

# ACCORDO DI PROGRAMMA

tra Ministero dello Sviluppo Economico - Regione del Veneto -  
Comune di Venezia - Autorità Portuale di Venezia  
per la riconversione e riqualificazione industriale  
dell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera  
*progetto infrastrutturale n. 09*

CITTA' DI  
VENEZIA



Comune di Venezia  
Direzione  
Lavori Pubblici



## Viabilità di accesso alla Macroisola Prima Zona Industriale di Porto Marghera (C.I. 13755)

N° TAV  
**P.02**

### PROGETTO ESECUTIVO

STUDI AMBIENTALI E INTERVENTI DI MITIGAZIONE  
Relazione Paesaggistica

Scala  
-

REVISIONE	DATA	RE	VE	AP	NOTE
A	16/01/2018	SF	TT	SA	EMISSIONE



Ministero dello Sviluppo Economico

Responsabile Unico del Procedimento

ing. Simone Agrondi

Progettisti



Via Belvedere 8/10  
30035 - Mirano (VE)  
tel. +39 041 5785711  
fax. +39 041 5785711  
www.fm-ingegneria.com  
stradavega@fm-ingegneria.com

ing. Tommaso Tassi



Via Squero, 12  
35043 Monselice (PD)  
tel. +39 042 9787111  
fax. +39 042 9787105  
www.net-italia.com  
info@netspa.com

ing. Stefano Susani



Galleria Spagna 35 - Torre B  
35127 Padova (PD)  
tel. +39 049 8646799  
fax. +39 049 605473  
www.sogen.it  
info@sogen.it

ing. Simone Carraro



Via Galileo Ferraris, 14A  
30175 Marghera (VE)  
tel. +39 041 5060842  
fax. +39 041 506 9373  
www.gvassociati.com  
info@gvassociati.com

ing. Alberto Giovannini



Via Tiepolo, 8  
31027 Spresiano (TV)  
tel. +39 042 2887031  
fax. +39 042 2889589  
www.gtgeo.it  
info@gtgeo.it

dott. Claudio Galli



<b>INTERVENTO:</b>  VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA (C.I. 13755)	<b>LIVELLO PROGETTAZIONE:</b>  PROGETTO DEFINITIVO	<b>ELABORATO:</b>  RELAZIONE PAESAGGISTICA  P.02.A_RELAZIONE TECNICA
---	--	--

## Sommario

1	PREMESSA.....	2
2	METODOLOGIA DI ANALISI.....	2
3	ANALISI DELLO STATO DEI LUOGHI .....	4
3.1	SISTEMA DELLE TUTELE E DEI BENI VINCOLATI .....	6
3.2	COMPATIBILITÀ CON PIANI E PROGRAMMI .....	7
3.2.1	PTRC - PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO .....	8
3.2.2	PALAV - PIANO D’AREA DELLA LAGUNA E AREA VENEZIANA .....	10
3.2.3	P.T.C.P. - PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI VENEZIA .....	13
3.2.4	PAT - PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO .....	15
3.2.5	PRG - PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE .....	16
4	CONTESTO STORICO.....	18
5	CONTESTO PAESAGGISTICO E VISIBILITÀ .....	22
6	DESCRIZIONE DEL PROGETTO .....	26
7	SINTESI DEGLI IMPATTI PAESAGGISTICI .....	28
8	ALLEGATI GRAFICI .....	30

INTERVENTO:	LIVELLO PROGETTAZIONE:	ELABORATO:
VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA (C.I. 13755)	PROGETTO DEFINITIVO	RELAZIONE PAESAGGISTICA  P.02.A_RELAZIONE TECNICA

## 1 Premessa

La relazione paesaggistica viene redatta in ottemperanza al DPCM 12/12/2005 al fine di corredare, congiuntamente al progetto dell'intervento, l'istanza di autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'articolo 146 comma 2 del "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" di cui al D.Lgs. 42/2004. Tale provvedimento definisce le finalità, i criteri di redazione ed i contenuti della relazione paesaggistica.

Nel presente studio l'analisi dell'area di intervento viene condotta attraverso una prima fase di analisi dello stato attuale del luogo di intervento, del sistema delle tutele e dei beni vincolati e del contesto paesaggistico. Una volta caratterizzata l'area e definite le relative valenze paesaggistiche, si procede all'individuazione e quantificazione delle interferenze e degli impatti per la valutazione di compatibilità paesaggistica.

## 2 Metodologia di analisi

Il tema del paesaggio ha acquisito negli ultimi anni una crescente importanza, in relazione da un lato all'emergere della questione ambientale in senso lato, dall'altro all'esigenza di conoscere e salvaguardare il patrimonio culturale delle società contemporanee.

L'UNESCO dal 1993 e successivamente il Consiglio d'Europa e la campagna "L'Europa: un patrimonio comune", decisa dal summit dei Capi di Stato e di Governo hanno richiamato l'attenzione sui "paesaggi culturali" in cui l'eredità naturale si fonde con gli esiti di processi di elaborazione culturale, interessando l'intero territorio.

Il ruolo centrale che il paesaggio va assumendo rispetto alle istanze di trasformazione riflette la necessità di considerare il territorio quale sistema unitario per il quale vanno adottate strategie integrate di intervento di lungo periodo che assicurino la compatibilità delle trasformazioni.

La nozione di paesaggio a cui si fa riferimento tiene quindi conto delle reciproche relazioni esistenti fra componenti naturali e antropiche, le trasformazioni in atto nel paesaggio e, conseguentemente, i suoi caratteri evolutivi.

Il paesaggio, in quanto sistema dotato di una propria organizzazione spaziale e di una propria dinamica evolutiva, si fonda su elementi costitutivi che ne definiscono la struttura e che vanno ricercati mediante specifiche analisi diagnostiche riguardanti le caratteristiche ambientali, ecologiche, naturalistiche, storico-insediative, visuali-percettive.

Esso non viene quindi considerato come semplice "immagine" della realtà, ma espressione della complessità del reale e, come tale, richiede un approccio di tipo sistemico. Ciò implica riconoscere che il paesaggio non è la semplice sommatoria delle sue parti e che ogni cambiamento, se pur piccolo, influisce sul sistema nel suo complesso.

L'individuazione dei sistemi e degli elementi strutturali del paesaggio, nelle loro reciproche relazioni e nella loro dinamica evolutiva, si configura così come riconoscimento non solo del significato da attribuire al sistema delle testimonianze e delle stratificazioni che perdurano sul territorio, ma anche come riconoscimento del valore di vera e propria risorsa attribuibile al paesaggio. In particolare,

INTERVENTO:	LIVELLO PROGETTAZIONE:	ELABORATO:
VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA (C.I. 13755)	PROGETTO DEFINITIVO	RELAZIONE PAESAGGISTICA  P.02.A_RELAZIONE TECNICA

l'identificazione delle collettività con il proprio passato e con il proprio territorio diventa elemento capace di generare qualità paesistica, nonché fattore equilibrante rispetto alle politiche più generali di sviluppo.

In tale contesto, le analisi ambientali inerenti la componente "Paesaggio" sono state eseguite in relazione ad un'area vasta incentrata sul sedime di diretto impegno progettuale, entro la quale sono state condotte le analisi volte a definire sia la struttura del territorio stesso, che gli ambiti e gli aspetti di interesse paesaggistico-percettivo.

Nel presente studio l'analisi degli aspetti visibili delle opere costituenti l'intervento in esame rispetto al territorio circostante e più precisamente dell'insieme di oggetti e fenomeni visibili che, in un luogo, si organizzano secondo riconoscibili rapporti spaziali, cioè di grandezza e posizione, risulta un momento di particolare importanza.

L'analisi del Paesaggio prevede, inoltre, l'individuazione di Ambiti paesaggistici intesi come ambiti geografici con specifiche e distintive caratteristiche. Ogni ambito di paesaggio è caratterizzato dal prevalere di uno o più "segni", siano essi antropici o naturali, per cui, in estrema sintesi, l'analisi fornisce una lettura integrata del territorio.

Nel presente studio l'analisi dell'area di intervento viene condotta attraverso una prima fase di analisi del sistema delle tutele e dei beni vincolati e del contesto paesaggistico. Una volta caratterizzata l'area e definite le relative valenze paesaggistiche, si procede all'identificazione delle aree maggiormente sensibili e all'individuazione e quantificazione degli impatti.



INTERVENTO:

VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA  
PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO  
MARGHERA  
(C.I. 13755)

LIVELLO PROGETTAZIONE:

PROGETTO DEFINITIVO

ELABORATO:

RELAZIONE PAESAGGISTICA  
P.02.A\_RELAZIONE TECNICA

### 3 Analisi dello stato dei luoghi

L'area in esame si trova nel comune di Mestre, lungo via della Libertà, tra l'area industriale di Porto Marghera e il Forte Marghera, ai margini della Laguna di Venezia.



*Inquadramento geografico area di intervento*

Il contesto ambientale in cui si inserisce l'area di studio appartiene all'ambito "Pianura Agropolitana Centrale" - Ambito n. 27, come definito nell'Atlante ricognitivo del Paesaggio del Veneto del PTRC del 2009.

Si tratta dell'Ambito di bassa pianura antica: tale ambito comprende l'area metropolitana centrale, costituita dal sistema insediativo e dai territori di connessione afferenti le città di Padova e Mestre, inclusa tra la fascia delle risorgive e l'ambito della centuriazione a nord e l'area della riviera del Brenta a sud.

INTERVENTO:

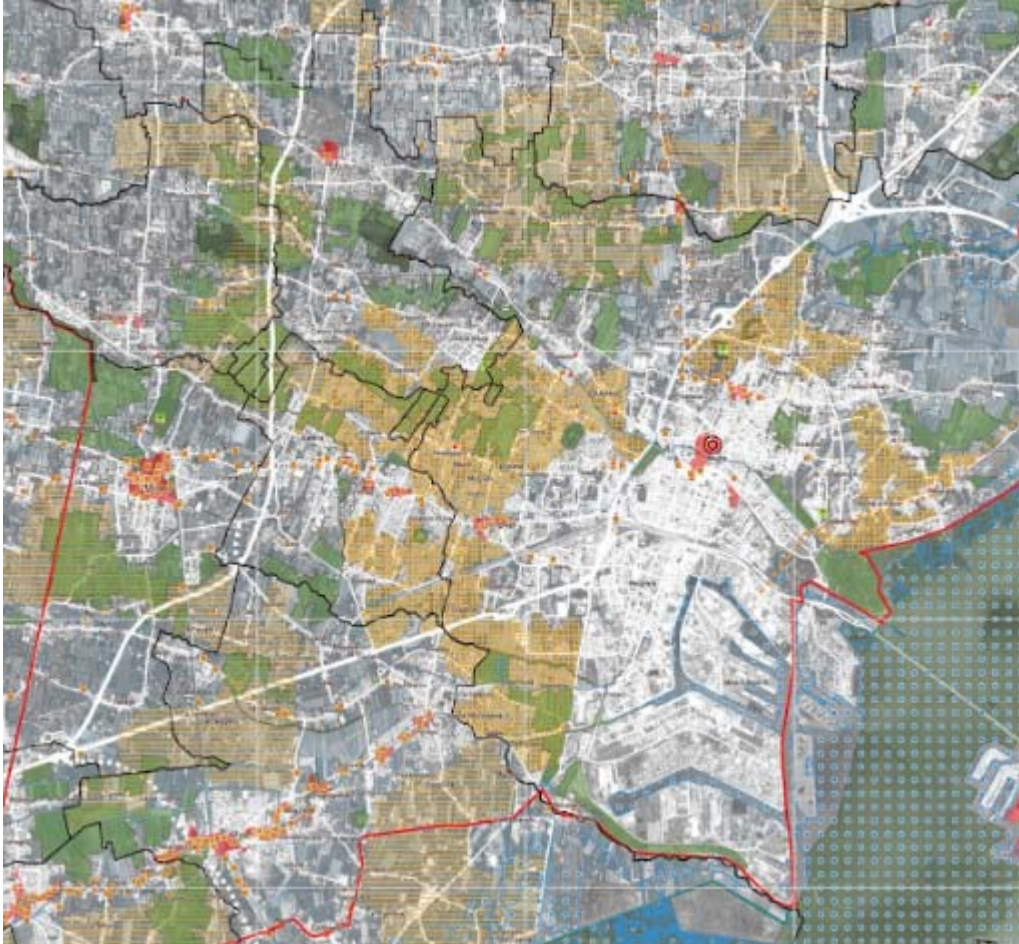
VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA  
PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO  
MARGHERA  
(C.I. 13755)

LIVELLO PROGETTAZIONE:

PROGETTO DEFINITIVO

ELABORATO:

RELAZIONE PAESAGGISTICA  
P.02.A\_RELAZIONE TECNICA



*Ambito 27 Pianura Agropolitana Centrale – PTRC Veneto*

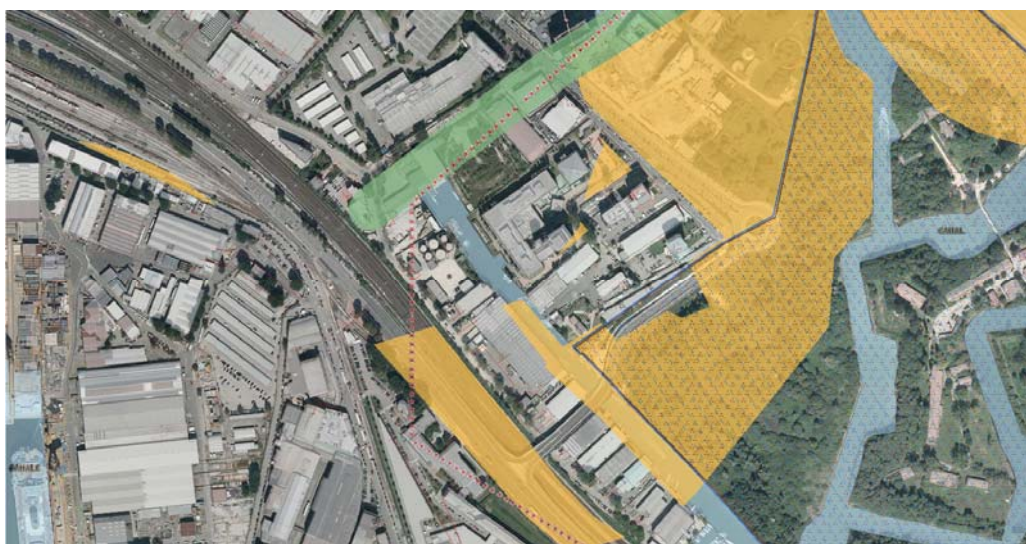


<b>INTERVENTO:</b>  VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA (C.I. 13755)	<b>LIVELLO PROGETTAZIONE:</b>  PROGETTO DEFINITIVO	<b>ELABORATO:</b>  RELAZIONE PAESAGGISTICA  P.02.A_RELAZIONE TECNICA
---	--	--

### 3.1 Sistema delle tutele e dei beni vincolati

L'analisi puntuale del sistema vincolistico e delle emergenze archeologiche delle aree interessate dagli interventi è stata condotta sulla base dello studio dei piani precedentemente descritti; si evidenzia che, come descritto graficamente nella Tavola "Allegato 2 - VINCOLI", sull'area di intervento insiste il:

- **Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004, art. 142 comma 1, lett. a)** - (i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare);
- **Vincolo archeologico D.Lgs 42/2004, art. 142 comma 1, lett. m)** - (le zone di interesse archeologico). Il tracciato di progetto rientra nel limite dell'area archeologica della Laguna di Venezia (L. 1089/39 e L. 431/85).



*Vincoli: Area a vincolo archeologico (linea rossa) e paesaggistico (retino giallo)*  
 Fonte: <http://sit.comune.venezia.it>

Nel dettaglio l'area della laguna di Venezia, oltre che per il notevole interesse pubblico (ex lege 1497/1939), è anche definita "zona di interesse paesaggistico-archeologico della Laguna di Venezia", ai sensi della L. 431 del 1985. Viene elencata tra le 204 zone vincolate nel Volume "Le zone archeologiche del Veneto (Venezia, 1987)", recepite nel PTRC della Regione Veneto.

Si evidenzia inoltre la presenza della Via Annia, strada romana che collegava Adria con Aquileia, vincolata ai sensi della L. 431 del 1985 come bene archeologico.

INTERVENTO:

VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA  
PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO  
MARGHERA  
(C.I. 13755)

LIVELLO PROGETTAZIONE:

PROGETTO DEFINITIVO

ELABORATO:

RELAZIONE PAESAGGISTICA  
P.02.A\_RELAZIONE TECNICA



*Estratto da "Le zone archeologiche del Veneto", perimetrazione dell'area vincolata ai sensi della L.1089/39 e L.431/85*

Il D.Lgs 42/2004 non evidenzia invece nell'area specifica di studio zone di tutela diretta, né ci sono le condizioni per la presenza del vincolo paesaggistico delle aree boscate, ai sensi dell'art 142 comma 1 lett g del DLgs 42/2004.

### 3.2 Compatibilità con piani e programmi

La verifica della compatibilità paesaggistica dell'opera con le prescrizioni di piani e programmi viene realizzata in riferimento ai seguenti strumenti:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.);
- Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (P.A.L.A.V.)
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P. di Venezia)
- Piano di Assetto Territoriale del Comune di Venezia (PAT)

INTERVENTO:	LIVELLO PROGETTAZIONE:	ELABORATO:
VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA (C.I. 13755)	PROGETTO DEFINITIVO	RELAZIONE PAESAGGISTICA P.02.A_RELAZIONE TECNICA

### 3.2.1 PTRC - Piano Territoriale Regionale di Coordinamento

Il PTRC (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento) è lo strumento di pianificazione regionale che costituisce il quadro di riferimento per il governo dell'intero territorio veneto.

Il PTRC vigente è stato approvato con provvedimento consigliere n° 382 del 28/05/92; il processo di aggiornamento del PTRC approvato nel 1992, attualmente in corso, è rappresentato dall'adozione del nuovo PTRC (DGR 372/2009), a cui è seguita l'adozione della Variante con attribuzione della valenza paesaggistica, (DGR 427/2013). Suddiviso in quattro settori funzionali (ambientale, insediativo, produttivo e relazionale), fornisce le direttive da osservare per la redazione dei Piani di settore, dei Piani d'Area, dei Piani Territoriali Provinciali, fino agli strumenti urbanistici di livello comunale.

Inoltre il Piano definisce il Sistema degli ambiti naturalistico-ambientali e paesaggistici a livello regionale, distinguendoli in aree di tutela paesaggistica (vincolate ai sensi delle leggi n.1497/39 e n.431/85), in zone umide e zone selvagge.

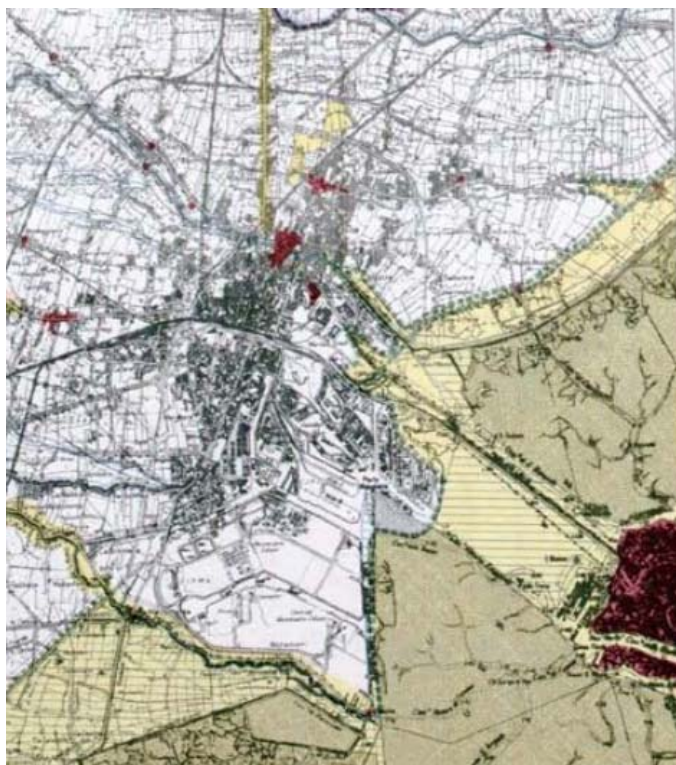


Tav 2 Ambiti naturalistico-ambientali e paesaggistici di livello regionale (PTRC 1992)



<p>INTERVENTO:</p> <p>VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA (C.I. 13755)</p>	<p>LIVELLO PROGETTAZIONE:</p> <p>PROGETTO DEFINITIVO</p>	<p>ELABORATO:</p> <p>RELAZIONE PAESAGGISTICA  P.02.A_RELAZIONE TECNICA</p>
--	--	--

Nell'elaborato n. 10.35 si individuano le aree dell'“Ambito naturalistico di livello regionale”, nonché le “Aree vincolate ai sensi della 1497/39”, come si evince dall'estratto sotto riportato.



*Estratto Tavola 10.35 - Valenze storico, culturali e paesaggistiche ambientali (PTRC 1992 1:50.000)*

Con riferimento al PTRC adottato del 2009 l'area in esame appartiene all'ambito della Pianura agropolitana (Ambito 27) e nel dettaglio all'interno delle “aree agropolitane in pianura”, definite come “*estese aree caratterizzate da un'attività agricola specializzata nei diversi ordinamenti produttivi, anche zootecnici, in presenza di una forte utilizzazione del territorio da parte delle infrastrutture, della residenza e del sistema produttivo*” (art. 7 – PTRC 2009). L'area risulta al di sopra del livello del mare (la retinatura a pallini blu individua le aree sotto il livello del mare).

INTERVENTO:

VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA  
PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO  
MARGHERA  
(C.I. 13755)

LIVELLO PROGETTAZIONE:

PROGETTO DEFINITIVO

ELABORATO:

RELAZIONE PAESAGGISTICA  
P.02.A\_RELAZIONE TECNICA



*Estratto Tavola 9 - Sistema del territorio rurale e della rete ecologica  
Ambito 27 - (PTRC 2009)*

La Variante n. 1 al PTRC con attribuzione paesaggistica, è stata adottata dalla Giunta Regionale il 9 Aprile 2013. La novità sta nella configurazione degli Ambiti di Paesaggio, con efficacia ai sensi del Codice Urbani e della LR 11/2004, individuati, in numero di 14, nell'apposito elaborato contenuto nel Documento per la Pianificazione paesaggistica, e per i quali saranno redatti specifici Piani Paesaggistici Regionali d'Ambito (PPRA).

### 3.2.2 PALAV - Piano d'Area della Laguna e Area Veneziana

La Regione Veneto si è dotata, con Delibera della Giunta Regionale n.70 del 21 Ottobre 1999 di uno strumento di pianificazione (per la conservazione e lo sviluppo del sistema ambientale ed insediativo) esteso al territorio di 16 Comuni comprendenti e distribuiti attorno alla laguna di Venezia, denominato Piano di Area della Laguna e Area Veneziana (P.A.L.A.V.), ai sensi dell'art. 3 della L.R. 61/85, rinnovando in modo significativo i contenuti e gli indirizzi normativi del precedente PALAV redatto nel 1986.



INTERVENTO:

VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA  
PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO  
MARGHERA  
(C.I. 13755)

LIVELLO PROGETTAZIONE:

PROGETTO DEFINITIVO

ELABORATO:

RELAZIONE PAESAGGISTICA  
P.02.A\_RELAZIONE TECNICA



Tav 1.3 - Sistemi e ambiti di progetto scala 1:50.000 (PALAV)

L'intervento in progetto ricade nell'Area di possibile trasformazione industriale", art. 41 N.T.A. (Il comune prevede attraverso una programmazione unitaria degli interventi, il riordino delle aree di possibile trasformazione industriale, anche al fine di favorire l'integrazione tra il contesto urbano e quello industriale mediante: - l'individuazione di un disegno unitario della mobilità alle diverse scale; - l'organizzazione di un sistema degli spazi aperti, anche recuperando le aree relitte e di frangia ed eliminando gli elementi detrattori presenti.....); si trova inoltre ai margini dell'Area di interesse paesistico-ambientale di Forte Marghera (vincolato ai sensi dell'art. 2 del D. Lgs. 29.10.1999, N.490) e in parte all'interno della Conterminazione lagunare, ossia la perimetrazione della Laguna del 1990.



INTERVENTO:

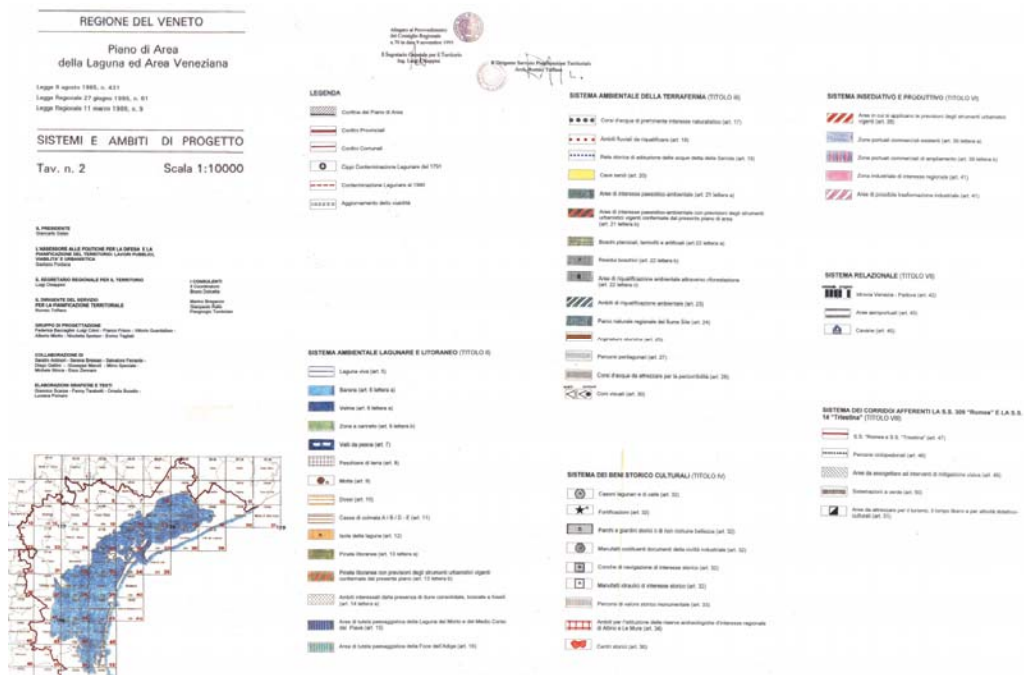
VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA  
PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO  
MARGHERA  
(C.I. 13755)

LIVELLO PROGETTAZIONE:

PROGETTO DEFINITIVO

ELABORATO:

RELAZIONE PAESAGGISTICA  
P.02.A\_RELAZIONE TECNICA



Estratto Tavola 2 - Sistemi e ambiti di progetto scala 1:10.000 (PALAV)

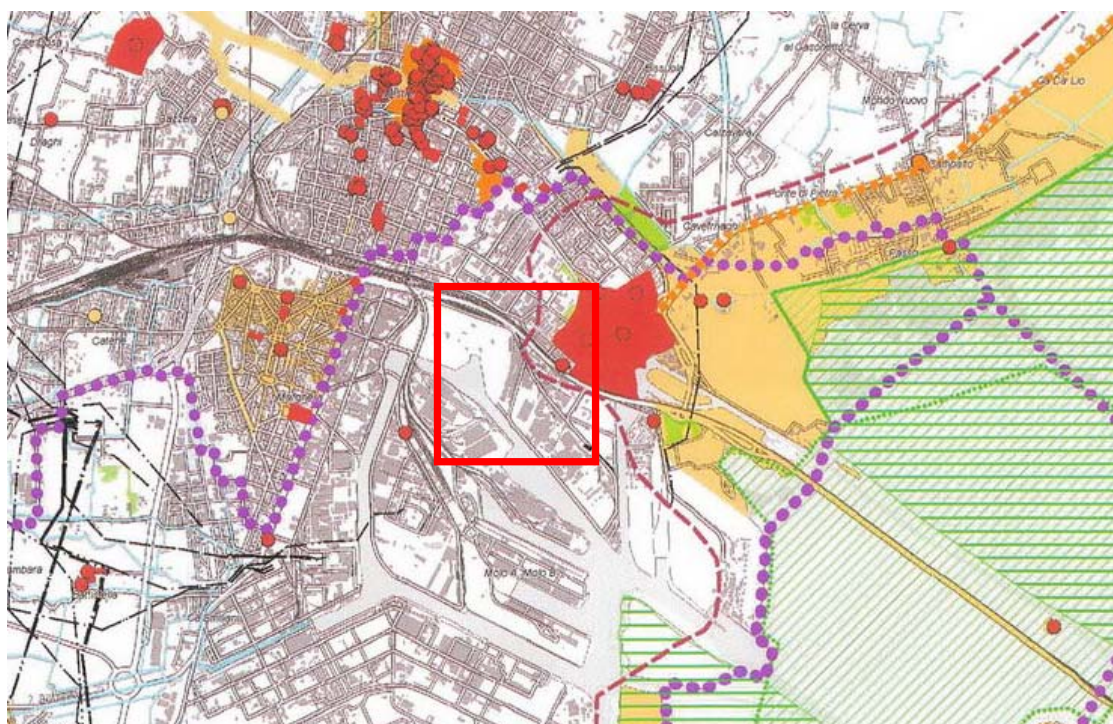
INTERVENTO:	LIVELLO PROGETTAZIONE:	ELABORATO:
VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA (C.I. 13755)	PROGETTO DEFINITIVO	RELAZIONE PAESAGGISTICA  P.02.A_RELAZIONE TECNICA

Per i beni storico-culturali nel Titolo IV il Piano tutela tutti gli edifici storici (tra cui le fortificazioni) nonché quelli tipici dell'ambiente lagunare, le ville, i parchi e i giardini storici anche non vincolati, manufatti costituenti documenti della civiltà industriale, le conche di navigazione di interesse storico, i manufatti idraulici di interesse storico e gli edifici di carattere religioso di interesse storico.

### 3.2.3 P.T.C.P. - Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Venezia

Il 30 dicembre 2010 la Regione Veneto ha approvato, con Deliberazione n° 3359, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Venezia, disponendone il deposito e la pubblicazione con D.G.P. n. 8 del 01/02/2011.

Dalla Carta dei Vincoli si deduce che l'intervento in progetto ricade in zona tutelata ai sensi del D.Lgs. 42/2004 "Vincolo archeologico".





INTERVENTO:

VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA  
PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO  
MARGHERA  
(C.I. 13755)







LIVELLO PROGETTAZIONE:

PROGETTO DEFINITIVO



ELABORATO:

RELAZIONE PAESAGGISTICA  
P.02.A\_RELAZIONE TECNICA











#### Aree soggette a tutela

-  Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004
-  Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004
-  Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 - Corsi d'acqua
-  Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 - Zone boscate
-  Vincolo archeologico D.Lgs 42/2004
-  Vincolo archeologico D.Lgs 42/2004
-  Vincolo monumentale D.Lgs 42/2004
-  Vincolo monumentale D.Lgs 42/2004 Interprovinciale - Tenuta Tron
-  Vincolo monumentale D.Lgs 42/2004
-  Vincolo idrogeologico-forestale R.D.L. 30.12.1923, n.3267
-  Area protetta di interesse locale (L.R. 40/84 art.27)

#### Rete Natura 2000

-  Sito di importanza comunitaria
-  Zona di protezione speciale

#### Pianificazione di livello superiore

-  Ambito di parco o per l'istituzione di parco naturale ed archeologico ed a tutela paesaggistica
-  Piano di Area o di Settore vigente o adottato
-  Zona umida
-  Centro Storico (PTRC)
-  Centro Storico (PTRC)
-  Agro-centuriato
-  Agro-centuriato
-  Strada romana
-  Sito di interesse nazionale di Venezia Porto Marghera
-  Area a rischio idraulico e idrogeologico in riferimento al P.A.I.

#### Altri elementi

-  Idrografia
-  Aereoporto
-  Elettrodotto

Estratto Tavola 1-2 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale – PTCP








<b>INTERVENTO:</b>  VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA (C.I. 13755)	<b>LIVELLO PROGETTAZIONE:</b>  PROGETTO DEFINITIVO	<b>ELABORATO:</b>  RELAZIONE PAESAGGISTICA  P.02.A_RELAZIONE TECNICA
---	--	--

### 3.2.4 PAT - Piano di Assetto del Territorio

Il Comune di Venezia ha approvato il Piano di Assetto del Territorio in sede di conferenza decisoria del 30/09/2014 e con delibera di Giunta della Provincia di Venezia n. 128 del 10/10/2014 ne è stata ratificata l'approvazione.



#### Vincoli

	Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Aree di notevole interesse pubblico	Art. 5
	Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Laguna di Venezia	Art. 5
	Vincolo archeologico D.Lgs. 42/2004	Art. 6
	Vincolo paesaggistico D.Lgs. 42/2004 - Corsi d'acqua	Art. 5
	Vincolo monumentale D.Lgs. 42/2004	Art. 6
	L. 171/1973 - Complessi di immobili	Art. 6
	Vincolo idrogeologico - forestale D.Lgs. 42/2004	Art. 5

*Estratto Carta dei Vincoli e della Pianificazione territoriale - PAT Comune di Venezia*

INTERVENTO:	LIVELLO PROGETTAZIONE:	ELABORATO:
VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA (C.I. 13755)	PROGETTO DEFINITIVO	RELAZIONE PAESAGGISTICA  P.02.A_RELAZIONE TECNICA

Il Piano recepisce le indicazioni dei Piani d'Area e PTRC, evidenziando le aree sottoposte a vincolo paesaggistico, i Siti di Interesse Comunitario e Zone di Protezione Speciale della Rete Natura 2000 e il vincolo idrologico-forestale. Inoltre:

1. dispone il mantenimento delle caratteristiche, degli elementi costitutivi e delle morfologie nonché delle tipologie architettoniche;
2. definisce le previsioni di sviluppo urbanistico compatibili per non diminuire il valore paesaggistico del territorio;
3. promuove il recupero e la riqualificazione degli immobili ed aree sottoposte a tutela, aumentandone il pregio e il valore paesaggistico.

L'area di intervento risulta sottoposta a vincolo paesaggistico e archeologico ai sensi del D.Lgs 42/2004, come già recepito nei piani di ordine superiore. Tutti gli interventi in aree sottoposte a vincolo o tutela dovranno essere eseguiti nel rispetto di quanto previsto nell'art. 6 delle NTA del PAT.

### 3.2.5 PRG - Piano Regolatore Generale Comunale

Per quanto concerne l'analisi degli strumenti urbanistici di scala comunale, si è tenuto conto dei seguenti strumenti:

- Comune di Venezia - Variante per la Terraferma e Allegato alle N.T.S.A.: Progetto ambientale, direttive e indirizzi, approvati con D.G.R.V. del 03.12.2004 n. 3905 e DGRV 2141 del 29/07/2008, è stata aggiornata con gli strumenti urbanistici approvati al 08/08/2012;
- Comune di Venezia - Variante di Porto Marghera, approvata con D.G.R.V. del 09.02.1999 n. 350.
- VARIANTE n.10 al Piano degli Interventi adottata con Delibera C.C. n. 81 del 14/05/2015

Nella Variante di Porto Marghera, di cui si riporta un estratto della Tavola, risulta già prevista la nuova viabilità di progetto, con le connessioni con l'area Vega e via Torino. Il progetto risulta quindi compatibile con il Piano.

INTERVENTO:

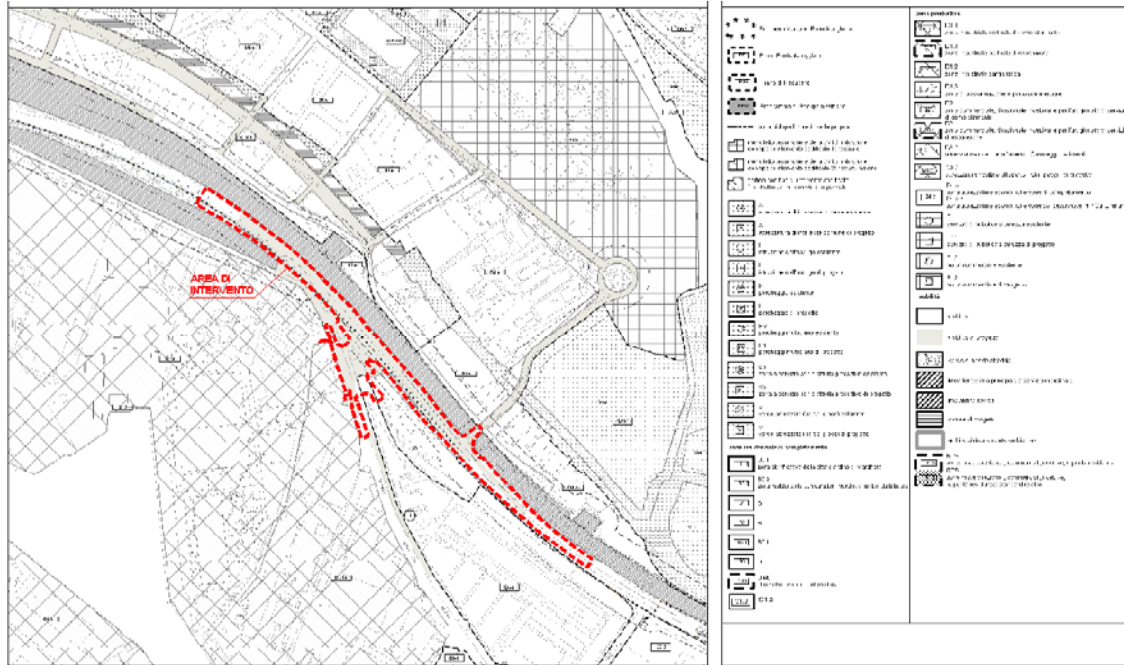
VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA  
PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO  
MARGHERA  
(C.I. 13755)

LIVELLO PROGETTAZIONE:

PROGETTO DEFINITIVO

ELABORATO:

RELAZIONE PAESAGGISTICA  
P.02.A\_RELAZIONE TECNICA



Estratto tavola zonizzazione Variante P.R.G. - Porto Marghera

<b>INTERVENTO:</b>  VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA (C.I. 13755)	<b>LIVELLO PROGETTAZIONE:</b>  PROGETTO DEFINITIVO	<b>ELABORATO:</b>  RELAZIONE PAESAGGISTICA  P.02.A_RELAZIONE TECNICA
---	--	--

## 4 Contesto storico

L'area industriale di Porto Marghera si trova inserita nel più vasto sistema della Laguna di Venezia che, con la sua area costiera, gode di caratteristiche favorevoli per effetto di posizione geografica, condizioni meteorologiche, accessi al porto e rete di canali interni. Inoltre l'entroterra di Venezia, attraverso i collegamenti ferroviari, l'aeroporto, le idrovie, e le autostrade, garantisce i collegamenti dell'area di Porto Marghera con l'Italia del Nord e il resto d'Europa.

Ma la zona di Marghera, prima della costruzione del Porto e del quartiere residenziale, era una zona per lo più paludosa conosciuta come i "Bottenighi". Le uniche due strade erano via Catene e via Bottenigo. Era una piccola borgata posta sulle sponde del Canal Salso, nell'odierna località San Giuliano di Mestre. Era composta da alcune case, una chiesa e alcuni magazzini destinati a fungere da sosta doganale lungo il suddetto canale per le merci dirette da e per Venezia.



*Marghera nel 1779: si notano la fossa Gradeniga (attuale canal Salso) e la Palada, uno sbarramento che fungeva da dogana.*

Nel 1805 l'impero asburgico decise di edificare un grande complesso difensivo radendo al suolo il villaggio e mantenendone il nome.



<b>INTERVENTO:</b>  VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA (C.I. 13755)	<b>LIVELLO PROGETTAZIONE:</b>  PROGETTO DEFINITIVO	<b>ELABORATO:</b>  RELAZIONE PAESAGGISTICA  P.02.A_RELAZIONE TECNICA
---	--	--



*Estratto Carta idrografica della Laguna du Venezia 1:750000 Officine grafiche Carlo Ferrari*

Per l'aumento demografico agli inizi del 900 si decise di trasformare l'area rurale e barenicola di Marghera in un'area residenziale e commerciale al tempo stesso, con la realizzazione di un porto commerciale. L'area residenziale fu ispirata alle città giardino, con ampi spazi e molto verde. Purtroppo il progetto andò in fumo e la zona industriale aumentò facendo saltare la connessione con la zona residenziale. Durante la seconda guerra mondiale il porto diventò un obiettivo sensibile per gli Alleati che lo bombardarono trasformando il quartiere in macerie. Gli stabilimenti industriali colpiti durante i bombardamenti aerei, vennero ricostruiti nel secondo dopoguerra. Successivamente venne pianificato l'ampliamento della zona industriale nell'area che oggi viene chiamata Penisola della Chimica. Venne, inoltre, scavato il canale Malamocco-Marghera per allontanare dalla città di Venezia il percorso delle navi dirette al porto industriale, creando un nuovo terminale per il petrolio a sud, in prossimità della Bocca di Malamocco. Lo scenario futuro era quello di una crescente espansione del volume di traffico portuale e delle attività industriali: principalmente la chimica (in particolare la petrolchimica), la metallurgia non ferrosa, l'acciaieria, l'attività costruttiva e ceramica. Così Porto di Marghera comincia ad essere uno dei poli industriali più conosciuti del Paese. Negli anni 60 – 70 delle grandi imprese presenti a Marghera hanno proseguito la propria attività solo le società legate alla lavorazione del petrolio e dei suoi derivati, dei fertilizzanti, dei metalli e dei prodotti chimici, che hanno causato problematiche a livello ambientale.

Da qui la necessità di riqualificare la zona dell'area industriale di Porto Marghera, definita come ad alto rischio ambientale, con interventi di bonifica e ripristino ambientale dei siti inquinati.



<b>INTERVENTO:</b>  VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA (C.I. 13755)	<b>LIVELLO PROGETTAZIONE:</b>  PROGETTO DEFINITIVO	<b>ELABORATO:</b>  RELAZIONE PAESAGGISTICA  P.02.A_RELAZIONE TECNICA
---	--	--

Il decreto del Ministero dell'Ambiente del 23 febbraio 2000 ha definito il perimetro del Sito di Interesse Nazionale (S.I.N.) e ha stabilito i criteri, le procedure e le modalità per la messa in sicurezza, la bonifica e il ripristino ambientale.



*Perimetro del SIN di Porto Marghera negli anni 2000 e 2013*

Il Sito di Bonifica di Interesse Nazionale (SIN) di Porto Marghera è stato perimetrato con DMA del 23.02.2000 e comprendeva circa 3.017 ettari di aree a terra, 513 ettari di canali e 2200 ettari di aree lagunari, per un totale di circa 5.730 ettari. Ma con decreto 24 aprile 2013 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio è stata approvata la ridefinizione del perimetro del sito di bonifica di interesse nazionale di Porto Marghera su proposta della Regione Veneto (DGRV 58/2013). Il nuovo perimetro, che misura circa 1900 ettari, circonda il SIN alle sole aree industriali, mentre sono state escluse le aree agricole, residenziali, verdi e commerciali così come le zone lagunari e i Canali Portuali.

Per quanto riguarda le infrastrutture, il collegamento di Venezia con la Terraferma inizia con la costruzione del ponte ferroviario sulla Laguna nel 1846 da parte degli Asburgo, per il collegamento di Venezia con Milano.

INTERVENTO:

VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA  
PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO  
MARGHERA  
(C.I. 13755)

LIVELLO PROGETTAZIONE:

PROGETTO DEFINITIVO

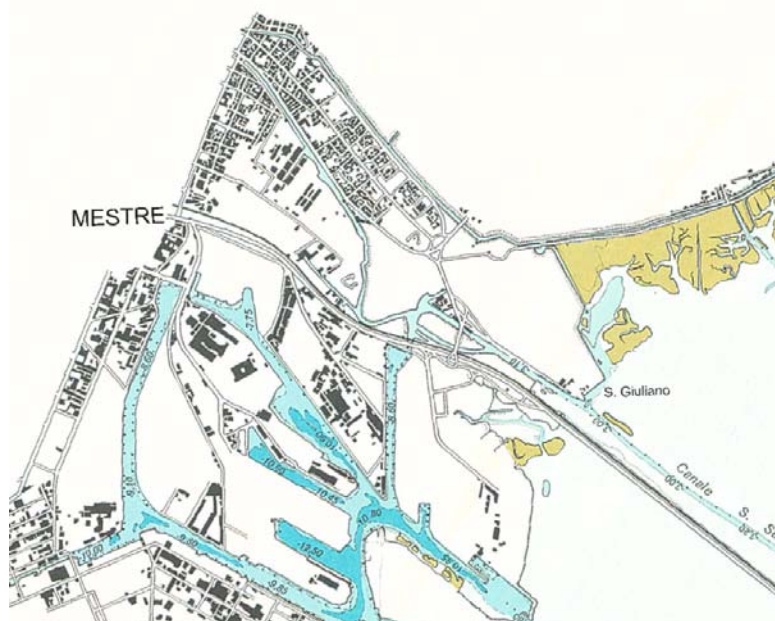
ELABORATO:

RELAZIONE PAESAGGISTICA  
P.02.A\_RELAZIONE TECNICA



Carta della Laguna Genio Civile 1901

Il ponte stradale, invece, noto come Ponte della Libertà, nasce da un progetto del 1931 in affiancamento al preesistente ponte ferroviario sulla Laguna. La realizzazione invece è datata 1933. Da quel momento il flusso di traffico è in continuo aumento.



Carta della Laguna 1970

Fonte: <http://cigno.atlantedellalaguna.it/maps/29/view>



INTERVENTO:

VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA  
PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO  
MARGHERA  
(C.I. 13755)

LIVELLO PROGETTAZIONE:

PROGETTO DEFINITIVO

ELABORATO:

RELAZIONE PAESAGGISTICA  
P.02.A\_RELAZIONE TECNICA

## 5 Contesto paesaggistico e visibilità

Il territorio è fortemente caratterizzato dalla presenza di una fitta rete viaria di connessione con le importanti infrastrutture stradali e ferroviarie, che dal centro di Mestre si dipartono a raggiera verso l'esterno, e dall'asse di collegamento costituito dalla SR 11 Padana Superiore. 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.

La forte presenza antropica nell'area metropolitana ha lasciato, nel tempo, sempre meno spazio a realtà naturalistico-ambientali, con conseguente banalizzazione del paesaggio e mancanza di habitat diversificati. Tuttavia permangono nel territorio, anche se piuttosto frammentate, alcune zone di interesse ambientale, come il sistema di parchi e giardini storici, quale Forte Marghera, che conserva un importante patrimonio storico e ambientale.

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 conformati lungo gli assi di viabilità. La presenza di elementi naturali si riduce a pochi elementi vegetazionali tipici del verde urbano, nelle aree a ridosso delle infrastrutture stradali e ferroviarie, come si vede nell'immagine seguente, estratta dalla Carta del Verde pubblico del Comune di Venezia.



Catasto del verde pubblico. Fonte: <http://sit.comune.venezia.it>

INTERVENTO:

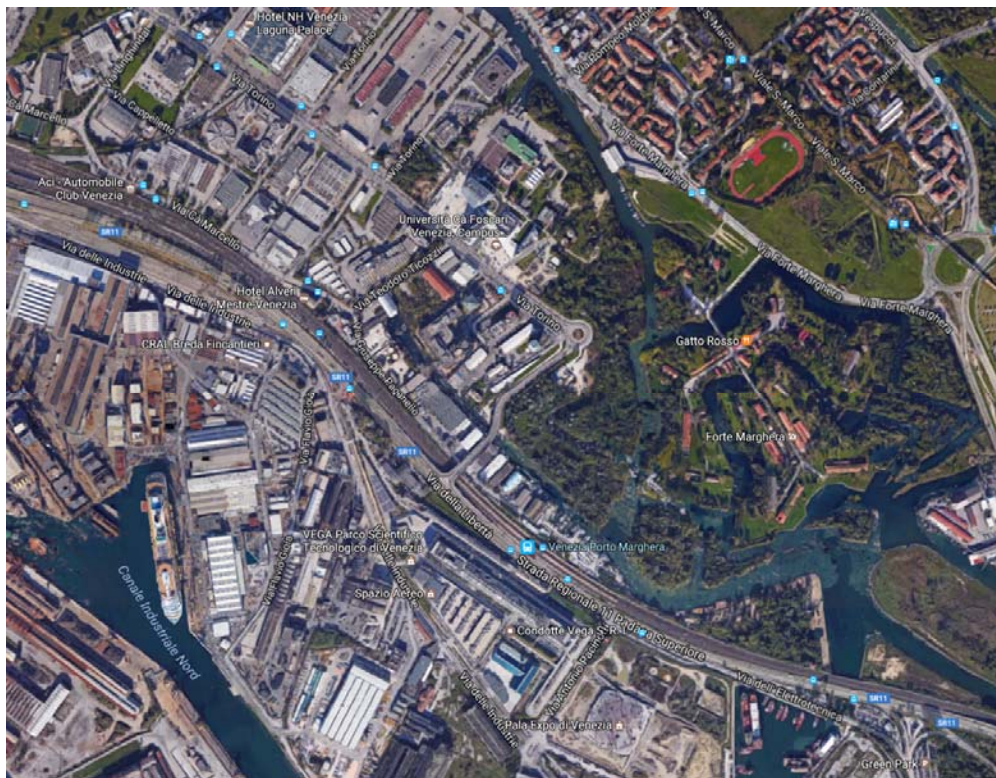
VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA  
PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO  
MARGHERA  
(C.I. 13755)

LIVELLO PROGETTAZIONE:

PROGETTO DEFINITIVO

ELABORATO:

RELAZIONE PAESAGGISTICA  
P.02.A\_RELAZIONE TECNICA



*Vista aerea dell'area di intervento*

Si segnala, a livello paesaggistico, il Forte storico di Marghera, fortezza ottocentesca ed ex-caserma dell'Esercito Italiano. Il forte era parte del campo trincerato di Mestre e del più ampio sistema difensivo della laguna; venne realizzato in un'area acquitrinosa e paludosa ai margini della laguna di Venezia, attraversata da un intrico di canali e ghebi. In particolare la attraversava l'artificiale e trecentesco Canal Salso, che, collegando il porto di Mestre alla laguna, rappresentava la principale via di collegamento di Venezia con la terraferma.



INTERVENTO:

VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA  
PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO  
MARGHERA  
(C.I. 13755)

LIVELLO PROGETTAZIONE:

PROGETTO DEFINITIVO

ELABORATO:

RELAZIONE PAESAGGISTICA  
P.02.A\_RELAZIONE TECNICA



*Localizzazione del Forte Marghera*



*Vista aerea dell'area di studio*

La strada di progetto si inserisce in una viabilità esistente, la S.R. 11 o anche denominata via della Libertà, in un contesto ad alta densità produttiva, che presenta i caratteri tipici delle zone con impronta artificiale antropica. Si evidenzia, a livello percettivo, la presenza di alcune alberature lungo via della Libertà e di un'area verde stradale in prossimità dell'innesto con via delle Industrie (platani).

INTERVENTO:

VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA  
PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO  
MARGHERA  
(C.I. 13755)

LIVELLO PROGETTAZIONE:

PROGETTO DEFINITIVO

ELABORATO:

RELAZIONE PAESAGGISTICA  
P.02.A\_RELAZIONE TECNICA



*Area arborea all'ingresso di via delle Industrie*



*Filare arboreo lungo via della Libertà*

Il tracciato si posiziona su Via della Libertà e risolve il collegamento della viabilità principale (S.R.11) sia con il Parco scientifico VEGA (a sud-ovest) sia con l'innesto su via Torino, in cavalcaferrovia.

Il nuovo tracciato si inserisce in un intricato sviluppo di varie infrastrutture presenti: la ferrovia da un lato, con la necessità di scavalco tramite l'attuale via Torino (attualmente accessibile solo da chi proviene da Venezia) per l'accesso al centro di Mestre, la S.R. 11, a 4 corsie, con fermate autobus e la necessità di piste ciclo-pedonali. La scelta progettuale è incentrata su due nodi principali, risolti tramite due rotatorie per meglio smaltire il traffico: una per dare l'accesso al Parco scientifico Vega, a Via delle Industrie e alla zona portuale; l'altra per garantire l'accesso a via Torino anche per chi proviene da Ovest. Per risolvere la contemporaneità delle due rotatorie, ma nel contempo mantenere il flusso di traffico libero della S.R. 11 in collegamento a Venezia, si è scelto di mantenere la rotatoria di accesso alla zona Vega a raso e portare la S.R. su viadotto soprastante, e posizionare la seconda rotatoria alla quota del cavalcaferrovia di via Torino, mantenendo a raso la S.R. 11, in galleria artificiale;



<b>INTERVENTO:</b>  VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA (C.I. 13755)	<b>LIVELLO PROGETTAZIONE:</b>  PROGETTO DEFINITIVO	<b>ELABORATO:</b>  RELAZIONE PAESAGGISTICA  P.02.A_RELAZIONE TECNICA
---	--	--

il progetto prevede anche la presenza di percorsi ciclo-pedonali, con attraversamenti in sicurezza e adeguate fermate per i bus, lasciando la viabilità principale a libera percorrenza.



*Vista dell'area dal cavalcavia via Torino*

L'area di progetto risulta congruente con le destinazioni dell'area in cui insiste, sia a livello funzionale che percettivo.

## 6 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'intervento di progetto riguarda la realizzazione di un intervento infrastrutturale che possa dare accessibilità alla macroisola da Venezia e al cavalcavia di San Giuliano, ora condizionata dalla necessità di una inversione di marcia sulla SS 11 a Mestre o a Marghera. Inoltre la SR11 (che collega Mestre a Venezia) costituisce un limite fisico invalicabile che impedisce un agevole passaggio da nord a sud e viceversa, rendendo di fatto inefficace la connettività tra i luoghi.

Questo intervento crea la premessa di un "ripopolamento" industriale ed economico di questa parte della città posta in una posizione strategica tra le attività produttive, portuali e logistiche di Porto Marghera e la rete di connessione di Venezia e Mestre con le altre realtà economiche e territoriali.

Il progetto prevede la realizzazione di una intersezione a livelli sfalsati allo scopo di:

- creare un adeguato collegamento tra la Prima Zona Industriale di Porto Marghera ed il tessuto urbano di Mestre;
- utilizzare la funzionalità viaria del sovrappasso ferroviario di via Torino per il collegamento tra la zona del Parco scientifico del Vega ed il nuovo polo universitario di via Torino;
- separare nettamente i flussi di attraversamento sulla SR 11 da e per Venezia da quelli locali.

Il nuovo tracciato prevede due livelli: uno a raso e uno in sopraelevazione (quota sovrappasso

INTERVENTO:

VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA  
PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO  
MARGHERA  
(C.I. 13755)

LIVELLO PROGETTAZIONE:

PROGETTO DEFINITIVO

ELABORATO:

RELAZIONE PAESAGGISTICA  
P.02.A\_RELAZIONE TECNICA

ferroviario di Via Torino). A raso sarà realizzata una rotatoria di collegamento a via delle Industrie; in sopraelevazione invece si prevede la realizzazione di un viadotto della S.R. 11, che sovrappassa la rotatoria citata. Una volta sovrappassata la rotatoria, la strada torna a raso, in galleria artificiale.

In asse al sovrappasso ferroviario di via Torino si prevede invece una rotatoria sopraelevata, al di sopra della galleria artificiale in c.a., con due rampe di discesa (una rampa di discesa in direzione Venezia e una rampa per i veicoli provenienti da Venezia e diretti alla rotatoria a raso).

La nuova configurazione consente di risolvere le criticità presenti nell'attuale assetto viabilistico, permettendo di mettere in comunicazione l'area di via Torino e il centro di Mestre con le attività presenti all'interno della Prima Zona Industriale di Porto Marghera, aree finora intercluse e separate fisicamente dalla presenza della ferrovia e della S.R.11.



*Configurazione viabilistica di progetto*



INTERVENTO:

VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA  
PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO  
MARGHERA  
(C.I. 13755)

LIVELLO PROGETTAZIONE:

PROGETTO DEFINITIVO

ELABORATO:

RELAZIONE PAESAGGISTICA  
P.02.A\_RELAZIONE TECNICA

## 7 SINTESI DEGLI IMPATTI PAESAGGISTICI

Dal punto di vista vincolistico, oltre al vincolo paesaggistico ed archeologico, sull'area oggetto di studio non insistono ulteriori vincoli. Il progetto risulta coerente con i Piani presi in esame nei capitoli precedenti.

La zona a margine tra la laguna e la terraferma, ha subito negli anni numerosi movimenti non solo a causa delle variazioni delle condizioni ambientali e climatiche, ma anche per interventi ad opera dell'uomo: ne è testimonianza la diversificazione delle linee di conterminazione lagunare nel tempo.



*Conterminazione lagunare 1924*



*Conterminazione lagunare 1990*

*Estratto cartografico delle Conterminazioni lagunari  
(Fonte: <http://cigno.atlantedellalaguna.it/maps/31/view>)*

INTERVENTO:	LIVELLO PROGETTAZIONE:	ELABORATO:
VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA (C.I. 13755)	PROGETTO DEFINITIVO	RELAZIONE PAESAGGISTICA P.02.A_RELAZIONE TECNICA

L'area di progetto ricade comunque al di fuori della conterminazione lagunare e nelle vicinanze si evidenzia il Forte Marghera.

Ma se è vero che tale caratterizzazione si evince da una lettura a grande scala, a livello locale il progetto insiste in un'area fortemente definita a seguito degli interventi antropici.

Dal punto di vista percettivo, se da un lato il progetto prevede un nuovo viadotto per lo scavalco della rotatoria di accesso su via delle Industrie, dall'altro elimina, visivamente, l'elevato flusso veicolare (attraverso il viadotto da un lato e la galleria artificiale dall'altro), riducendo il traffico a livello locale e riducendo l'intervisibilità dell'opera con il contesto.

Per quanto riguarda l'aspetto morfologico, i caratteri tipologici del progetto sono assimilabili a quelli esistenti, come precedentemente descritto, mantenendo all'interno dell'area un unico linguaggio morfologico. Pertanto il progetto oggetto di studio non altera l'assetto insediativo, né la destinazione d'uso dell'area in cui si inserisce.

A livello ambientale il progetto non coinvolge aree con alcuna caratterizzazione; l'area viene meglio definita, viene lasciata a libera percorrenza, senza interruzioni, la viabilità della S.R. 11, separando la viabilità locale che verrà munita di piste ciclabili e pedonali.

Per quanto riguarda l'aspetto simbolico, né gli elementi storici del forte né quello della laguna vengono alterati nella loro funzione dal progetto, come si evince anche dalle simulazioni fotorealistiche prodotte.

In conclusione, per l'infrastruttura stradale nella quale si inserisce, l'intervento in questione si può definire di basso impatto paesaggistico.

INTERVENTO:	LIVELLO PROGETTAZIONE:	ELABORATO:
VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA (C.I. 13755)	PROGETTO DEFINITIVO	RELAZIONE PAESAGGISTICA P.02.A_RELAZIONE TECNICA

## 8 ALLEGATI GRAFICI

A corredo della presente relazione si allegano gli elaborati grafici, come previsto da D.P.C.M 12 Dicembre 2005, punto 3 dell'Allegato "Relazione paesaggistica":

- Elaborati di analisi dello stato attuale;
- Elaborati di progetto.

Gli elaborati di analisi dello stato attuale sono:

1. Planimetria stato di fatto

Gli elaborati di progetto sono:

2. Planimetria di progetto
3. Tavola del P.I.
4. Carta dei Vincoli
5. Carta dell'Uso del Suolo
6. Carta dell'Ambiente fisico
7. Carta delle reti
8. Carta della Tessitura storica
9. Planimetria e dettagli delle sistemazioni aree esterne (elaborato 13755- P03.A)
10. Studio di inserimento paesaggistico (elaborato 13755- P05.A)

Dell'ultimo elaborato si riporta una simulazione fotorealistica dell'intervento nell'area di studio.

INTERVENTO:

VIABILITÀ DI ACCESSO ALLA MACROISOLA  
PRIMA ZONA INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA  
(C.I. 13755)

LIVELLO PROGETTAZIONE:

PROGETTO DEFINITIVO

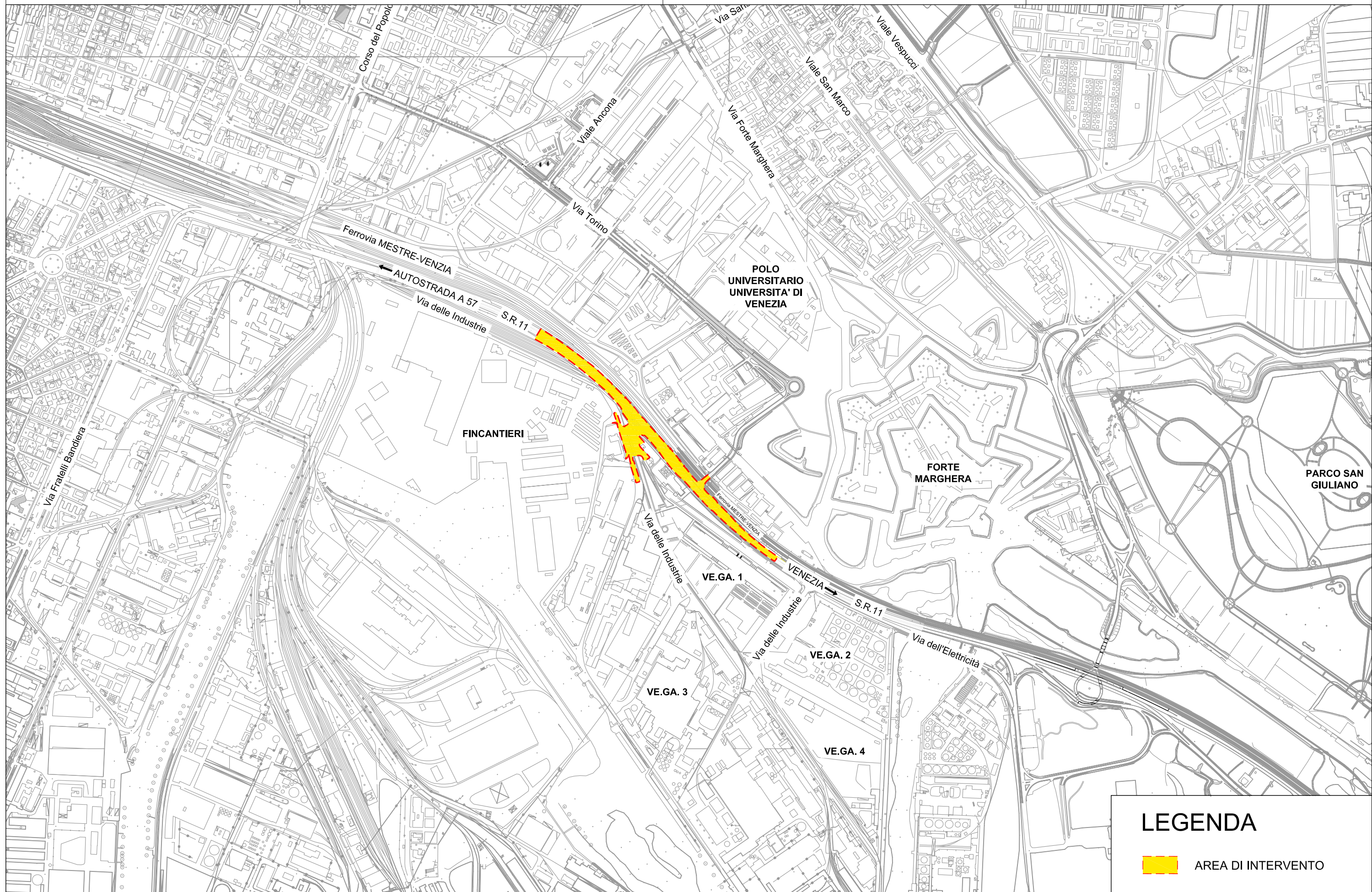
ELABORATO:

RELAZIONE PAESAGGISTICA

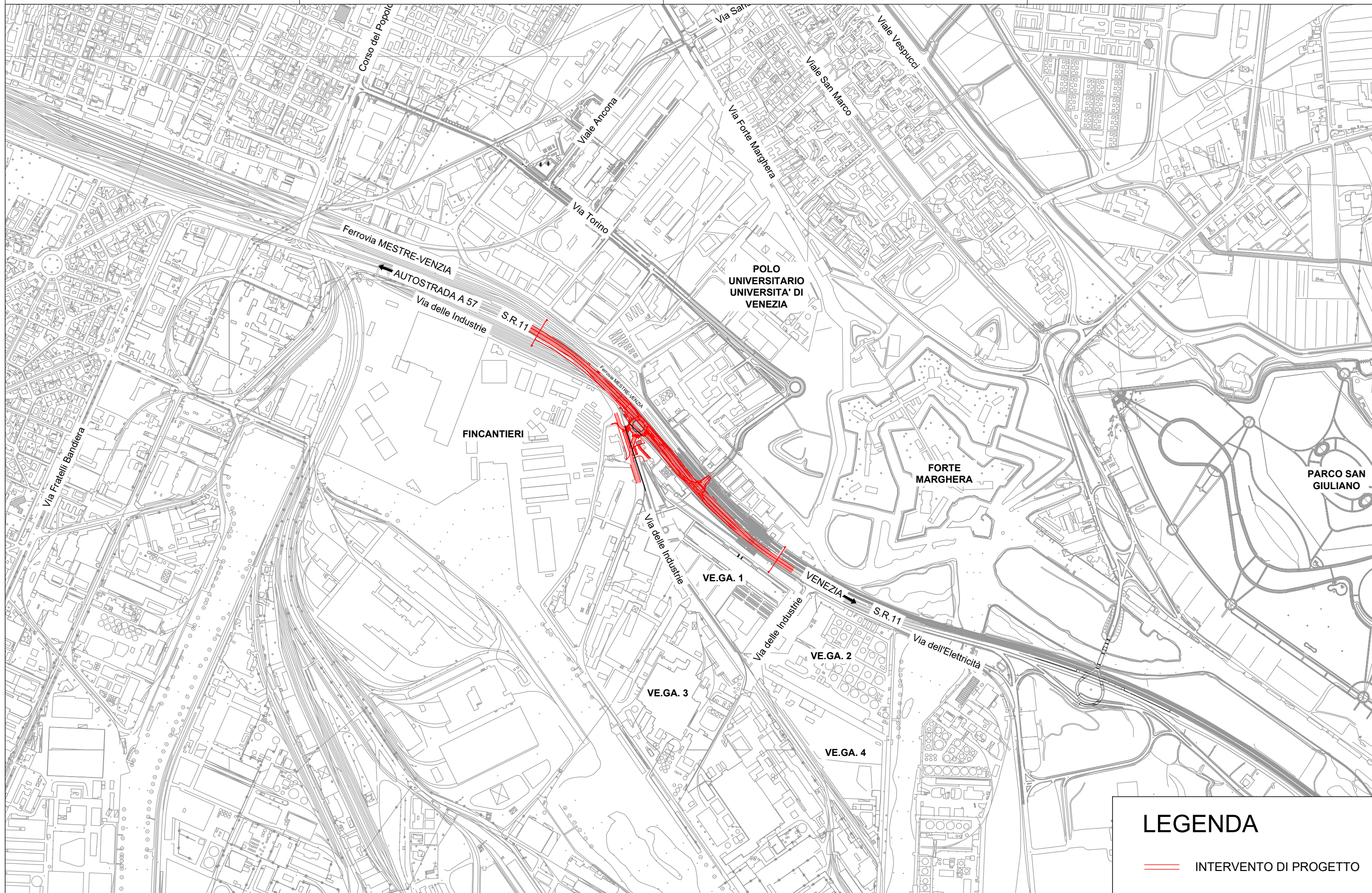
P.02.A\_RELAZIONE TECNICA











SCALA GRAFICA 1:10000

0m 100 200 300 400 500m



LEGENDA

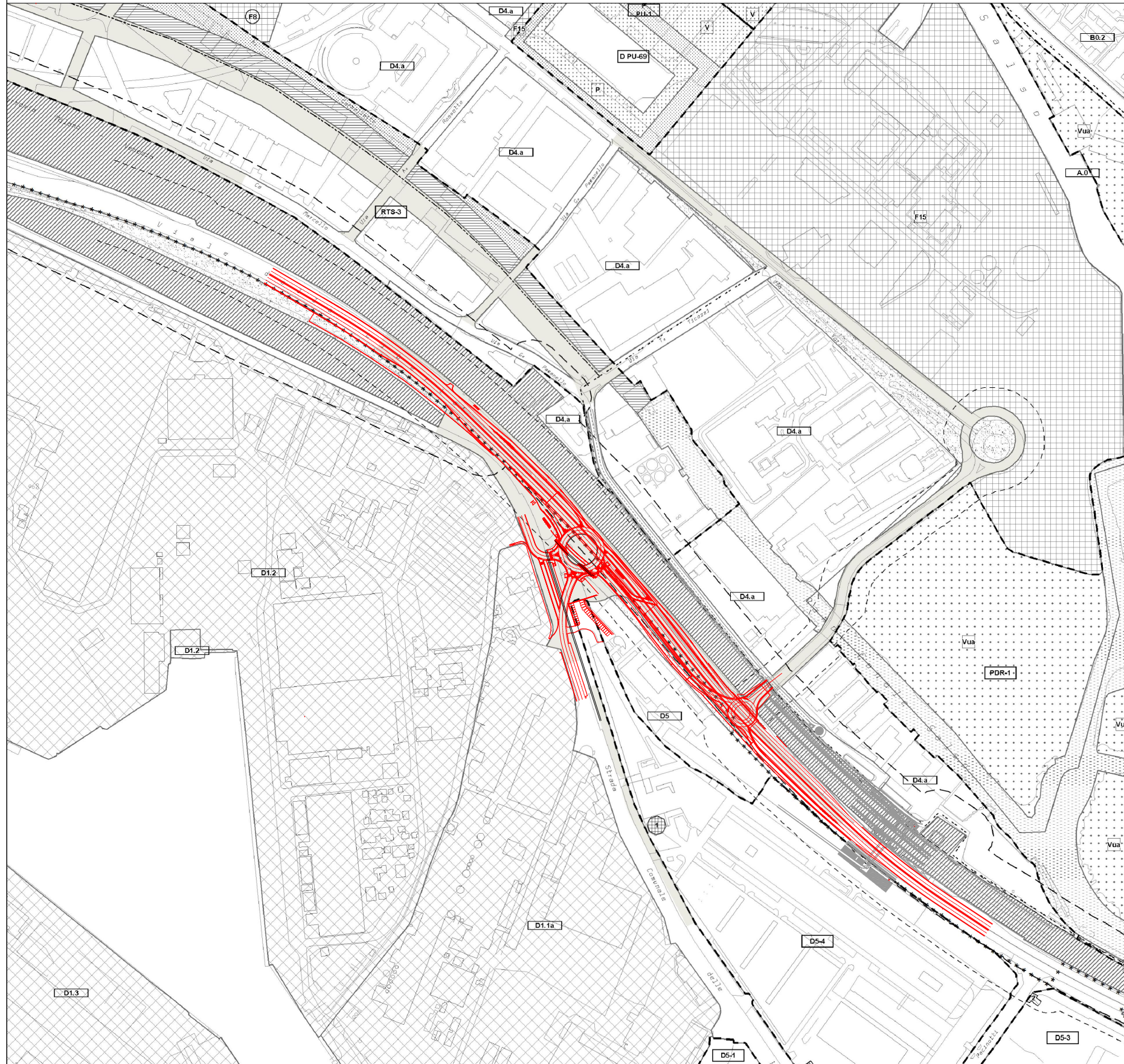
— INTERVENTO DI PROGETTO

ALLEGATO 2

Planimetria di progetto



ESTRATTO VARIANTE ADOTTATA CON DELIBERA CC n. 81 DEL 14/05/2015  
VARIANTE n.10 AL PIANO DEGLI INTERVENTI



OPERE DI PROGETTO

Tracciato di progetto

LEGENDA

- \*\*\* Perimetro Variante Porto Marghera
- PP Piano Particolareggiato
- PDR Piano di Recupero
- PRU Programma di Recupero Urbano
- pista ciclopedonale in sede propria
- manufatto testimoniale della civiltà industriale con tipo di intervento codificato 1: restauro
- manufatto testimoniale della civiltà industriale con tipo di intervento codificato 2: ristrutturazione
- edificio con tipo di intervento codificato 3: ristrutturazione con vincolo parziale
- A attrezzatura di interesse comune esistente
- A\* attrezzatura di interesse comune di progetto
- I istruzione dell'obbligo esistente
- I\* istruzione dell'obbligo di progetto
- P parcheggio esistente
- P\* parcheggio di progetto
- Pm parcheggi multipiano esistente
- Pm\* parcheggi multipiano di progetto
- Sp zona a servizio per le attività produttive esistente
- Sp\* zona a servizio per le attività produttive di progetto
- V verde attrezzato (parco, gioco) esistente
- V\* verde attrezzato (parco, gioco) di progetto
- zona residenziale di completamento**
- B0.1 zona significativa della città giardino di Marghera
- B0.2 zona residenziale con caratteri insediativi unitari da tutelare
- B1
- B2
- B2.1
- B3
- B RU B di ristrutturazione urbanistica
- C1.3
- zona produttiva**
- D1.1 zona industriale portuale di completamento
- D1.1\* zona industriale portuale di espansione
- D1.2 zona industriale cantieristica
- D1.3 zona di trasformazione a porto commerciale
- D2 zona commerciale, direzionale, ricettiva e per l'artigianato di servizio di completamento
- D2\* zona commerciale, direzionale, ricettiva e per l'artigianato di servizio di espansione
- D3.2 attrezzature ricettive all'aperto - Campeggi - esistenti
- D3.2\* attrezzature ricettive all'aperto - Campeggi - di progetto
- D4.a zona attrezzature economiche varie di completamento
- D4.a\* zona attrezzature economiche varie concessionate PIP Ca' Emiliani
- F11 servizio di pubblica sicurezza esistente
- F11\* servizio di pubblica sicurezza di progetto
- F12 porto commerciale esistente
- F12\* porto commerciale di progetto
- mobilità**
- viabilità
- viabilità di progetto
- verde di arredo stradale
- linea ferroviaria principale a servizio industriale
- impianti ferroviari
- canale di progetto
- ambito di risanamento ambientale
- RTS zone miste direzionali, commerciali, ricettive, e per la residenza
- RTS\* zone miste direzionali, commerciali, ricettive, e per la residenza: standard relativi

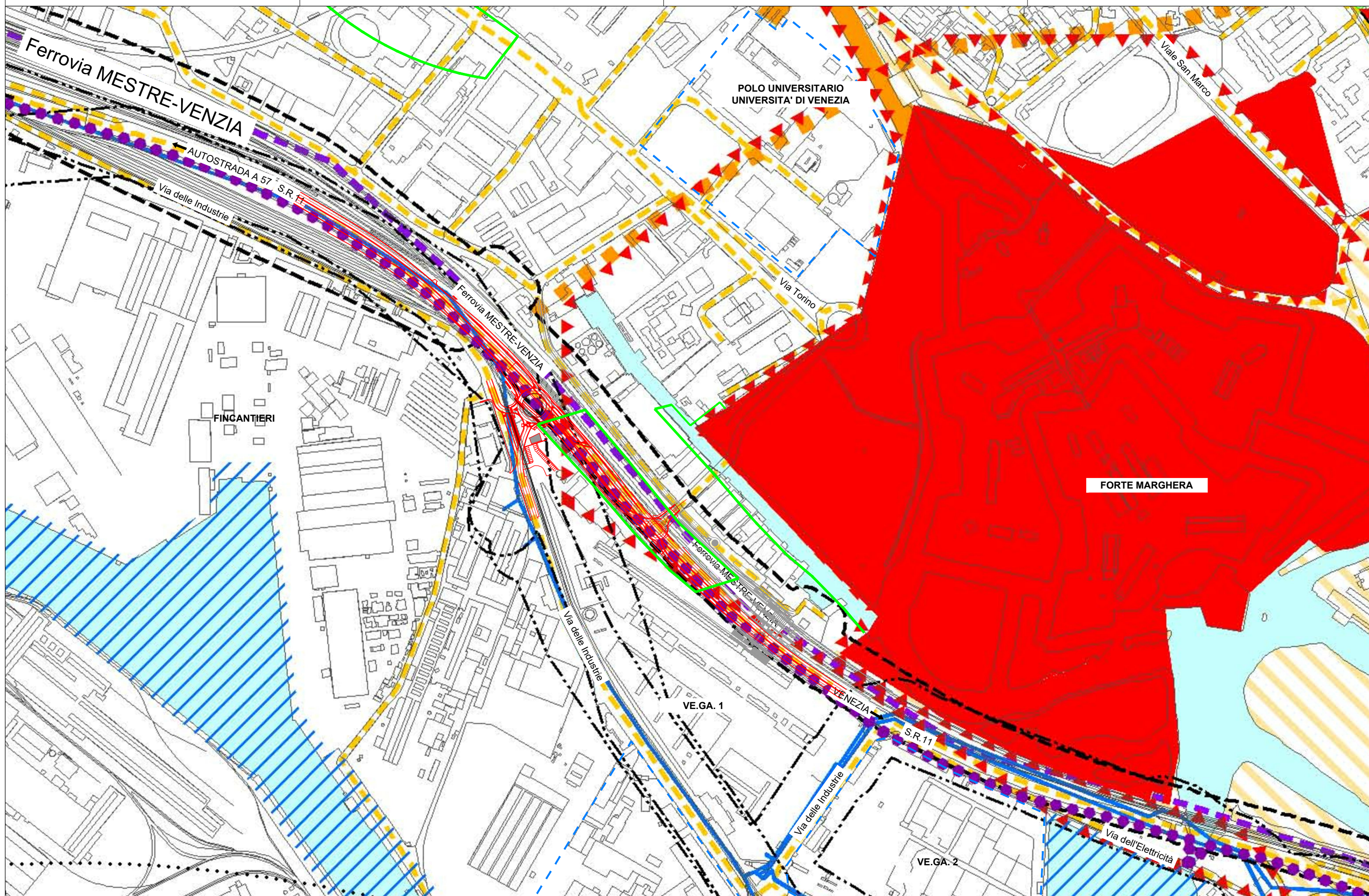
SCALA GRAFICA 1:5000

0m 50 100 150 200 250m



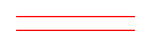
ALLEGATO 3  
Piano degli Interventi








**OPERE DI PROGETTO**

 Tracciato di progetto

**VINCOLI**


(fonte: comune di Venezia)

 D.Lgs 42/2004 art. 142  
comma 1, lett. a

**LEGENDA P.A.T. COMUNE DI VENEZIA**

 Confini comunali


**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

 Strade Romane

**Altri elementi**

 Viabilità

 Ferrovia / Fasce di rispetto

 Idrografia / Fasce di rispetto

 Discariche / Fasce di rispetto

 Depuratori / Fasce di rispetto

 Aeroporti / Fasce di rispetto

 Perimetro Ambito Autorità Portuale di Venezia

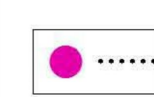
 Specchi acquei e Demanio Marittimo Portuale

 Zone militari

 Cimiteri / Fasce di rispetto

 Elettrodotti / Fasce di rispetto

 Gasdotti / Fasce di rispetto

 Aree a rischio di incidente rilevante / Fasce di rispetto  
(D. M. LL.PP. 9 maggio 2001)

 Allevamenti zootecnici intensivi









### OPERE DI PROGETTO

 Tracciato di progetto

### LEGENDA

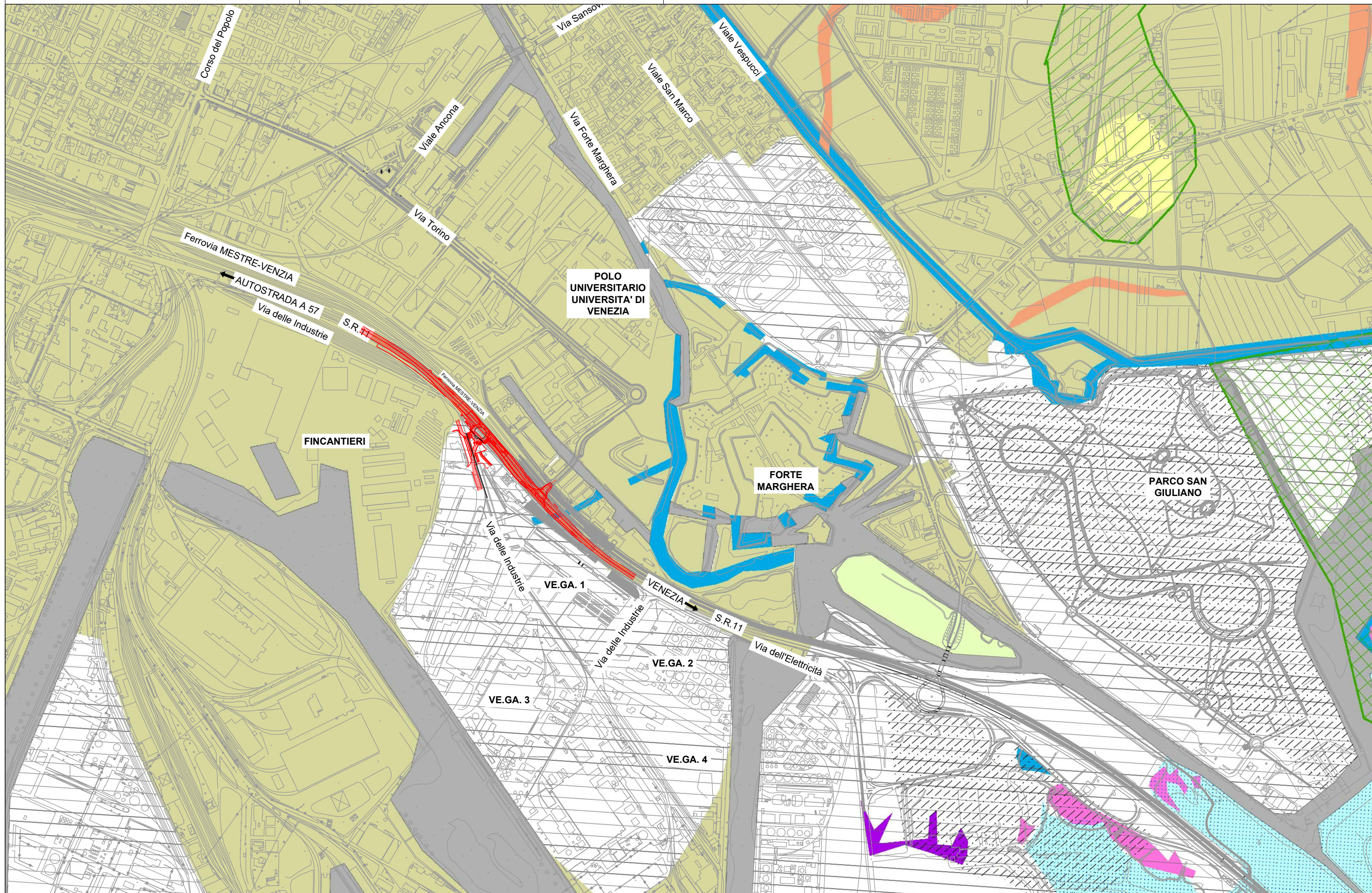
-  Corpi d'acqua
-  Barene
-  Seminativi in aree irrigue
-  Prati naturali
-  Suoli rimaneggiati ed artefatti
-  Frutteti e vigneti
-  Colture temporanee associate a colture permanenti
-  Aree sportive
-  Aree verdi urbane
-  Aree a ricolonizzazione naturale
-  Formazioni riparie naturali di salice o pioppo
-  Pioppeti in coltura
-  Arbusteti costieri
-  Aree portuali
-  Aree estrattive
-  Campeggi e strutture turistiche a bungalows
-  Cantieri e spazi in costruzione e scavi
-  Cimiteri
-  Discariche e depositi di rottami
-  Insediamenti degli impianti tecnologici
-  Insediamenti zootecnici
-  Insediamiento commerciale
-  Insediamiento industriale, artigianale o servizi
-  Parcheggi asfaltati e non
-  Reti ferroviarie e superfici annesse
-  Reti stradali e spazi accessori
-  Tessuto residenziale continuo e denso
-  Tessuto residenziale discontinuo
-  Tessuto residenziale rado e nucleiforme

### Vegetazione

-  Filari alberati
-  Prato verde
-  Zone arbustive











### OPERE DI PROGETTO

 Tracciato di progetto


### LEGENDA

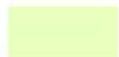
#### Forme e depositi in terraferma

 Traccia di corso fluviale estinto mal definita

 Dosso fluviale


 Limo

 Sabbia

 Limo sabbioso

#### Forme e depositi in laguna

 Barena naturale

 Dosso fluviale in laguna

 Limo sabbioso

 Isola sommersa desunta da cartografia storica

#### Forme antropiche

 Discarica

 Terrapieno

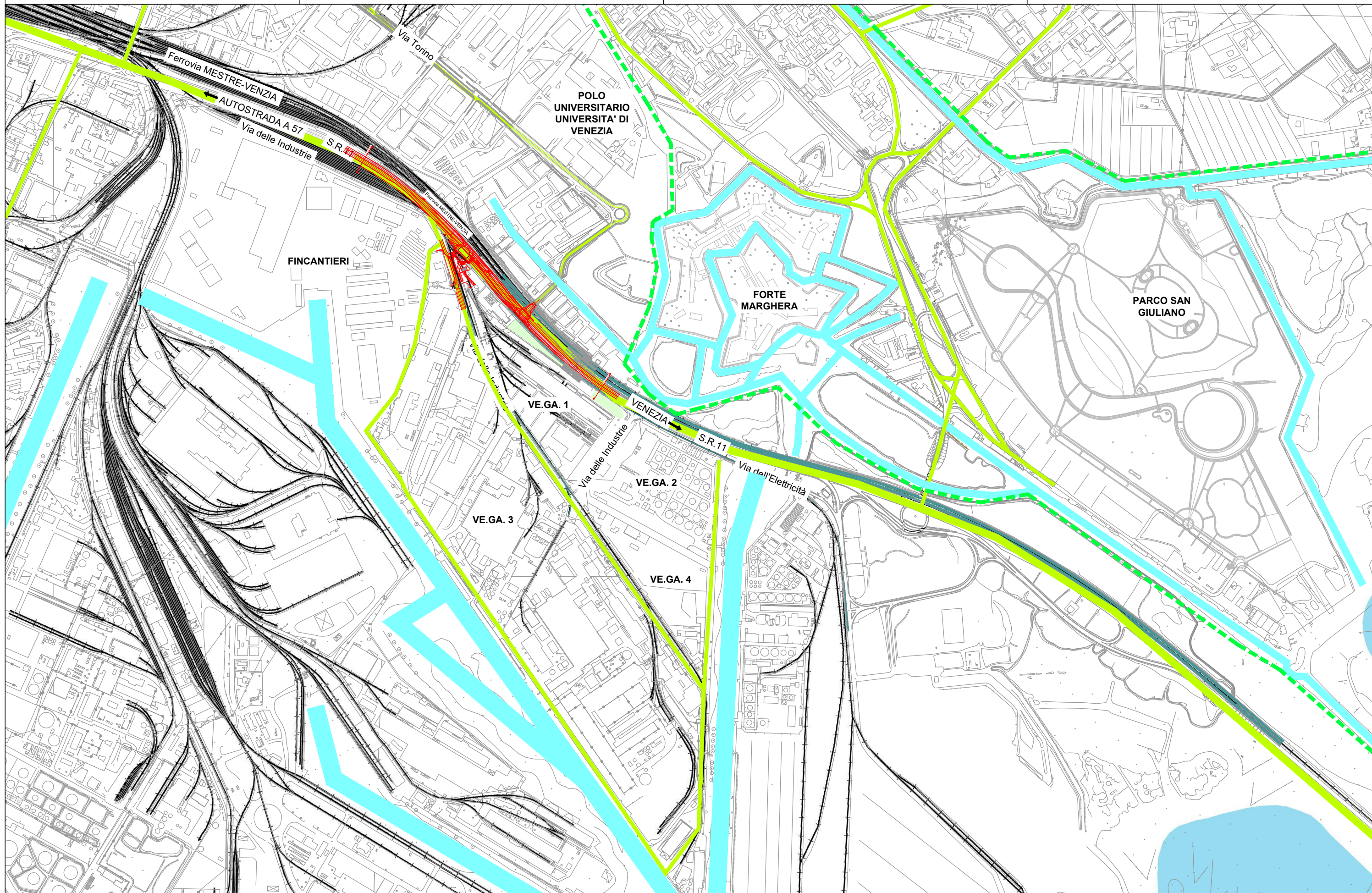
 Canale artificiale in laguna

 Corso d'acqua

 Superficie marina e lagunare











### OPERE DI PROGETTO

 Tracciato di progetto

 Rete ecologica (PAT Venezia)

 Strade

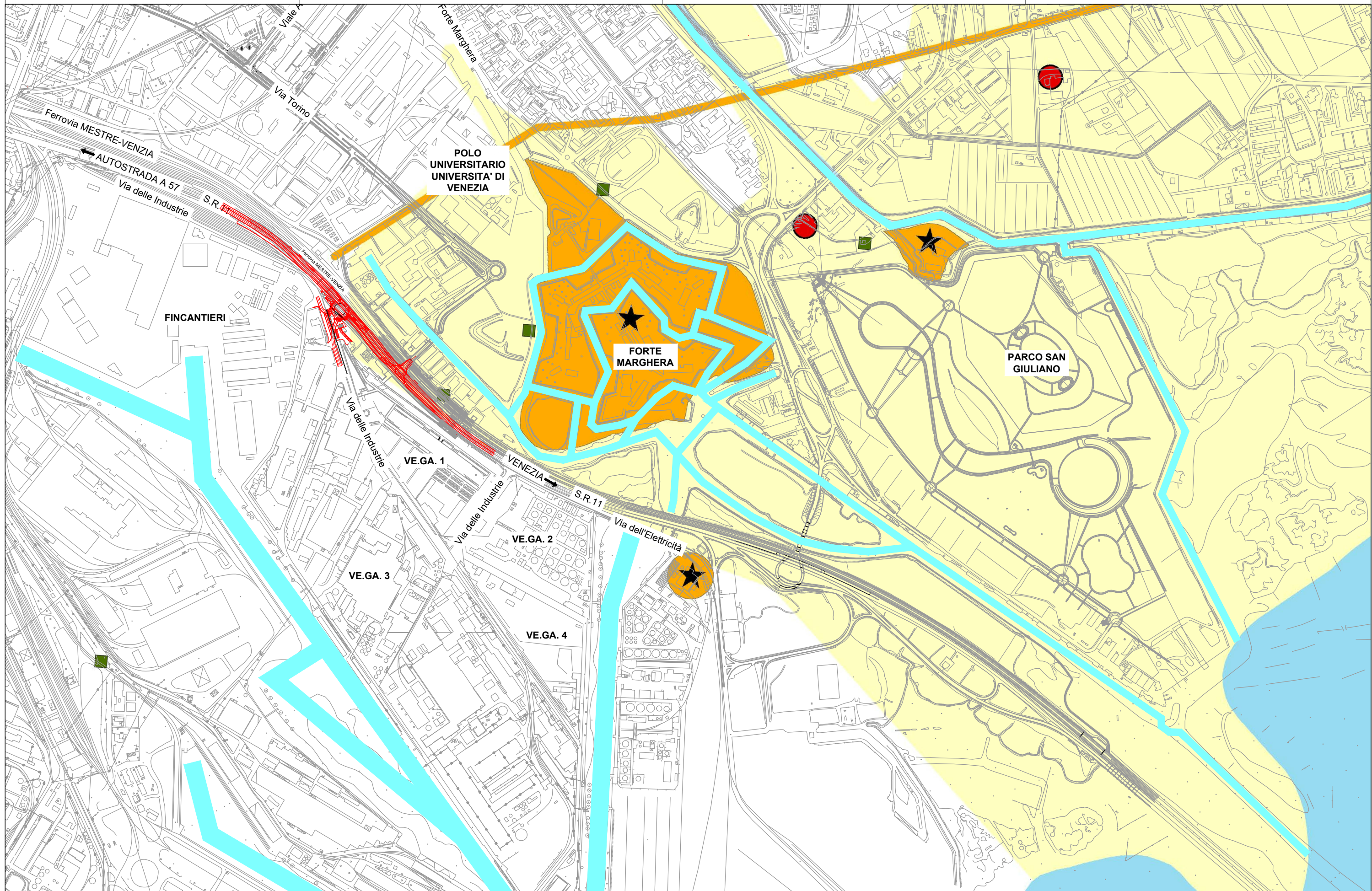
 Ferrovia

 Laguna di Venezia

 Corpi d'acqua














## OPERE DI PROGETTO

 Tracciato di progetto

 Area archeologica della Laguna di Venezia  
(L. 1089/39 e L. 431/85)

 Strada romana - Via Annia (L. 1089/39)

 Sito archeologico

 Cippo

 Forte

 Area del Forte

 Laguna di Venezia

 Corpi d'acqua

