



Direzione Sviluppo del Territorio e Città Sostenibile
Settore Ufficio di Piano
Servizio Redazione, Monitoraggio e Gestione Piano Regolatore Comunale

ELABORATO

ALLEGATO 1

Relazione illustrativa

TITOLO PROCEDIMENTO

Variante n. 107 al Piano degli Interventi, ai sensi dell'art. 18 della Legge Regionale n. 11/2004, per il cambio di Zona Territoriale Omogenea da D/V e VUA a D-PE in ambito Porto Marghera finalizzata alla realizzazione del Parco dell'idrogeno e delle Energie Innovative. ADOZIONE

SOGGETTI

Direttore: Danilo Gerotto

Sindaco: Luigi Brugnaro

Responsabile del Procedimento: Marco Bordin

Assessore: Massimiliano De Martin

Il presente documento risulta firmato digitalmente ai sensi del C.A.D. D.Lgs 82/2005 e s.m.i. ed è conservato nel sistema di gestione documentale del Comune di Venezia. L'eventuale copia del presente documento informatico viene resa ai sensi degli art. 22, 23, e 23 ter D. Lgs 82/2005

TIPO PROCEDIMENTO

Variante al Piano degli Interventi, art. 18 Legge Regionale 11/2004

FORMATO

A4

LOCALIZZAZIONE SU ORTOFOTO



Assessorato all'Urbanistica, Edilizia Privata e Ambiente

Assessore: Massimiliano de Martin

Area Sviluppo del Territorio e Città Sostenibile

Direttore: Danilo Gerotto

Dirigente: Marco Bordin

CITTA' DI
VENEZIA



Premessa

L'area interessata dalla variante è parte della Zona Industriale di Porto Marghera che vede da sempre la presenza di attività industriali sviluppatesi grazie alla presenza della rete di collegamenti acquei, ferroviari e automobilistici che fanno parte delle dotazioni infrastrutturali dell'ambito industriale portuale.

Nello specifico, nell'ambito di intervento sono insediate alcune delle attività storicamente presenti nell'area industriale; stiamo infatti parlando della zona individuata come "Isola delle raffinerie", funzione esistente già dai tempi della prima industrializzazione di Porto Marghera e consolidata fin dal 1926, anno nel quale nasce la Raffineria di Venezia la DICSA (Società Anonima Distillazione Italiana Combustibili) che, dopo un primo passaggio (anno 1947) alla neo costituita società IROM (Industria Raffinazione Olii Minerali), viene acquisita, nel 1978, da Agip Petroli che apre il capitolo di storia che arriva fino ad oggi.

Punto di svolta è il 2014 quando ENI, per affrontare le sfide poste dalla crisi strutturale della raffinazione, valorizza i risultati degli investimenti in ricerca e innovazione: viene così realizzato il primo esempio al mondo di conversione di una raffineria petrolifera in una bioraffineria, tramite la riconfigurazione completa degli impianti per la produzione di biocarburanti di alta qualità utilizzando materie prime organiche.

E' quindi un'area sulla quale è già iniziato un processo di riconversione industriale, indirizzato verso tipologie produttive ambientalmente sostenibili e verso modelli di sviluppo innovativi (green economy), che, per trovare una loro dimensione, rendono necessaria una variante urbanistica che, attuando quanto previsto dalla pianificazione strategica vigente (Piano di Assetto del Territorio approvato nel 2014), permetta la realizzazione di nuovi progetti e investimenti che rappresentano occasioni di sviluppo e concreti esempi di transizione ecologica e di riconversione dell'area, caratterizzati da profili di alta innovazione e basso impatto ambientale.

Progetti di sviluppo e nuove iniziative imprenditoriali previsti sull'ambito di intervento

Il progetto principale è quello necessario a garantire il rifornimento della nuova flotta di autobus ad idrogeno che sarà in circolazione entro il 30 giugno 2026 (il cui acquisto è stato finanziato dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - PNRR per un importo complessivo di 77.750.000,00 euro), per il quale AVM ha avviato una procedura ad evidenza pubblica per individuare un partner privato interessato alla progettazione, costruzione e gestione di una stazione di rifornimento di idrogeno nel territorio del Comune di Venezia.

A seguito della gara, il partner privato è stato individuato in Eni Sustainable Mobility SpA che ha messo a disposizione un'area di proprietà di circa 21.000 mq, localizzata in Via Righi, in cui verrà realizzato, sulla base di uno studio di fattibilità redatto in collaborazione con AVM, l'impianto di rifornimento di idrogeno. A tale scopo la società ha inviato Istanza di Variante al Piano degli Interventi (PG368449/2023 del 31.07.2023).

Il progetto della stazione di rifornimento di idrogeno è risultato primo classificato, con un contributo di 5.750.000 euro, nella graduatoria dell'*Avviso pubblico per la selezione di proposte progettuali per la realizzazione di stazioni di rifornimento a base di idrogeno rinnovabile per il trasporto stradale, da finanziare nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), missione 2 "rivoluzione verde e transizione ecologica", componente 2 "energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile", investimento 3.3 "sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale"* che prevedeva uno stanziamento di 230 milioni di euro per la realizzazione di almeno 40 stazioni di rifornimento nel territorio nazionale a base di idrogeno per veicoli leggeri e pesanti entro il 30 giugno 2026.

L'idrogeno verde necessario al rifornimento della flotta di autobus a idrogeno di AVM sarà prodotto da un impianto di produzione, per elettrolisi dell'acqua alimentato prevalentemente da energia elettrica rinnovabile, che la società AGSM-AIM intende realizzare a poca distanza in un'area di proprietà di circa 22.000 mq inutilizzata dal 2017. L'impianto di produzione sarà collegato con pipeline all'impianto di distribuzione dell'idrogeno per il rifornimento del trasporto pubblico locale che sarà realizzato da Eni Sustainable Mobility S.p.A.

Al fine di realizzare l'impianto e riqualificare il sito industriale dismesso la Società ha inviato Istanza di Variante al Piano degli Interventi (PG443210/2023 del 19/09/2023). La localizzazione degli impianti per la produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno verde in corrispondenza del canale navigabile Brentella consente inoltre di prevedere anche la possibilità di rifornimento per imbarcazioni alimentate ad idrogeno.

Altro importante investimento che ENI intende sviluppare nei prossimi anni a Porto Marghera, con un impegno economico previsto di oltre 500 milioni di euro nei prossimi anni, è il "Progetto Porto Marghera" che, al fine di accelerare la trasformazione green del settore petrolchimico, prevede una serie di interventi all'interno della Bio-raffineria localizzata nell'ambito di Variante.

In particolare ENI Sustainable Mobility Spa, la Società che gestisce la Raffineria di Venezia in via Righi, prevede la realizzazione:

- dell'impianto di Steam Reforming che consentirà la produzione di idrogeno da metano, HVO Nafta e HVO GPL, a supporto del ciclo produttivo di Bioraffineria (investimento previsto 83 milioni €);

- del nuovo biovisbreaking e interventi di adeguamento (revamping) dell'impianto EcofiningTM al fine di diversificare la gamma dei prodotti della Bioraffineria, quali biojet-fuel e HVO-diesel (investimento previsto 38 milioni €);
- del progetto per la produzione di Biojet dal processo Ecofining, attraverso interventi che hanno lo scopo di migliorare la flessibilità impiantistica rispetto alla qualità delle materie prime (investimento previsto 25 milioni €);
- del progetto finalizzato alla decarbonizzazione dei due treni di produzione idrogeno da Steam Reforming, attraverso la realizzazione di un impianto di cattura della CO2 e la realizzazione delle infrastrutture di condizionamento e trasporto via pipeline della CO2 verso l'offshore Adriatico per lo stoccaggio finale in giacimenti esauriti. (investimento previsto 70 milioni).

Anche altre aziende già presenti nell'ambito dell'"Isola delle raffinerie" hanno manifestato la volontà di sviluppare dei nuovi impianti produttivi o di riconvertire le aree di loro proprietà, e, nello specifico:

- la società Cantieri Navali di Venezia s.c.a.r.l. che ha recentemente acquisito l'ex deposito API in via Righi e che propone di riqualificare l'area con l'insediamento di un cantiere navale specializzato nella conversione di imbarcazioni con l'utilizzo di tecnologie innovative ad idrogetto per la riduzione del moto ondoso, alimentate da sistemi di propulsione elettrici e a idrogeno. Istanza di Variante al Piano degli Interventi (PG211776/2023 del 02.05.2023).
- la società Cereal Docks già presente nel compendio di Porto Marghera con uno stabilimento sito nella prima zona industriale in zona Banchina dei Molini che, per esigenze commerciali ed operative, ha necessità di aumentare la capacità di stoccaggio dello stabilimento di Marghera potenziando il deposito costiero di via Righi collegandolo poi a quello di Banchina dei Molini realizzando una condotta ipogea.

La situazione urbanistica

L'area oggetto della presente variante è sempre stata destinata ed utilizzata come area produttiva industriale, con una presenza principale della raffineria ma anche di altre attività produttive. Dal punto di vista normativo è stata disciplinata dal susseguirsi dei seguenti strumenti urbanistici:

- Piano Regolatore Generale del 1962 (approvato con Decreto del Presidente della Repubblica del 17.12.1962 - G.U. n. 51 del 22.02.1963);
- Variante Tecnica al P.R.G. per la Terraferma del 1990 (adottata con Delibera di Consiglio Comunale n. 811 del 19-20.03.1990 ed approvata con DGRV n. 28 del 12.01.1993);

- Variante al P.R.G. per la Terraferma del 1998 (adottata con delibera di Consiglio Comunale n. 5 del 13-14.01.1995 approvata con Delibera di Delibera di Giunta Regionale Veneto n. 531 del 23.02.1998);
- Variante al P.R.G. per Porto Marghera del 1999 (adottata con delibera di Consiglio Comunale n. 258 del 27.11.1995 ed approvata con Delibera di Delibera di Giunta Regionale Veneto n. 350 del 08.02.1999);
- Variante al P.R.G. per la Terraferma del 2004 (approvata con Delibera di Delibera di Giunta Regionale Veneto n. 3905 del 03.12.2004, e successiva Delibera di G.R.V. n. 2141 del 29.07.2008).

Dalla successiva disamina si può notare come la destinazione urbanistica originaria, rimasta tale fino al 1999 con l'approvazione della VPRG per Porto Marghera, era quella industriale.

La variante del 1999, per assecondare le previsioni di sviluppo dell'ambito del Parco di San Giuliano anche al di là della S.S. 11, ha individuato una differente zonizzazione, attribuendo ad una parte dell'area la destinazione a VUA - verde urbano attrezzato e per la rimanente parte la destinazione D/V, nell'intenzione di favorire la dismissione degli impianti esistenti per far posto ad un'area di riqualificazione ambientale.

Il primo strumento che invece definisce la volontà di mantenere la produzione industriale nell'area è il Piano di Assetto del Territorio, approvato nel 2014, per il quale, attraverso il Piano degli Interventi si propone di *avviare un percorso di riqualificazione dell'area con il sostegno ai settori della produzione industriale in grado di generare sviluppo e innovazione. Tale processo dovrà trovare attuazione garantendo, gli interventi di manutenzione degli impianti volti a garantire la continuità di funzionamento, privilegiando interventi di riconversione industriale, indirizzata alle tipologie produttive ambientalmente sostenibili e modelli di sviluppo innovativi (green economy).*

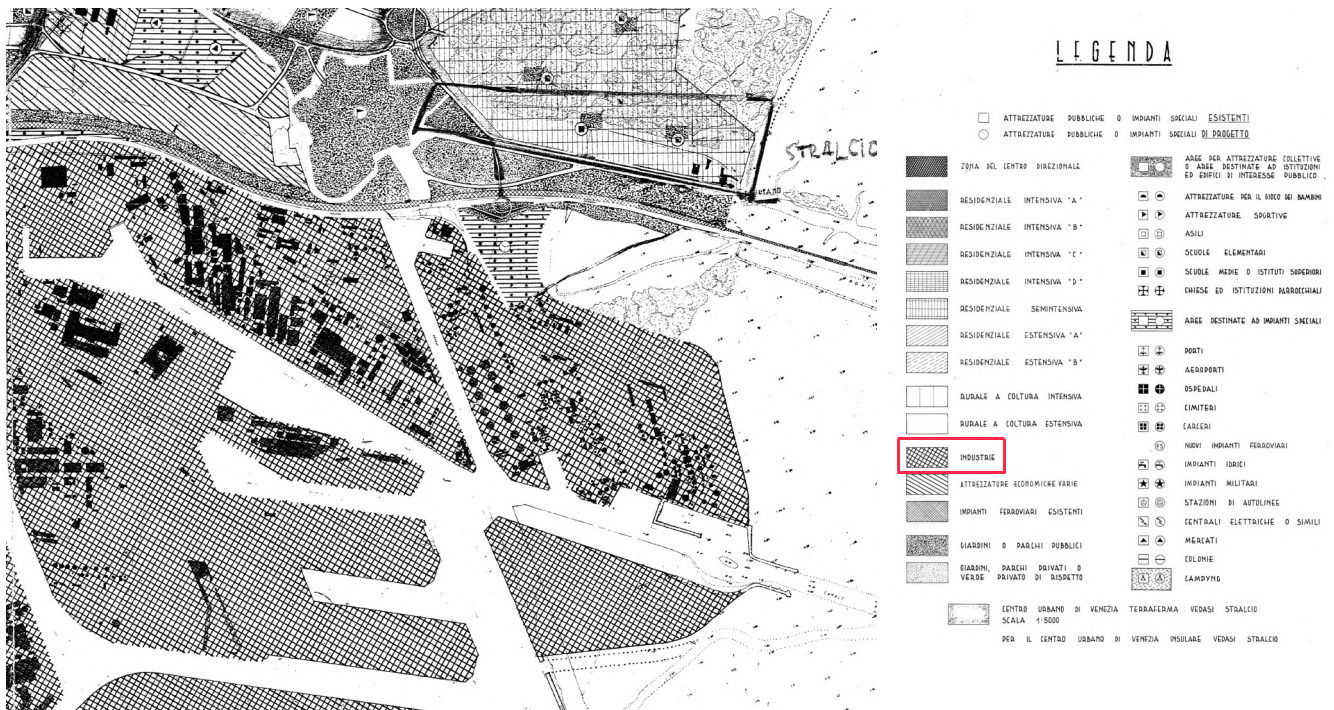
Il Piano di Assetto del Territorio individua questa zona come è previsto "Ambito di riqualificazione funzionale produttiva" specificando che il Piano degli Interventi con una specifica variante determinerà le destinazioni d'uso in funzione prevalentemente della permanenza e della riqualificazione/riconversione delle attività industriali esistenti e di nuovo impianto.

Gli strumenti di pianificazione

Il Piano Regolatore Generale per la Terraferma del 1962

Il Piano Regolatore Generale, approvato con Decreto del Presidente della Repubblica del 17.12.1962 (G.U. n. 51 del 22.02.1963), rappresenta il primo strumento urbanistico generale del Comune di Venezia. Nel P.R.G. del 1962 l'area oggetto della variante veniva classificata come "zona industriale" disciplinata dall'articolo 15 delle Norme urbanistico-edilizie.

L'articolo 15 prevede che *"La zona industriale dovrà essere esclusivamente destinata ad edifici a carattere industriale ... e ...nella zona industriale saranno consentite, oltre alle costruzioni inerenti al processo produttivo (officine, laboratori per studi e ricerche, uffici, ecc.) anche costruzioni destinate ad attività connesse con l'industria, quali: uffici direttivi e simili, mense, bar, alloggio del personale di custodia, guardia, edifici di trasporto e similari)"*.

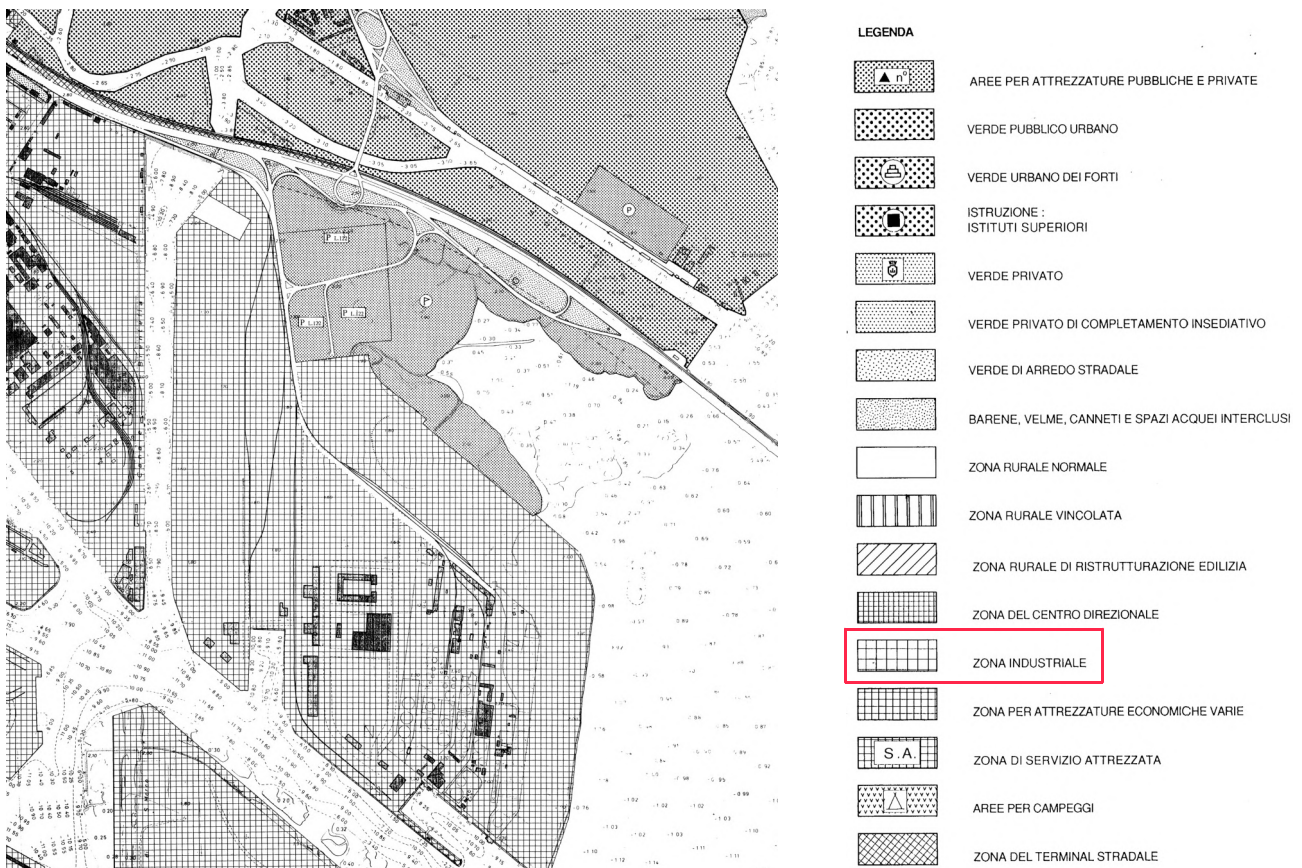


Estratto TAV. 2 - PRG 1962

La Variante Tecnica al P.R.G. per la Terraferma del 1990

La Variante Tecnica al P.R.G. per la Terraferma (adottata con Delibera di Consiglio Comunale n. 811 del 19-20.03.1990 ed approvata con Delibera di Giunta Regionale Veneto n. 28 del 12.01.1993) classifica l'area come "zona industriale" disciplinando gli interventi ai sensi dall'articolo 72 delle Norme Tecniche di Attuazione.

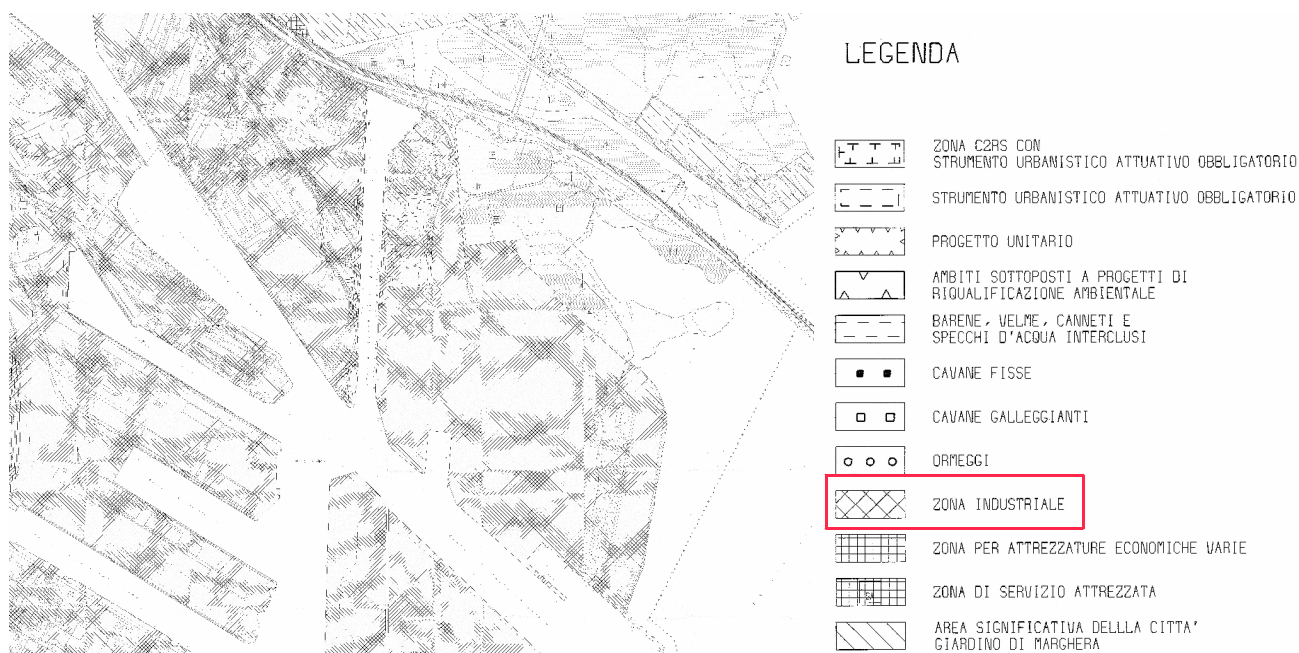
L'articolo 72 dispone che *"... la zona industriale dovrà essere destinata ad edifici e strutture a carattere industriale o portuale. ... Nella zona industriale saranno consentite, oltre alle costruzioni inerenti al processo produttivo quali officine, laboratori per studi e ricerche, uffici, depositi, anche costruzioni destinate ad attività strettamente connesse con il processo produttivo, a servizio interno alle aziende industriali, quali: uffici direttivi e simili, strutture per la ristorazione, sale riunioni, alloggi del personale di custodia e guardia (con esclusione di qualsiasi altro edificio di abitazione). Sono inoltre ammessi edifici per servizi di trasporto, parcheggi, strutture per l'assistenza sanitaria ed il controllo dell'igiene sul lavoro."*



Estratto TAV. 21.3 - VPRG 1990

La Variante al P.R.G. per la Terraferma del 1998

La Variante al P.R.G. per la Terraferma (adottata con delibera di Consiglio Comunale n. 5 del 13-14.01.1995 approvata con Delibera di Giunta Regionale Veneto n. 531 del 23.02.1998) classifica l'area come "Zona industriale" richiamando le disposizioni della Variante al P.R.G. per Porto Marghera.



Estratto TAVV. 37-38-44-45 - VPRG 1998

La Variante al P.R.G. per Porto Marghera del 1999

La Variante al P.R.G. per Porto Marghera (adottata con delibera di Consiglio Comunale n. 258 del 27.11.1995 ed approvata con Delibera di Giunta Regionale Veneto n. 350 del 08.02.1999) è lo strumento principale che disciplina le zone relative all'ambito produttivo della zona industriale di Porto Marghera.

Tale strumento, ha assunto dopo l'approvazione del PAT, il ruolo di Piano degli Interventi e classifica l'area in parte come zona "D/V – Attività petrolifere in esercizio" ed in parte come "VUA – verde urbano attrezzato".

L'articolo 28 bis delle Norme di Attuazione che disciplina la zona "D/V – Attività petrolifere in esercizio" stabilisce che: *"... Le Attività petrolifere in esercizio alla data di adozione della presente Variante in zona di trasformazione per il recupero ambientale (D speciale/V) (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 presente Variante, su altri terreni che vengono - con l'occasione - liberati e destinati ad un'utilizzazione conforme al PRG. In tal caso l'attuazione è 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 presente Variante, le aree interessate dalla suddetta dismissione dovranno essere sistemate a Verde urbano (Vu) secondo le prescrizioni di cui ai successivi art. 33 e 35..."*

L'articolo 33 delle Norme di Attuazione della VPRG per Porto Marghera, relativamente all'area "VUA-verde urbano attrezzato" rinviano alle norme della Variante al PRG per la Terraferma.

L'articolo 47 delle Norme Tecniche della VPRG per la Terraferma disciplinano le aree a verde urbano attrezzato per le quali si prevede che *"...le zone a verde urbano sono destinate alla conservazione e alla creazione dei parchi urbani ... e ... sono destinate alla realizzazione del parco di San Giuliano. Nelle zone a "verde urbano" (Vu) sono consentite unicamente costruzioni che integrino la destinazione delle zone e cioè attrezzature per il gioco dei bambini ovvero piccole costruzioni di servizio di volume complessivo non superiore a 0,01 mc/mq di altezza non superiore a ml. 4,00 strettamente attinenti alle funzioni di integrazione e di manutenzione del parco o giardino..."*

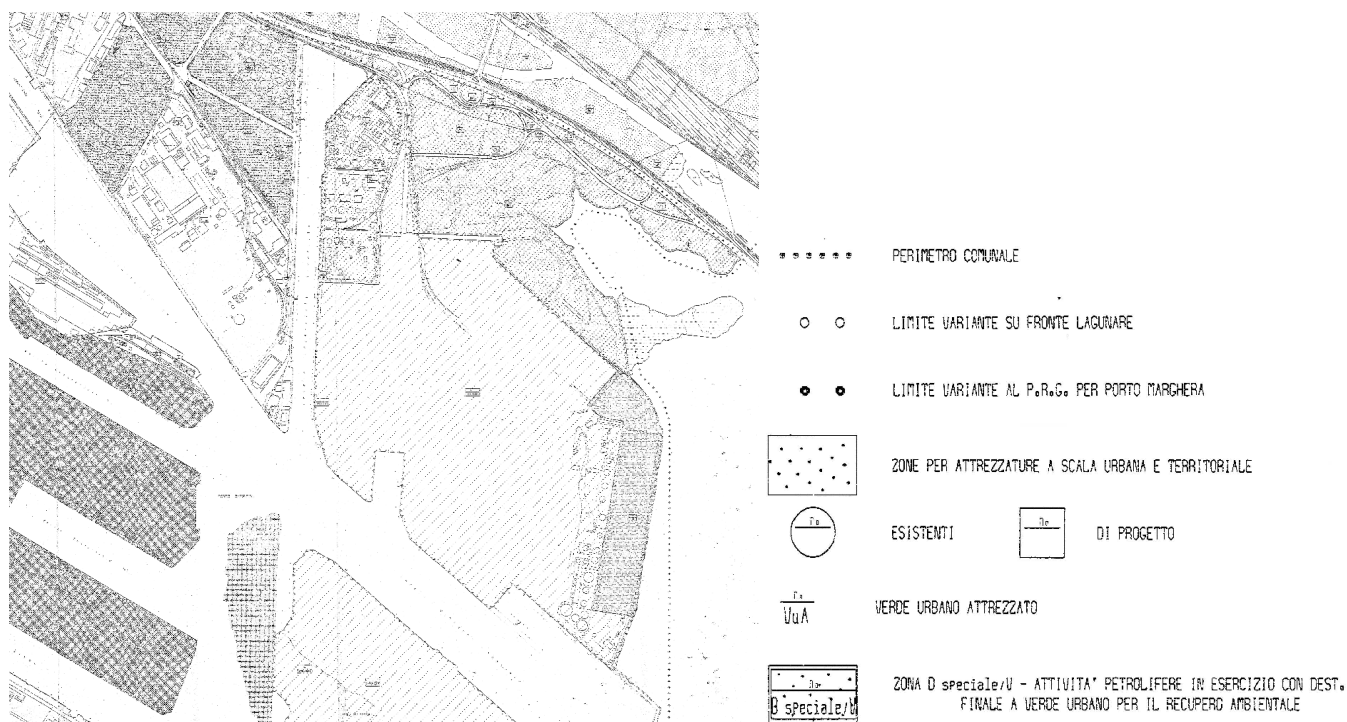
Nelle zone a "verde urbano attrezzato" è consentita la bonifica, la riqualificazione ambientale, la conservazione e la realizzazione di spazi verdi e alberati; è inoltre consentita la realizzazione di strutture ed edifici con le seguenti destinazioni d'uso:

- parcheggi, darsene ed approdi attrezzati per imbarcazioni e natanti da diporto nonché dei rispettivi servizi;
- piazze con attrezzature commerciali alla scala di quartiere;
- spazi attrezzati per la sosta, campi da gioco ed attrezzature per lo svolgimento dello sport all'aperto nonché i rispettivi servizi;
- palestre per lo svolgimento di attività ginnica;
- strutture ricettive, per la ristorazione e pubblici esercizi;
- serre e giardini botanici;
- percorsi equestri, maneggi nonché i relativi servizi;

- edifici e strutture per la manutenzione e per l'amministrazione del parco, uffici per l'informazione all'utenza;
- attrezzature di interesse comune;
- edifici e strutture espositive e museali e centri di ricerca, parco divertimenti e area attrezzata per spettacoli viaggianti;
- interventi di adeguamento ed impianti speciali relativi alle reti di distribuzione di sottoservizi.

Gli interventi per tale zona sono subordinati all'approvazione, da parte del Consiglio Comunale di un apposito programma di coordinamento che interessi tutte le aree destinate a verde urbano attrezzato individuando tra l'altro ambiti di intervento unitario o comparti, nonché le modalità di intervento e gli usi relativi agli edifici esistenti.

La realizzazione delle opere previste dal programma di coordinamento per ogni comparto sarà subordinata all'approvazione da parte del Consiglio Comunale di specifici PUA.



Estratto tav. 15 - VPRG per Porto Marghera

La Variante al P.R.G. per la Terraferma del 2004

La Variante al P.R.G. per la Terraferma (approvata con Delibera di Giunta Regionale Veneto n. 3905 del 03.12.2004, e successiva Delibera di G.R.V. n. 2141 del 29.07.2008) disciplina il territorio della Terraferma e ricomprende al suo interno l'ambito di Porto Marghera confermando le disposizioni della Variante al PRG per Porto Marghera del 1999.

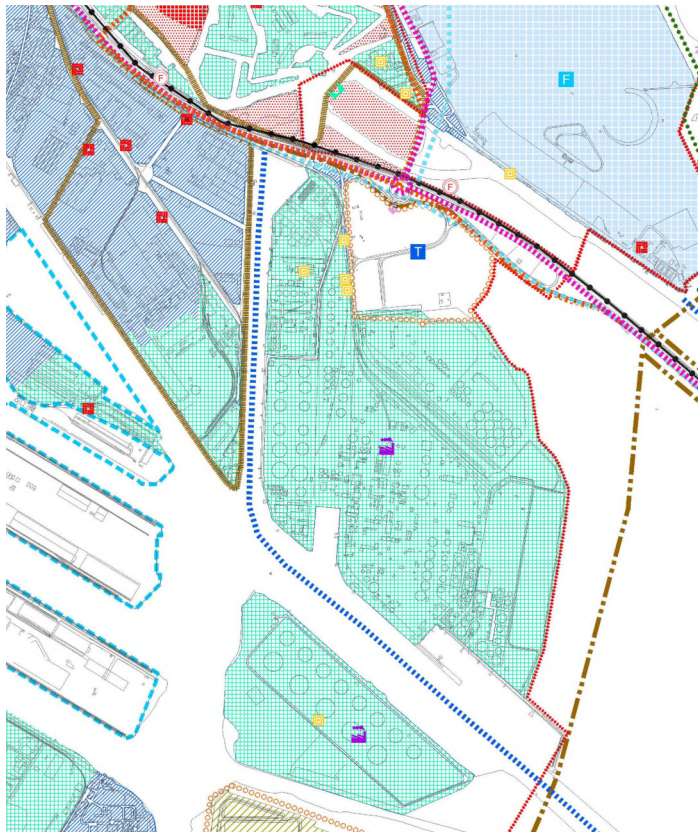
Piano di Assetto del Territorio (PAT) del 2014

Il Comune di Venezia è dotato di Piano di Assetto del Territorio, ai sensi della Legge Regionale 23 aprile 2004 n. 11 "Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio", strumento di pianificazione che delinea le scelte strategiche e di sviluppo per il governo del territorio comunale, efficace dal Novembre 2014. Il PAT è stato approvato con Delibera di Giunta Provinciale n. 128 del 10.10.2012, pubblicato sul BUR n. 15 del 31.10.2014, divenuto efficace il 15.11.2014; ha validità a tempo indeterminato.

Nel P.A.T. l'ambito oggetto di Variante si trova nell'Ambito Territoriale Omogeneo (ATO) n. 6 "Porto Marghera", per il quale, in termini di riqualificazione del polo industriale, *"Il P.I. ha pertanto il compito di avviare un percorso di riqualificazione dell'area con il sostegno ai settori della produzione industriale in grado di generare sviluppo e innovazione. Tale processo dovrà trovare attuazione garantendo, nelle successive fasi, gli interventi di manutenzione degli impianti volti a garantire la continuità di funzionamento", privilegiando interventi di "riconversione prioritariamente industriale, indirizzata alle tipologie produttive ambientalmente sostenibili" e "modelli di sviluppo innovativi (green economy)".*

Nello specifico, nella Tav. 4a - Carta delle Trasformabilità, l'ambito di variante è classificato tra le Aree di riqualificazione e/o riconversione, Riqualificazione funzionale produttiva. Per tali aree è previsto che *"Negli ambiti di riqualificazione funzionale produttiva il PI determina le destinazioni d'uso in funzione prevalentemente della permanenza e della riqualificazione/riconversione delle attività industriali".*

L'articolo 29 del PAT disciplina le "Aree di riqualificazione e/o riconversione" nel quale si enuncia quanto segue: *"Il P.A.T., nella Tavola 4, individua le aree di "riqualificazione e/o riconversione" che richiedono interventi volti al recupero e alla valorizzazione dei siti o presentano carattere di degrado e/o di disomogeneità nell'impianto plani-altimetrico, nonché eterogeneità nelle caratteristiche degli edifici, oppure incompatibilità di carattere funzionale con il contesto nelle quali sono inserite. Per tali aree il P.I. prevede di intervenire di norma, per la trasformazione delle aree, tramite P.U.A. o con comparto edificatorio o con titolo abilitativo comunque convenzionato, estesi all'intero ambito o a parti di esso. Il P.I. può altresì disciplinare i casi in cui gli interventi sono consentiti in diretta attuazione, qualora non si preveda una sostanziale modifica dell'assetto fisico e funzionale delle aree.*



Legenda		N.T.
	Confini comunali	
	ATO - Ambiti Territoriali Omogenei	
Azioni strategiche		
Sistema insediativo		
	Aree di urbanizzazione consolidata	Art. 26
	Edificazione diffusa	Art. 40
	Aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale	Art. 27
	Aree di riqualificazione e/o riconversione	Art. 29
	Riqualificazione funzionale produttiva	Art. 29
	Opere incongrue	Art. 28
	Elementi di degrado	Art. 28
<small>Il posizionamento dei simboli OPERE INCONGRUE ed ELEMENTI DI DEGRADO della Tavola 4a comporta un dimensionamento che può verificarsi in base di stampa di tali elaborati. La loro esatta collocazione è rilevata dalla Banca Dati del Quadro Coesistente, alla classe 0002021_AmbitoCoesist</small>		
	Limiti fisici all'espansione	Art. 31
Linee preferenziali di sviluppo insediativo. Specifiche destinazioni d'uso:		
	R - residenza, S - Servizi alla residenza	Art. 30, 33
	C - Commerciale, D - Direzionale, P - Produttivo, S - Servizi delle imprese e/o turistici	Art. 30, 33
	Servizi: verde e sport, attrezzature pubbliche e d'uso pubblico, parcheggi	Art. 30, 33
	Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi	Art. 32
	Attrezzature e servizi di maggior rilevanza	Art. 34
	Attività di servizio di livello regionale: Quadrante Tessera	Art. 32
Infrastrutture e mobilità		
	Infrastrutture ed attrezzature rilevanti: aeroporto, porto	Art. 35
	Stazione Ferroviaria	Art. 35
	Fermata S.F.M.R.	Art. 35
	Terminal	Art. 35
	Viabilità di connessione urbana e territoriale	Art. 35
	Linee tramviarie	Art. 35
	Linee di forza del trasporto lagunare	Art. 35
	Percorsi ciclabili	Art. 35
	Capolinea tram	Art. 35

Estratto TAV. 4a.4 - Carta delle Trasformabilità - Piano di Assetto del Territorio

La riqualificazione e/o riconversione delle aree è volta al riordino degli insediamenti esistenti e al loro recupero anche attraverso l'ammodernamento delle urbanizzazioni e il miglioramento della qualità urbana, mediante la dotazione di spazi e servizi pubblici, nonché il riuso delle aree e dei manufatti dismessi e degradati, anche con il completamento dell'edificato; inoltre il P.I. e i P.U.A. individuano le capacità edificatorie nei limiti del dimensionamento degli A.T.O. e gli interventi tesi al miglioramento delle caratteristiche planivolumetriche e dell'assetto distributivo nel rapporto tra spazi pubblici e privati degli insediamenti stessi.

Il P.I. può individuare nuove aree di riqualificazione e/o riconversione o modificare il perimetro di quelle individuate nel P.A.T., per meglio adeguarlo alla situazione reale degli insediamenti, fermo restando i limiti di dimensionamento dell'A.T.O. di appartenenza e gli obiettivi di qualità del P.A.T. Al fine di ottenere la riqualificazione delle aree siano consentiti interventi anche residenziali in connessione con il tessuto urbano esistente.

Per le aree di riqualificazione e/o riconversione contrassegnate dalla presenza di invarianti di natura paesaggistica, invarianti di natura ambientale, e invarianti di natura storico-monumentale, il P.I. dovrà verificare l'eventuale stato di compromissione dei luoghi e la presenza di opere ed elementi detrattori della qualità dei complessi monumentali da tutelare.

Gli interventi previsti nelle aree di riqualificazione e/o riconversione dovranno essere sottoposti a verifica di assoggettabilità VAS."

All'interno dell'area oggetto di Variante il P.A.T. individua, altresì, "le opere incongrue e gli elementi di degrado" disciplinate dall'articolo 28 delle Norme del P.A.T..

L'articolo 28 dispone quanto segue:

"Il P.A.T. segnala una serie di opere ritenute incongrue sotto profilo della compatibilità ambientale o della compatibilità funzionale o di degrado rispetto all'ambiente circostante.

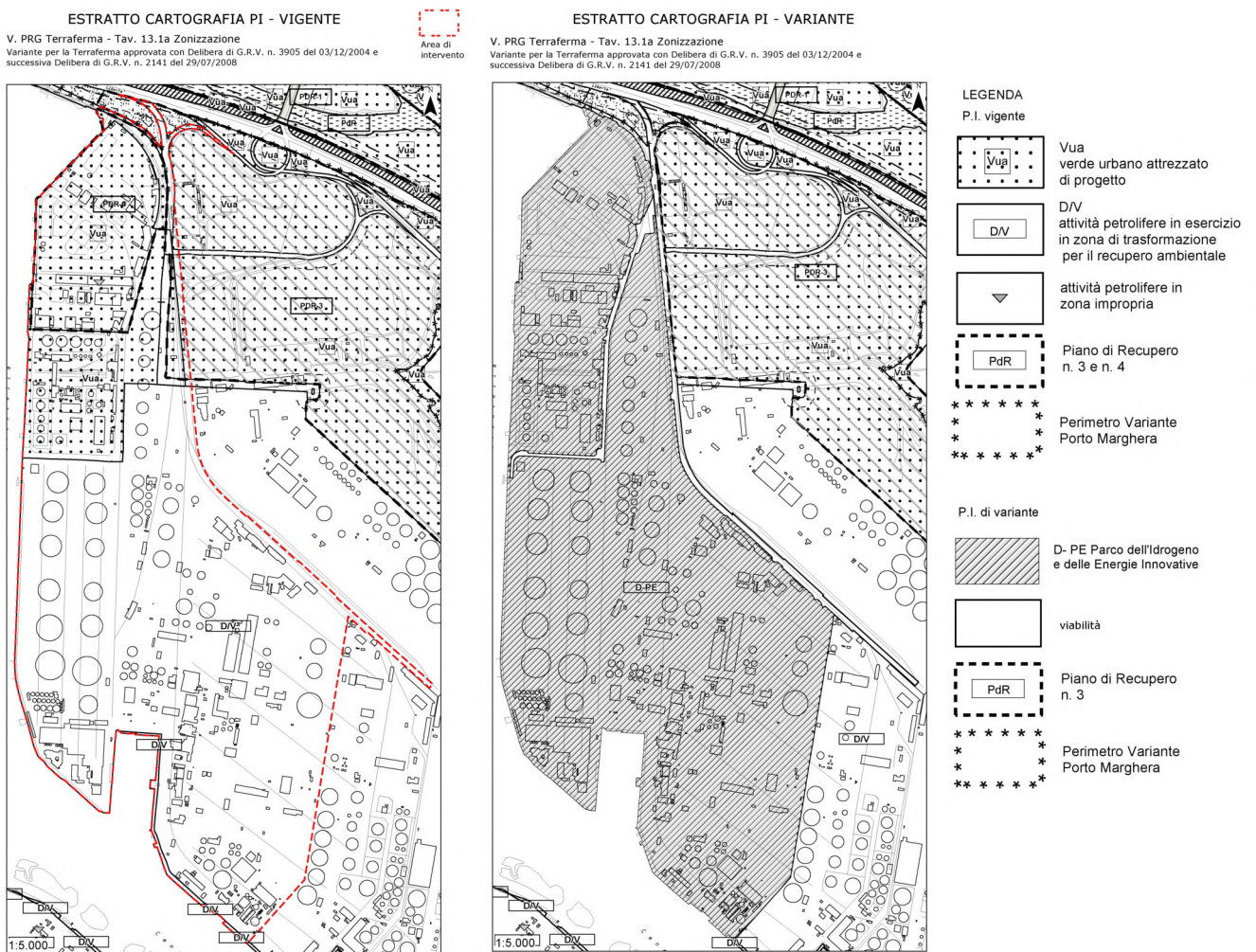
Con l'obbiettivo di eliminare o, qualora possibile, mitigare l'impatto negativo di tali opere il P.I. prevede con puntuali modalità, la demolizione, l'eventuale trasferimento, e la conseguente riqualificazione delle aree o la cessione delle stesse per la realizzazione di opere od attrezzature pubbliche o di edilizia residenziale pubblica ovvero la riconversione di manufatti ritenuti incongrui al fine di renderli compatibili con i valori di tutela evidenziati dal P.A.T. e con la qualità del contesto urbano. Per conseguire tale finalità il P.I. può prevedere l'utilizzo dello strumento del credito edilizio e della compensazione salvo diversi approfondimenti da approntare in sede di P.I. sono da considerare ricompresi nelle opere incongrue ed elementi di degrado le attività produttive isolate da bloccare e le attività isolate da trasferire così come individuate da P.R.G. previgente per la Terraferma.

Il P.I., inoltre, a seguito di indagini ad una scala di maggior dettaglio, può individuare ulteriori opere incongrue ed elementi di degrado, come può verificare, a fronte di mutate condizioni degli usi, il recupero della compatibilità funzionali o la possibilità di risolvere situazioni di degrado rispetto all'ambiente circostante, tramite interventi di recupero in loco delle volumetrie esistenti o parte di esse con forme e sedimi differenti ed altri interventi di mitigazione dell'impatto negativo.

Spetta al P.I. individuare puntualmente le opere incongrue e gli elementi di degrado e qualora lo stesso P.I. non abbia definito puntualmente gli interventi su tali opere, come sopra indicato, saranno consentite unicamente la manutenzione ordinaria e straordinaria."

La variante urbanistica al Piano degli Interventi

L'amministrazione Comunale nell'intento di dare sostegno ai settori della produzione industriale in grado di generare sviluppo e innovazione, e viste le necessità delle aziende sopradescritte, intende adeguare lo strumento urbanistico attraverso una variante al Piano degli Interventi al fine di permettere la realizzazione o alla riconversione di impianti produttivi basati su modelli di sviluppo innovativo (green economy). La variante prevede l'individuazione di una nuova Zona Territoriale Omogenea che renda pertanto possibili i processi di riconversione riferibili alla filiera dell'idrogeno e delle energie innovative.



Estratto ALL. 2 - Tavola di Variante al PI

Si prevede di riclassificare le aree (oggi destinate a D/V e Vua) con una nuova zona denominata *Z.T.O. D-PE Parco dell'idrogeno e delle energie innovative* che ha come funzione principale quella *"industriale di produzione e distribuzione dell'energia"*, destinata alla realizzazione o alla riconversione di impianti produttivi basati su modelli di sviluppo innovativo (*green economy*) e finalizzata a tipologie produttive e di distribuzione ambientalmente sostenibili.

Tale Z.T.O. è disciplinata da un nuovo articolo che viene inserito nel testo delle norme tecniche della Variante al PRG per Porto Marghera identificato come articolo 28 ter – D-PE.

Si riporta di seguito il testo dell'articolo 28 ter:

*"La zona a **Parco delle Energie Innovative** ha come destinazione principale quella "industriale di produzione e distribuzione dell'energia" destinata alla realizzazione o alla riconversione di impianti produttivi basati su modelli di sviluppo innovativo (green economy) e finalizzata a tipologie produttive e distributive ambientalmente sostenibili.*

Nella zona sono altresì ammesse le attività correlate alla funzione principale di produzione e distribuzione dell'energia.

La zona ha quali destinazioni compatibili, quelle di cui ai punti 1.1 (industriale e industriale – portuale), 1.5 (industriale per interscambio modale), 1.7 (artigianale produttivo) e punto 4 (con esclusione di quelle di cui ai punti 4.3 e 4.4.) di cui all'art. 14 delle NTA della VPRG per Porto Marghera.

All'interno delle aree di cui al presente articolo sono ammessi i seguenti interventi edilizi:

- con modalità diretta, la manutenzione ordinaria, straordinaria, restauro e risanamento conservativo e la ristrutturazione edilizia degli immobili e degli impianti esistenti
- con modalità diretta, la nuova edificazione con un indice territoriale massimo (Ut) di 1,0 mq/mq o con un aumento di superficie lorda (sl) sino ad un massimo del 30% di quella esistente.

Negli interventi edilizi dovranno essere rispettati i seguenti parametri:

- distanze dalle strade = quella prevista dal Codice della Strada;
- distanza dai confini = 5 m (è ammessa la costruzione in aderenza tra lotti finitimi previo atto registrato e trascritto tra proprietari);
- distanza tra fabbricati = 10 m.

Nella zona 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 delle attività produttive esistenti nonché gli interventi di ampliamento fino ad un massimo del 30% della superficie lorda (sl) esistente."

Variante al PRG per Porto Marghera approvata con D.G.R.V. del 09.02.1999 n. 350

Articolo 28 ter

La zona a **Parco dell'idrogeno e delle energie innovative (Z.T.O. D-PE)** ha come funzione principale quella "industriale di produzione e distribuzione dell'energia" (di cui al punto 1.4 dell'art. 14 delle NTA della VPRG per Porto Marghera) destinata alla realizzazione o alla riconversione di impianti produttivi basati su modelli di sviluppo innovativo (green economy) e finalizzata a tipologie produttive e di distribuzione ambientalmente sostenibili. Sono altresì ammesse tutte le attività correlate alla funzione principale di produzione e distribuzione dell'energia, necessarie allo svolgimento delle attività aziendali.

Inoltre, per permettere la permanenza delle attività produttive esistenti, la zona ha come destinazioni compatibili quelle previste dall'art. 14 delle NTA della VPRG per Porto Marghera di seguito elencate:

- 1.1 industriale e industriale-portuale
- 1.5 industriale per interscambio modale
- 1.7 artigianale produttivo.

Possono essere inoltre realizzate nella zona tutte le funzioni del punto 4 (servizi pubblici e/o privati) ad esclusione di quelle di cui ai punti 4.3 (terminal passeggeri) e 4.4 (porto commerciale).

All'interno delle aree di cui al presente articolo sono ammessi i seguenti interventi edilizi:

- con modalità diretta, la manutenzione ordinaria, straordinaria, restauro e risanamento conservativo e la ristrutturazione edilizia degli immobili e degli impianti esistenti;
- con modalità diretta, la nuova edificazione con un indice territoriale massimo (Ut) di 1,0 mq/mq.

Negli interventi edilizi dovranno essere rispettati i seguenti parametri:

- distanze dalle strade = quella prevista dal Codice della Strada
- distanza dai confini = 5 m (è ammessa la costruzione in aderenza tra lotti finitimi previo atto registrato e trascritto tra proprietari)
- distanza tra fabbricati e/o impianti produttivi = 0 m.
- distanza tra fabbricati non produttivi (es. uffici, mensa, etc.) = 10 m.
- altezza massima = 30 m.

Il limite di altezza fissato in 30 m può essere superato qualora si tratti di impianti tecnici e vi siano motivate esigenze impiantistiche non altrimenti risolvibili.

Articolo 14

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

- 1) destinazioni produttive:
 - 1.1) industriale e industriale - portuale
 - 1.2) industriale cantieristico;
 - 1.3) industriale a parco scientifico tecnologico;
 - 1.4) industriale di produzione e di distribuzione dell'energia;
 - 1.5) industriale per interscambio modale e per movimentazione delle merci con trattamento e/o manipolazione delle merci stesse e - quindi - con esclusione dell'insediamento di attività limitate al mero deposito, tra diverse fasi di trasporto, di merci già pronte per la commercializzazione;
 - 1.6) per l'interscambio modale e per la movimentazione delle merci e, in genere, per le attività di terminal;
 - 1.7) artigianale produttivo;

- 2) destinazioni terziarie:
 - 2.1) commerciale (attività di vendita all'ingrosso ed al minuto nonché di somministrazione di alimenti e bevande);
 - 2.2) direzionale (attività di produzione di servizi; attività bancarie, finanziarie ed assicurative; attività professionali);
 - 2.3) per deposito merci al servizio di attività insediate altrove;
 - 2.4) ricettiva alberghiera;
 - 2.5) ricettiva annessa alle attività produttive (foresteria);
 - 2.6) artigianale di servizio;

- 3) destinazioni residenziali:
 - 3.1) residenziale;
 - 3.2) residenziale di servizio (alloggio integrato, fisicamente e funzionalmente, in un complesso edilizio unitario e costituente pertinenza dello stesso; l'alloggio non può avere Sp eccedenti i 150 mq; per ciascun complesso edilizio è consentita una sola residenza di servizio);

- 4) destinazione a servizi pubblici e/o privati quali:
 - 4.1) impianti tecnologici (idrici, di depurazione, di sollevamento, di distribuzione dell'energia; diraccolta e di trattamento dei rifiuti da parte di enti pubblici ovvero -se relativi ai soli rifiuti prodotti dalla propria attività in sito- da parte di soggetti privati);
 - 4.2) impianti per la protezione civile (servizi di pubblica sicurezza; caserme dei Vigili del Fuoco);
 - 4.3) terminal passeggeri;
 - 4.4) porto commerciale pubblico;
 - 4.5) impianti ferroviari;
 - 4.6) parcheggi pubblici;
 - 4.7) opere di urbanizzazione primaria e secondaria.

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