in esame è inserito nel territorio urbano complesso che comprende Venezia-Mestre-Treviso, all’interno di una macroarea produttiva afferente corridoi intermodali europei.



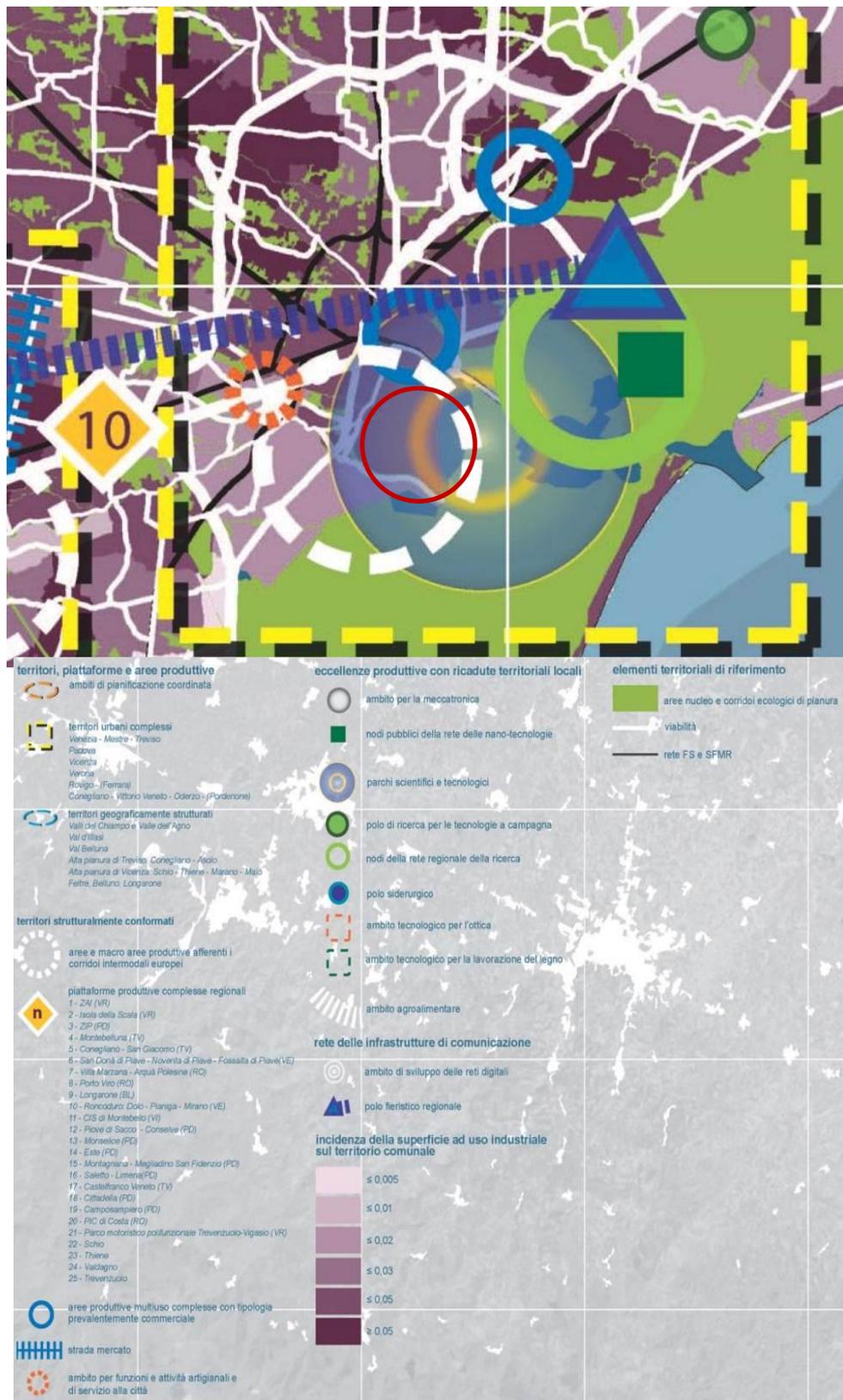


Figura 4-23: PTRC Approvato 2020 – Tavola 5 - Sviluppo economico produttivo

In base alla Tavola 9.27-28 “Sistema del territorio rurale e della rete ecologica” l’ambito in esame, pur essendo prossimo alla laguna di Venezia, rientra nell’ambito di paesaggio 27 “Pianura agropolitana centrale”; nell’ambito in esame non viene riportata la presenza di elementi della Rete ecologica, esso viene identificato come “area agropolitana in pianura”.

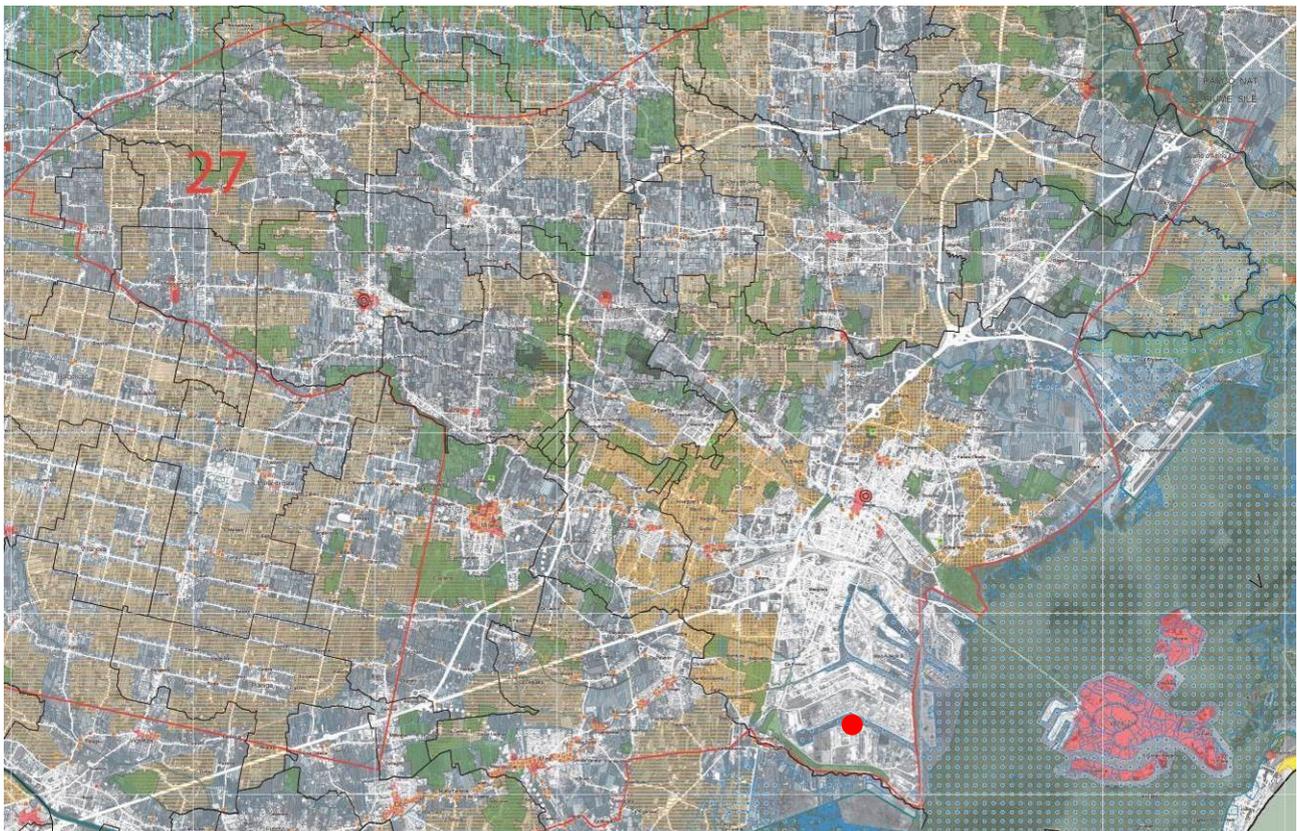


Figura 4-24: Localizzazione dell'ambito di intervento (punto rosso) nella Tavola 9.27-28 - Sistema del territorio rurale e della rete ecologica del PTRC Approvato 2020

4.3.2 PIANO D'AREA DELLA LAGUNA E DELL'AREA VENEZIANA

Approvato con provv. del C.R. 70/1995, il PALAV sostanzialmente considera i due documenti a scala regionale (PRS e PTRC) come quadro di riferimento anche se, dando indicazioni più mirate e specifiche sulle modalità di intervento, di fatto ha un potere sovraordinato e ne determina l'automatico adeguamento. L'area di riferimento comprende il territorio di 16 comuni e l'intera superficie lagunare, intesa come "acqua" (ambiente naturale all'interno dei temi ecosistema ed inquinamento) e "terra" (fondali più o meno affioranti), considerata come un "unico grande complesso" dal punto di vista archeologico, ambientale, architettonico ed artistico entro i limiti della "conterminazione lagunare". Il PALAV individua le valenze paesaggistiche presenti negli ambiti di competenza.

L'ambito in esame è compreso all'interno del PALAV (Piano d'Area per la Laguna e l'Area Veneziana) che lo individua all'interno del sistema insediativo e produttivo nelle "Zone portuali commerciali esistenti".





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 dello Scrolo (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. 25)
-  Percorsi perilagunari (art. 27)
-  Corsi d'acqua da attrezzare per la percorribilità (art. 28)
-  Corsi visuali (art. 30)

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)

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

Figura 4-25: PALAV – Tavola 2.3– Sistema e ambiti di progetto

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.).

4.3.3 PIANO TERRITORIALE DI GESTIONE METROPOLITANO (PTG)

Con Delibera di Consiglio Metropolitan n. 3 del 01.03.2019 la Città Metropolitana di Venezia ha approvato, in via transitoria e sino a diverso assetto legislativo, il Piano Territoriale Generale (PTG) della Città Metropolitana di Venezia, quale strumento di pianificazione gestione del territorio della Città Metropolitana. Si tratta di un atto formale con il quale è stata data disposizione di validità rispetto al nuovo assetto amministrativo in riferimento agli atti di pianificazione vigenti. Il PTG di fatto fa propri tutti i contenuti del vigente PTCP di Venezia.

Si analizzano quindi di seguito i contenuti del PTCP di Venezia, approvato con DGR n.1137 del 23.3.2010 (BUR n. 39 del 11.05.2010).

Tra gli obiettivi principali del PTCP di Venezia vi è quello di creare scenari strategici sostenibili capaci di attivare, all'interno del territorio provinciale, iniziative e scelte progettuali che vertano sulla salvaguardia dell'ambiente, tema legato indissolubilmente ai cambiamenti climatici globali, all'interno del quale sviluppare una nuova e più consapevole concezione del sistema lagunare oltre che sulla creazione di una vera e propria rete metropolitana evoluzione della struttura policentrica che già connota la provincia di Venezia. Lo strumento assume quindi le lagune, tra le quali la laguna di Venezia, quale elemento di eccezionale valenza per il quale garantire attenzioni specifiche capaci di garantire tutela e messa in valore.



In base alla tavola 1.2 “Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale”, per l’ambito in esame non viene indicata la presenza di particolari vincoli; esso rientra nel perimetro d’ambito Autorità portuale di Venezia.

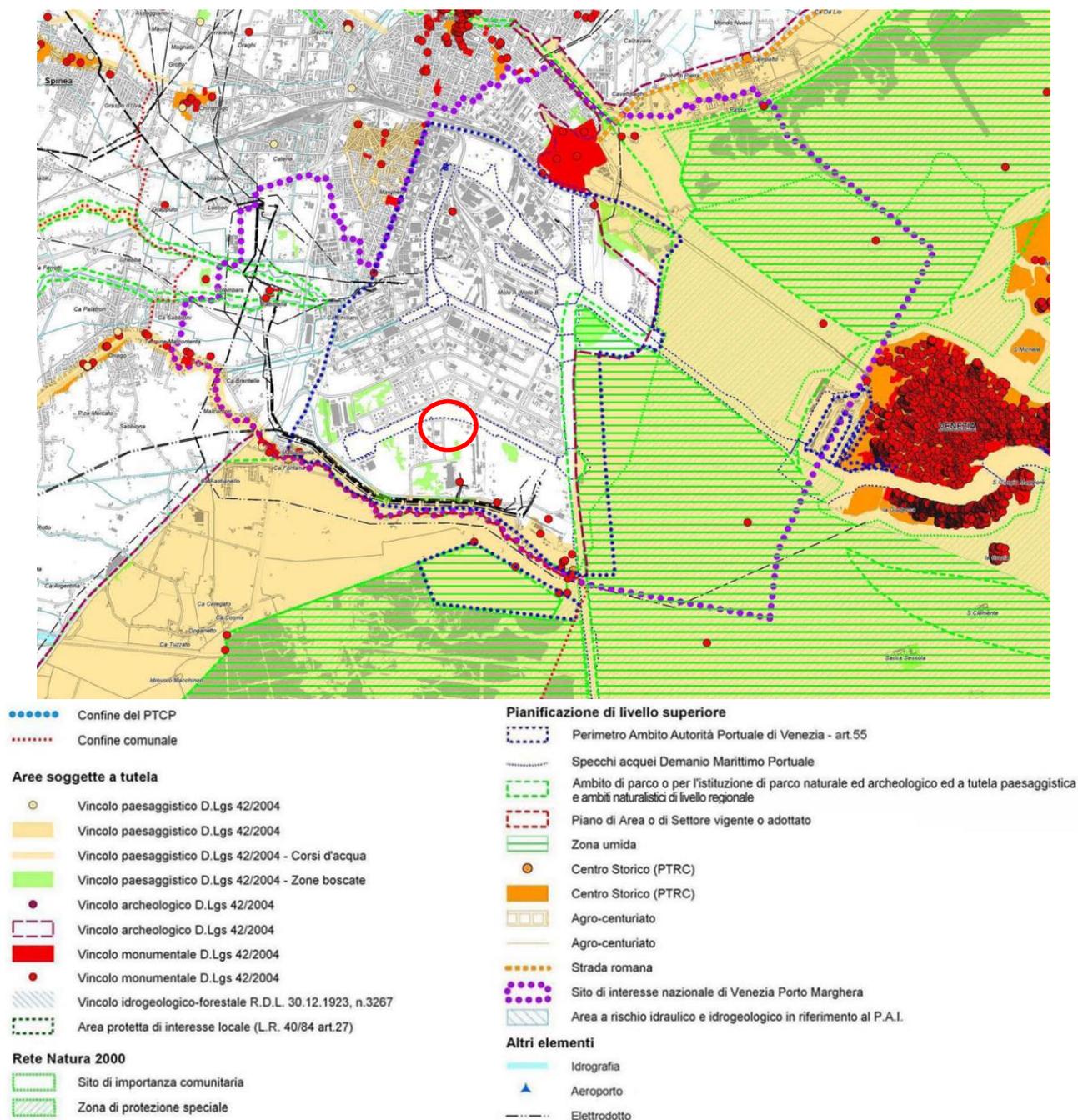
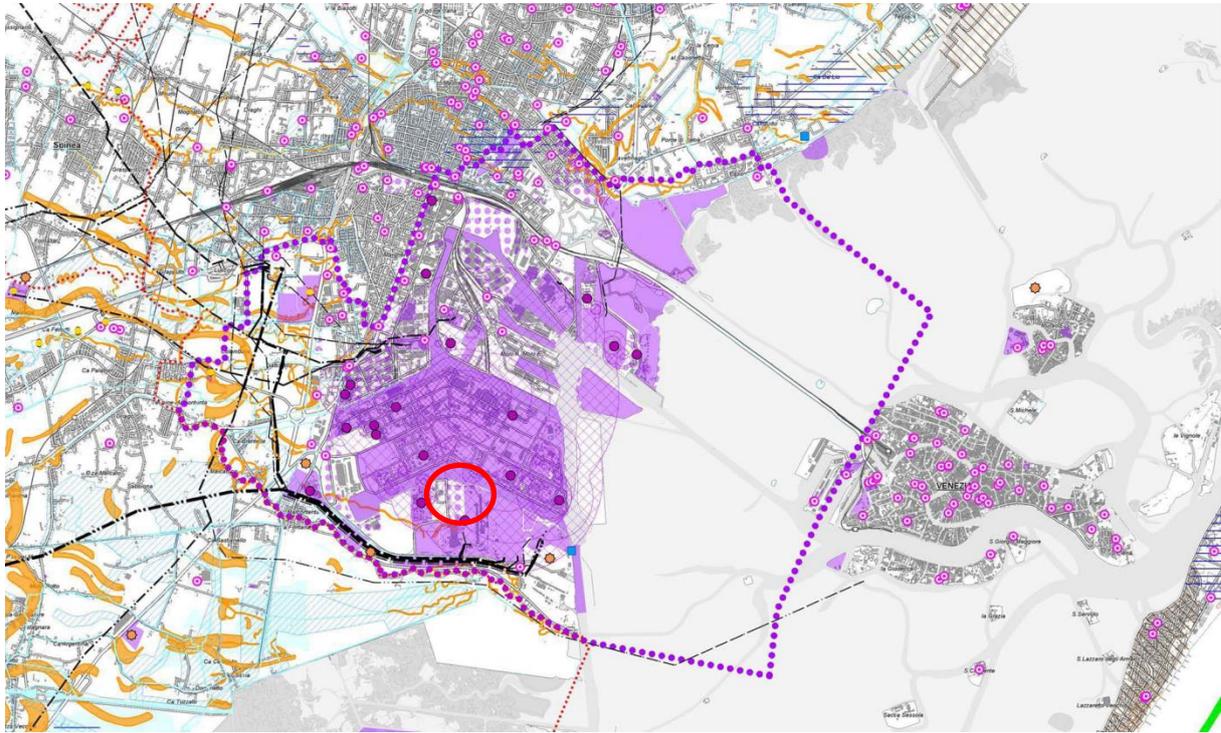


Figura 4-26: PTCP - Dettaglio Tav.1 2 “Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale”

In base alla tavola 2.2 “Carta delle fragilità”, l’ambito in esame rientra nel Sito di interesse nazionale (SIN) di Porto Marghera. Esso rientra inoltre in “Area a rischio di incidente rilevante”



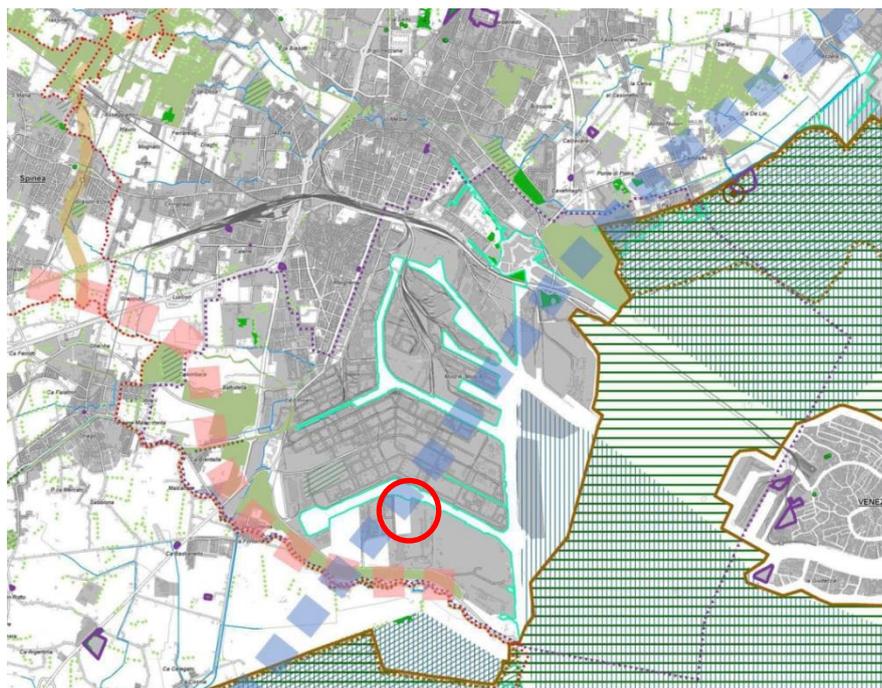
LEGENDA

- | | | | |
|----------|--|-------------|--|
| ●●●●●●●● | Confine PTCP | ■ | Depuratore pubblico |
| ●●●●●●●● | Confine Comunale | ○ | Opera di presa per pubblico acquedotto |
| ■ | Rischio da mareggiate - Vulnerabilità bassa - art. 16 | — · — · — · | Elettrodotto maggiore/uguale 380 KV - art. 34 |
| ■ | Rischio da mareggiate - Vulnerabilità moderata - art. 16 | — · — · — · | Elettrodotto maggiore/uguale 220 KV - art. 34 |
| ■ | Rischio da mareggiate - Vulnerabilità elevata - art. 16 | — · — · — · | Elettrodotto maggiore/uguale 132 KV - art. 34 |
| ■ | Rischio da mareggiate - Vulnerabilità molto elevata - art. 16 | ○ | Impianto di comunicazione elettronica radiotelevisiva - art. 34 |
| /// | Rilevanza del fenomeno della subsidenza da alta ad altissima (isoipsa 1 m slm) - art. 16 | ▲▲▲▲▲▲ | Area ad elevato prelievo idropotabile autonomo |
| ○ | Risorgiva | ▲▲▲▲▲▲ | Risorsa idrotermale (isoterma 30 °C) - art. 33 |
| ● | Stabilimento a rischio di incidente rilevante - art. 17 | ●●●●●● | Sito di interesse nazionale Porto Marghera |
| ■ | Area a rischio di incidente rilevante (sicuro impatto) - art. 17 | ■ | Allineamento di dune e paleodune naturali e artificiali - art. 16 |
| ■ | Area a rischio di incidente rilevante (danno) - art. 17 | — | Vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento (elevatissima, elevata e alta) - art. 30 |
| ■ | Sito inquinato | /// | Classe di salinità del suolo alta - art. 16 |
| ●●●●●● | Sito potenzialmente inquinato | ■ | Area depressa - art. 16 |
| ○ | Discarica | ■ | Pericolosità idraulica in riferimento ai P.P.A.I. adottati o ai P.A.I. approvati - art. 15 |
| ○ | Cava attiva - art. 32 | ■ | Area allagata negli ultimi 5-7 anni - art. 15 |
| ○ | Cava abbandonata o dismessa - art. 32 | ■ | Paleovalveo |

Figura 4-27: PTCP - Dettaglio Tav.2.2 “Carta delle fragilità”



In base alla tavola 3.2 “Sistema ambientale”, per l’ambito in esame non sono segnalati particolari elementi di interesse; viene riportata unicamente l’indicazione di “Segni ordinatori”.



LEGENDA

	Confine del PTCP		Laguna - art. 25
	Confine comunale		Zona umida (PTRC vigente) e Area umida di origine antropica (Laghetti Marteggia) - artt.26 e 27
	Progetto "Il Passante verde" - Mitigazione Nuova Romea		Elemento arboreo/arbustivo lineare - art. 29
	Accordo "Vallone Moranzan"		Vegetazione arboreo/arbustivo perfluviiale di rilevanza ecologica - art. 29
	Parco regionale (D.Lgs 42/2004 art. 142 - ex legge 431/85) - art. 20		Sito da recuperare o recuperato
	Riserva regionale (D.Lgs 42/2004 art. 142 - ex legge 431/85) - art. 20		Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera
	Ambito di tutela per la formazione di parchi e riserve naturali di competenza provinciale (PTRC vigente, art. 34) - art. 21		Sito di Interesse Comunitario (Direttiva Europea 92/43/CEE e 2009/147/CE) - art.22
	Area protetta di interesse locale (L.R. 40/84 art.27); Parco regionale di interesse locale dei fiumi Reghena e Lemene e dei laghi di Cinto- art.21		Zona di Protezione Speciale (Direttiva Europea 92/43/CEE e 2009/147/CE) - art.22
	Ambito per l'istituzione di Riserva Naturale Provinciale (PTRC vigente, art. 36) - art.21		Segni ordinatori - art. 25
	Area di tutela paesaggistica di interesse regionale soggette a competenza degli Enti locali (PTRC vigente, art. 35) - art. 23		Area nucleo - art. 28
	Zona umida inclusa nell'elenco previsto dal DPR 13/03/1976, n. 448 (Valle Averta) - art. 26		Corridoio ecologico di area vasta- art.28
	Golena		Corridoio ecologico di livello provinciale - art.28
	Risorgiva		Varco ambientale - art. 28
	Geosito - artt. 24 e 28		
	Biotopo - art. 24		
	Corso d'acqua e specchio lacuale - artt. 25 e 30		

Figura 4-28: PTCP - Dettaglio Tav.3 2 “Sistema ambientale”

In base alla tavola 4.2 “Sistema infrastrutturale”, l’ambito in esame rientra nel “Polo produttivo di rilievo metropolitano-regionale”; in corrispondenza di esso viene individuato un sistema insediativo di tipo servizi.

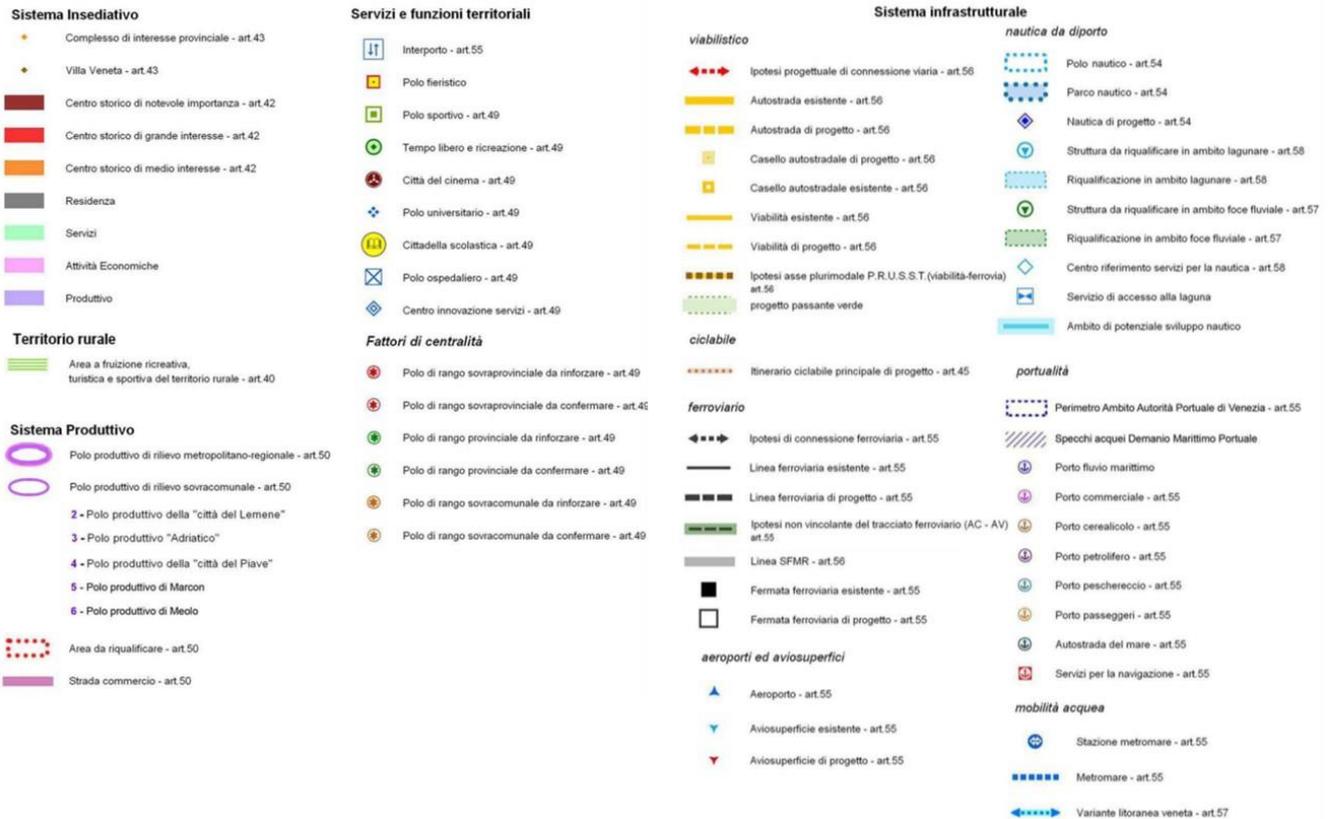
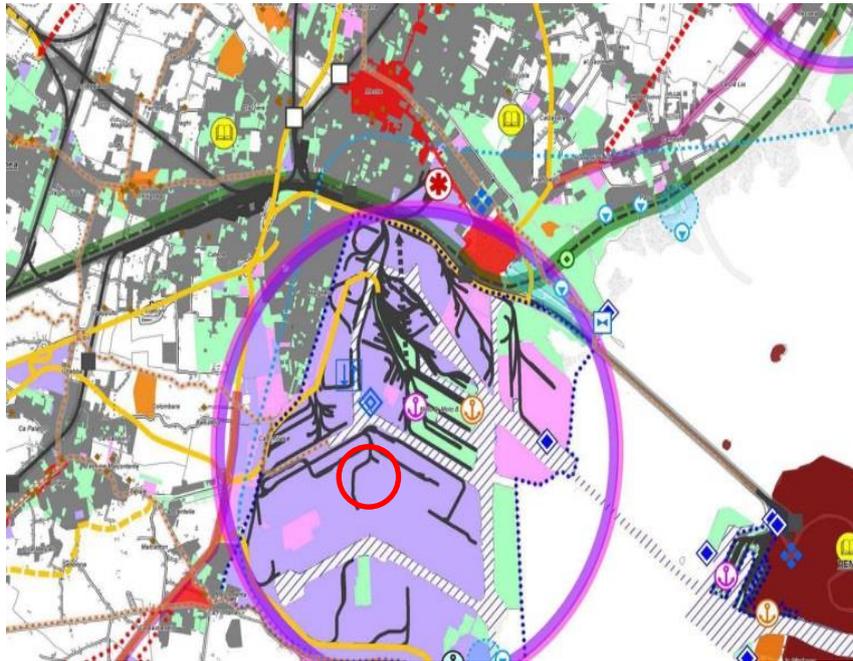
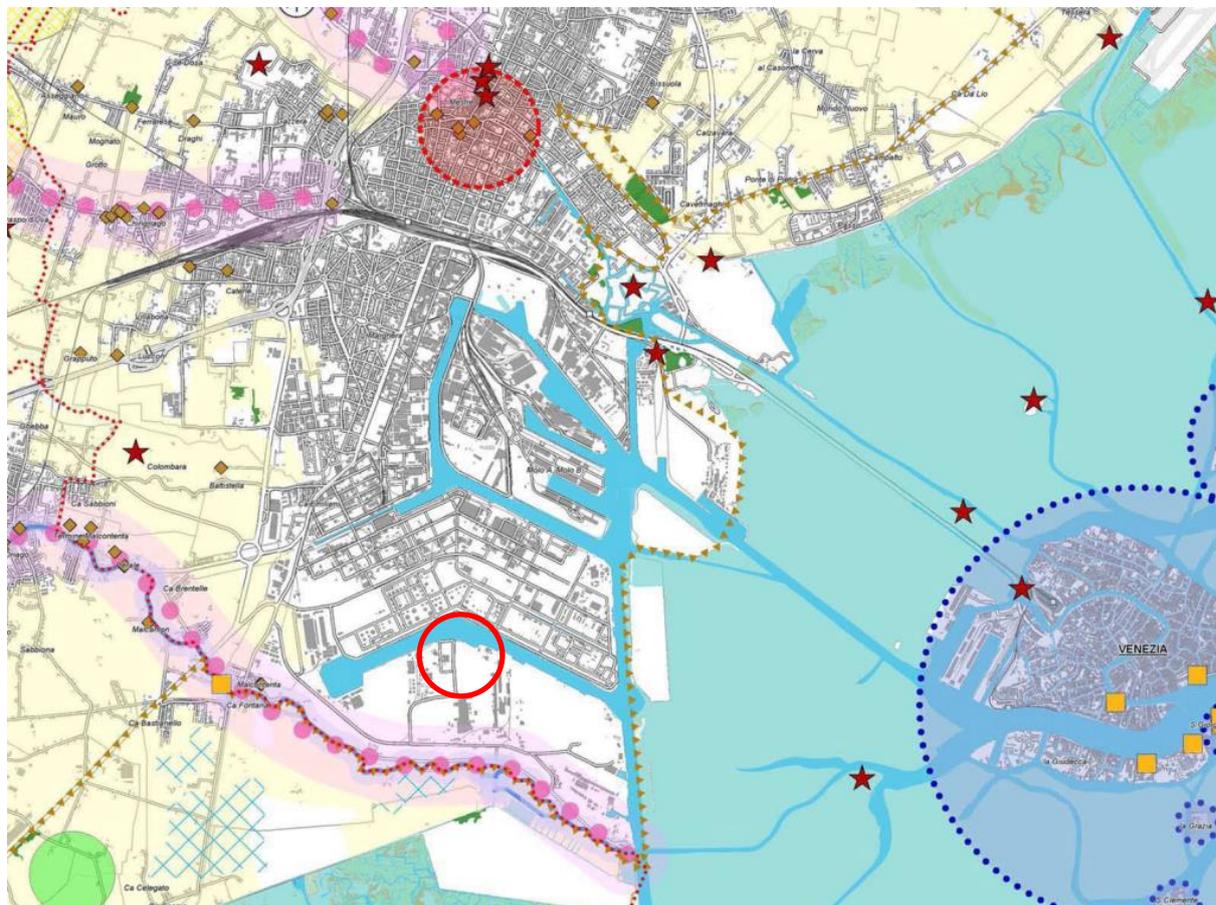


Figura 4-29: PTC - Dettaglio Tav.4.2 “Sistema infrastrutturale”

In base alla tavola 5.2 “Sistema del paesaggio”, l’ambito in esame non rientra in particolari sistemi o paesaggi storico culturali; esso risulta esterno al sito UNESCO “Venezia e la sua laguna”.



LEGENDA

- Contine del PTCP
- Contine comunale
- Paesaggio storico - culturale**
- Sito Unesco “Venezia e la sua Laguna”
Ecosistema della Laguna veneziana - D.M. 01.08.1985
- Città costiere persistenti
- Città lagunari
- Città murate
- Città fluviale
- Paesaggio dei campi chiusi
- Paesaggio intensivo della bonifica
- Paesaggio rurale
- Macchia boscata
- Residui costieri
- Allineamento di dune e paleodune naturali e artificiali
- Paesaggio lagunare vallivo
- Paesaggio delle colture tipiche**
- Orti
- Vigne

Sistemi storico culturali

- Sistema tracciati storici
- Strade della centuriazione romana
- Sistemi dei fiumi principali
- Sito di interesse archeologico

Elementi storico culturali

- ★ Fortificazione
- ⊗ Faro
- ⊗ Mulino
- ▲ Casone
- ◆ Villa Veneta
- Palladio - opere e/o interventi
- ◆◆◆◆◆ Opera storica di difesa costiera
- Opera storica - Serenissima
- Opera storica - Serenissima- Lago della Piave

Figura 4-30: PTCP - Dettaglio Tav. 5 2 “Sistema del paesaggio”



4.4.1 PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (P.A.T.) DEL COMUNE DI VENEZIA

Il Piano di Assetto del Territorio (PAT) è lo strumento di pianificazione che delinea le scelte strategiche di assetto e sviluppo per il governo del territorio comunale, individuando le specifiche vocazioni e le invarianti di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica, in conformità agli obiettivi ed indirizzi espressi nella pianificazione territoriale di livello superiore ed alle esigenze della comunità locale.

Il Piano di Assetto del Territorio costituisce il primo e fondamentale strumento con cui la pianificazione comunale viene adeguata alle disposizioni della L.R. 11/2004.

Il PAT all'Art. 10 delle Norme Tecniche (N.T.) si rapporta con la pianificazione sovraordinata; infatti, assume per l'area le direttive dell'Ambito del Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (P.A.L.A.V.), in corso di elaborazione.

Il PAT del Comune di Venezia è stato approvato in sede di conferenza decisoria del 30/09/2014.

Con delibera di Giunta della Provincia di Venezia n. 128 del 10/10/2014 ne è stata ratificata l'approvazione.

Il PAT è stato pubblicato sul BUR n. 15 del 31 ottobre 2014 e dopo 15 giorni dalla pubblicazione, in data 15 novembre 2014, è divenuto efficace e ha validità a tempo indeterminato.

A seguito dell'approvazione del primo piano di assetto del territorio (PAT), il piano regolatore generale vigente, per le parti compatibili con il PAT (rappresentate nelle tavole contenute in "Compatibilità PRG-PAT"), diventa il Piano degli Interventi (Art. 48 c.5bis L.R. 11/2004),

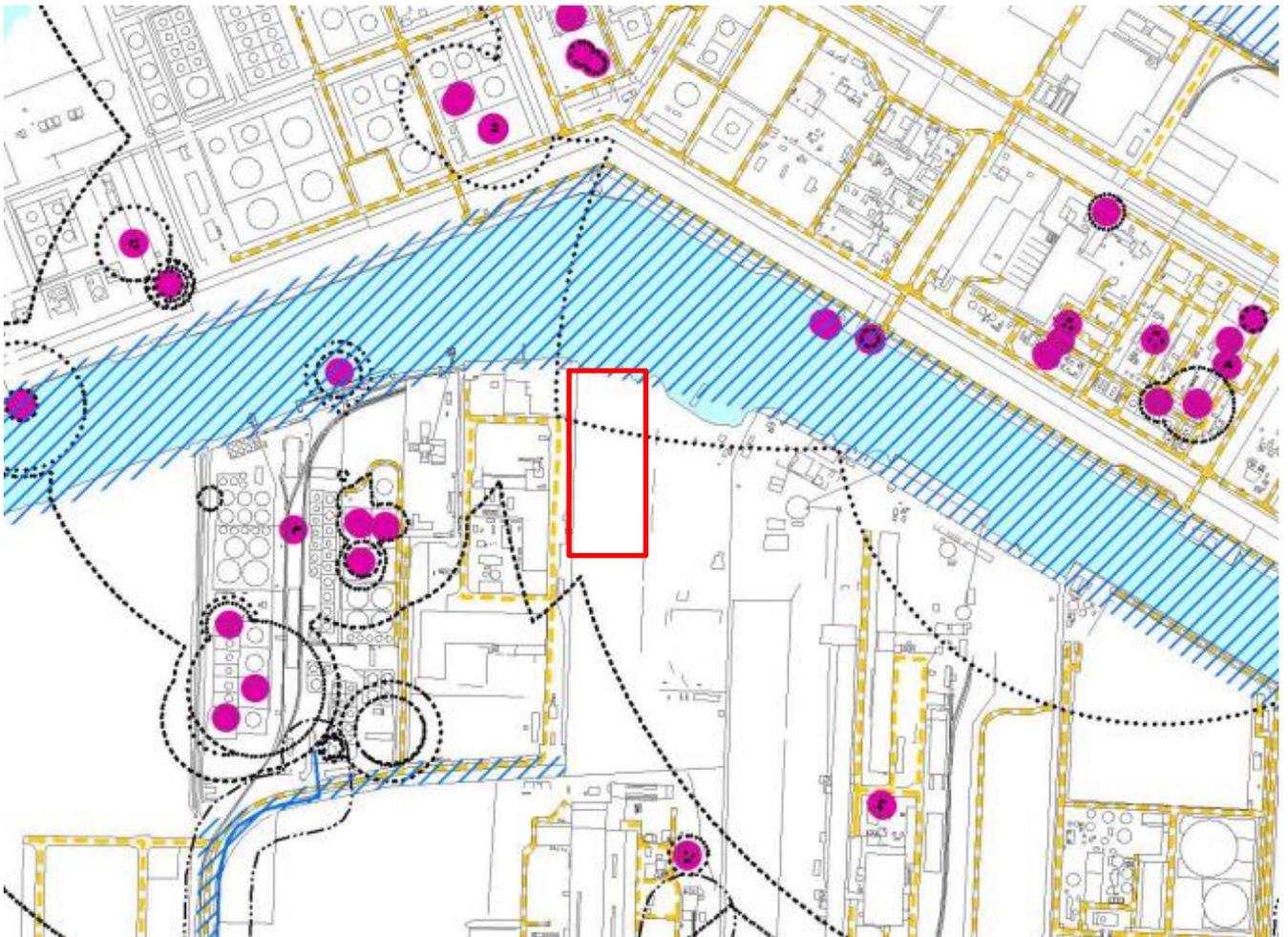
Con deliberazione di Consiglio Comunale n. 6 del 6 febbraio 2020 è stata approvata la variante al PAT per il contenimento del consumo di suolo, come prescritto dalla legge regionale 14 del 2017) che ha introdotto la Tavola 5 "Carta degli Ambiti di urbanizzazione consolidata ai sensi della L.R. 14/2017" e ha modificato il testo delle Norme Tecniche (Artt. 1-4-26-26 bis).

In base alla **Tavola 1 – Carta dei Vincoli e Pianificazione Territoriale** riportata di seguito, l'area oggetto di intervento rientra nel Perimetro Ambito Autorità Portuale di Venezia e nella fascia di rispetto di un'Area a rischio incidente rilevante.

Il canale industriale Sud viene identificato come *Specchi acquei e Demanio marittimo portuale*.

L'area rientra inoltre nei vincoli della navigazione aerea approvati ENAC (Area soggetta a specifica valutazione ENAC per la realizzazione di impianti eolici).





Vincoli

-  Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Aree di notevole interesse pubblico
-  Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Laguna di Venezia
-  Vincolo archeologico D.Lgs. 42/2004
-  Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Corsi d'acqua
-  Vincolo monumentale D.Lgs. 42/2004
-  L. 171/1973 - Complessi di immobili
-  Vincolo idrogeologico - forestale D.Lgs. 42/2004

Rete Natura 2000

-  SIC - Siti di importanza comunitaria
-  ZPS - Zone di protezione speciale

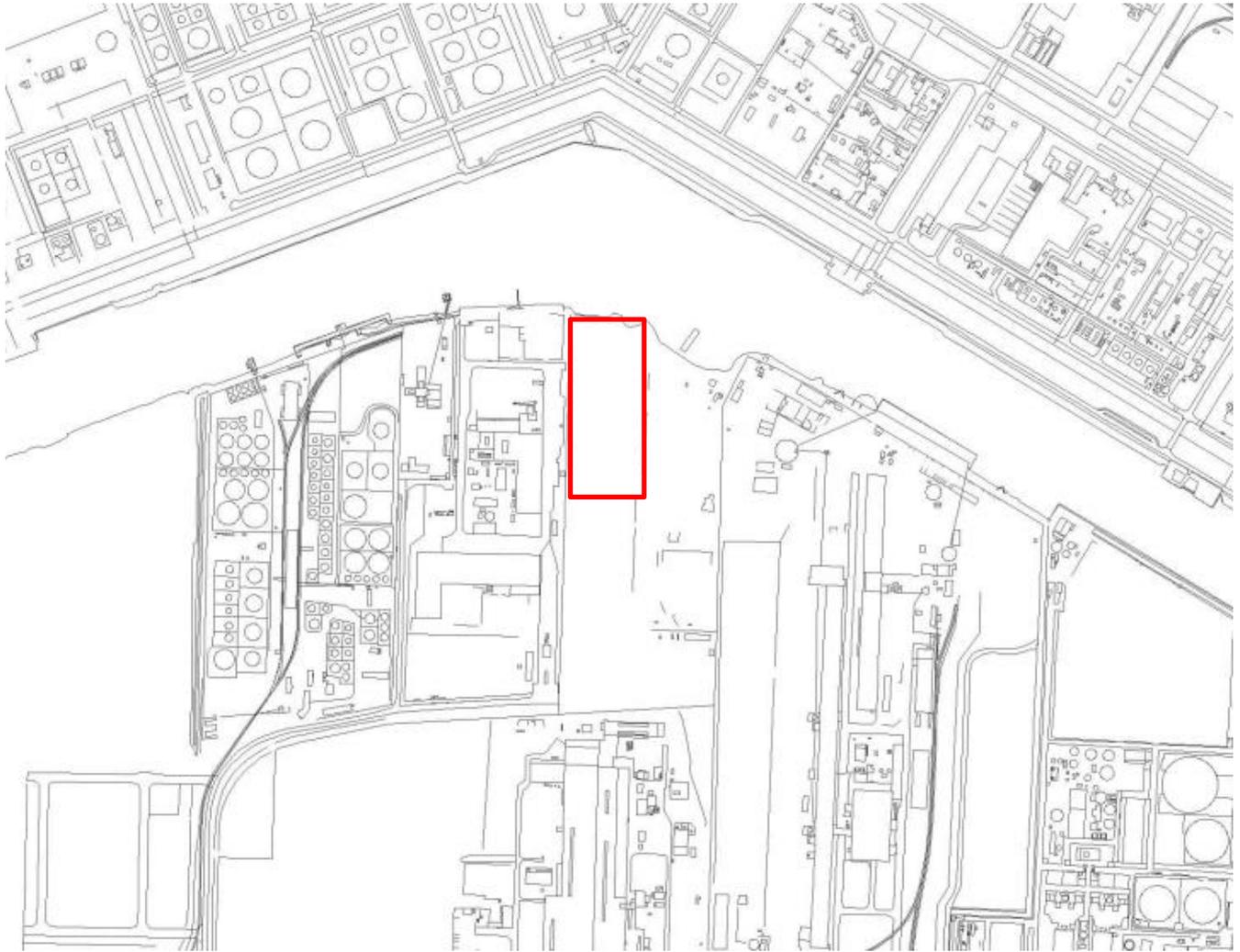
Pianificazione di livello superiore

-  Ambiti dei Parchi o per l'istituzione di Parchi e riserve naturali ed archeologiche ed a tutela paesaggistica
-  Ambiti naturalistici di livello regionale
-  Zone umide
-  Piano di Area della Laguna di Venezia e dell'Area Veneziana
-  Centri storici

Art. 5	 Strade Romane	Art. 10
Altri elementi		
Art. 5	 Viabilità	Art. 7
Art. 6	 Ferrovia / Fasce di rispetto	Art. 7
Art. 5	 Idrografia / Fasce di rispetto	Art. 7
Art. 6	 Discariche / Fasce di rispetto	Art. 7
Art. 6	 Depuratori / Fasce di rispetto	Art. 7
Art. 5	 Aeroporti / Fasce di rispetto	Art. 7
Art. 5	 Perimetro Ambito Autorità Portuale di Venezia	Art. 7
Art. 5	 Specchi acquei e Demanio Marittimo Portuale	Art. 7
	 Zone militari	Art. 7
Art. 10	 Cimiteri / Fasce di rispetto	Art. 7
Art. 10	 Elettrodotti / Fasce di rispetto	Art. 7
Art. 10	 Gasdotti / Fasce di rispetto	Art. 7
Art. 10	 Aree a rischio di incidente rilevante / Fasce di rispetto (D. M. LL.PP. 9 maggio 2001)	Art. 8
Art. 10	 Allevamenti zootecnici intensivi	Art. 7

Figura 4-31: PAT del Comune di Venezia - Tav. 1 – Carta dei Vincoli e Pianificazione Territoriale

La Tav. 2- **Carta delle Invarianti** non evidenzia la presenza di invarianti nell'ambito di intervento.



Invarianti di natura geologica

- Ambiti**
-  Geositi (dune degli Alberoni e di Ca' Roman; palude della Cèntrega) Art. 14

Invarianti di natura paesaggistica

- Ambiti**
-  Ambiti territoriali di importanza paesaggistica Art. 11, 13
 -  Contesti figurativi Art. 11, 13

- Elementi lineari**
-  Itinerari e percorsi di interesse storico testimoniale e paesaggistico Art. 11, 13

- Elementi puntuali**
-  Coni visuali Art. 11, 13

Invarianti di natura ambientale

- Ambiti**
-  Laguna viva Art. 12, 13
 -  Casse di colmata Art. 12, 13
 -  Velme e barene Art. 12, 13
 -  Valli da pesca e peschiere di terra Art. 12, 13
 -  Pinete litoranee, dune consolidate, boscate e fossili Art. 12, 13
 -  Aree di interesse ambientale Art. 12, 13
 -  Aree boscate, parchi e giardini di interesse ambientale, aree verdi dei forti Art. 12, 13

- Elementi lineari**
-  Corridoi ecologici primari Art. 12, 13
 -  Corridoi ecologici secondari Art. 12, 13
 -  Corridoi ecologici terziari Art. 12, 13

- Elementi puntuali**
-  Molte Art. 12, 13

Invarianti di natura storico - monumentale

- Ambiti**
-  Nuclei storici Art. 18
 -  Impianti urbanistici significativi Art. 19
 -  Pertinenze tutelate, fortificazioni, edifici tutelati, isole minori della laguna, manufatti di archeologia industriale, ville venete Art. 20, 21, 22

- Elementi lineari**
-  Percorsi storico-monumentali Art. 21

- Elementi puntuali**
-  Manufatti idraulici di interesse storico, conche di navigazione, mulini, casoni lagunari Art. 21

Invarianti di natura agricolo - produttiva

- Ambiti**
-  Valli da pesca, peschiere di terra Art. 12
 -  Zona a coltura speciale Art. 11, 13

Figura 4-32: PAT del Comune di Venezia - Tav. 2 – Carta delle Invarianti



In base alla **Tavola 3 – Carta delle Fragilità** l'area in oggetto, come l'intera area industriale di Porto Marghera, è individuata come Sito di Interesse Nazionale dalla L. n° 426/1998 "Nuovi interventi in campo ambientale". L'area inoltre ricade nelle *Aree idonee a condizione A – Sito di interesse nazionale e Aeroporto*, poiché si tratta di un particolare territorio costituito da aree emerse "imbonite con depositi eterogenei, di provenienza frequentemente antropica" (...) "caratterizzato da un ampio spessore di materiale di riporto, costituito prevalentemente da sabbie, limo ed argilla in proporzioni variabili, e da materiali inerti (ghiaia, sabbia, laterizi ecc.) e depositi di origine industriale" come descritto all'Art. 15 delle Norme Tecniche.

In prossimità dell'area vengono individuati *Stabilimenti a rischio rilevante* (DECAL SPA e VERSALIS SPA)

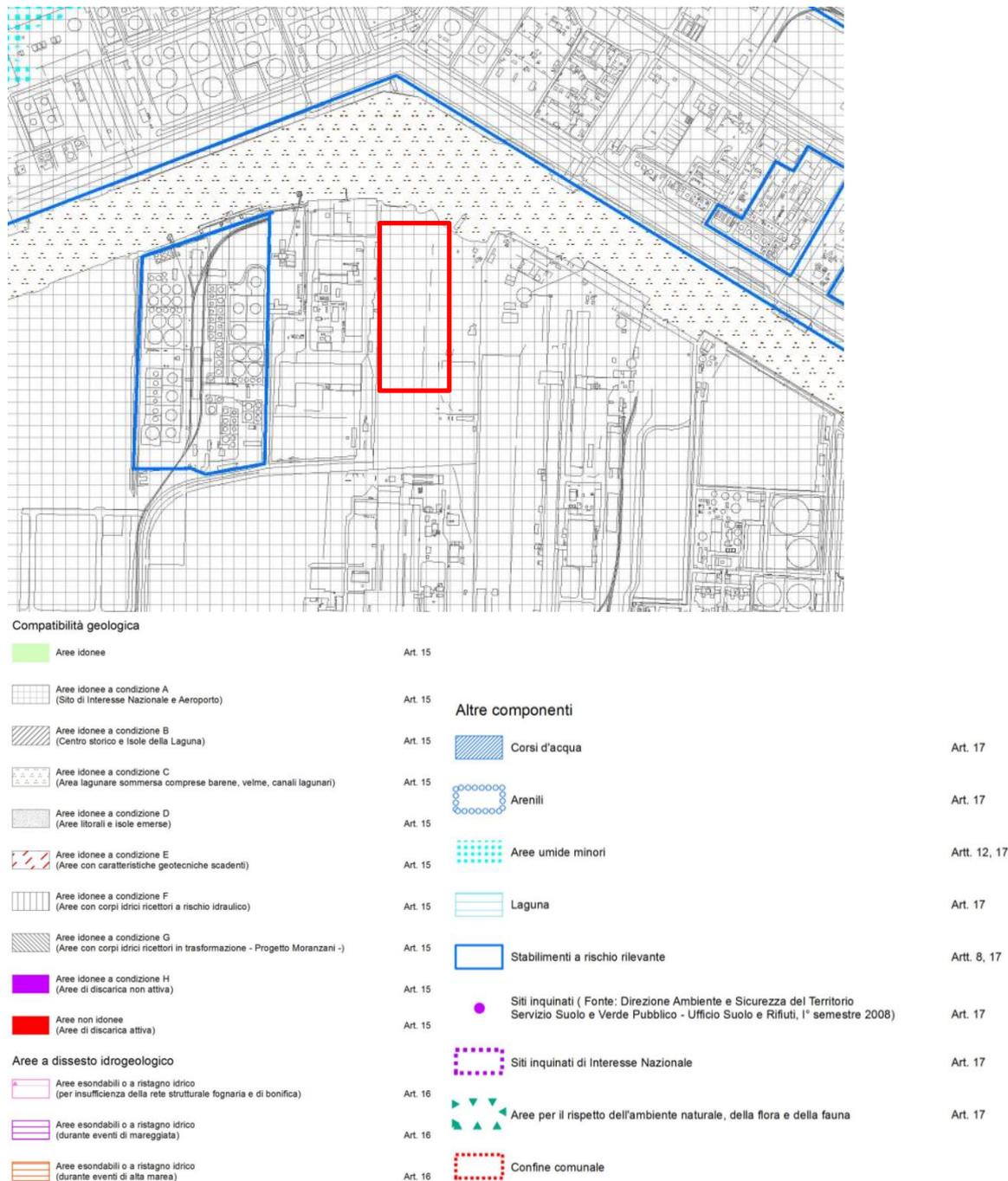


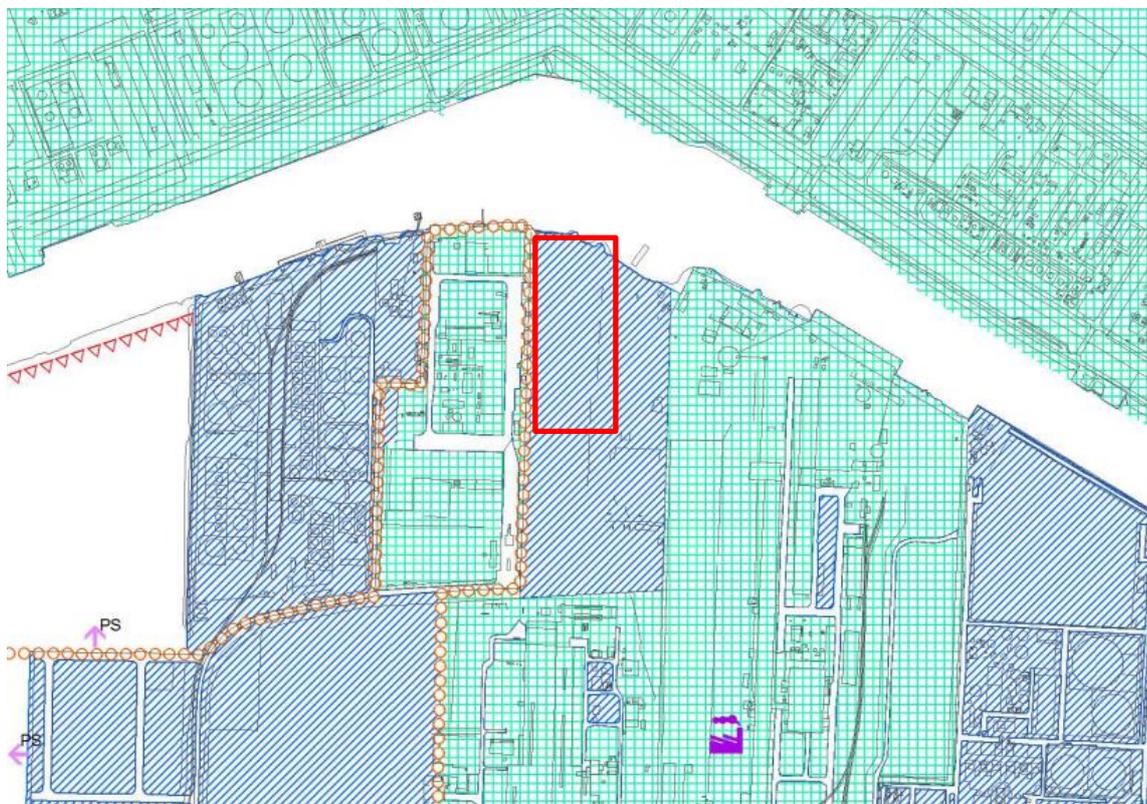
Figura 4-33: PAT del Comune di Venezia - Tav. 3 – Carta delle Fragilità

In base alla **Tav. 4 – Carta della Trasformabilità**, l'area di intervento rientra nell'ATO numero 6 – Porto Marghera, caratterizzata da un generale stato di sostanziale degrado per il carattere di disomogeneità dell'impianto urbanistico e per



eterogeneità nelle caratteristiche degli edifici. In particolare l'imbonimento delle aree lagunari nell'area di Porto Marghera con materiali a basso costo localmente disponibili ha determinato la contaminazione diffusa del suolo e delle acque sotterranee e lagunari.

L'area rientra nella Aree di urbanizzazione consolidata.



**Azioni strategiche
Sistema insediativo**

- Aree di urbanizzazione consolidata
- Edificazione diffusa
- Aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale
- Aree di riqualificazione e/o riconversione
- Opere incongrue
- Elementi di degrado
- Limiti fisici all'espansione
- Linee preferenziali di sviluppo insediativo. Specifiche destinazioni d'uso:**
 - R - residenza, S - Servizi alla residenza
 - C - Commerciale, D - Direzionale, P - Produttivo, S - Servizi delle imprese e/o turistici
 - Servizi: verde e sport, attrezzature pubbliche e d'uso pubblico, parcheggi
- Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi
- Attrezzature e servizi di maggior rilevanza
- Attività di servizio di livello regionale: Quadrante Tessera
- Infrastrutture e mobilità**
 - Infrastrutture ed attrezzature rilevanti: aeroporto, porto
 - Stazione Ferroviaria
 - Fermata S.F.M.R.
 - Terminal
 - Viabilità di connessione urbana e territoriale
 - Linee tramviarie
 - Linee di forza del trasporto lagunare
 - Percorsi ciclabili
 - Percorsi naturalistici, ambientali e paesaggistici

- Linee ferroviarie
- Linee ferroviarie e S.F.M.R.
- Ipotesi localizzativa stazione AVIAC
- Darsene
- Porte di scambio terra-acqua a Venezia
- Valori e tutele**
 - Ambiti territoriali cui attribuire i corrispondenti obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione
 - Ambiti per la formazione dei Parchi e delle Riserve Naturali di interesse comunale:
 - Parco della Laguna Nord
 - Bosco di Mestre
 - Aree preferenziali per interventi di riqualificazione ambientale, di forestazione e di ricostruzione del paesaggio agrario
 - Ambito agrario
 - Aree agricole in ambito lagunare
 - Valli da pesca
 - Centri Storici
 - Isole minori della laguna
 - Impianti urbanistici significativi
 - Ville venete
 - Edifici e complessi di valore monumentale
 - Edifici di interesse storico-testimoniale
 - Pertinenze scoperte da tutelare
 - Contesti figurativi
 - Coni visuali
 - Corridoi ecologici principali
 - Corridoi ecologici secondari

Figura 4-34: PAT del Comune di Venezia - Tav. 4 – Carta Trasformabilità



4.4.2 V.P.R.G. PER LA TERRAFERMA E PIANO PARTICOLAREGGIATO AREA "EX ABIBES"

La Variante al Piano Regolatore Generale (VPRG) per la Terraferma è stata approvata con Delibera della Giunta Regionale del Veneto (DGRV) n.3905 del 03/12/2004 e DGRV 2141 del 29/07/2008.

La VPRG per la Terraferma integra le Varianti per Porto Marghera, per Villabona e per Campalto.

In base alla V.P.R.G., l'area oggetto di intervento è identificata come *Zone territoriali omogenee di tipo "D"* nello specifico *D1.1b – Zona industriale portuale di espansione* con strumento urbanistico attuativo obbligatorio.

Le NTA della VPRG per la Terraferma prevedono che gli interventi e le destinazioni d'uso ammessi per le sottozone D1.1, D1.2, D1.3, D/V, D2 e D5, sono quelli previsti dalla apposita "Variante al Piano Regolatore Generale per Porto Marghera"



Figura 4-35: Variante al P.R.G. per la Terraferma (<https://geoportale.comune.venezia.it>)

Di seguito si riporta l'estratto dell'Art.26 delle NTA del VPRG Porto Marghera, indicanti gli indirizzi delle Z.T.O. D1.1b – Zona industriale portuale di espansione.

TITOLO II NORME DI ZONA

CAPO I LE ZONE PRODUTTIVE: ZONE TERRITORIALI OMOGENEE D1

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 nonché -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: $UT= 1,7 \text{ mq/mq}$, di cui $0,5 \text{ mq/mq}$ riservato alla eventuale Sp di trasferimento prevista dal secondo comma del successivo art.34; $H_{max}= 30 \text{ m}$; $D_c= 0 \text{ m o } 5 \text{ m}$; $D_s= 10 \text{ m}$.

Negli strumenti urbanistici attuativi debbono essere individuate, 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 individuate 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.

Con D.C.C. n. 21 del 11.02.2002 è stato approvato il **Piano Particolareggiato dell'area ex Abibes**.

Nella Relazione descrittiva si legge:

L'area oggetto del presente Piano Particolareggiato è situata a Porto Marghera, in 2^a zona industriale. Di forma rettangolare e compatta, mai urbanizzata, si presenta come una superficie incolta che si affaccia sul canale Industriale Sud (banchina di ca. 240 ml). Compresa tra il depuratore AMAV e lo stabilimento dell'ALCOA, vi si accede per una diramazione secondaria di Via dell'Elettronica che, seppure usata come strada pubblica, risulta essere ancora di proprietà del Consorzio Obbligatorio III^a zona, Ente commissariato fin dalla fine degli anni '80, oggi in via di liquidazione. Attualmente l'accesso all'area si trova a sud-ovest, in prosecuzione della laterale di via dell'Elettronica.

Per esteso, le destinazioni d'uso Principali, Compatibili e Ammesse di possibile insediamento nell'area d'interesse consentite nelle ZTO D1.1b risultano essere le seguenti:

Destinazioni principali:

1.1 Industriale e industriale portuale

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 (...)

1.7 Artigianale produttivo

Destinazioni compatibili:

3.2 Residenziale di servizio (...)

4.1 Impianti tecnologici (...)

4.2 Impianti per la protezione civile (...)

4.5 Impianti ferroviari

4.6 Parcheggi pubblici

4.7 Opere di Urbanizzazione primaria e secondaria

Destinazioni ammissibili, con consistenza massima complessiva pari ai 10%

2.1 Commerciale (...)

2.2 Direzionale (...)

2.3 Per deposito merci al servizio di attività insediate altrove

2.5 Ricettiva annessa alle attività produttive (foresteria)

2.6 Artigianale di servizio

2.1 L'organizzazione funzionale

Il progetto a cui sottende il presente piano particolareggiato propone l'urbanizzazione dell'area e la sua utilizzazione per l'insediamento delle attività consentite dall'articolo 26 delle NTA della VPRG per Porto Marghera per Le ZTO D1 .1 b Zone industriali portuali. Più specificatamente, in prima istanza, i proponenti l'intervento —in accordo con le volontà dell'Amministrazione comunale- prospettano la realizzazione di un sito dove possano trovare **localizzazione anche un polo per il trattamento degli inerti a copertura di un fabbisogno espresso dall'area veneziana**, un centro per lo stoccaggio e il



primo trattamento di rottami di ferro, le attività di autorottamazione oggi insediate in zone urbane improprie nonché alcune delle attività oggi insediate a San Giuliano. L'organizzazione funzionale dell'area risulta determinata dalla viabilità carraia d'accesso e di servizio ai lotti che attraversa, in posizione centrale, l'intera area — in direzione sud/nord- e termina fronte banchina con una piazzola di servizio. La stessa è attrezzata ai lati con aree per la viabilità pedonale e ciclo pedonale e con verde di arredo stradale.

I parcheggi attrezzati a verde, da realizzarsi per la copertura del fabbisogno di aree a standard primario sono localizzati prevalentemente nella zona sud dell'area, in prossimità dell'accesso principale, ma anche lungo i bordi della viabilità carraia.

(Tavola 01 P Individuazione opere di urbanizzazione)

Secondo quanto previsto dal presente Piano **la superficie territoriale complessiva viene suddivisa in quattro Lotti**, all'interno dei quali potrà essere prevista un'edificazione complessiva che tenga conto di una capacità edificatoria complessiva ottenuta da un Indice di Utilizzazione Fondiaria pari a 1.2 mq/mq, oltre ad un indice pari a 0.5 mq/mq per un eventuale Sp di trasferimento (artt.26 e 34 NTA, VPRG) ripartita come segue:

Lotto	Sup. fondiaria mq	Capacità edificatoria mq	Capacità edificatoria aggiuntiva processi di rilocalizzazione mq
1	8.852	13.104	5.460
2	45.896	67.939	28.308
3	40.338	59.712	24.880
4	19.727	29.201	12.167
Totale	141.630	169.956	70.815

Tale edificazione è inoltre soggetta ad un'altezza massima dei fabbricati pari a 30 m, ad una distanza dalla fascia stradale di 10 m ed infine ad una distanza dai confini variabile tra 0 e 5 m.

Le distanze dai confini dei lotti determinano l'involuppo dell'edificabilità, a meno del fronte nord dei lotti 2 e 3 dove lo stesso è invece determinato in ragione al rispetto delle **prescrizioni dettate in materia dall'Autorità portuale** (Tavola 02 P Dimensionamento lotti).

Le **NTA** sono state successivamente modificate come segue.

ART. 4 - STANDARD

Gli standard sono così dimensionati:

Standard di Urbanizzazione Primaria totali pari a 19.009 mq, di cui 14.905 mq insistenti in area di proprietà privata (parzialmente già ceduta alla pubblica amministrazione in attuazione della Convenzione vigente, ora in custodia dei soggetti proponenti per la realizzazione delle opere di urbanizzazione previste). Del 14905 mq di standard primari, 716 mq (quota in

aggiunta per l'acquisizione di mq 3219 reali) sono assoggettati a servitù perpetua di uso pubblico. Altri 4.104 mq destinati a parcheggio pubblico dal PP sono insistenti in area demaniale e quindi non calcolati come standard.

Più precisamente il PP Ex Abibes prevede:

- Percorsi pedonali e ciclopedonali (comprese le eventuali sedi della linea ferroviaria) mq 2.715 (di cui 2.286 mq insistenti in aree già cedute alla pubblica amministrazione e 429 mq insistenti in aree demaniali);
- Parcheggi pubblici mq 15.535 (di cui 11.144 mq insistenti in aree già cedute alla pubblica amministrazione, 716 mq insistenti in aree private asservite in uso pubblico, di cui 327 dati dalla destinazione ricettiva annessa alle attività produttive, e 429 mq insistenti in aree demaniali);
- Verde pubblico di arredo stradale mq 759 (insistenti in aree già cedute);

La progettazione esecutiva delle aree di standard primario previste dalla Variante al Piano Particolareggiato Ex Abibes prevede la piantumazione di un numero adeguato di alberature da realizzarsi con essenze scelte tra quelle particolarmente adattabili all'ambiente industriale, da posizionare anche in difformità a quanto previsto negli elaborati grafici, che devono pertanto ritenersi puramente indicativi delle quantità adeguate.

E' altresì consentita la modifica della tipologia (parcheggi per autoveicoli, per veicoli commerciali, per veicoli industriali e per mezzi meccanici) e del trattamento delle superfici a parcheggio, anche in difformità a quanto previsto negli elaborati grafici della Variante al PP Ex Abibes, in modo da garantire una agevole sosta e facilità di manovra anche ai mezzi pesanti, nonché una adeguata durata dell'opera.

Al sensi dell'Art. 17 della V.P.R.G. per Porto Marghera in sede di modifica della Convenzione si dovrà prevedere l'obbligo del soggetto attuatore di corrispondere al Comune l'importo necessario per l'acquisizione delle aree e la realizzazione delle opere per urbanizzazione secondaria fino al raggiungimento dello standard di mq 14.812, pari al 10% delle superfici territoriali e al 100% della slp di progetto con destinazione "ricettiva annessa alle attività produttive (foresteria)".



ART. 5 - ATTUAZIONE DEL PIANO - OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA E SECONDARIA

Il PP Ex Abibes è attuato dai proprietari delle aree interessate, singoli o riuniti in consorzio. L'esecuzione delle opere pubbliche previste avviene attraverso un Intervento unitario il cui ambito è identificato nella Tav.02P sotto la grafia Urbanizzazione Primaria e Extra Standard. Il rilascio del permesso ad urbanizzare (ed ad ogni sua variante) è comunque subordinato all'esistenza degli atti concessori rilasciati dagli enti competenti, attestanti la disponibilità delle aree di proprietà Demanio Pubblico o Patrimonio dello Stato comprese nell'ambito di riferimento del Piano Particolareggiato. L'attuazione complessiva del PP Ex Abibes (e di ogni sua variante) deve essere preceduta dalla stipula della modifica della convenzione in essere, ai sensi della normativa vigente, secondo lo schema facente parte degli elaborati, prevedente essenzialmente:

- L'obbligo di realizzare le opere di urbanizzazione primaria;
- L'obbligo di cedere le aree in proprietà e le opere di urbanizzazione primaria al Comune, o di costituire su di esse servitù perpetua di uso pubblico;
- Lo scomputo del costo delle aree e delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria dagli oneri dovuti in sede di rilascio dei titoli abilitativi;
- Adeguate garanzie finanziarie per l'esecuzione delle opere;
- L'impegno a corrispondere quanto previsto dall'ultimo comma dell'art.4.
- Nell'area, acquisita dal "Consorzio Obbligatorio per il nuovo ampliamento del porto e della zona industriale di Venezia-Marghera" del 17 maggio 2004 e assoggettata a servitù di passaggio, è proibito ogni intervento urbanistico-edilizio, fino al perdurare della servitù.

ART. 6 - ATTUAZIONE DEL PIANO - OPERE EDILI

Il PP Ex Abibes PP si attua con gli interventi basati su singoli atti abilitativi, riferiti ai lotti identificati nella tavola 02P o a parti di essi.

Le trasformazioni inerenti ogni lotto dovranno essere oggetto di unica istanza di permesso a costruire e potranno essere attuate per stralci funzionali.

L'edificazione dovrà avvenire all'interno delle linee di Inviluppo di cui alla Tav.01P, essendo obbligatorio unicamente il rispetto dell'allineamento verso la banchina di cui alla medesima Tav. 01 P.

I titoli autorizzativi per gli Interventi edilizi nei lotti potranno essere rilasciati anche prima dell'ultimazione delle opere di urbanizzazione, purché queste ultime siano state cedute e/o assoggettate a servitù perpetua di uso pubblico.

Il banchinamento dell'area sul Canale Industriale Sud dovrà essere realizzato in osservanza alle caratteristiche prestazionali definite dagli Enti competenti.

L'approvazione del progetto esecutivo dell'opera è comunque subordinata ad un nulla osta rilasciata dall'Autorità Portuale di Venezia alla realizzazione dell'opera.

I titoli abilitativi potranno essere ottenuti anche prima dell'inizio delle opere di urbanizzazione, fermo restando che i certificati di agibilità potranno essere rilasciati solo dopo la realizzazione della viabilità (escluso manto di finitura) e dei sottoservizi, secondo quanto previsto dalla Convenzione.

Art. 7 - DESTINAZIONI D'USO

Le destinazioni d'uso consentite sono quelle previste dal Piano Particolareggiato nel rispetto di quanto previsto dall'art. 26 delle NTA della VPRG per Porto Marghera ed **in fase di esecuzione deve essere verificata la sua compatibilità con la variante parziale al PRG per regolamentare l'urbanizzazione delle aree di danno soggette a "Rischio di incidente rilevante (RIR)".**

ART. 8 - NORME PER L'EDIFICAZIONE

Le norme che regolano l'edificazione fanno riferimento alle seguenti prescrizioni:

Superficie massima:

- La superficie massima di pavimento prevista (Slp) è di 173.819 mq, ottenuta da un Indice di Utilizzazione Territoriale pari a 1,2 mq/mq.
- I volumi tecnici e le superfici destinate a dar sede ad impianti non sono computabili ai fini della determinazione della Slp.

Altezza massima:

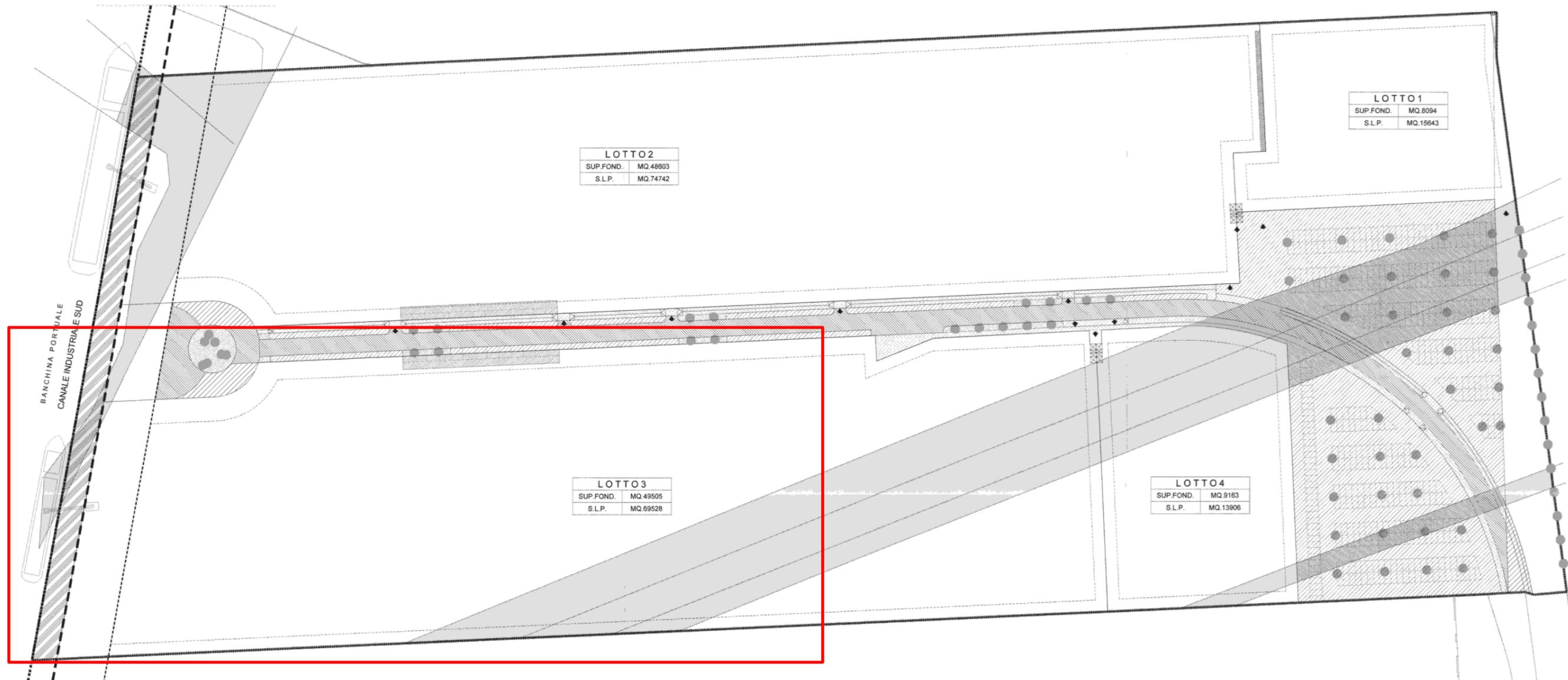
- L'altezza massima, esclusi i vani tecnici e gli impianti tecnologici quali filtri, camini e simili, è calcolata come la differenza tra la quota media del terreno, ovvero la quota del colmo della strada (qualora una strada pubblica esistente disti meno di 50 mt. Dal fabbricato) e la quota media del colmo di copertura, **l'altezza massima non potrà superare i ml. 30.**

Distanza confini:

- L'edificazione deve osservare una distanza minima dal confine di mt.5 e una distanza minima dalla strada di mt 10, fermo restando l'obbligo di rispetto dell'allineamento di cui alla Tav. 01 P.

L'ambito d'intervento rientra nel "Lotto 3" del PP.





LEGENDA:

- area d'intervento
- allineamento banchina canale industriale
- limite fascia demaniale
- superfici demaniali
- ▨ parcheggi privati L.122/89 sup. mq 100
- ▨ banchina portuale sup. mq 2456

URBANIZZAZIONE PRIMARIA

- PARCHEGGI E VIABILITA' mq 15535**
- ▨ in area privata già ceduta in proprietà pubblica sup. mq 11144
 - ▨ in area demaniale sup. mq 3675
 - ▨ in area privata da asservire ad uso pubblico sup. mq 716

PERCORSI PEDONALI E CICLOPEDONALI mq 2715

- ▨ in area privata già ceduta in proprietà pubblica sup. mq 2286
- in area demaniale sup. mq 429

VERDE

- ▨ in area privata già ceduta sup. mq 759

EXTRA STANDARDS

- VIABILITA' PUBBLICA mq 5439**
- ▨ in area privata già ceduta in proprietà pubblica sup. mq 4267
 - ▨ in area demaniale sup. mq 468
 - ▨ in area privata da asservire ad uso pubblico sup. mq 704

Figura 4-36: Scheda PP area Ex Abibes



4.4.3 VARIANTE PARZIALE AL PRG PER REGOLAMENTARE L'URBANIZZAZIONE DELLE AREE DI DANNO SOGGETTE A "RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE (RIR)"

Il DM LL.PP. 09.05.2001 prevede che vengano regolamentate con apposita Variante urbanistica le aree di danno derivante dalla presenza di stabilimenti a "Rischio di incidente rilevante". Il Comune di Venezia ha provveduto pertanto a dotarsi di una specifica "Variante parziale al PRG per regolamentare l'urbanizzazione delle aree di danno soggette a Rischio di incidente rilevante(RIR)", adottata con DCC n. 119 dcl 04.10.2004 e approvata con DGRV n. 1907 del 08.07.2008.

Successivamente, vi è stato l'adeguamento della tavola delle compatibilità a seguito dell'aggiornamento degli scenari incidentali di cui al D.M.9 maggio 2001, adeguamento approvato con DCC n. 24 del 18/03/2013.

In base a tale elaborato grafico, riportato di seguito, l'area d'intervento rientra in "Area Delta", compatibile con le zone C-D-E-F.

Nel regolamento per l'urbanizzazione delle aree soggette a RIR si legge:

Art. 7 - Area "delta"

(1) Oltre agli insediamenti di cui ai precedenti artt. 5 e 6 sono ammesse le attività terziarie/e direzionali, i centri commerciali, le strutture ricettive, le sale per riunioni e spettacoli, le scuole superiori e le università e, più in generale, i luoghi soggetti ad affollamento rilevante al chiuso a condizione che le singole strutture non prevedano, per dimensione, la possibile presenza contemporanea di più di 500 persone.

(2) Sono altresì ammessi i luoghi con limitati periodi di esposizione al rischio come quelli per pubblico spettacolo, destinati ad attività ricreative, sportive, culturali, religiose, ecc. fino a un massimo di 100 persone presenti, se in un luogo all'aperto, e fino a un massimo di 1000 al chiuso, nonché stazioni ferroviarie e nodi di trasporto (quali terminal intermodali passeggeri) che comunque prevedano un movimento di non più di 1000 passeggeri/giorno.

(3) La residenza è ammessa con un indice di edificabilità fondiaria (If) non superiore a 1,5 mc/mq e un indice di utilizzazione fondiaria (Uf) non superiore a 0,5 mq/mq.

Art. 9 - Infrastrutture

(1) Per le infrastrutture di trasporto (come strade e linee ferroviarie) e tecnologiche (come quelle di produzione e distribuzione dell'energia), ricomprese nell'ambito di applicazione delle presenti norme, dovranno essere predisposti idonei interventi di protezione passiva e/o di carattere gestionale, come procedure di comunicazione tra l'ente gestore dell'infrastruttura ed i soggetti preposti all'allertamento e gestione dell'emergenza nel caso di evento incidentale.

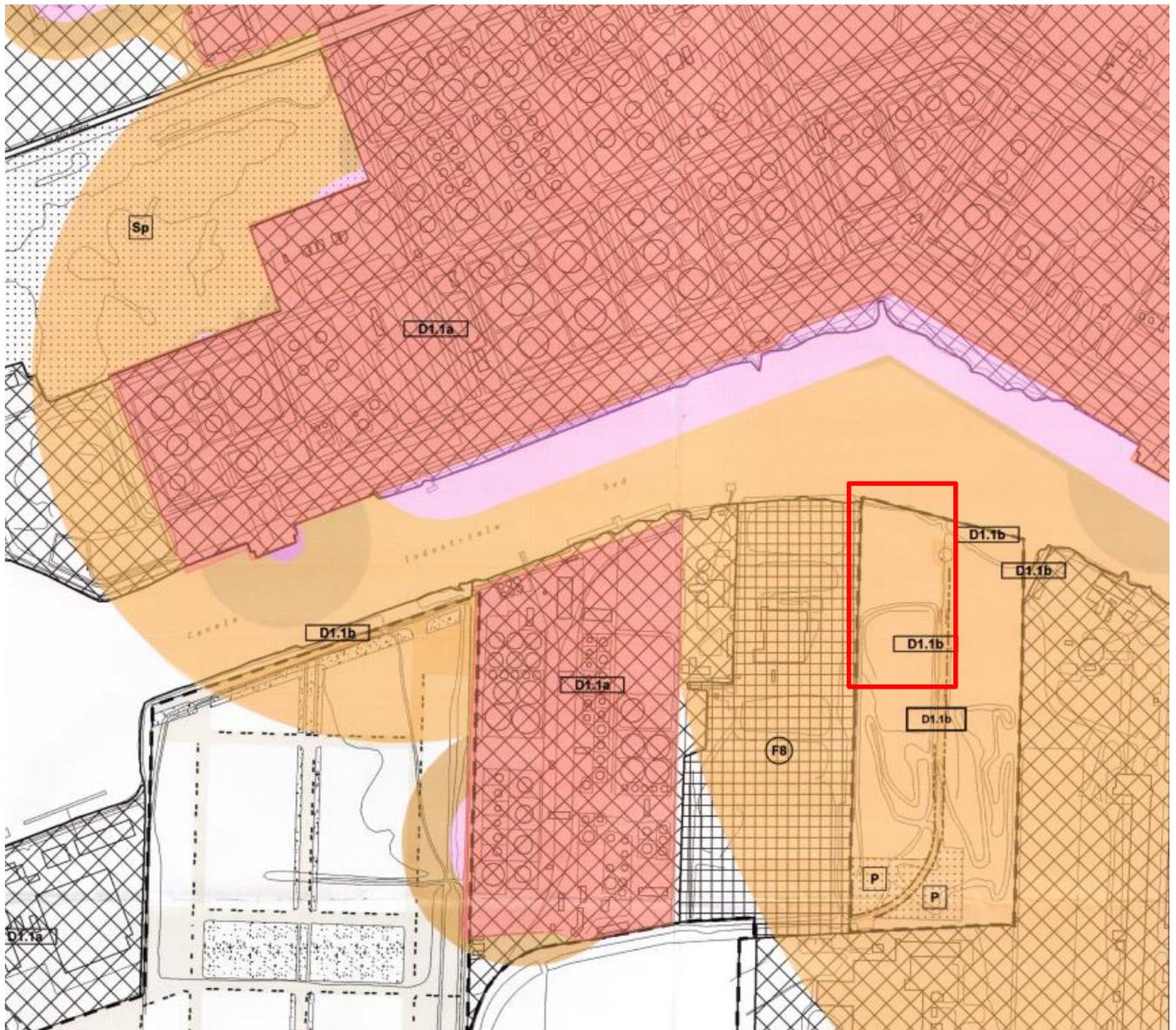
(2) Nella progettazione di nuove infrastrutture dovranno essere previsti, in un apposito documento che ne certifichi l'efficacia, gli interventi di protezione adeguati alla distanza di sicurezza dagli stabilimenti a rischio di incidenti rilevanti.

Art. 10 - Disposizioni finali

(1) Gli insediamenti industriali esistenti e/o quelli di nuova edificazione, all'interno delle zone oggetto della presente variante, sono soggette alle disposizioni del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 febbraio 2005 "Linee guida per le predisposizioni del piano d'emergenza esterne di cui all'articolo 20, comma 4, del decreto legislativo 17 agosto 1999 n. 334".

(2) La progettazione esecutiva dei diversi interventi urbanistici che si installeranno in quest'area, cioè all'interno degli ambiti definiti quali area "alfa" (a), area "beta" (1), area "gamma" (y), area "delta" (6) ed area "ipsilon" (e) del Piano RIR, dovranno essere sottoposti ad apposita analisi di screening.

Per il progetto in esame è quindi **verificata la compatibilità** con la variante parziale al PRG per regolamentare l'urbanizzazione delle aree di danno soggette a "Rischio di incidente rilevante (RIR)".



LEGENDA

 Area Stabilimenti

Compatibilità

 Area Alfa (α) : Compatibile con le zone F

 Area Beta (β) : Compatibile con le zone E-F

 Area Gamma (γ) : Compatibile con le zone D-E-F

 Area Delta (δ) : Compatibile con le zone C-D-E-F

 Area Epsilon (ϵ) : Compatibile con le zone B-C-D-E-F

Figura 4-37: Variante parziale al PRG per regolamentare l'urbanizzazione delle aree di danno soggette a Rischio di incidente rilevante(RIR) – Elaborato D "Tavola delle compatibilità"

4.4.4 PIANO REGOLATORE PORTUALE

Il Piano Regolatore attualmente vigente del Porto di Venezia (PRP) risale al 1965. La sua realizzazione venne affidata ad uno specifico *Consiglio di Amministrazione del Consorzio*, il quale in data 07/07/1964 ha deliberato l'adozione del Piano Regolatore Generale, dopo essere stato esaminato con esito favorevole dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, riunito in Assemblea generale, il 12/03/1965.

L'area d'interesse ricade all'interno della *II° Zona Industriale*.



Figura 4-38: Piano Regolatore Portuale – 1965

Il Piano Regolatore Portuale vigente, approvato con D.M. Lavori Pubblici n.319 del 15 maggio 1965, prevede (vedi tavola 1, stato di fatto PRP vigente), nel tratto di Canale Industriale Sud, una larghezza di 180 metri da sponda a sponda, con scarpate degradanti verso la cunetta di larghezza 120 metri e profondità di progetto -12 m s.l.m.m. (Sezione O-O).

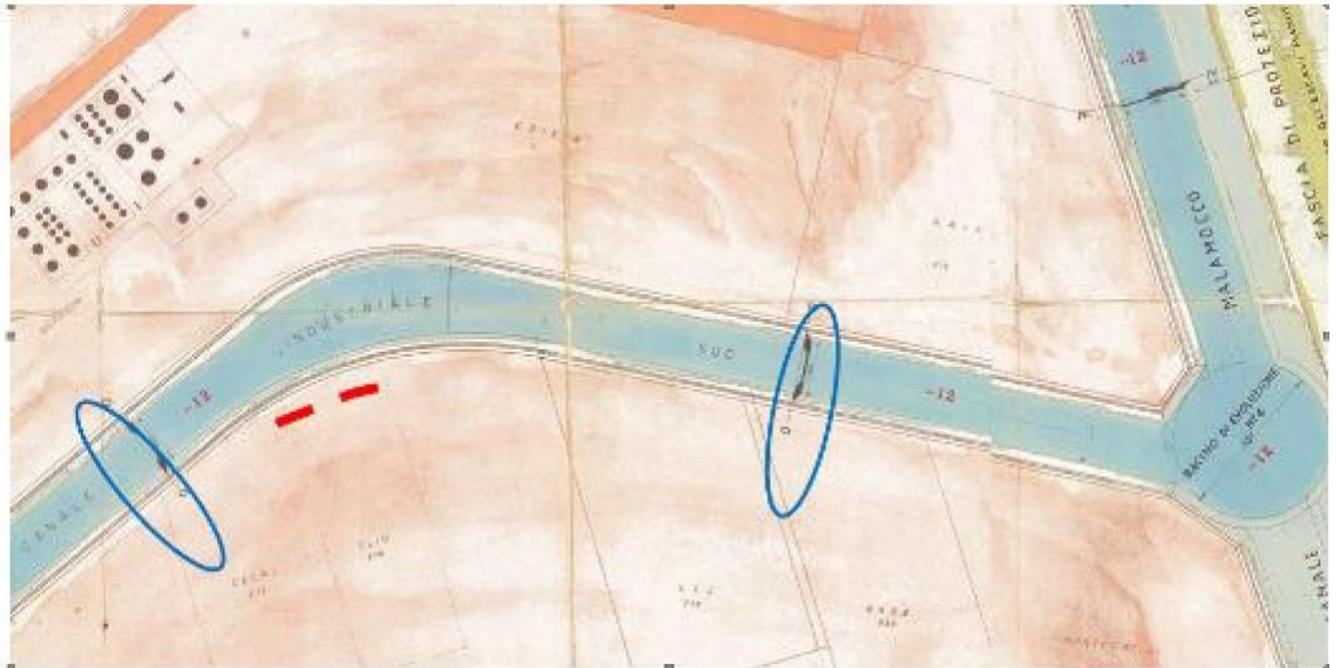


Figura 4-39: Planimetria PRP con evidenziate le Sezioni 0 – 0 del Canale Industriale Sud (blu) e indicazione della banchina oggetto di intervento (rosso)

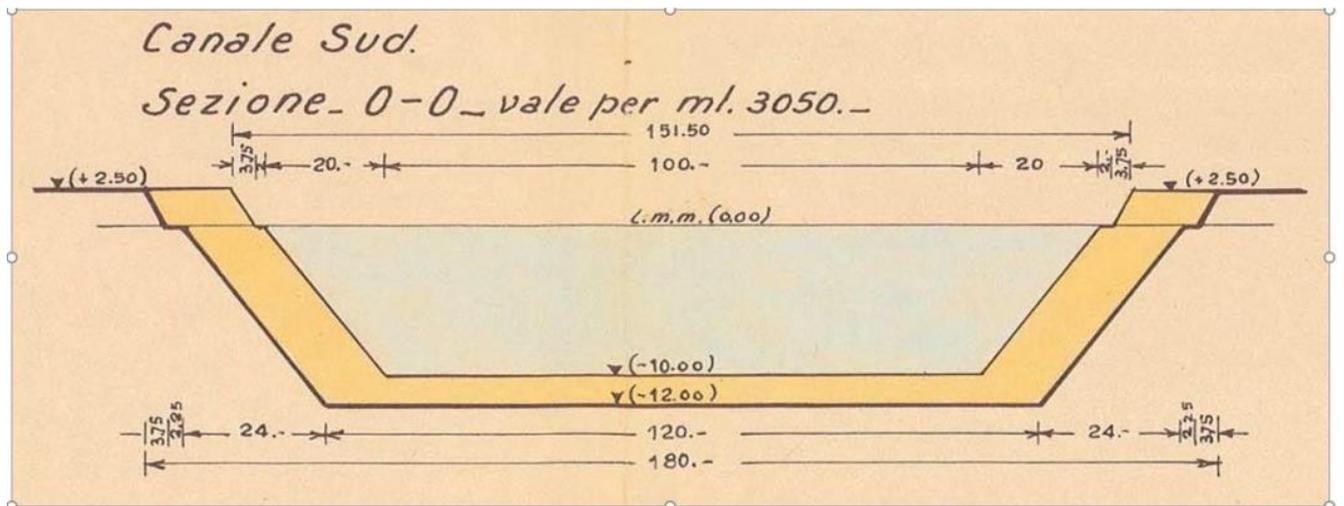


Figura 4-40: Estratto PRP 1965 – Sezione 0 - 0

4.4.5 PIANO DELLE ACQUE DEL COMUNE DI VENEZIA

In base alla cartografia allegata al Piano delle Acque del Comune di Venezia, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 16 del 05/03/2020, l'ambito di progetto rientra nel sottobacino 101 di Porto Marghera denominato

“Fusina”, ricadente a sua volta nel bacino scolante direttamente nella laguna. Per tale ambito il Piano non segnala la presenza di particolari criticità.

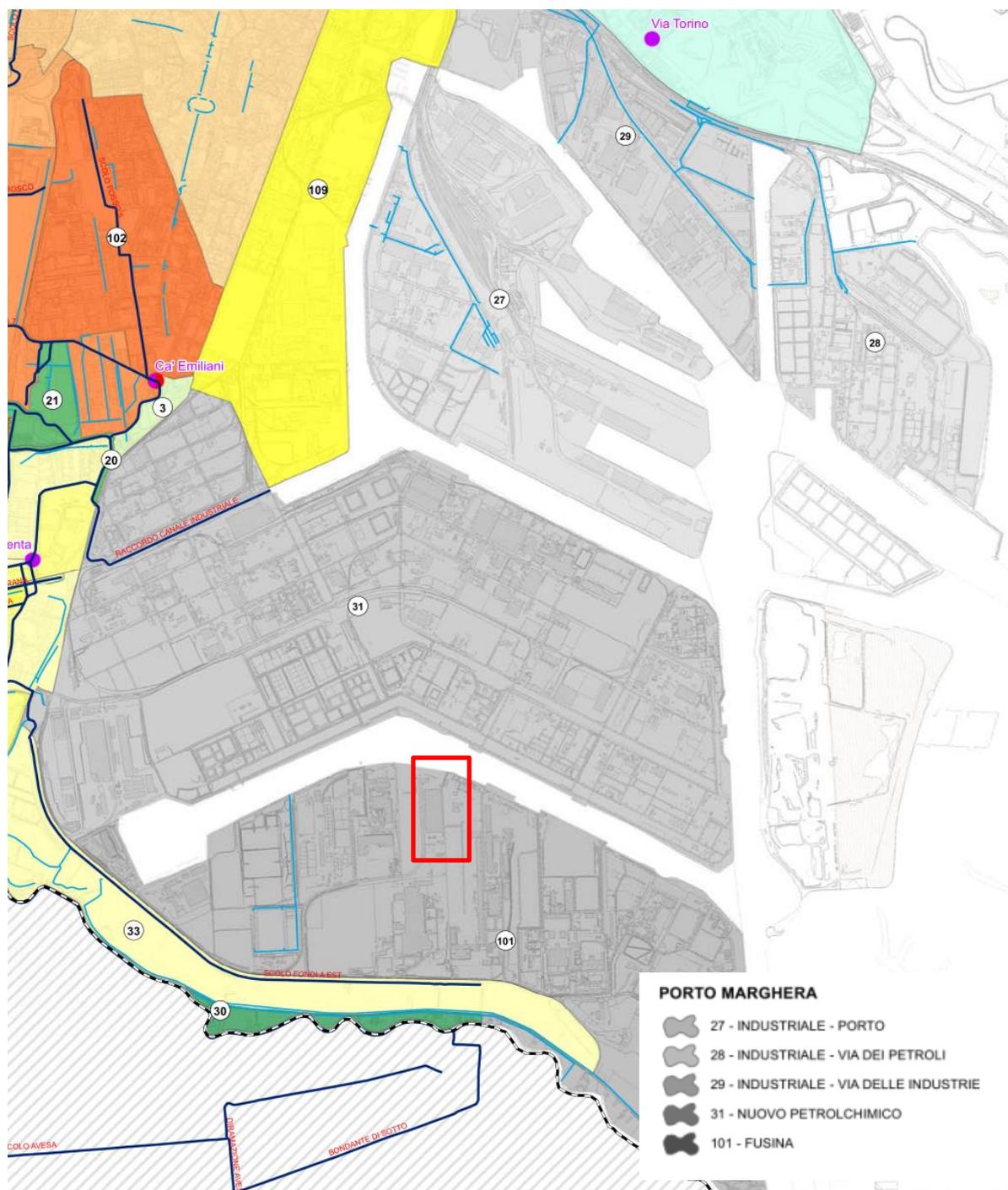
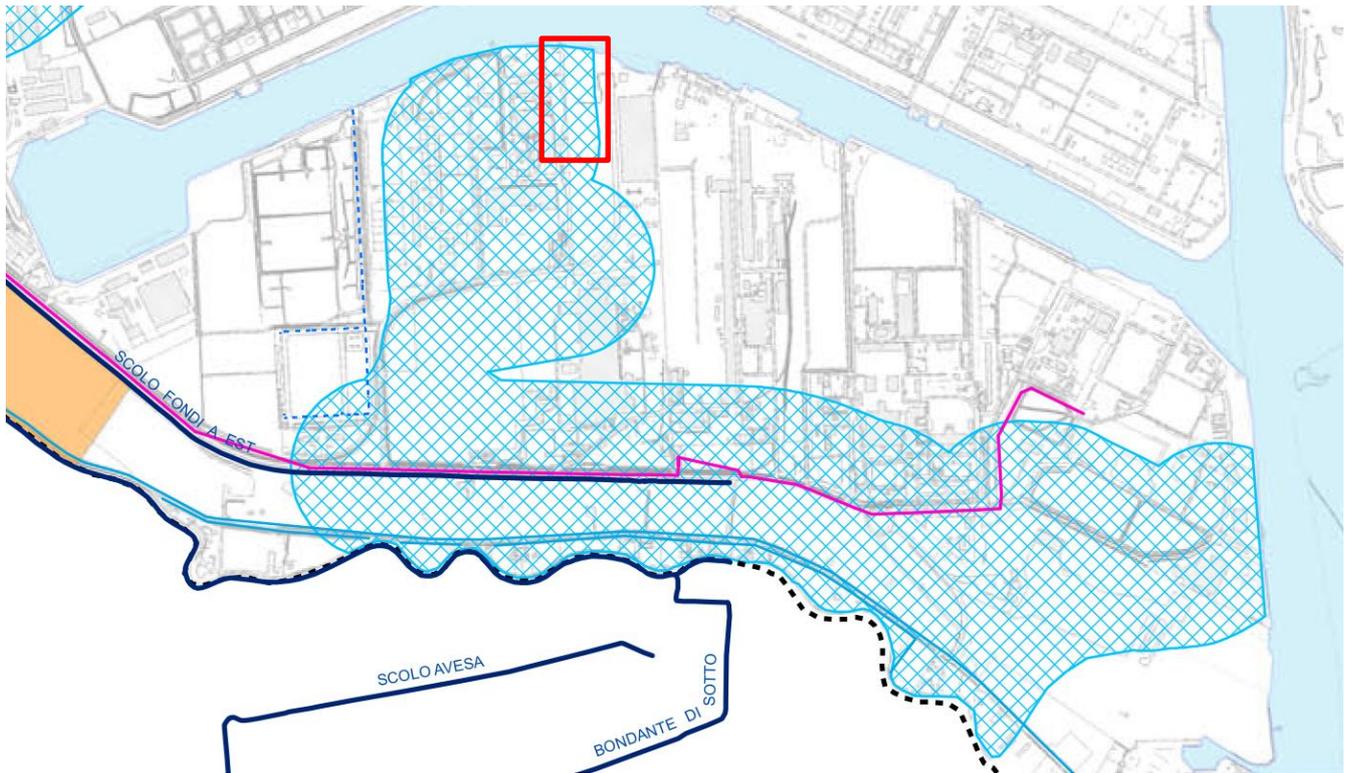


Figura 4-41: Piano delle acque del Comune di Venezia – bacino scolante direttamente in laguna – Porto Marghera

In base alla Carta degli allagamenti storici, parte dell’area rientra nelle aree allagate negli eventi alluvionali del 26-09-2007.



ALLAGAMENTI

 Allagamenti 26 settembre 2007 (Commissario)

Allagamenti censiti dal Consorzio di bonifica

-  Anno 2005
-  Anno 2006
-  Anno 2007
-  Anno 2009
-  Anno 2012
-  Anno 2014
-  Anno 2016

Figura 4-42: Piano delle acque del comune di Venezia - Carta degli allagamenti storici

4.4.6 PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL COMUNE DI VENEZIA

Ai sensi della Legge 447 del 1995 "Legge quadro sull'inquinamento acustico", il Comune di Venezia si è dotato del "Piano di Classificazione Acustica" (approvato con D.C.C. n. 39 del 10/02/2005), basato sulla suddivisione del territorio comunale in zone omogenee corrispondenti a sei classi. Per ciascuna classe sono definiti dei precisi parametri acustici da rispettare.

L'area di progetto rientra nella Classe VI - aree esclusivamente industriali: rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi.

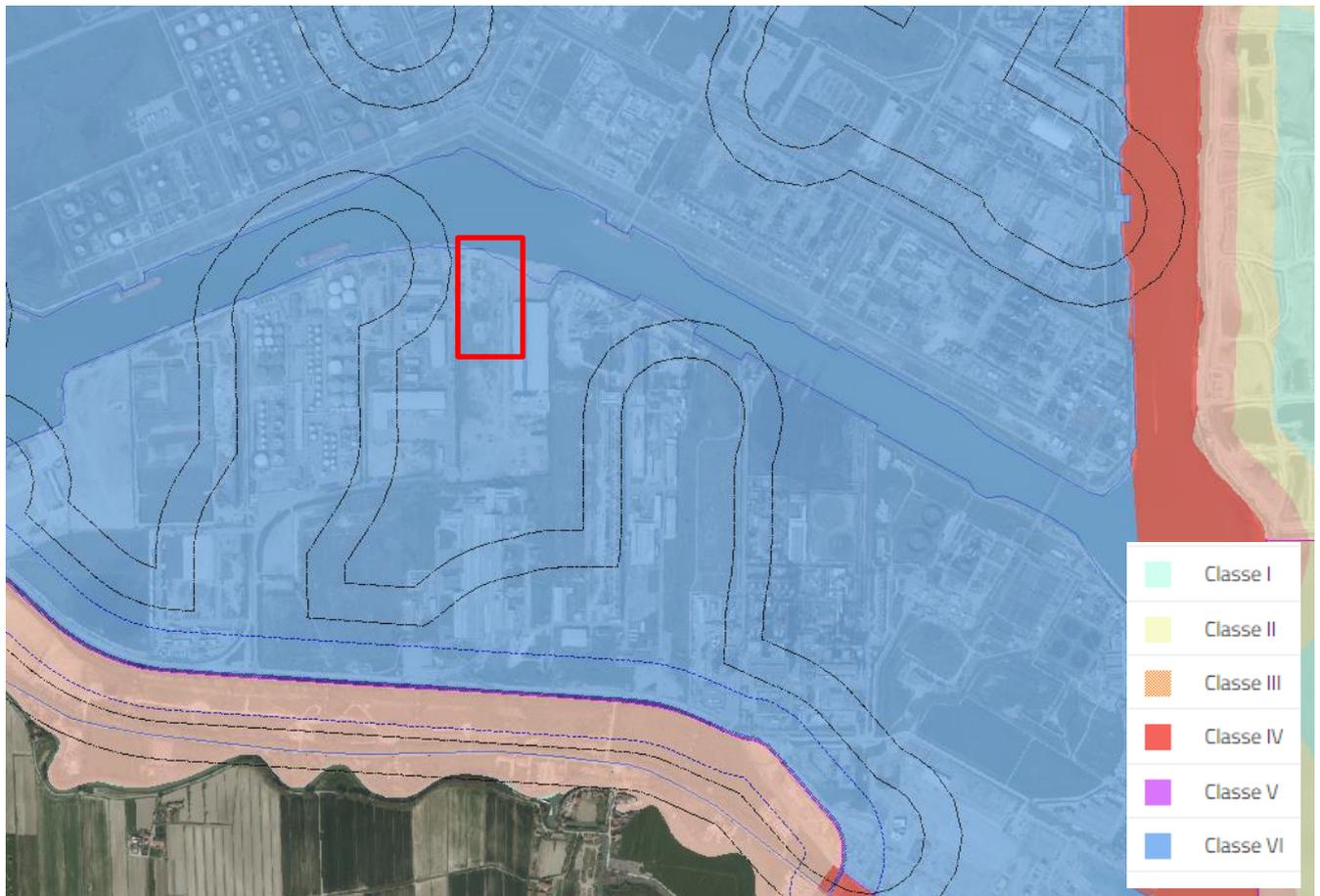


Figura 4-43: Stralcio del Piano di zonizzazione acustica del comune di Venezia

I valori limite per tale classe acustica sono i seguenti.

	Emissione	Assoluti di immissione	Differenziali di immissione	Qualità	Attenzione
Periodo diurno	65	70	-	70	70
Periodo notturno	65	70	-	70	70

Figura 4-44: Valori limite per la classe acustica VI

4.4.7 PIANO DI AZIONE PER LA GESTIONE DEL RUMORE AMBIENTALE

Il Piano di Azione per la gestione del rumore ambientale (rif. Decreto Legislativo 19/08/2005, n. 194) è stato approvato in data 12/12/2018 con delibera di Giunta Comunale n. 389.

Secondo quanto stabilito nell'articolo 1, comma 5 del D.Lgs. 194/2005, i piani d'azione devono essere aggiornati ogni 5 anni.

Nel Piano d'Azione 2018, successivo alla Mappatura Acustica Strategica, redatta per l'agglomerato di Venezia in collaborazione con ARPAV nell'anno 2017, sono indicate metodologie volte al miglioramento delle criticità emerse con la mappatura strategica all'interno dell'agglomerato Città di Venezia. Il Piano di Azione contiene alcuni interventi previsti dall'Amministrazione, per il periodo 2018-2023 finalizzati alla riduzione e gestione del rumore ambientale in termini di stime di riduzione del numero di persone esposte. Il Piano di Azione contiene principalmente la definizione delle aree critiche, la definizione degli interventi, la definizione delle aree quiete e la definizione dei tempi e dei costi.

L'ambito in esame rientra nell'"AREA CRITICA AC_09". In essa sono presenti, come sorgenti acustiche significative, la linea ferroviaria principale (componente RAIL), le attività industriali e portuali di Porto Marghera (componente IND) e le infrastrutture stradali non principali (componente ROAD).

Per l'ambito in esame non sono stati definiti interventi.

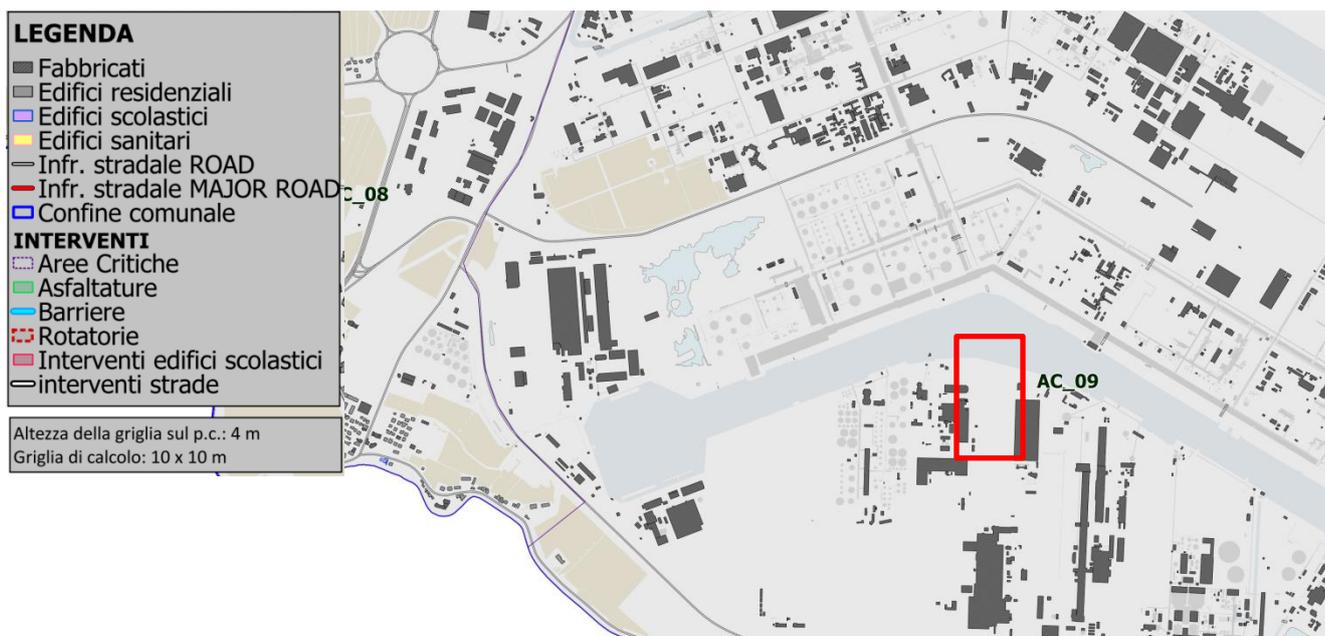


Figura 4-45: Stralcio del Piano di Azione per la gestione del rumore ambientale

ID area critica	Denominazione	Numero di Residenti	Numero di Iscritti	Numero di Posti Letto	Sorgenti concorsuali
AC_01	Mestre Centro	55.589	13.187	379	Rumore stradale + ferroviario
AC_02	Mestre Nord	26.830	5.382	155	Rumore stradale + ferroviario
AC_03	Campalto, Parco S. Giuliano	5.440	631	0	Rumore + aeroportuale
AC_04	Favaro Veneto, Aeroporto	19.044	1.471	226	Rumore stradale + ferr + aerop
AC_05	Lido di Venezia, Pellestrina	19.697	1.709	576	Rumore + da traffico su canali
AC_06	Zelarino	12.510	1.115	882	Rumore stradale + ferroviario
AC_07	Chirignago	34.798	5.069	234	Rumore stradale + ferroviario
AC_08	Bottenigo, malcontenta	2.440	306	0	Rumore stradale
AC_09	Marghera	17.483	1.342	81	Rumore stradale + fer + ind
AC_10	Venezia Nord	30.080	11.814	901	Rumore str + fer + canali
AC_11	Venezia Sud	14.833	16.093	78	Rumore str + fer + ind + canali
AC_12	Venezia Giudecca	5.393	246	7	Rumore da traffico su canali

Figura 4-46: Aree critiche dell'agglomerato di Venezia

Per l'individuazione degli ambiti paesaggistici viene fatto riferimento all'Atlante del Paesaggio predisposto dalla Regione Veneto in sede di elaborazione del Nuovo P.T.R.C. approvato. Come riportato nella figura che segue, l'ambito di intervento ricade nell'Ambito 27 "Pianura Agropolitana Centrale"; esso viene identificato come "area agropolitana in pianura".

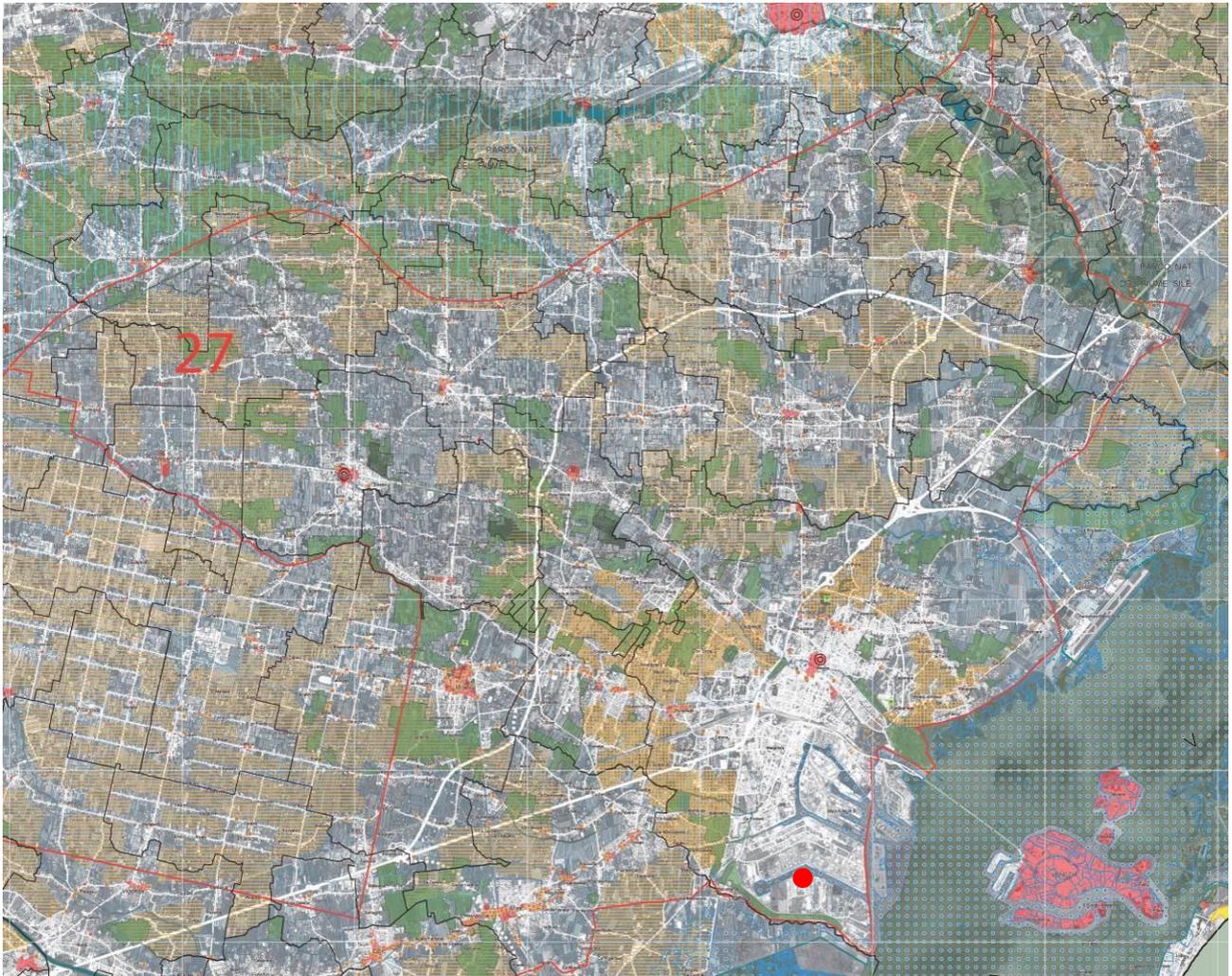


Figura 5-1: Localizzazione dell'ambito di intervento (punto rosso) nella Tavola 9.27-28 - Sistema del territorio rurale e della rete ecologica del PTRC Approvato 2020

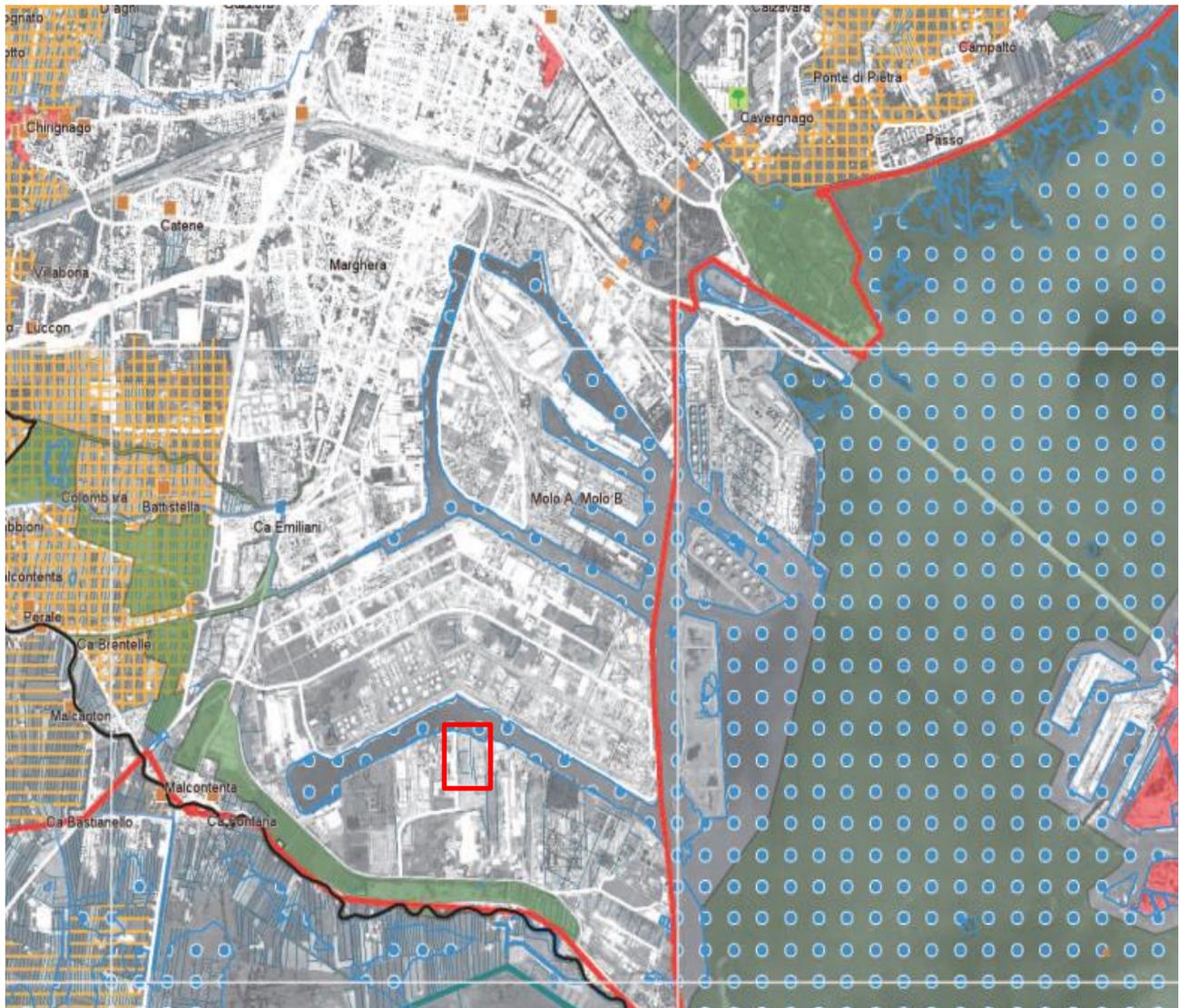


Figura 5-2: Localizzazione dell'ambito di intervento (in rosso) nella Tavola 9.27-28 - Sistema del territorio rurale e della rete ecologica del PTSC Approvato 2020

CARATTERI del PAESAGGIO – SCHEDA AMBITO 27 – PIANURA AGROPOLITANA CENTRALE	
GEOMORFOLOGIA IDROGRAFIA	<p>E L'ambito fa parte del sistema della bassa pianura antica, calcarea, a valle della linea delle risorgive con modello deposizionale a dossi sabbiosi e piane a depositi fini. La geomorfologia è influenzata dalla storia dell'idrografia di questo territorio. Morfologicamente l'area si può inserire in un contesto di bassa pianura alluvionale interessata da corsi d'acqua che si sviluppano, per lo più, con un andamento meandriforme. La divagazione delle aste fluviali dei principali corsi d'acqua presenti nella zona, hanno sovrapposto nel tempo e nella sequenza stratigrafica, ambienti caratterizzati da differente energia di trasporto e deposizione dei sedimenti. Dossi fluviali e paleoalvei si distinguono per la presenza di lenti e depositi a granulometria media, generalmente sabbie (sabbie limose e limi sabbiosi), che, essendo caratterizzati da un basso grado di costipamento, risultano sopraelevati rispetto ai terreni circostanti per lo più costituiti da terreni argillosi, limo-argillosi, con un elevato grado di costipamento. Integrative della struttura geomorfologica del territorio sono tutte le opere antropiche costruite dalla Repubblica di Venezia per il controllo dell'idrografia e per impedire l'interramento della laguna.</p> <p><u>L'ambito non presenta elementi caratterizzanti di particolare pregio paesaggistico od ambientale viste le importanti e profonde trasformazioni che il territorio ha avuto in quest'area (insediamenti industriali, strade di grande comunicazione, urbanizzazione, etc.).</u></p>
INSEDIAMENTI INFRASTRUTTURE	<p>E L'ambito è segnato da importanti presenze di interesse storico-culturale, legate soprattutto, oltre che alla presenza dei centri storici, agli insediamenti e alle relazioni tra i centri delle città di Padova e di Venezia e i nuclei di antica formazione dell'ambito periurbano e alla presenza delle ville che, con il loro contesto, si sono poste come elemento fondativo di sviluppo del sistema urbano. Questo sistema risulta oggi fortemente compromesso dalle dinamiche insediative che hanno portato al consolidarsi della cosiddetta "città diffusa". Molti dei segni caratteristici sono minacciati dalla espansione delle residenze e delle attività produttive e commerciali presenti un po' ovunque.</p> <p>L'area mestrina è caratterizzata anche dalla presenza del polo di Porto Marghera, dove, nell'ultimo decennio, in particolare nel nucleo del Parco scientifico e tecnologico Vega, sono andate consolidandosi una serie di iniziative e di attività collegate alla conoscenza e alla ricerca.</p> <p>Il territorio è fortemente caratterizzato dalla presenza di una fitta rete viaria di connessione con le importanti infrastrutture stradali, che dai centri di Mestre e Padova si dipartono a raggiera verso l'esterno, e dall'asse di collegamento costituito dalla SR 11 Padana Superiore lungo la Riviera del Brenta. L'ambito è interessato longitudinalmente dal Corridoio V con l'Autostrada A4 Serenissima, da cui si dipartono la A27 d'Alemagna e la A13 Padova – Bologna, e con la linea ferroviaria Torino-Trieste.</p> <p>Analogamente al sistema viario anche quello ferroviario è caratterizzato da linee che si dipartono dai centri di Mestre e Padova verso l'esterno, in direzione Trieste, Udine, Castelfranco, Adria, Torino e Bologna.</p> <p>L'ambito è inoltre interessato dalla presenza del Passante di Mestre.</p> <p><u>L'ambito risulta interessato da dinamiche di trasformazione infrastrutturale di livello avanzato che hanno determinato una modifica sostanziale del territorio.</u></p>
VALORI NATURALISTICO- AMBIENTALI STORICO-CULTURALI	<p>E La forte presenza antropica nell'area metropolitana centrale ha lasciato, nel tempo, sempre meno spazio a realtà naturalistico-ambientali, con conseguente banalizzazione del paesaggio e mancanza di habitat diversificati.</p> <p>L'ambito è caratterizzato dalla forte presenza antropica e pertanto gli elementi vegetazionali sono di tipo sinantropico-ruderale, ovvero associati alla presenza dell'uomo.</p> <p>L'area, dal punto di vista fitogeografico, appartiene al Sistema Planiziale Padano della Regione Medioeuropea, la cui vegetazione tipica è quella del <i>Quercus-Carpinetum</i>, ormai rara, presente in relitti con <i>Ulmus minor</i> e <i>Acer campestre</i>.</p> <p><u>In quest'area i caratteri naturalistici presenti sono residuali rispetto alle forti</u></p>

	<p><u>trasformazioni infrastrutturali, impiantistiche ed insediative presenti e succedutesi nei decenni o previste.</u></p>
<p>ELEMENTI PERCETTIVI <i>in rapporto ai caratteri del paesaggio storicamente documentato e riconosciuto</i></p>	<p><i>Profilo C - Paesaggio a frammentazione alta con dominante insediativa.</i></p> <p>La categoria di paesaggio comprende i territori comunali che sono occupati da aree urbanizzate per frazioni comprese tra un sesto e un terzo della loro estensione complessiva, con usi del suolo ripartiti pressoché esclusivamente tra urbano e agricolo.</p> <p>Il paesaggio presenta condizioni di crisi della continuità ambientale, con spazi naturali o seminaturali relitti e fortemente frammentati dall'insediamento, per lo più quasi sempre linearmente conformato lungo gli assi di viabilità, e dalle monocolture agricole.</p> <p>Il paesaggio registra complessivamente stati di diffusa criticità della sua articolazione spaziale, con mosaici semplificati dal punto di vista ecologico e semiologico e al tempo stesso caratterizzati da fenomeni di congestione, riferibili alla consistente frequenza di interazioni spaziali conflittuali fra diverse configurazioni o singole componenti in assenza di sistemi paesaggistici con funzioni di mediazione e inserimento.</p> <p>Tali situazioni sono dovute anche alla natura incrementale degli sviluppi insediativi, che esprimono in queste aree una elevata potenza di frammentazione.</p> <p><u>Dall'analisi puntuale dell'area appare evidente come questa si inserisca in un contesto industriale caratterizzato da arterie stradali di tipo viario ed infrastrutture comunicative di primaria importanza. Pertanto essa rispecchia appieno i caratteri dell'ambito a frammentazione alta con dominante insediativa.</u></p>
<p>Indirizzi e obiettivi di qualità indicati nell'Atlante dei Paesaggi del Veneto</p>	<p>L'Atlante dei Paesaggi del Veneto riporta i seguenti obiettivi di qualità:</p> <p><u>26. Qualità urbanistica ed edilizia degli insediamenti produttivi.</u></p> <p>26b. Promuovere il riordino urbanistico delle aree produttive esistenti in vista di una maggiore densità funzionale e un più razionale uso dei parcheggi e degli spazi pubblici, dell'approvvigionamento e della distribuzione dell'energia, dei servizi comuni alle imprese e dei servizi ai lavoratori.</p> <p>26e. Promuovere interventi di riordino e riqualificazione delle zone industriali e artigianali in senso multifunzionale, con particolare attenzione al commercio al dettaglio, ai servizi alle imprese ed ai lavoratori, alla continuità d'uso degli spazi anche al di fuori degli orari di lavoro.</p> <p>26g. Incoraggiare il miglioramento della qualità architettonica delle aree industriali, in particolare in direzione del risparmio energetico, della biocompatibilità dell'edilizia, dell'uso razionale delle risorse.</p> <div data-bbox="448 1375 940 1850" data-label="Image"> </div>

L'area di intervento risulta localizzata all'interno della zona industriale di Porto Marghera, non presentando quindi particolari valenze paesaggistiche.

Inoltre, per l'area nella quale si sviluppa l'intervento non sono noti rinvenimenti archeologici; essa risulta ampiamente manomessa dalle lavorazioni per la sistemazione di Porto Marghera a partire dal secondo quarto del Novecento.

La stratigrafia si può definire a potenziale archeologico differente a seconda della profondità dal piano di calpestio: i primi due metri, costituiti da riporti moderni, possono considerarsi a basso potenziale archeologico; i secondi due metri, fino alla quota di ca. - 4 metri dal p.c., possono essere considerati a potenziale archeologico medio, in quanto sono costituiti da depositi lagunari che potrebbero aver sommerso eventuali insediamenti impostati nella piana sottostante, esposta appunto fino al XVI secolo e quindi potenzialmente sfruttabile dal punto di vista insediativo come altre aree delle coste lagunari; attorno alla quota di - 4 metri dal p.c. il potenziale archeologico è invece da considerarsi alto perché rappresenta l'orizzonte su cui si potrebbero essere sviluppati i siti di epoca storica.

5.1 SISTEMA DEI VICOLI DEFINITI DALLA SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER IL COMUNE DI VENEZIA E LAGUNA

La Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Venezia e Laguna (di Seguito Soprintendenza) è l'ente che ha il compito di ricevere, tracciare, conservare, aggiornare e certificare i vincoli architettonici e paesaggistici dei nove comuni che si affacciano sulla laguna veneziana.

La Soprintendenza ha implementato un sistema G.I.S. (Geographical Information System) che permette una rapida verifica e ricerca vincoli, vincoli monumentali e vincoli paesaggistici singoli (giardini), paesaggistici (bellezze d'insieme) e archeologici per l'ambito di Venezia e Laguna.

Secondo quanto graficizzato dal GIS l'ambito non è interessato da alcun vincolo. Si trova a circa 1,9 km dagli ambiti aventi la Dichiarazione di notevole interesse pubblico riguardante l'ecosistema della laguna veneziana di cui al Dlgs. 22 gennaio 2004, n. 42, art. 136 – Paesaggistici.

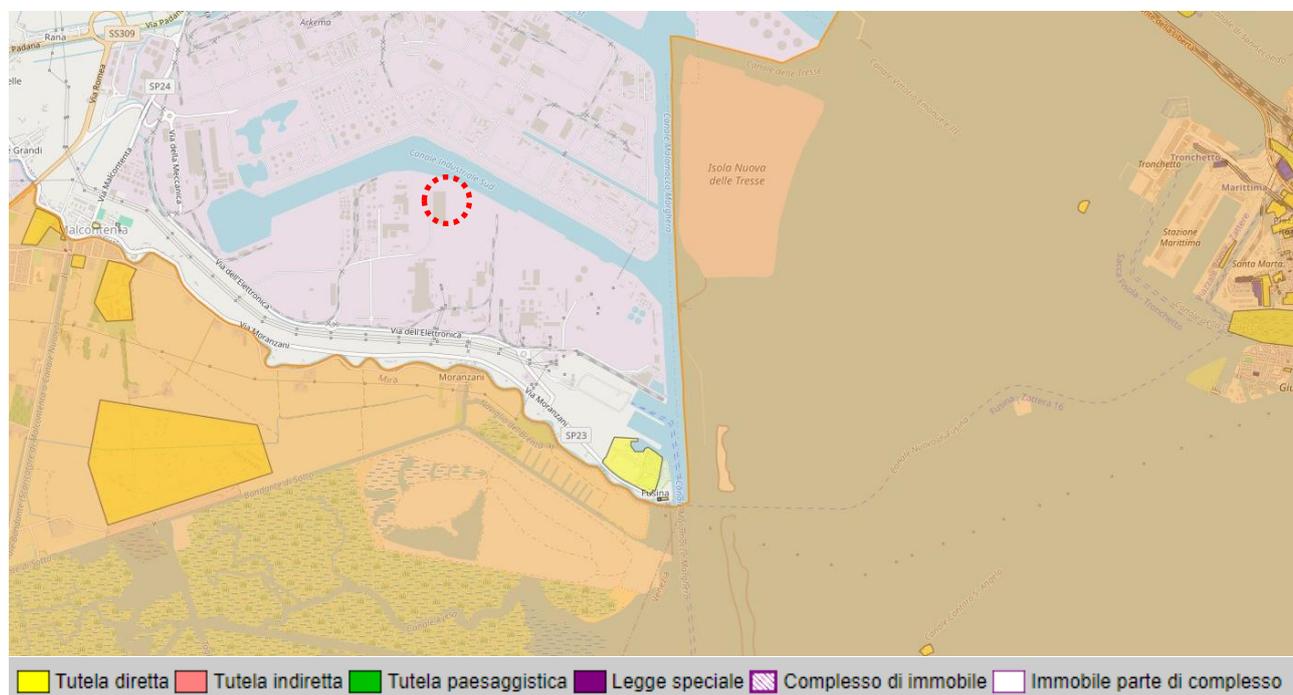


Figura 5-3: Sistema vincolistico secondo GIS della Soprintendenza



6 INTERAZIONE TRA INTERVENTO E SISTEMA PAESAGGISTICO: PAESAGGIO, PATRIMONIO CULTURALE E BENI MATERIALI

Di seguito si descrivono le modificazioni e le alterazioni derivanti dall'inserimento dell'opera nel contesto paesaggistico di riferimento. Tali valutazioni esaminano l'influenza dell'opera sui principali caratteri distintivi del paesaggio lagunare, ponendo particolare attenzione a quelli che sono considerati i con visuali più significativi e caratterizzanti l'area d'intervento (visuale da viabilità principale).

MODIFICAZIONI	VALUTAZIONE
Modificazioni della morfologia	Non sono previste modifiche morfologiche del territorio in esame.
Modificazioni della compagine vegetale	L'evoluzione complessiva dell'ambito non evidenzia modificazioni significative della compagine vegetale.
Modificazioni dello skyline	Non sono previste azioni che determinino modificazioni significative dello skyline.
Modificazioni della funzionalità	La variante non modifica funzioni già presenti nell'area di intervento ed individuate nella pianificazione sovraordinata.
Modificazioni dell'aspetto percettivo	Non si rilevano modificazioni significative dell'aspetto percettivo.
Modificazioni di caratteri tipologici	Non sono previste modificazioni dei caratteri tipologici.
Modificazioni dell'assetto fondiario	Non sono previste modificazioni dell'assetto fondiario.
Modificazioni dei caratteri strutturali del territorio lagunare	Non sono presenti modificazioni dei caratteri strutturali del territorio.

ALTERAZIONE DEI SISTEMI PAESAGGISTICI	VALUTAZIONE
Intrusione	Non vengono introdotti elementi di intrusione.
Suddivisione	Non si evidenziano elementi di separazione.
Frammentazione	Non si evidenziano elementi di frammentazione dello spazio percettivo di riferimento.
Riduzione	Non si evidenzia una diminuzione, eliminazione, alterazione, sostituzione degli elementi strutturali del sistema di riferimento, in quanto le funzioni allocate risultano essere congrue con l'utilizzo attuale dei luoghi.
Concentrazione	Le previsioni di modifica evidenziate nel progetto non evidenziano particolari concentrazioni di interventi.
Interruzione di processi ecologici e ambientali	Si possono escludere interruzioni di processi ecologici e ambientali.
Destutturazione	Non si evidenziano destrutturazioni del sistema paesaggistico.
Deconnotazione	Non si evidenzia un'alterazione dei caratteri degli elementi costitutivi del sistema paesaggistico di riferimento.

Le valutazioni sulle caratteristiche del contesto sopra descritte hanno rilevato come la vulnerabilità del paesaggio possa essere considerata molto bassa e che l'intervento proposto non metta a rischio la qualità generale del contesto paesaggistico. Allo stesso modo non si evidenziano rischi o criticità introdotte dal progetto che possano aumentare il degrado del paesaggio. L'intervento si inserisce in area portuale con destinazione industriale. Non determina modifiche degli skyline percepibili dai fruitori delle viste. Risolve una situazione di degrado in cui versa attualmente l'area. La funzionalità dell'area non viene modificata. L'aspetto percettivo dell'area viene modificato dalla presenza delle nuove edificazioni e delle modifiche all'assetto strutturale dell'area. I caratteri tipologici dell'area sono conformi a situazioni rinvenibili in area portuale/industriale.