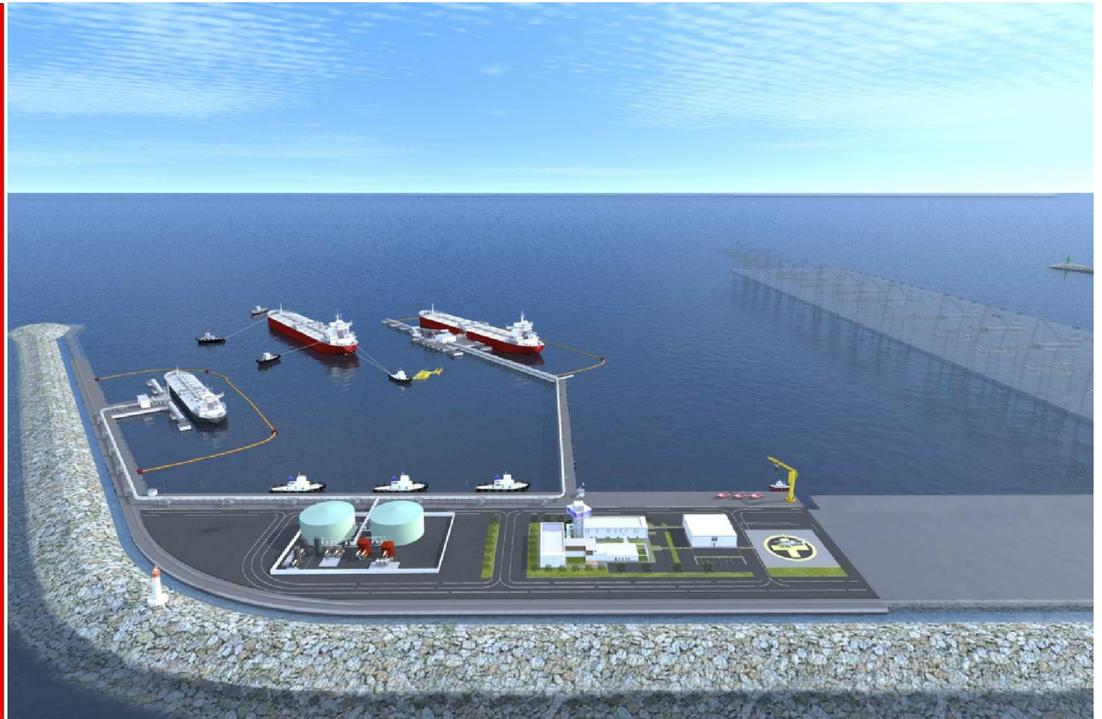
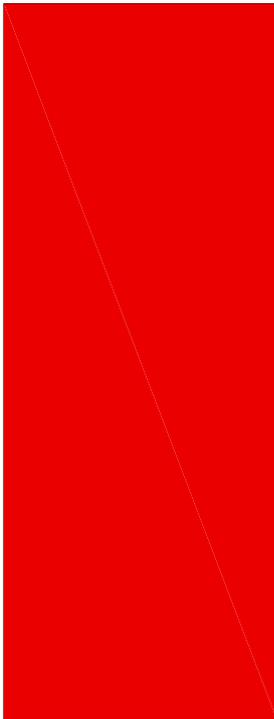




Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
MAGISTRATO ALLE ACQUE di VENEZIA



**PROGETTAZIONE
 GENERALE**

Ing. P. Rossetto
 Thetis S.p.a.

Ing. G. Zoletto
 Ing. E. Mantovani
 S.p.a.

Nuovi Interventi per la Salvaguardia di Venezia

Legge 798 del 29-11-1984
 Convenzione rep. n.7191 del 4-10-1991
 Atto Attuativo rep. n. 8513 del 27-07-2011 (Progettazione Preliminare)

**TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE
 AL LARGO DELLA COSTA DI VENEZIA**

DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO

PROGETTO PRELIMINARE

CUP: D73B11000150001

Progettazione
 Ambientale e
 Impiantistica



Progettazione
 Infrastrutture



Progetto - Studi ed indagini Preliminari

**STUDIO INSERIMENTO
 URBANISTICO**

Cod.Elabor.

C4-REL-001

elaborato

controllato

approvato

Coordinamento alla
 Progettazione



Consorzio
 Venezia
 Nuova

Ing. M. Brotto

Settembre 2011

revisione		descrizione	elab.	contr. appr.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO PROGETTO PRELIMINARE		
Studio di inserimento urbanistico		
Settembre 2011	C4-REL-001	Rev.0

TERMINAL PLURIMODALE OFF – SHORE
al largo della COSTA VENETA

DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO

STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO

Gruppo di Progettazione



TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO PROGETTO PRELIMINARE		
Studio di inserimento urbanistico		
Settembre 2011	C4-REL-001	Rev.0

INDICE

1	INTRODUZIONE	3
2	LOCALIZZAZIONE DELL'AREA INTERESSATA DAL PROGETTO	4
3	PIANI URBANISTICI E PROGRAMMI VIGENTI NELL'AREA	7
	3.1 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE REGIONALE	8
	3.2 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE PROVINCIALE	10
	3.3 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE COMUNALE	11
4	VINCOLI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI.....	18
5	CONCLUSIONI	20
6	BIBLIOGRAFIA	21

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO PROGETTO PRELIMINARE		
Studio di inserimento urbanistico		
Settembre 2011	C4-REL-001	Rev.0

1 INTRODUZIONE

Il presente documento costituisce lo Studio di inserimento urbanistico del Terminal Off-shore al largo dei lidi veneziani, opera avente il precipuo scopo di estromettere i traffici petroliferi dalla Laguna di Venezia.

Nel presente Studio, al Capitolo 2, viene indicata l'area di interesse dell'intervento e le sue coordinate geografiche nonché le diverse componenti che ne caratterizzano la posizione in termini di traffici marittimi, stradali e ferroviari.

Nel Capitolo 3 vengono analizzati gli strumenti urbanistici e programmatori che interessano l'area oggetto della progettazione preliminare in titolo.

Nel Capitolo 4, infine, vengono presi in considerazione i vincoli di natura ambientale e paesaggistica insistenti nell'area di interesse.

Ai contenuti del presente documento si riferiscono in particolare le seguenti Tavole di progetto:

- Tavola C6-DIS-020 “Sintesi della pianificazione comunale”;
- Tavola C6-DIS-021 “Quadro vincolistico ambientale”.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO PROGETTO PRELIMINARE		
Studio di inserimento urbanistico		
Settembre 2011	C4-REL-001	Rev.0

2 LOCALIZZAZIONE DELL'AREA INTERESSATA DAL PROGETTO

Il Terminal Off-shore si posiziona al largo dei lidi veneziani, in corrispondenza della Bocca di Malamocco, a 17 km dalla costa, su fondali di 22 m. Le coordinate di riferimento del Terminal sono: 5.018.385,288N - 2.324.840,191E (Lat. 45°17,3'Long. 12°30,4'), l'ubicazione del Terminal nell'Alto Adriatico è rappresentata nella Tavola di progetto C6-DIS-002.

Il fascio tubiero che connette il Terminal petrolifero all'isola dei serbatoi di Porto Marghera (cfr. Tavole di progetto C6-DIS-200 e C6-DIS-201) si snoda per un tratto a mare di 15.700 metri e dopo l'attraversamento dell'isola del Lido in località Malamocco, percorre la laguna di Venezia per un tratto di 11.200 metri (cfr. Tavola di progetto C6-DIS-080). L'isola del Lido ed il tratto lagunare interessato ricadono interamente nel Comune di Venezia.

Il terminal è ubicato in una posizione strategica rispetto ai percorsi marittimi dell'alto Adriatico, ad una distanza di circa 55 miglia dai porti di Trieste e Monfalcone, 18 miglia da Porto Marghera, 12 miglia dal porto di Chioggia e 23,5 miglia dall'area portuale di Porto Viro - Ca' Cappello.

I percorsi stradali di maggiore interesse sono rappresentati dall'autostrada A4 Torino - Trieste, l'autostrada A13 Padova - Bologna e l'autostrada A23 che da Palmanova, attraverso Tarvisio, garantisce il collegamento con l'Austria ed il Nord Europa. Il fiume Po ed il Canal Bianco rappresentano importanti collegamenti fluviali con Ferrara, Milano e Mantova. Parallelamente al sistema viario fluviale e su gomma, Porto Marghera è servita dai collegamenti ferroviari (cfr. figure successive).

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO
PROGETTO PRELIMINARE

Studio di inserimento urbanistico

Settembre 2011

C4-REL-001

Rev.0



Figura 2-1 Percorsi marittimi da e per il Terminal.



Figura 2-2 Percorsi ferroviari nell'area vasta afferente il Terminal.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO
PROGETTO PRELIMINARE

Studio di inserimento urbanistico

Settembre 2011

C4-REL-001

Rev.0



Figura 2-3 Percorsi stradali e fluviali nell'area vasta afferente il Terminal.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO PROGETTO PRELIMINARE		
Studio di inserimento urbanistico		
Settembre 2011	C4-REL-001	Rev.0

3 PIANI URBANISTICI E PROGRAMMI VIGENTI NELL'AREA

Gli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale vigenti nell'area interessata dal presente progetto e analizzati da questo documento risultano essere i seguenti.

A livello regionale:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) adottato con deliberazione della Giunta Regionale n. 372 del 17 febbraio 2009;
- Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV) adottato dalla Regione del Veneto con Deliberazione n. 7529 del 23 dicembre 1991.

A livello provinciale:

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) approvato dalla Regione del Veneto con Deliberazione della Giunta Regionale n. 3359 del 30 dicembre 2010.

A livello comunale:

- Variante al Piano Regolatore Generale per l'Isola del Lido, approvata con Delibera della Giunta Regionale del Veneto n. 1848 del 23 Giugno 2000, così come modificata dalle successiva variante normativa parziale, approvata con Delibera della Giunta Regionale del Veneto n. 2366 del 9 Agosto 2002;
- Variante al PRG della Laguna e delle isole minori, approvata con Deliberazione della Giunta Regionale n. 2555 del 02 novembre 2010;
- Variante al Piano Regolatore Generale per Porto Marghera, approvata con Delibera della Giunta Regionale del Veneto n. 350 del 9 Febbraio 1999;
- Piano di Assetto Territoriale (PAT) licenziato il 23 dicembre 2010 dalla Giunta comunale di Venezia e in attesa di approvazione da parte della Provincia di Venezia e successivamente del Consiglio comunale di Venezia ai sensi della L.R. 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio".

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO PROGETTO PRELIMINARE		
Studio di inserimento urbanistico		
Settembre 2011	C4-REL-001	Rev.0

3.1 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE REGIONALE

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) è stato adottato con deliberazione della Giunta Regionale n. 372 del 17 febbraio 2009, ai sensi della Legge Regionale 23 aprile 2004, n.11 (artt. 4 e 25). In particolare, nella Relazione Illustrativa del PTRC, si afferma che il porto di Venezia deve puntare alla sua valorizzazione rispetto al suo bacino di influenza (Nord-Est d'Italia) in quanto nodo logistico che si pone in posizione intermedia tra un entroterra allargato, tra i più rilevanti e dinamici d'Europa sotto il profilo economico, e il bacino mediterraneo che sta acquisendo una crescente rilevanza nel traffico marittimo internazionale.

Gli obiettivi e gli interventi individuati dal Piano, coerenti con gli obiettivi progettuali, riguardano i seguenti punti strategici:

- accesso nautico (ripristino quota di -12 m nei canali navigabili lagunari e sfruttamento a fini portuali dell'asset costituito dalla profondità di -14 m oggi esistente sull'asta che va dalla bocca di porto di Malamocco al porto di San Leonardo);
- accesso alla navigazione interna;
- nuove aree per le attività portuali all'interno dell'ambito di Porto Marghera (provvedendo alla creazione di un polo logistico basato sull'interazione tra il porto e le zone logistiche interne);
- nuove aree per lo sviluppo della crocieristica.

Inoltre, il Piano ritiene strategico un accesso ferroviario attraverso il ridisegno del collegamento della rete ferroviaria interna al porto di Venezia con la rete retrostante e un accesso stradale, completando gli interventi previsti dall'Accordo di programma per la gestione dei fanghi di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area di Malcontenta – Marghera del 31.03.08¹.

¹ L'Accordo di Programma prevede come primo obiettivo specifico la gestione dei fanghi di dragaggio caratterizzati dalla presenza di sedimenti di categoria "oltre i limiti di colonna C" del Protocollo d'Intesa '93, nonché i materiali derivanti da scavi entro il Sito di Interesse Nazionale (SIN) di Porto Marghera ex DM Ambiente del 23 febbraio 2000, in prossimità del luogo di produzione degli stessi, avvalendosi di apposita impiantistica, in un'ottica di ottimizzazione del rapporto costi benefici dal punto di vista economico-finanziario ed ambientale. Altro obiettivo dell'Accordo è quello di recuperare funzionalmente aree altamente compromesse dal degrado fisico, da criticità idrauliche, igienico sanitarie, viabilistiche e paesaggistiche, al fine di fornire alla popolazione un miglioramento del contesto urbano, delle infrastrutture, della disponibilità del territorio e del verde pubblico. L'Accordo di Programma è stato firmato il 31 marzo 2008 da: Commissario Delegato per l'emergenza socio economica ambientale dei canali portuali di grande navigazione della laguna di Venezia, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Regione del Veneto, Magistrato alle Acque di Venezia, Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Commissario Delegato per l'emergenza concernente gli eccezionali eventi meteorologici del 26 settembre 2007 che hanno colpito parte del

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO PROGETTO PRELIMINARE		
Studio di inserimento urbanistico		
Settembre 2011	C4-REL-001	Rev.0

Il PTRC approvato nel 1992, ancora vigente, risponde all'obbligo emerso con la Legge del 8 agosto 1985, n. 431, di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso l'individuazione, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali. Il PTRC si articola per piani di area, previsti dalla L.R. 61/1985, che ne sviluppano le tematiche e approfondiscono, su ambiti territoriali definiti, le questioni connesse all'organizzazione della struttura insediativa ed alla sua compatibilità con la risorsa ambiente.

Di seguito, ad integrazione e approfondimento di quanto definito dal PTRC, si riportano quindi sinteticamente le prescrizioni del Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV).

Il Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV) realizza un maggiore grado di definizione dei precetti pianificatori per il territorio di 16 comuni comprendenti e distribuiti attorno alla laguna di Venezia, tra i quali il Comune di Venezia stesso, entro il quale si attuano gli interventi in esame. Il PALAV, nel trattare la compatibilità ambientale regionale e la Valutazione di Impatto Ambientale (art. 54 della normativa di attuazione) definisce "l'intera laguna di Venezia compresa all'interno della conterminazione lagunare" come "zona ad alta suscettibilità ambientale e ad alto rischio ecologico".

Il Piano, nell'ambito del "sistema ambientale lagunare e litoraneo", definisce all'art. 5 che per la "laguna viva" gli enti locali "concorrono a programmare ed effettuare interventi volti alla conservazione, alla tutela, alla rivitalizzazione e alla valorizzazione dell'ambiente lagunare, inteso come patrimonio naturalistico, archeologico e storico ambientale". Fra le prescrizioni e vincoli si vietano, fra l'altro, interventi di bonifica fatti salvi quelli finalizzati al recupero paesistico - ambientale delle discariche esistenti, sono consentiti operazioni di ripristino degli ambienti lagunari e/o manutenzione dei canali a fini idraulici, di vivificazione della laguna e di percorribilità anche mediante l'estrazione dei fanghi, non è consistita la realizzazione di nuove infrastrutture tecnologiche aeree, il danneggiamento, la raccolta e l'asportazione di flora spontanea, la pesca a strascico e con turbosoffianti e altri interventi previsti in laguna sono soggetti alla predisposizione preventiva di uno studio che dimostri, anche mediante soluzioni alternative, la compatibilità dell'intervento con i valori ecologico-ambientali presenti, nonché a quanto disposto ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 34 della normativa di Piano. Tale comma indica che la laguna di Venezia è da considerarsi area a rischio archeologico, pertanto qualsiasi intervento che alteri il fondale dovrà essere preventivamente segnalato alla relativa Soprintendenza.

territorio della Regione Veneto, Autorità Portuale di Venezia, Consorzio di Bonifica Sinistra Medio Brenta (ora Consorzio Acque Risorgive), San Marco Petroli, Terna, Enel Distribuzione SpA.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO PROGETTO PRELIMINARE		
Studio di inserimento urbanistico		
Settembre 2011	C4-REL-001	Rev.0

Per quanto riguarda la localizzazione della Stazione a Porto Marghera, prevista, nell'ambito del presente progetto, nell'Isola dei Serbatoi, in "zona industriale di interesse regionale", il PALAV (Art. 41) prescrive che è consentita la realizzazione di impianti produttivi e tecnologici, di opere edilizie e di infrastrutture inerenti ai processi produttivi nonché di manufatti destinati ad ogni altra funzione aziendale, quali edifici amministrativi, laboratori di prove, studi e ricerca, posti di sorveglianza e controllo, mense aziendali, posti di ristoro, ambulatori e simili [omissis].

Si segnala infine che l'art. 40 delle norme di attuazione del PALAV, "Terminali e Installazioni Petrolifere", prevede che "al fine di sostituire il traffico petrolifero in laguna gli enti responsabili devono predisporre un programma per la dismissione progressiva del Terminal petrolifero di San Leonardo anche mediante interventi finalizzati alla conversione degli impianti esistenti, purché compatibili con la legislazione speciale per Venezia".

3.2 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE PROVINCIALE

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è lo strumento di pianificazione che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale, assume i contenuti previsti dall'art. 22 della LR n. 11/2004, nonché dalle ulteriori norme di legge statale e regionale che attribuiscono compiti alla pianificazione provinciale. Il PTCP si coordina con gli altri livelli di pianificazione nel rispetto dei principi di sussidiarietà e coerenza.

Nella Relazione Tecnica del PTCP, rispetto Porto Marghera, si conferma la funzionalità portuale e industriale manifattiera. Per quanto concerne la funzione portuale, in coerenza con l'intervento progettuale, per il Piano risulta fondamentale la questione connettiva all'interno dell'area con le autostrade del mare e il terminal di Fusina e con l'intorno locale, regionale ed extraregionale. Nell'ambito dell'ipotesi nazionale di piattaforma logistica dell'alto Adriatico, si colloca pertanto uno dei possibili sviluppi di Marghera. Il Piano prevede, inoltre, la possibile localizzazione crocieristica nelle isole portuali di Marghera.

All'art. 17 della normativa di attuazione del PTCP vengono in particolare definiti obiettivi, direttive, e prescrizioni per le aree in cui sono presenti stabilimenti a rischio di incidente rilevante, quali quelli presenti nella zona industriale di Porto Marghera.

La Laguna è indicata (art. 26) "zona umida" come da PTRC vigente e viene riconosciuta "segno ordinatore" (art. 25), ovvero "elemento complesso che deve essere considerato anche nella sua funzione di integrazione tra i sistemi ambientale, insediativo e infrastrutturale", per cui il piano indica come direttiva di tutelarne i caratteri ambientali.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO PROGETTO PRELIMINARE		
Studio di inserimento urbanistico		
Settembre 2011	C4-REL-001	Rev.0

All'art. 30 vengono dati gli indirizzi per la gestione delle risorse idriche, esplicitando che “per la laguna di Venezia resta salvo quanto disposto dalla specifica normativa vigente e dal Piano per la Prevenzione dell'inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella laguna di Venezia – Piano Direttore 2000”.

Gli interventi di progetto non interessano le reti ecologiche di area vasta o di livello provinciale definite dal piano e la cui tutela è disciplinata all'art. 28 delle normative di attuazione del Piano.

3.3 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE COMUNALE

Il vigente Piano Regolatore Generale (PRG) di Venezia è stato redatto alla fine degli anni cinquanta ed è stato approvato nel 1962. Il quadro urbanistico di riferimento, attraverso diverse varianti, è stato successivamente modificato in modo evidente; tali varianti non interessano l'intero territorio comunale e, nella maggior parte dei casi, trattano aspetti settoriali.

Per quanto di interesse del presente progetto, si segnala che la Variante al Piano Regolatore Generale (VPRG) per l'Isola del Lido classifica l'area di Malamocco in prossimità del depuratore come “Zona F - Zona per attrezzature ed impianti di interesse generale”. L'art. 61 “Impianti speciali” al comma 3.1 afferma che “entro la fascia di rispetto degli impianti di depurazione, la cui ampiezza è definita dalle Norme Tecniche Speciali di Attuazione in m. 100 dal confine dell'area, è consentita la sistemazione a verde e l'utilizzo ad orti”.

Tra i “Beni ambientali e architettonici” la VPRG del Lido identifica la zona ad est del depuratore come “incolti con elementi del paesaggio originario” e le opere di difesa dei “Murazzi” quali “Manufatti singoli”.

Nella Figura 3-1 si riporta estratto della tavola “B1-Zone territoriali omogenee” interessante l'area oggetto dell'intervento progettuale, mentre nella Figura 3-2 si riporta l'estratto della tavola B2 – “Beni ambientali e architettonici”.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO
PROGETTO PRELIMINARE

Studio di inserimento urbanistico

Settembre 2011

C4-REL-001

Rev.0

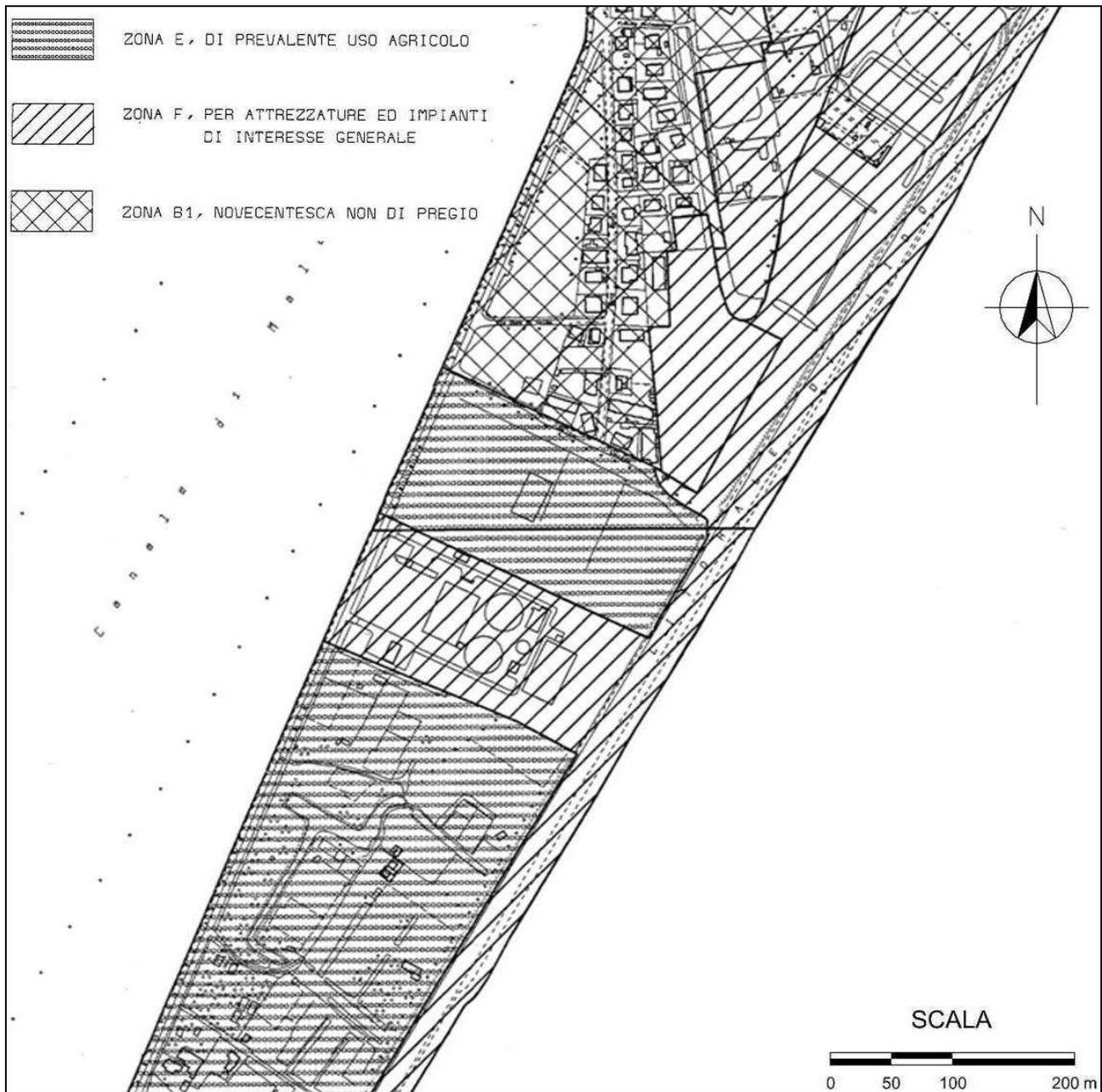


Figura 3-1 Previsioni della VPRG del Lido riguardo l'area indicativa di interesse progettuale (Fonte: VPRG del Lido, Tavola "B1-Zone territoriali omogenee").

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta
 DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO
 PROGETTO PRELIMINARE

Studio di inserimento urbanistico

Settembre 2011

C4-REL-001

Rev.0

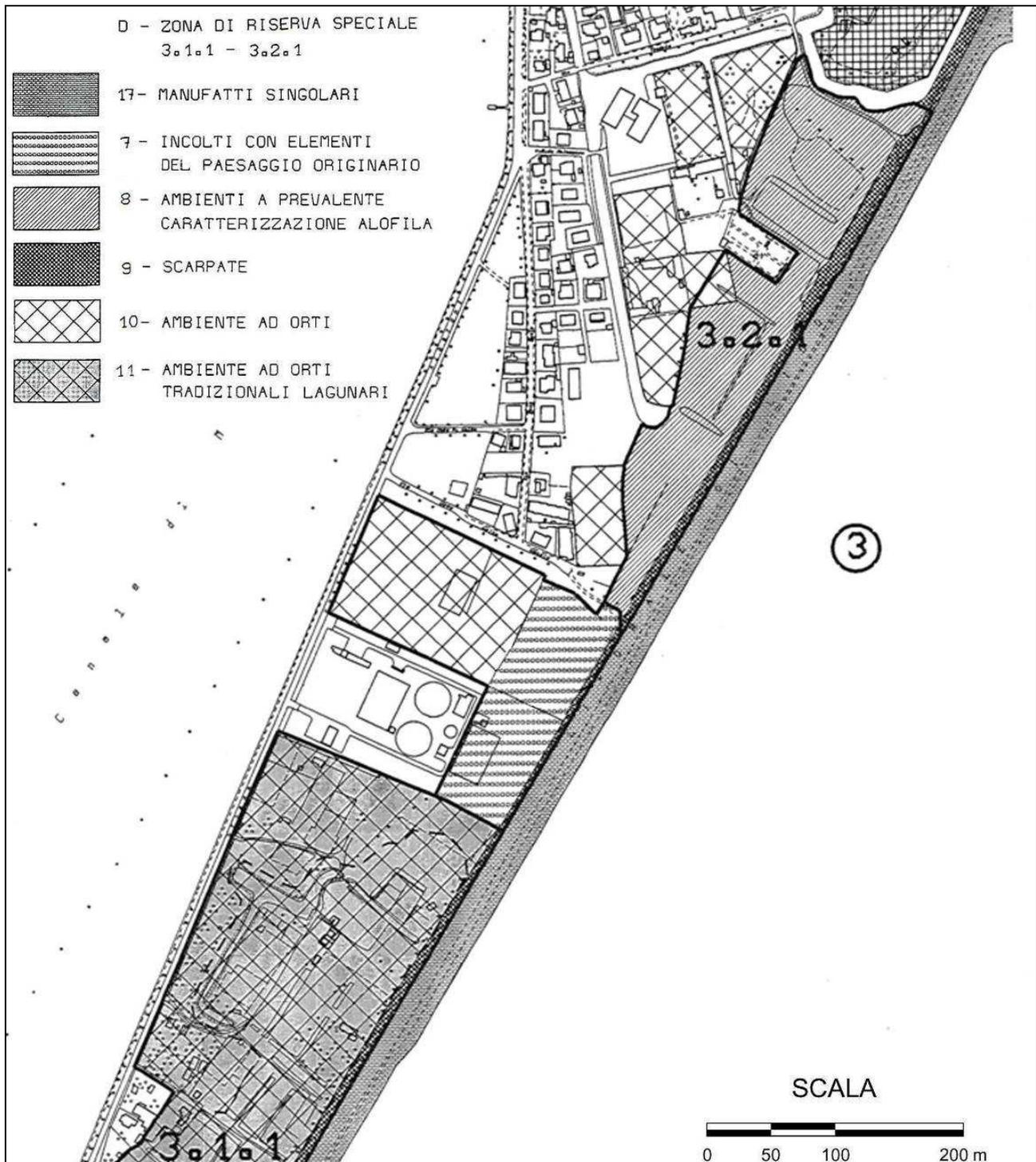


Figura 3-2 Previsioni della VPRG del Lido riguardo i beni ambientali e architettonici in riferimento all'area indicativa di intervento progettuale (Fonte: VPRG del Lido, Tavola B2 – “Beni ambientali e architettonici”).

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO PROGETTO PRELIMINARE		
Studio di inserimento urbanistico		
Settembre 2011	C4-REL-001	Rev.0

La Variante al PRG della Laguna e delle isole minori legge la laguna come “contesto originario della città” e la classifica quindi tutta come zona “A” ai fini della suddivisione del territorio comunale in ZTO ai sensi della L.R. 61/1985.

La zonizzazione adottata dalla Variante stabilisce che le zone “A” non sono zone con un’unica funzione – residenziale, produttiva o altro – analogamente alla città preindustriale che non conosceva la suddivisione in zone monofunzionali. Questa classificazione può dunque comprendere i diversi usi presenti in laguna: le attività agricole in senso lato delle valli da pesca, di alcune isole e di molte parti della laguna aperta e le diverse destinazioni d’uso presenti nelle isole edificate.

Per la laguna aperta la variante definisce che “sono soggetti a controllo e regolamentazione gli usi antropici incompatibili con gli obiettivi di tutela, soprattutto quelli legati al traffico acqueo e alla pesca con mezzi meccanici che ha effetti erosivi sui fondali. Sono auspicati gli interventi necessari all’isolamento delle aree inquinate e alla depurazione dei reflui civili e industriali, ed interventi di riequilibrio idrodinamico per contenere gli effetti del canale dei petroli riducendo le correnti trasversali ed aumentando la stabilità dei fondali e delle sponde”.

La Variante definisce inoltre che gli interventi sulla laguna aperta devono essere corredati da uno studio di incidenza ambientale esteso anche alla fase di cantiere nonché da analisi conoscitive riferite allo specifico ambito di intervento, concernenti gli aspetti storici, archeologici ed ambientali; per tutti gli interventi in laguna aperta che comportino movimento di terra, la Variante prevede la necessità di un preventivo parere favorevole della Soprintendenza ai Beni Archeologici.

La Variante al Piano Regolatore Generale per Porto Marghera classifica l’isola dei Serbatoi come zona “D Speciale/V” normata dall’art. 28 bis “Attività petrolifere in esercizio con destinazione finale a verde urbano” della normativa di attuazione. L’articolo prevede che per le “attività petrolifere in esercizio alla data di adozione della presente Variante in zona di trasformazione per il recupero ambientale D speciale/V1 (ancor che ricadenti in ambiti di risanamento ambientale) possono permanere nell’attuale sede ed attuare gli interventi - di adeguamento e di riconversione - che risultino, di volta in volta, necessari alla permanenza in esercizio del singolo insediamento nonché gli interventi di ampliamento ove questi coincidano con il trasferimento - nell’insediamento da ampliare - di impianti situati, alla data di adozione della Variante, su altri terreni che vengono - con l’occasione - liberati e destinati ad un’utilizzazione conforme al PRG. In tal caso l’attuazione é diretta tramite concessione edilizia. Qualora l’insediamento esistente venga dismesso in tutto o in parte dalle attività petrolifere in atto alla data di adozione della Variante, le aree interessate dalla suddetta dismissione dovranno essere sistemate a Verde urbano (Vu) secondo le prescrizioni di cui agli art. 33 e 35”.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO PROGETTO PRELIMINARE		
Studio di inserimento urbanistico		
Settembre 2011	C4-REL-001	Rev.0

Nella Figura 3-3 si riporta la zonizzazione prevista dalla variante riguardo l'area interessata dall'intervento progettuale.

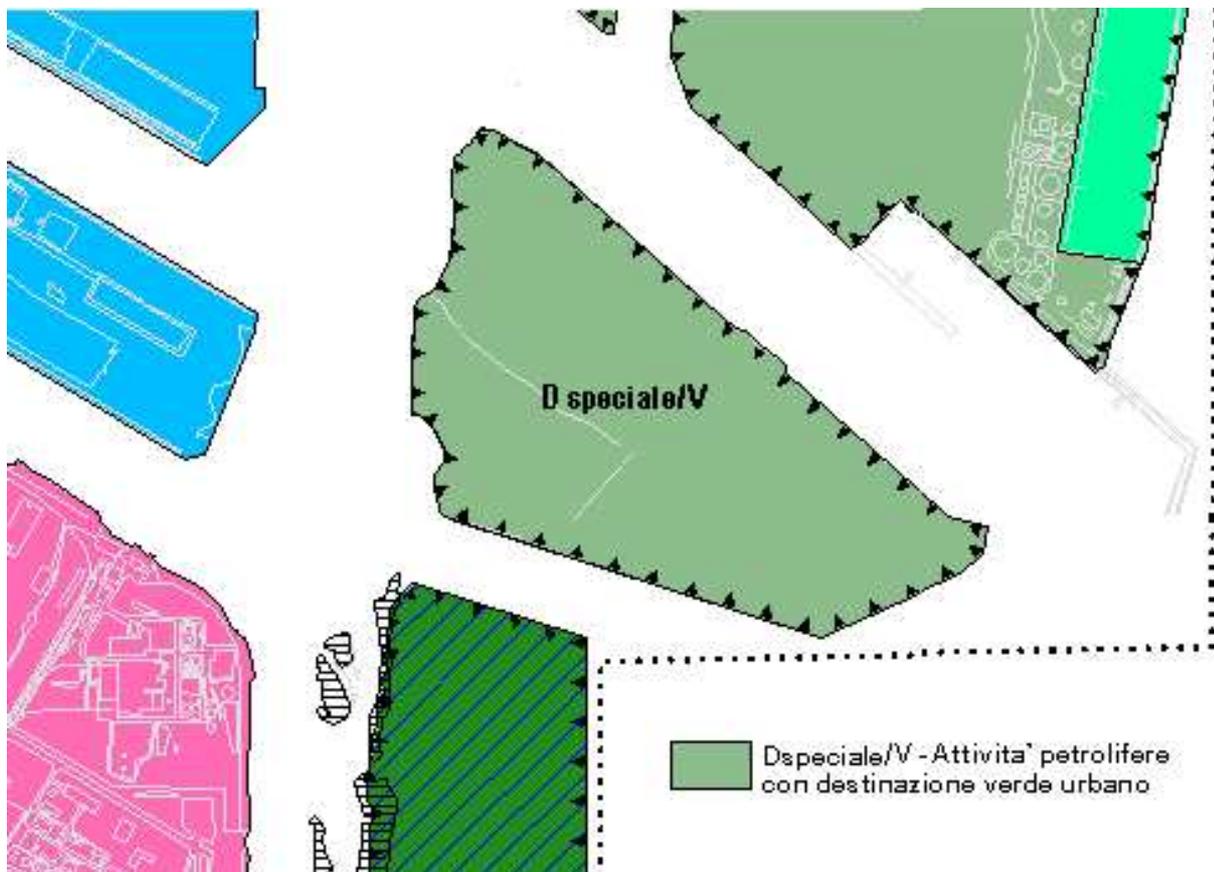


Figura 3-3 Previsione della VPRG per Porto Marghera per “l’isola dei Serbatoi” (Fonte: Sistema Informativo Territoriale del Comune di Venezia; www.comune.venezia.it)

Infine per quanto riguarda il Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Venezia, riportato nella Tavola di Progetto C6-DIS-020, il tratto del fascio tubiero da Porto Marghera al Lido ricade nei seguenti Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) del PAT:

- Porto Marghera (ATO 6);
- Laguna di Venezia (ATO 7);
- Isola del Lido (ATO 11).

L'allegato A “Ambiti Territoriali Omogenei” delle norme di attuazione del PAT individua per ciascun ATO le principali invarianti e valori, i principali elementi di criticità e di degrado, gli

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO PROGETTO PRELIMINARE		
Studio di inserimento urbanistico		
Settembre 2011	C4-REL-001	Rev.0

obiettivi specifici, le funzioni prevalenti, le direttive per il Piano degli Interventi (PI), il dimensionamento e le misure di salvaguardia che nell'insieme costituiranno gli indirizzi e le strategie da perseguire per ciascun ATO.

Rispetto all'ATO 6 "Porto Marghera" il PAT evidenzia i problemi congiunturali ed ambientali del settore produttivo legato alla chimica di base, e la necessità di una profonda riqualificazione degli insediamenti corrispondente. Tutta l'ATO è ricompresa nel sito inquinato di interesse nazionale (SIN) ed il Rischio di Incidente Rilevante data dalla presenza di produzioni potenzialmente pericolose è riportato quale elemento di criticità e di degrado.

Gli obiettivi specifici dell'ATO sono riferiti all'incentivazione degli interventi di riqualificazione ambientale attraverso la semplificazione delle procedure e dell'iter approvativo dei progetti di bonifica, la riqualificazione e la riconversione del polo industriale di Porto Marghera.

Il Piano degli interventi, come definito dalle direttive del PAT, definirà le modalità attuative e dimensionamenti e le destinazioni d'uso degli insediamenti.

Come prescrizioni e misure di salvaguardia, a specificazione di quanto disposto dagli articoli della normativa di attuazione e fino all'entrata in vigore del PI, il PAT definisce che relativamente agli ambiti assoggettati a Rischio di Incidente Rilevante (RIR) e i relativi limiti all'edificazione, valgono le prescrizioni del PRG prevedente con particolare riferimento alla specifica Variante che disciplina la materia.

L'ATO 7 "Laguna di Venezia" è definito dal PAT ambiente unico e irripetibile, fortemente storicizzato, nel quale l'ambiente naturale è stato costantemente modificato dall'uomo, mantenendo per secoli proprie connotazioni naturalistiche riconoscibili nella loro identità, riproducibilità e per gli equilibri dinamici.

Nella definizione dell'importanza ambientale ed identitaria della Laguna, il Piano riporta l'inserimento nella Rete Natura 2000 ed i provvedimenti a seguito delle Leggi Speciali per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna ed esplicita che gli interventi di arresto del degrado, di riequilibrio morfologico, di allontanamento del traffico dei petroli, di mitigazione degli effetti del canale dei petroli, sono interventi strettamente connaturati alla realizzazione delle opere alle bocche di porto e agli effetti da esse prodotte.

Quali principali invarianti e valori di interesse ambientali il Piano riporta, oltre alle aree SIC e ZPS, i fondali della laguna viva, fondamentali contro l'erosione dei sedimenti e la vita della laguna.

Tra gli obiettivi specifici il Piano indica l'individuazione di condizioni per una nuova stabilità, un nuovo equilibrio sostenibile, in grado di coniugare riqualificazione ambientale, attività umane e

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO PROGETTO PRELIMINARE		
Studio di inserimento urbanistico		
Settembre 2011	C4-REL-001	Rev.0

funzioni economiche e sociali compatibili e rispettose dei valori storici-culturali-ambientali, delle loro interazioni e delle forme della loro riproducibilità.

Come direttive per il PI, il Piano prevede l'individuazione degli strumenti per la gestione delle aree SIC, ZPS e gli altri ambiti di valenza ambientale in coerenza con gli obiettivi e le scelte del piano attuativo del Parco della Laguna Nord.

A specificazione di quanto disposto dagli articoli delle Norme Tecniche di Attuazione e fino all'entrata in vigore del PI, il Piano definisce che vengano applicate, ai sensi dell'art. 29 della L.R. 11/2004, misure di salvaguardia tra cui il divieto di danneggiare la flora spontanea sottomarina, di realizzare nuove infrastrutture aeree o che in qualche modo emergano con strutture proprie in laguna.

Rispetto all'ATO 11 "Isola del Lido", il Piano riconosce quale elemento rilevante il sistema litoraneo delle spiagge e dei Murazzi sia dal punto di vista ambientale sia dal punto di vista storico e funzionale, che si caratterizza come strutturale ed identitario. Tra i valori di interesse ambientale viene inoltre indicata l'area SIC degli Alberoni ed il relativo geosito delle dune senili.

Una sintesi delle previsioni urbanistiche comunali è riportata nella Tavola di progetto C6-DIS-020.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO PROGETTO PRELIMINARE		
Studio di inserimento urbanistico		
Settembre 2011	C4-REL-001	Rev.0

4 VINCOLI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI

Si elencano di seguito i principali vincoli territoriali, ambientali e paesaggistici insistenti sulle aree di interesse, che possono essere verificati cartograficamente alla Tavola di progetto C6-DIS-021, ove si riporta, un estratto dell'elaborato "1-2, Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale" del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale:

- Sito inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Venezia - Porto Marghera, come definito dal DM n. 471 del 25 ottobre 1999, in cui ricade l'isola dei Serbatoi.
- Aree a rischio di incidente rilevante, come definito dal D.M. 9 maggio 2001. In quest'area ricade l'isola dei Serbatoi.
- Vincolo paesaggistico come definito da D.Lgs. 42/2004. L'intera laguna ed il litorale del Lido ricadono in tale vincolo. L'intero tracciato delle tubazioni in laguna e nei pressi del depuratore nell'isola del Lido ricade quindi in zona con vincolo paesaggistico.
- Aree a rischio archeologico definite dalla Legge n. 4 del 14 gennaio 1993 e D.L. 490 del 29 ottobre 1999, recepite dal D.Lgs. 42/2004. Il tracciato del fascio tubiero in laguna interseca in alcuni tratti tali aree vincolate.

Rispetto alle interferenze con le aree della Rete Natura 2000, Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS), così come istituiti dalle Direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE, recepite a livello nazionale dal DPR 8 settembre 1997, n. 357, il fascio tubiero in laguna attraversa, per un tratto di circa 10 chilometri lineari, l'area ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia" e nel tratto prossimo al Lido, di circa 2,5 chilometri lineari, l'area SIC IT3250030 "Laguna medio-inferiore di Venezia".

Il quadro vincolistico ambientale per la laguna di Venezia è riportato nella Tavola di progetto C6-DIS-021.

Il tracciato a mare non interseca e si tiene a una distanza significativa dalle seguenti aree "sensibili" (cfr. figura successiva):

- Zone di Tutela Biologica (ZTB) delle acque marine situate al largo del porto di Chioggia, istituite con Decreto del Ministero delle Politiche Agricole e Forestali del 5 agosto 2002, recepito dalla L.R. n. 15 del 12 luglio 2007, al fine della salvaguardia, protezione e ripopolamento delle risorse ittiche;
- sito SIC "IT3250047 - Tegnùe di Chioggia", istituito con recente Delibera della Giunta Regionale n. 220 del 1 marzo 2011, costituito sulle base delle ZTB di cui al punto precedente, e

corrispondente ad aree in cui sono presenti le cosiddette “Tegnùe”, ovvero substrati duri affioranti in un generale contesto uniforme sabbioso-limoso;

- aree di indagine dello studio “Le tegnùe dell’Alto Adriatico, valorizzazione della risorsa marina attraverso lo studio di aree di pregio ambientale”, 2010, ARPAV e Fondazione Musei Civici Venezia;
- aree destinate ad allevamenti a mare per la molluschicoltura ed interdette alla navigazione, così come individuate dalla carta nautica del Servizio Idrografico della Marina Militare.

Nella Figura seguente si riportano le aree suddette.

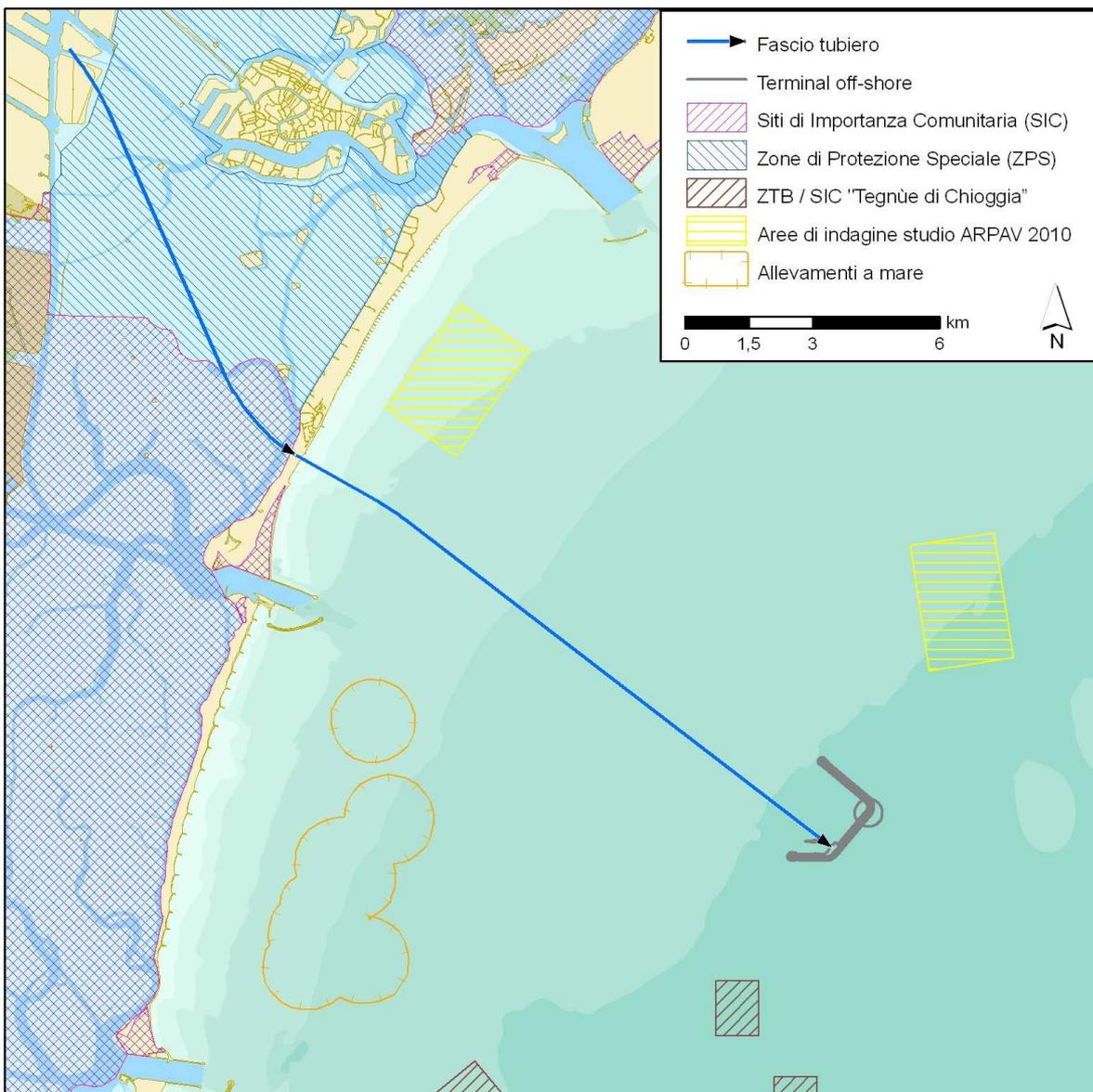


Figura 4-1 Tracciato del fascio tubiero in relazione alle aree “sensibili”.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO PROGETTO PRELIMINARE		
Studio di inserimento urbanistico		
Settembre 2011	C4-REL-001	Rev.0

5 CONCLUSIONI

Lo Studio di inserimento urbanistico del Terminal Off-shore al largo dei lidi veneziani ha analizzato gli strumenti urbanistici e programmatori vigenti nel territorio interessato dal progetto, rappresentati:

- a livello regionale, dal Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) e dal Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV);
- a livello provinciale, dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP);
- a livello comunale, dal Piano Regolatore Generale (PRG) di Venezia e dalle sue varianti (Variante al PRG per l'Isola del Lido, Variante al PRG della Laguna e delle isole minori, Variante al PRG per Porto Marghera) e dal Piano di Assetto Territoriale (PAT) del Comune di Venezia.

Sono stati inoltre analizzati i principali vincoli territoriali, ambientali e paesaggistici insistenti sulle aree di interesse (Porto Marghera – Isola dei Serbatoi, laguna di Venezia e aree marine), costituiti in particolare da:

- Sito inquinato di Interesse Nazionale (SIN) di Venezia - Porto Marghera, come definito dal DM n. 471 del 25 ottobre 1999, e Aree a rischio di incidente rilevante, come definito dal D.M. 9 maggio 2001;
- vincoli paesaggistici come definiti da D.Lgs. 42/2004;
- aree a rischio archeologico definite dalla Legge n. 4 del 14 gennaio 1993 e D.L. 490 del 29 ottobre 1999, recepite dal D.Lgs. 42/2004;
- aree della Rete Natura 2000, Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS), così come istituiti dalle Direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE, recepite a livello nazionale dal DPR 8 settembre 1997, n. 357;
- aree destinate ad allevamenti a mare per la molluschicoltura ed interdette alla navigazione, così come individuate dalla carta nautica del Servizio Idrografico della Marina Militare.

TERMINAL PLURIMODALE OFF-SHORE al largo della Costa Veneta DIGA FORANEA E TERMINAL PETROLIFERO PROGETTO PRELIMINARE		
Studio di inserimento urbanistico		
Settembre 2011	C4-REL-001	Rev.0

6 BIBLIOGRAFIA

Regione Veneto, Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), 2009.

Regione Veneto, Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV), 1991.

Provincia di Venezia, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), 2010.

Comune di Venezia, Variante al Piano Regolatore Generale per l'Isola del Lido, 2000.

Comune di Venezia, Variante normativa parziale al Piano Regolatore Generale per l'Isola del Lido, 2002.

Comune di Venezia, Variante al Piano Regolatore Generale della Laguna e delle isole minori, 2010.

Comune di Venezia, Variante al Piano Regolatore Generale per Porto Marghera, 1999.

Comune di Venezia, Piano di Assetto Territoriale (PAT), 2010.