

RIQUALIFICAZIONE E  
RIORGANIZZAZIONE FUNZIONALE  
CANTIERE NAUTICO BERALDO

PROPOSTA INTERVENTO AI SENSI  
DELL'ART.4 LR 55/2012

## Relazione illustrativa

elaborato adeguato parere CdS della Direzione Sviluppo del Territorio e Città Sostenibile del 21.12.2020

COMMITTENTE: Cantiere Nautico Beraldo Srl via Cà Vallesina 25 Cà Noghera - Venezia	PROGETTISTA: Ing .Giuseppe Baldo	GRUPPO DI LAVORO: Arch. Francesca Artico Dott. Damiano Solati
REDAZIONE: Dott. Damiano Solati 02   03   21	CONTROLLO INTERNO: Giuseppe Baldo 02   03   21	APPROVAZIONE INTERNA: Giuseppe Baldo 02   03   21
PERCORSO DIGITALE: \\...P637consegnalall.01.pdf		DATA: marzo 2021



*Giuseppe Baldo*



## Sommario

1	INTRODUZIONE.....	3
2	CARATTERISTICHE DELL'AREA D'INTERVENTO.....	4
2.1	Localizzazione territoriale.....	4
2.1.1	Assetto della proprietà.....	5
2.2	Stato attuale dei luoghi.....	6
3	INDICAZIONI RILEVANTI DAGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE .....	13
3.1	Pianificazione sovraordinata.....	13
3.1.1	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto.....	13
3.1.2	Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.).....	16
3.2	Pianificazione di settore .....	19
3.2.1	Piano di Area della Laguna ed Area Veneziana (PALAV).....	19
3.2.2	Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.).....	21
3.2.3	Rete Natura 2000 .....	23
3.3	Pianificazione comunale .....	25
3.3.1	Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia (PAT).....	25
3.3.2	Piano degli Interventi del Comune di Venezia.....	31
3.3.3	Piano Regolatore Generale di Venezia (PRG) .....	31
4	PROPOSTA D'INTERVENTO .....	34
4.1.1	Obiettivi e finalità.....	34
4.1.2	Proposta d'intervento.....	34
4.1.3	Modalità d'intervento .....	42
4.1.4	Caratteri dimensionali .....	44
4.1.5	Standard urbanistici .....	46



## 1 INTRODUZIONE

La proposta d'intervento è finalizzata a regolarizzare e riqualificare l'ambito del cantiere nautico presente lungo il margine lagunare, situato ad est dell'area aeroportuale.

Il progetto riguarda la riorganizzazione funzionale e fisica delle strutture e spazi di pertinenza al fine di rendere compatibile l'attività esistente con il contesto territoriale e quadro pianificatorio vigente. L'attività in oggetto, infatti, è classificata dal vigente PI, confermando le previsioni del PRG, come attività produttiva in sede impropria, ricadente in area con destinazione agricola.

Il presente documento, con allegate tavole esplicative, è funzionale alla descrizione degli obiettivi e modalità d'intervento relativi all'iter previsto dalla LR 55/2012, in riferimento all'art. 4 "Interventi di edilizia produttiva in variante allo strumento urbanistico generale".

L'entità degli interventi in progetto, e le soluzioni proposte, sono il risultato di un costante rapporto di concertazione tra gli Enti maggiormente coinvolti nel progetto. Trattandosi di aree particolarmente sensibili sotto il profilo ambientale e paesaggistico, gli uffici della Soprintendenza per i B.B. A.A. A.A., il Magistrato alle Acque, l'Agenzia delle Dogane e il Comune di Venezia hanno fornito contributi e indirizzi che hanno permesso l'individuazione delle soluzioni più consone per la ridefinizione della destinazione dell'area, nel rispetto delle valenze locali.

I contenuti della proposta sono stati adeguati ai pareri emersi durante la fase istruttoria previsti dalla procedura di cui alla LR 55/2012, con riferimento alla comunicazione dei contenuti della CdS trasmessi in data 21.12.2020.

## 2 CARATTERISTICHE DELL'AREA D'INTERVENTO

### 2.1 Localizzazione territoriale

L'area interessata dagli interventi si trova sul territorio comunale di Venezia, all'interno della Città Metropolitana di Venezia, ed in particolare si colloca in gronda lagunare. Gli spazi oggetto della proposta d'intervento si localizzano in prossimità della frazione di Cà Noghera, a sud dell'asse della SS14, lungo via Cà Vallesina.

L'ambito in oggetto riguarda uno spazio situato in prossimità dell'area aeroportuale di Venezia, in corrispondenza del limite nord.-est. Le aree hanno diretto affaccio sul ramo morto del Canale Osellino.



*Figura 1 individuazione su ortofoto*

Sono coinvolti spazi attualmente utilizzati per la diportistica e attività connessi al rimessaggio e ricovero natanti.

Gli spazi limitrofi sono quasi esclusivamente ad uso agricolo, con la presenza di alcune abitazioni sparse. In prossimità del margine ovest è presente una attività simile a quella in oggetto; inoltre lungo l'argine dell'Osellino sono presenti cavane e pontili per ormeggio di natanti, confermando la vocazione logistica di carattere diportistico del luogo.

L'ambito rientra all'interno di spazi di transizione tra la terraferma veneziana, in corrispondenza di un ambito ad elevato utilizzo antropico (sistema aeroportuale) e l'area di maggiore valenza ambientale (laguna di Venezia).

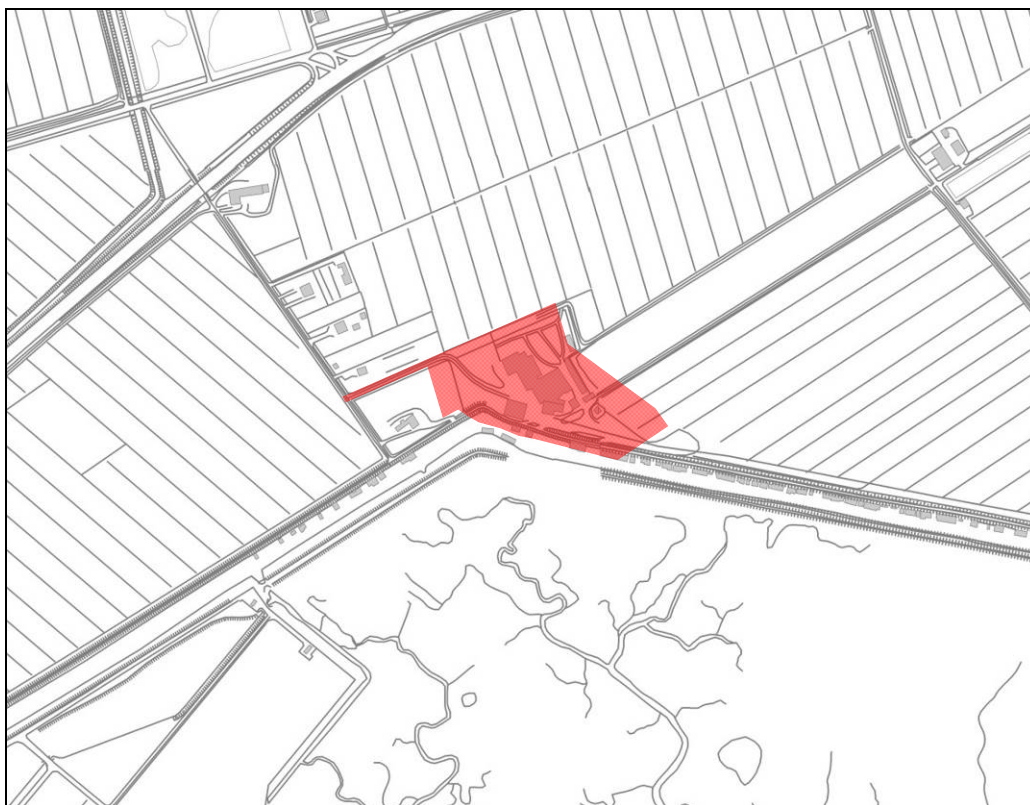


Figura 2 Localizzazione territoriale su CTR (in rosso).

### 2.1.1 Assetto della proprietà

Il Complesso è ubicato nel Comune di Venezia, loc. Ca' Noghera, Via Ca' Vallesina 25. L'attività qui insediata è denominata "Cantiere Nautico Beraldo", il cui amministratore unico e legale rappresentante è il Sig. Mirco Beraldo.

L'area costituente il cantiere è costituita dai terreni censiti catastalmente come segue:

- **Catasto Terreni** foglio 158 (ex sezione Favaro Veneto, Fg. 13), particelle 235 sub 9, 236, 237, 431, 478, 449, 450, 460, 461, 462, 503, 504, 505, 533, 535; il mappale 502 è stato oggetto di frazionamento (con iter espropriativo ancora in fase di definizione);
- **Catasto Fabbricati** foglio 158 (ex sezione Favaro Veneto Fg. 13), particella 235 sub 3 categoria C/1 classe 7 (bar), sub 4 – 5 categoria A/3 classe 3 (abitazione popolare), sub 6 categoria C/6 classe 1 (garage), sub 7-8-9 (locale caldaia, vano scale, scoperto comune), sub 10 categoria D/8 (rimessa natanti).



Figura 3. Estratti di mappa catastale del Comune di Venezia. (fonte: <http://sit.comune.venezia.it>). In rosso il perimetro dell'area.

Il proprietario<sup>1</sup> ha avviato con una prima domanda Prot. Gen. 9891 del 10.03.1986 procedura di sanatoria dei manufatti presenti nell'area, alla quale ha fatto seguito la successiva domanda di sanatoria Prot. Gen.31420 del 28.02.1995. Queste procedure all'oggi non risultano ancora concluse.

Il Comune di Venezia ha invece rilasciato una concessione in sanatoria del 1 febbraio 2013 relativa alla ristrutturazione della casa colonica per il cambio d'uso da stalla a bar, sala riunioni e modifiche interne e forometriche; costruzione del fabbricato ad uso uffici. Legittimando, anche dal punto di vista edilizio, l'esercizio di attività connesse alla cantieristica nautica.

Durante lo sviluppo della proposta in oggetto il proponente ha già provveduto a rimuovere alcune situazioni di degrado, con particolare riferimento alla demolizione di volumi incongrui e non legittimati, anche attraverso procedure di adeguamento normativo (sanatoria gru). La proposta in oggetto è finalizzata a dare pieno compimento alle attività di riqualificazione e legittimazione delle attività insediabili.

## 2.2 Stato attuale dei luoghi

L'area, come indicato, ospita un cantiere nautico, all'interno del quale sono presenti spazi, edifici e manufatti funzionali al deposito, rimessaggio e movimentazione dei natanti, nonché spazi di pertinenza dell'attività stessa.

<sup>1</sup> Al momento di avvio della procedura di sanatoria sig. Giuseppe Beraldo, Noemi Fiorin



L'area complessiva interessata dall'intervento è di circa 39.600 mq, considerando lo spazio dell'attività e la viabilità di accesso alla stessa.

L'attuale configurazione è definita principalmente dalla presenza di ampi spazi destinati ad ospitare le imbarcazioni in terraferma, e gli spazi di manovra necessari per movimentare le imbarcazioni ospitate. Questi spazi sono il risultato delle opere di rimozione dei volumi illegittimi che precedentemente occupavano parte della superficie dell'area.

Dal confronto delle ortofoto sotto riportate risulta evidente l'attività di riordino già avviata, indicando come rispetto all'ortofoto del 2017 siano state operate ulteriori demolizioni, come indicato dagli elaborati allegati al presente documento.

L'accesso all'area avviene tramite una viabilità privata, sul lato ovest dell'area, che si raccorda su via Vallesina.

Le aree di sosta dei veicoli sono direttamente raggiungibili tramite questa viabilità, interessando la porzione occidentale dell'ambito.

La mobilità e accessibilità interna si sviluppa su assi che attraversano perimetralmente gli spazi destinati alla sosta dei natanti; i percorsi interni allo spazio consentono il diretto accesso agli spazi di stallo delle imbarcazioni. Tutta la viabilità interna è ricavata su suolo drenante. Anche le aree di stallo ricavate su superficie drenante.

Gli spazi asfaltati riguardano le superfici di viabilità di accesso su via Vallesina e la viabilità interna e piazzali prossimi all'affaccio sul lato lagunare, utilizzato per l'alaggio delle imbarcazioni, e opere di pulizia e manutenzione delle imbarcazioni.

Allo stato attuale sono stati rimossi i volumi non legittimati, con una organizzazione dello spazio che si è così venuto a creare.



Figura 4 ortofoto dell'area d'intervento al 2015



Figura 5 ortofoto dell'area d'intervento al 2017.



Figura 6 Stato di fatto attuale.

Per premettere lo spostamento delle barche da terraferma al canale sono presenti 3 gru che premettono di superare il dislivello dell'argine.

Lungo l'argine in affaccio sul canale sono presenti pontili che premettono l'attracco in sicurezza delle barche.

Sono attualmente presenti 3 strutture, con diverse destinazioni d'uso, alle quali si aggiungono le gru poste in prossimità dell'argine.

Si riporta di seguito uno schema della situazione attuale che sintetizza il quadro autorizzativo complessivo.

L'edificio principale (1), con tipologia tipica di casa colonica, presenta un corpo di fabbrica a tre piani sul lato est, e una porzione su due piani, con affaccio su portico. Sul lato nord, in corrispondenza dell'elemento su 3 piani, sono presenti volumi che ospitano gli impianti tecnologici. Complessivamente il volume dell'edificio è di 2.157,15 mc.

L'edificio posto più ad est (2) si sviluppa su un unico piano fuori terra, per una superficie di circa 50 mq, con una volumetria di 127,60 mc

La struttura posta in copertura degli impianti di distribuzione carburante occupa una superficie di circa 14 mq, con un volume stimato in 54,80 mc.

Complessivamente la superficie coperta risulta quindi pari a circa 425 mq, per una consistenza volumetrica totale di circa 2.340 mc

edificio	sup (mq)	vol (mc)	
1	360,51	2.157,15	Edificio storico, uso misto residenza servizi
2	50,04	127,60	Ex abitazione custode
3	13,71	54,84	Tettoia protezione impianto distribuzione carburanti
<b>tot</b>	<b>424,26</b>	<b>2.339,59</b>	

Si riporta di seguito in dettaglio lo stato dei luoghi e l'analisi delle strutture qui presenti

### Edificio 1

Si tratta di una struttura in muratura, già qui presente prima dell'avvio dell'attività, caratterizzata da una struttura tipica degli edifici funzionali all'attività agricola del contesto. L'edificio è sottoposto a tutela quale elemento di interesse storico-testimoniale individuato dagli strumenti urbanistici comunali. Si tratta di un Edificio soggetto a grado di protezione di tipo 2 (risanamento conservativo), dove gli interventi ammessi sono volti alla conservazione degli elementi costitutivi principali dell'organismo edilizio ed in particolare tutti gli elementi esterni di carattere morfologico, volumetrico e architettonico che si riallacciano senza contraffazioni alla cultura compositiva e costruttiva della tradizione cui tale organismo appartiene.

Il manufatto è strutturato su due corpi di fabbrica affiancati. La porzione ad est si sviluppa su tre piani, mantiene sia internamente che sulle facciate la struttura tradizionale dell'edificio. La porzione ovest è organizzata su due piani, con un ampio porticato in affaccio su tutto il fronte sud. L'edificio è utilizzato come bar ed ufficio in seguito alla



concessione in sanatoria per il cambio di destinazione d'uso rilasciata dal Comune di Venezia l'1 febbraio 2013.



Figura 7 edificio 2

Il manufatto è classificato come edificio storico-testimoniale, soggetto pertanto a tutela sia in ragione dei valori del contesto che degli elementi caratteristici della struttura stessa.

Con parere positivo della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Venezia e Laguna, prot. 14683 del 28.09.2016 del 28.09.2011, sono state quindi autorizzate limitate modifiche fotometriche rispetto allo stato preesistente, in quanto il nuovo assetto risulta comunque compatibile con i valori e la qualità del sistema della gronda lagunare.

Con medesima nota è stato espresso parere positivo anche per la ristrutturazione dell'edificio e cambio di destinazione d'uso, indicando la compatibilità dell'uso commerciale (bar e uffici).

## Edificio 2

La struttura riguarda un fabbricato di carattere residenziale. Si tratta di un edificio a piano singolo, con un disegno molto semplice. L'edificio si trova all'interno della recinzione che delimita la pertinenza dell'edificio stesso, separando così lo spazio dalle aree destinate alla sosta dei natanti.



Figura 8 edifici 2

Per quanto riguarda l'edificio qui descritto, con parere prot. 14663 del 28.09.2011 della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Venezia e Laguna, è stato comunicato parere positivo di compatibilità paesaggistica, dal momento che la struttura e i caratteri costruttivi e tipologici non creano situazioni di alterazione o degrado paesaggistico rispetto ai valori del sistema lagunare. Il parere è pertanto legittimato sotto il profilo della compatibilità paesaggistica

### Edificio 3

La struttura ospita due colonnine per l'erogazione di carburante, coperte da una tettoia con struttura in legno e copertura in tegole. L'area limitrofa alla pompa di benzina con è pavimentazione in cubetti di porfido, ed è stata oggetto di permesso di costruire prot. 2005/187753 del 13 maggio 2005. L'impianto è connesso ad un serbatoio interrato con capacità di 5 mc per il gasolio e 10 mc per la benzina. Con provvedimento 2008/210318 del 15.03.2008 la Direzione Attività Produttive Sviluppo Economico e Politiche Comunitarie del Comune di Venezia, è stato concluso l'iter approvativo delle opere di adeguamento dell'impianto di distribuzione, concernente anche la tettoia di copertura degli erogatori, con parere favorevole condizionato della Commissione Edilizia Territoriale Terraferma, trasmesso alla Soprintendenza competente.

Con provvedimento del Direttore della Direzione Mobilità e Trasporti del Comune di Venezia, prot. 2013.178119 del 17.04.2013, si recepisce l'esito positivo del collaudo e si certifica la sicurezza dell'impianto stesso, facendo propria la licenza per l'esercizio dell'impianto secondo quanto stabilito dalla Agenzia delle Dogane con prot. A6170 del 14.03.2011.

Attualmente i soli erogatori sono stati sostituiti con elementi più moderni e sicuri.

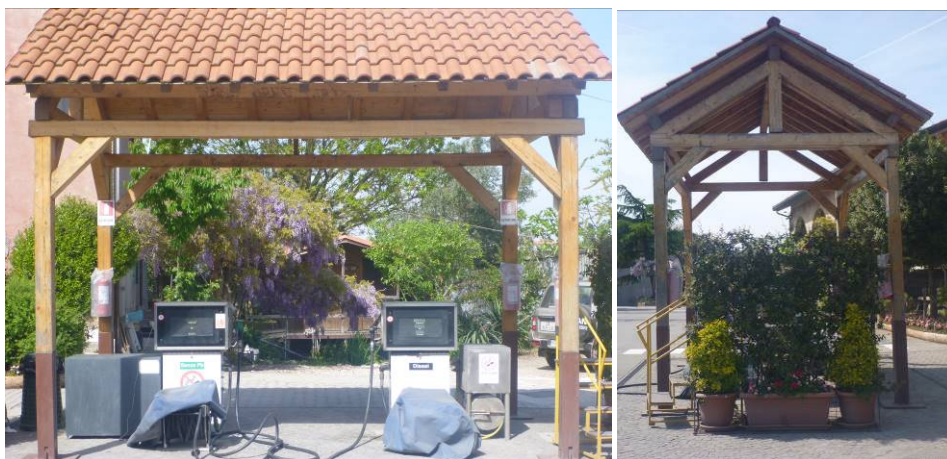


Figura 9 copertura dell'impianto di distribuzione carburante

Agli edifici precedentemente descritti si aggiungono 4 strutture a carroponente fissi, per il trasporto e il varo dei natanti. Si tratta di elementi che non costituiscono opere autonomamente utilizzabili in assenza del cantiere cui afferiscono, e sono esclusivamente funzionali all'esercizio del cantiere. Le strutture si rendono necessarie

per garantire l'accesso delle barche agli approdi legittimati, senza interventi che alterino o interrompano la struttura e continuità dell'argine esistente.

La vegetazione limitrofa che corre lungo i piedi dell'argine ha raggiunto un'altezza pari e superiore alle strutture in oggetto.

Trattandosi di strutture strettamente funzionali all'attività in oggetto, che non determinano consistenza volumetriche, ma riguardano a tutti gli effetti elementi strumentali alle funzioni insediate, è stata avviata apposita procedura di sanatoria per i manufatti, realizzati all'epoca in assenza di atto edificatorio e autorizzazione paesaggistica.

È stata predisposta SCIA in sanatoria, depositata presso il Comune di Venezia in data 28.10.2018, precedentemente alla quale è stato comunque ottenuto parere favorevole di compatibilità paesaggistica, tramite accertamento di compatibilità paesaggistica ai sensi dell'art. 167 e 181 del D.Lgs 42/2004, con nota prot. PG/2018/0465481 del 28.09.2018.



*Figura 10 carriponte, vista da terraferma e lato canale*

### **3 INDICAZIONI RILEVANTI DAGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE**

Per quanto riguarda le linee di assetto del territorio in cui la proposta d'intervento si colloca, si fa principalmente riferimento agli strumenti di pianificazione e programmazione, per le scelte di assetto territoriale e settoriale, alla Normativa speciale per Venezia, per le politiche di salvaguardia e rivitalizzazione socio-economica, ed alle regolamentazioni specifiche per quanto riguarda l'analisi dei vincoli presenti.

#### **3.1 Pianificazione sovraordinata**

L'analisi dell'ambito d'intervento rispetto alla pianificazione sovraordinata è da considerarsi in relazione al livello di pianificazione e alla relativa scala di rappresentazione.

##### **3.1.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto**

Il PTRC costituisce il "supporto territoriale" delle scelte e degli strumenti regionali di programmazione economica e sociale che fanno riferimento al Programma Regionale di Sviluppo (PRS). In base all'accordo sottoscritto con il Ministero per i Beni Ambientali e Culturali assumerà anche la valenza di Piano paesaggistico attribuita dalla Legge Regionale 11 marzo 1986 n. 9 e successivamente confermata dalla Legge Regionale 23 aprile 2004, n. 11.

Tale attribuzione fa sì che nell'ambito del PTRC siano assunti e ottemperati gli adempimenti di pianificazione paesaggistica previsti dall'articolo 135 del D.lgs. 42/2004 e s.m.i.

Il principale strumento di riferimento per la pianificazione territoriale nella Regione Veneto, è il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, introdotto con la Legge Regionale del 27 giugno 1985, n° 61 che riformula l'istituto della pianificazione territoriale introdotto con la "legge urbanistica" n° 1150 del 1942.

L'art. 5 delle N.T.A. dispone che il P.T.R.C. e gli strumenti territoriali e urbanistici generali e attuativi approvati in attuazione delle direttive del P.T.R.C. hanno valenza paesistico - ambientale ai sensi e per gli effetti della L. 29.6.1939 n.1497 e della L. 8.8.1985, n. 431.

Il P.T.R.C. costituisce il complesso di prescrizioni e vincoli automaticamente prevalenti nei confronti degli strumenti urbanistici di livello inferiore nonché di direttive per la redazione dei Piani Territoriali Provinciali e degli strumenti urbanistici di livello inferiore.

Il P.T.R.C. vigente, approvato nel 1992, risponde all'obbligo emerso con la legge 8 agosto 1985, n.431, di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso il D.M. 42/2005, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali.

Il P.T.R.C. individua nella Tav. n. 2 il sistema degli ambiti naturalistico ambientali e paesaggistici di livello regionale. L'intervento oggetto della presente Valutazione ricade come indicato in (Figura 11) negli ambiti naturalistici di livello regionale ed in aree di tutela paesaggistica, vincolate ai sensi delle leggi 29.6.1939, n. 1497 e 8.8.1985, n.431.



Tutte le aree così individuate costituiscono zone ad alta sensibilità ambientale o ad alto rischio ecologico. Per tali ambiti la Regione orienta la propria azione verso obiettivi di salvaguardia, tutela, ripristino e valorizzazione delle risorse che caratterizzano gli ambiti stessi.

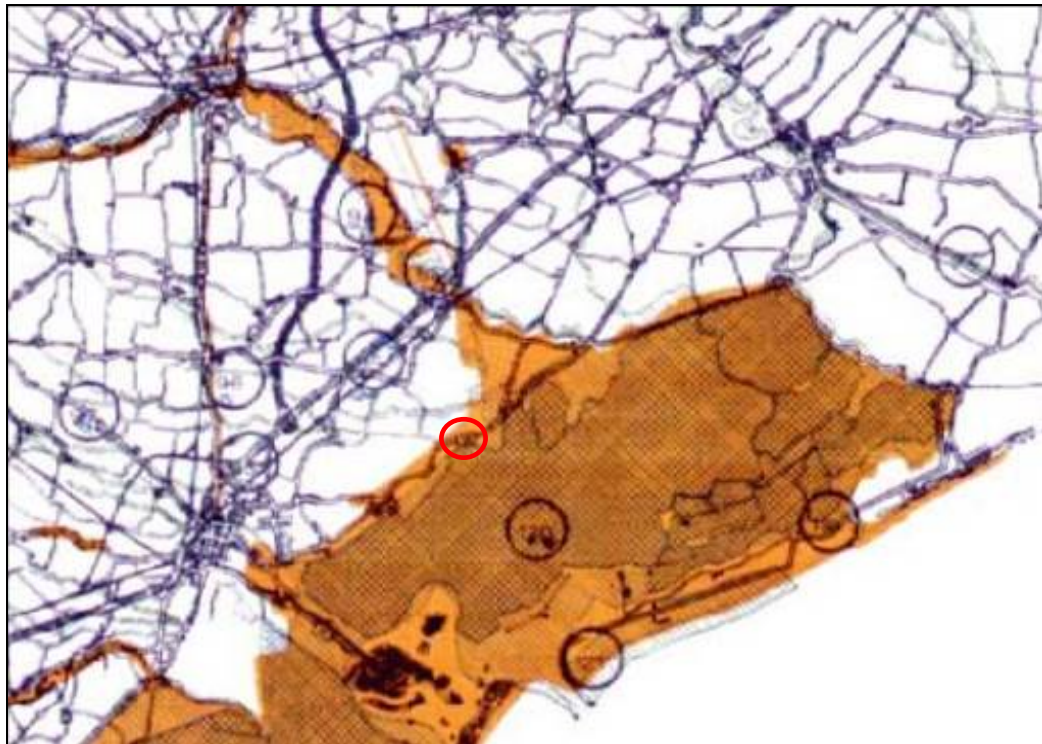


Figura 11. P.T.R.C. vigente, Tav.2 "Ambiti naturalistico -ambientali e paesaggistici di livello regionale".

La Regione Veneto ha avviato il processo di aggiornamento del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC adottato con DGR n. 372 del 17/02/09), come riformulazione dello strumento generale relativo all'assetto del territorio veneto, in linea con il nuovo quadro programmatico previsto dal Programma Regionale di Sviluppo (PRS) e in conformità con le nuove disposizioni introdotte con il Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. 42/04).

Il "Documento preliminare al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento" è stato adottato con DGR n. 2587 del 7 agosto 2007 e pubblicato nel supplemento al BUR n. 86 del 2/10/2007.

Con deliberazione di Giunta Regionale n. 372 del 17/02/09 è stato adottato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento ai sensi della legge regionale 23 aprile 2004, n.11 (art. 25 e 4).

Secondo il Nuovo P.T.R.C. adottato, l'area oggetto di intervento ricade in aree la cui diversità dello spazio agrario risulta essere bassa.

Lo spazio interessato dall'intervento si colloca lungo il margine della laguna di Venezia, riconosciuta come area nucleo, elemento portante della rete ecologica regionale. Più a nord si sviluppa un elemento di connessione secondaria, rappresentato dal sistema che corre lungo il fiume Dese, che rientra all'interno degli spazi di sviluppo del Bosco di Mestre.



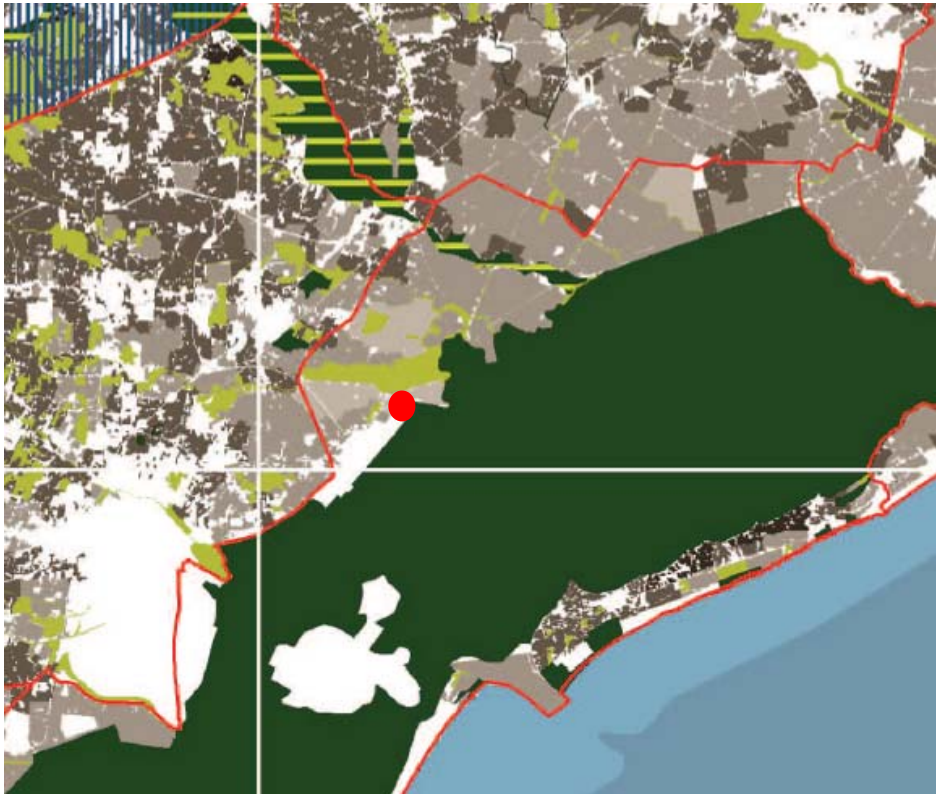


Figura 12. - P.T.R.C. adottato – Tavola 02 “Biodiversità”



Figura 13 PTRC adottato - Tavola 9

### 3.1.2 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.)

Il PTCP della Provincia di Venezia è stato adottato dal Consiglio Provinciale con Deliberazione n. 2008/104 del 5/12/2008, approvato definitivamente e trasmesso alla Regione del Veneto il 7 aprile 2009 e approvato dalla stessa Regione del Veneto con Deliberazione della Giunta Regionale n. 3359 del 30 dicembre 2010.

Il PTCP è lo strumento di pianificazione che delinea gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio provinciale. Il PTCP assume i contenuti previsti dall'articolo 22 della LR 11/2004, costituisce il "supporto territoriale" delle scelte e degli strumenti provinciali di programmazione economica e sociale, in coerenza con gli strumenti sovraordinati, con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche ed ambientali.

Dall'analisi della Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale, emerge che l'area di progetto risulta ricadere nella perimetrazione del Vincolo paesaggistico D. Lgs 42/2004.

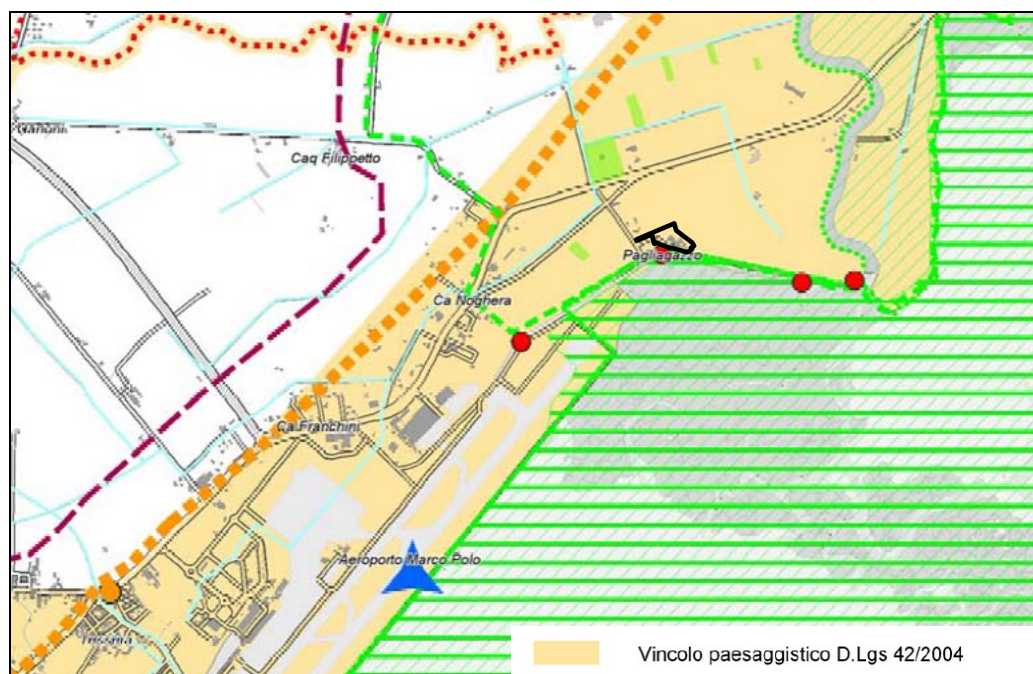


Figura 14. Estratto Tav. 1.2: Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale del PTCP. (In nero l'area di intervento).

Per quanto riguarda le fragilità ambientali il PTCP indica l'area oggetto di intervento come area con classe di salinità del suolo alta (art. 16 N.T.A.). Il PTCP, alla luce dei mutamenti climatici in corso e delle stime previsionali dell'innalzamento del livello marino e tenuto conto della situazione altimetrica del territorio e della vastità dei territori sottoposti a bonifica idraulica, delle tendenze evolutive dell'assetto morfologico e idrogeologico del territorio, riconosce le condizioni di particolare fragilità delle seguenti aree:

- la porzione di territorio poste a quota inferiore a + 1,00 m s.l.m sulla base dei contenuti dell'Allegato 2 al PPE (riportata nella Tavola 2) ed in considerazione dell'escursione del livello medio marino;
- le aree a rilevante subsidenza (riportate nella Tavola 2);



- le aree interessate da intrusione salina.

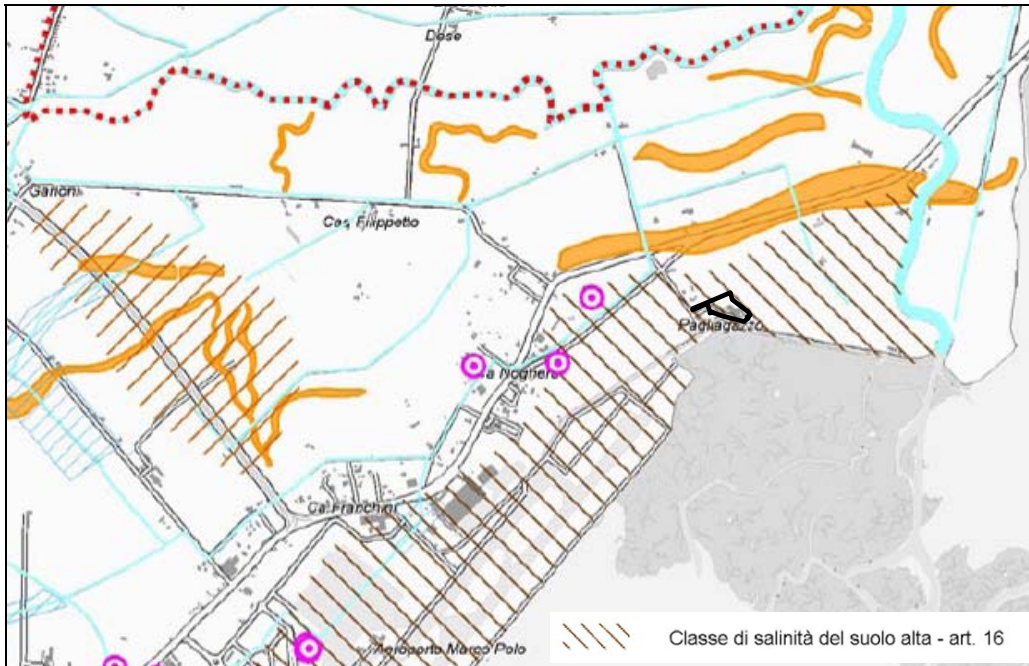


Figura 15. Estratto Tav. 2.2: Carta della fragilità ambientale del PTCP. (In nero l'area di intervento).

L'area oggetto d'intervento non ricade all'interno di alcun sistema ambientale come indicato nella Tav. 3.2 del PTCP.



Figura 16. Estratto Tav. 3: Sistema ambientale PTCP.

La Carta Sistema Portualità indica l'area in oggetto come segue: denominazione “Beraldo Giuseppe”, rimessaggio per 380 posti barca con servizio di accesso alla laguna.

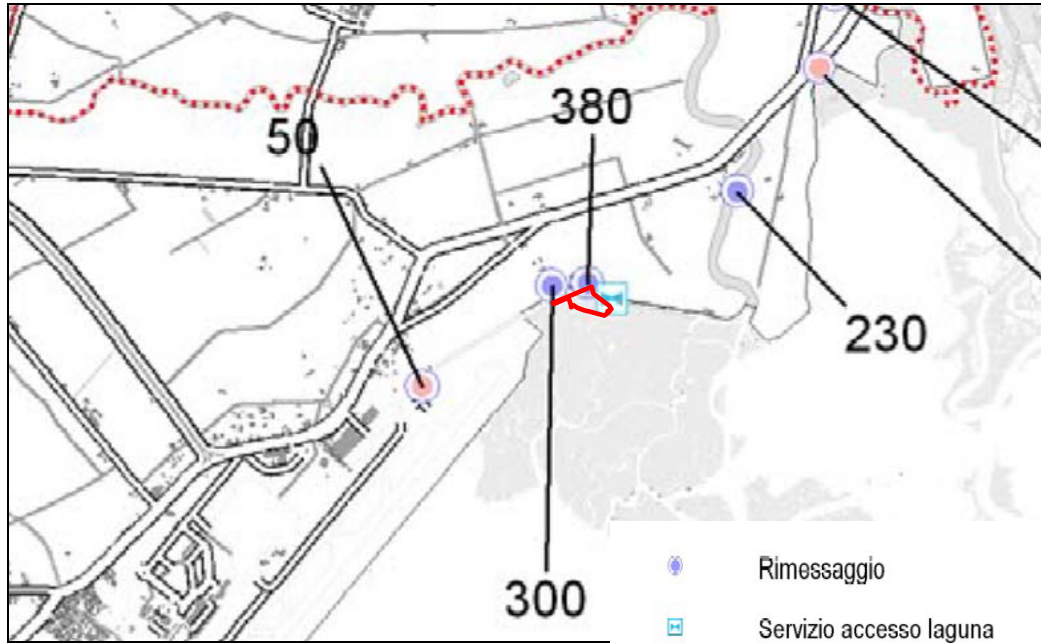


Figura 17. Estratto Elaborato IV: Sistema Portualità PTCP.

La Carta del Sistema insediativo ed infrastrutturale evidenzia che il “Cantiere Nautico Beraldo” è indicato come “struttura da riqualificare in ambito lagunare”.

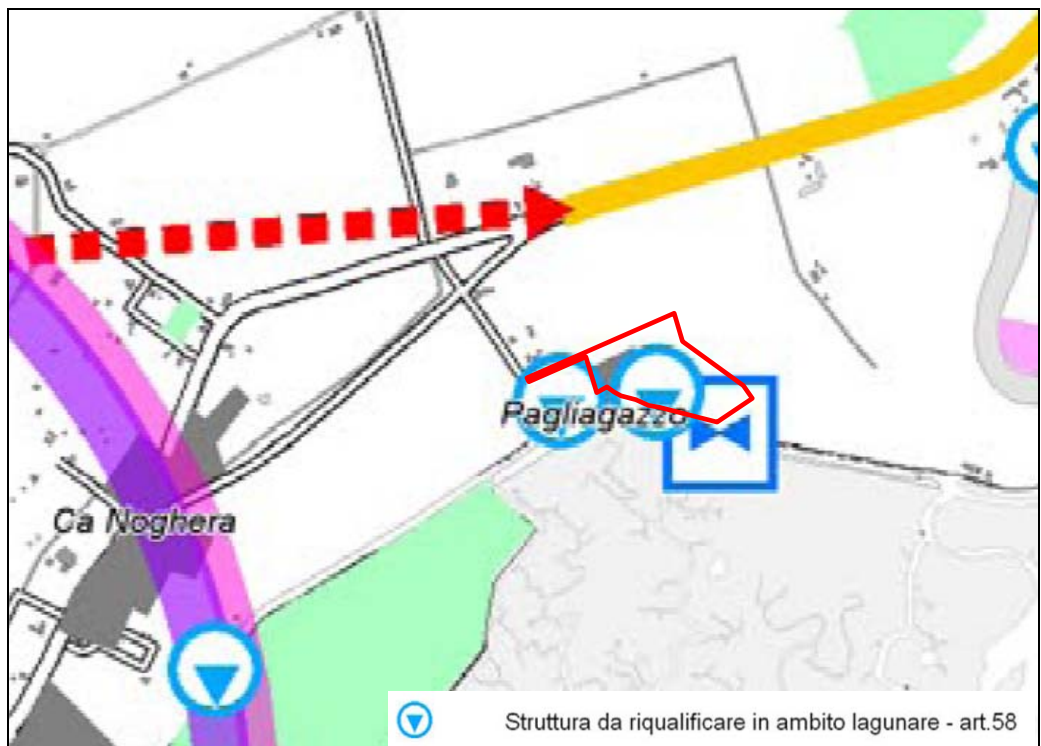


Figura 18. Estratto Tav. 4.2: Sistema Insediativo - Infrastrutturale PTCP.

L'art. 58 delle N.T.A. spiega che il tema della portualità turistica assume rilevante significato non solo in termini di predisposizione ed adeguamento delle infrastrutture per la navigazione ma anche, e soprattutto, di opportunità per la valorizzazione del territorio. La redazione di un Progetto Strategico dedicato alla nautica ha lo scopo di definire criteri per una localizzazione che rispetti l'equilibrio tra domanda e offerta dei posti barca, la compatibilità ambientale e la coerenza con gli altri piani che regolano lo sviluppo del territorio.

Obiettivo di fondo è l'adeguamento dei porti turistici in relazione alla nautica fluviale e lagunare effettuata con imbarcazioni di "piccola taglia" definita "nautica minore".

Questa forma di diportismo non richiede grandi infrastrutturazioni e può avvalersi della già buona distribuzione di porti turistici e approdi lungo il litorale e nell'entroterra veneziano, conseguendo l'opportunità di puntare prioritariamente alla ristrutturazione, riorganizzazione ed ampliamento delle strutture esistenti.

Il Progetto Strategico mira all'individuazione del grado di sostenibilità della costa rispetto alla localizzazione di strutture per la nautica, ossia, del grado di sensibilità dei singoli tratti costieri rispetto a queste infrastrutture.

Con il termine sensibilità si dovrà definire la potenziale vulnerabilità che i singoli ambiti presentano rispetto alla eventualità di una struttura nautica, con riferimento agli impatti che possono determinarsi sulle componenti ambientali, terrestri e marine.

Quali ulteriori linee guida si evidenziano:

- la salvaguardia del litorale dal punto di vista morfologico;
- la tutela del delicato tessuto morfologico lagunare;
- il mantenimento di adeguati livelli di sicurezza idraulica;
- il ripristino e la valorizzazione della naturalità residua costiera;
- la compatibilità con l'assetto viario che garantisce l'accessibilità alle strutture.

Il Progetto Strategico dovrà inoltre affrontare il tema dell'accessibilità agli ambiti di particolare pregio ambientale naturalistico, quali lagune e corsi d'acqua, introducendo limitazioni all'uso delle imbarcazioni a motore. Limitazioni che possono, in casi particolari, prevedere il divieto di transito o l'introduzione di limiti, oltre che di velocità, della potenza dei motori.

## 3.2 Pianificazione di settore

### 3.2.1 Piano di Area della Laguna ed Area Veneziana (PALAV)

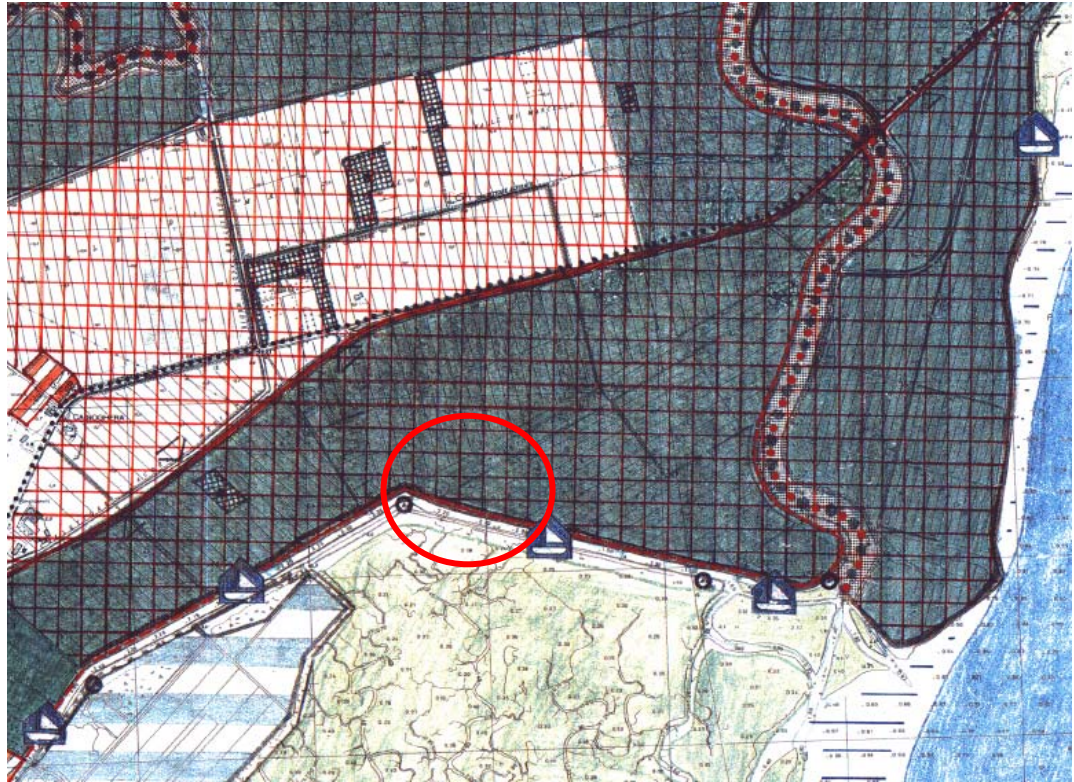
Tra gli strumenti di pianificazione che interessano il territorio comunale è da considerare, in relazione ai disposti del PTRC), il Piano d'Area.

**Piano di Area della Laguna ed Area Veneziana (PALAV)**, adottato con delibera di Giunta Regionale n.7529 del 23/12/1991 ed approvato con Delibera di Consiglio Regionale n.70 del 09/11/1995; la Variante 1 è stata adottata con delibera di Giunta Regionale n.2802 del 05/08/1997 ed approvato con Delibera di Consiglio Regionale n.70 del 21/10/1999.



È un Piano volto soprattutto alla salvaguardia e alla tutela delle risorse naturalistiche e ambientali della Laguna e dell'Area Veneziana.

L'analisi consente di affermare che gli interventi non sono in contrasto con gli obiettivi, le specifiche disposizioni e i vincoli del Piano d'Area, al quale gli strumenti urbanistici comunali vigenti (PRG) e in redazione (PAT) sono adeguati.






-  Ambiti per l'istituzione delle riserve archeologiche d'interesse regionale di Altino e Le Mure (art. 34)
-  Cave senili (art. 20)
-  Cavane (art. 45)

Figura 19 - Estratto PALAV vigente – Tav.2.16 Sistemi e ambiti di progetto (Altino)

Dall'analisi della cartografia relativa ai sistemi e ambiti di progetto emerge che l'area di intervento è individuata come area è ricompresa all'interno del perimetro dell'area soggetta a interesse archeologico, in riferimento all'ambito di istituzione della riserva archeologica di interesse regionale di Altino (art.34). L'ambito riconferma quanto già definito all'interno del PTRC vigente, che definisce gli ambiti di istituzione dei parchi e riserve archeologiche, soggette pertanto a potenziali rischi archeologici e da considerarsi come sensibili sotto il profilo delle valenze ambientali.

L'area che accompagna il margine lagunare è inoltre classificata come Area di interesse paesistico-ambientale, normata dall'art. 21-a delle NTA. Si tratta di aree che per la loro localizzazione e presenza di elementi che strutturano la maglia ambientale e

paesaggistica territoriale devono essere tutelate. All'interno di questi ambiti le trasformazioni ammesse devono essere ridotte e tali da non pregiudicare la qualità paesaggistica, né capaci di deteriorare i valori naturalistici qui presenti.

**In particolare la prescrizione contenuta all'interno dell'art 21-a prevede che “per gli interventi di nuova edificazione è fatto obbligo, attraverso apposita convenzione, di mettere a stabile dimora specie autoctone per una superficie pari a una volta e mezza la superficie di terreno occupata dal nuovo intervento, anche utilizzando le aree in fregio a viabilità o percorsi rurali.”**

Lungo il ramo morto dell'Osellino il piano identifica i possibili punti di collocazione di cavane. Si tratta di un indirizzo volto a creare un sistema funzionale all'offerta turistica e mantenimento del rapporto tradizionale tra uomo e acqua. In questo senso l'Osellino è visto come elemento di unione tra la terraferma e il sistema lagunare, individuando più punti di attracco. Lo sfruttamento degli spazi deve avvenire nel rispetto delle forme tradizionali, senza pregiudicare il libero deflusso delle acque.

### 3.2.2 Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.)

La L. 183/1989 “Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo” ha portato alla suddivisione dell'intero territorio nazionale in bacini idrografici classificati in bacini di rilievo nazionale, interregionale e regionale, ed ha stabilito l'adozione di Piani di bacino specifici.

Per ognuno di essi, il Piano di Bacino costituisce il principale strumento di un complesso sistema di pianificazione e programmazione finalizzato alla conservazione, difesa e valorizzazione del suolo e alla corretta utilizzazione delle acque. Si presenta quale mezzo operativo, normativo e di vincolo diretto a stabilire la tipologia e le modalità degli interventi necessari a far fronte non solo alle problematiche idrogeologiche, ma anche ambientali, al fine della salvaguardia del territorio sia dal punto di vista fisico che dello sviluppo antropico.

Il sistema idrografico di riferimento per il caso di studio è quello del Bacino Scolante della Laguna di Venezia, la cui Autorità di Bacino, che con DGR 401 del 31.03.2015 ha adottato il proprio Piano di Assetto Idrogeologico. Si evidenzia come l'iter approvativo non sia ancora concluso, tuttavia si analizzano i contenuti e le indicazioni del piano.

Il territorio limitrofo alla laguna, ricomprensivo dell'area oggetto d'intervento, è classificato dal PAI adottato come soggetta a pericolosità moderata (P1), soggetta a scolo meccanico. All'interno di tali ambiti, non riguardando spazi soggetti a particolari rischi, e gestiti tramite sistemi che garantiscono il deflusso delle acque, il piano non definisce particolari prescrizioni, demandando agli strumenti urbanistici la disciplina di dettaglio per garantire il mantenimento dell'attuale assetto.

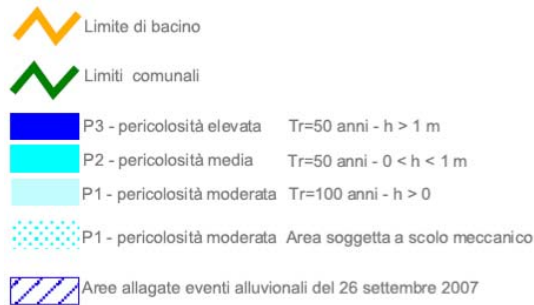
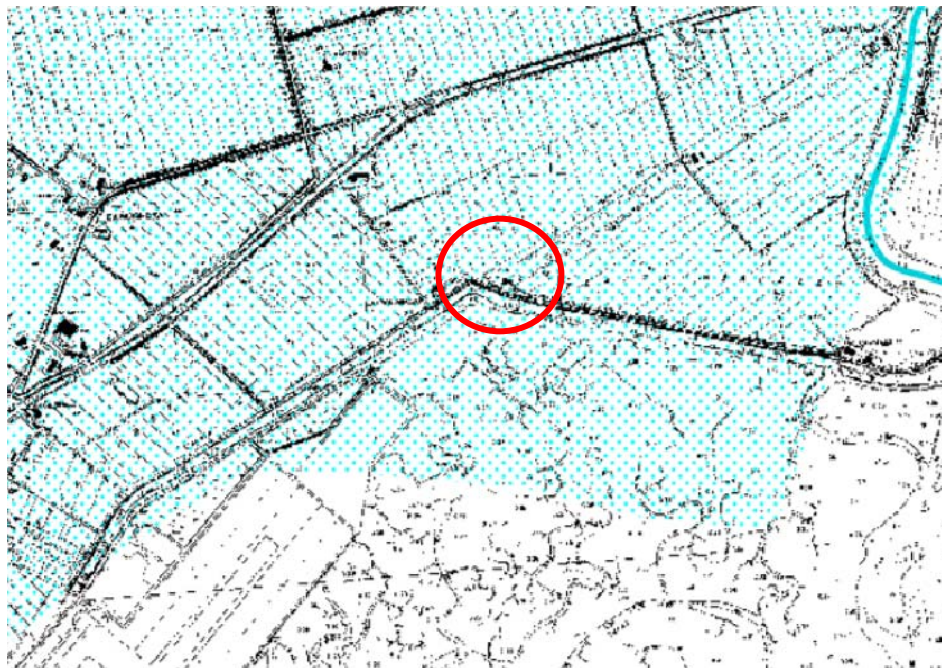


Figura 20 estratto della Carta della Pericolosità Idraulica del PAI

Il piano definisce, con art. 9 delle N.d.A., una fascia profonda 10 m dall'unghia esterna degli argini dei corpi idrici, necessaria per garantire la conservazione dell'ambiente, per quanto possibile con vegetazione spontanea; questo spazio inoltre funzionale al mantenimento della sicurezza idraulica e per la manutenzione idraulica e di sicurezza.

Si considerano quindi i contenuti del Piano di Emergenza del Comune di Venezia, al fine di delineare un quadro più completo ed esaustivo. Per l'area in oggetto si rileva una piena corrispondenza dello strumento rispetto a quanto contenuto all'interno del PAI.





Figura 21. Estratto della Tavola 18.2 Scenari di rischio idraulico. Fonte: Piano di Emergenza comunale di Venezia.

Il vincolo idrogeologico è istituito e normato dal Regio Decreto n. 3267 del 30 dicembre 1923 e dal Regio Decreto n. 1126 del 16 maggio 1926. Lo scopo principale è quello di preservare l'ambiente fisico: non è preclusivo della possibilità di trasformazione o di nuova utilizzazione del territorio, ma mira alla tutela degli interessi pubblici e alla prevenzione del danno pubblico. L'area oggetto della proposta non è soggetta a vincolo idrogeologico.

### 3.2.3 Rete Natura 2000

La Legge 394/1991 definisce la classificazione delle aree naturali protette e istituisce l'Elenco ufficiale delle aree protette, nel quale vengono iscritte tutte le aree che rispondono ai criteri stabiliti, a suo tempo, dal Comitato nazionale per le aree protette. L'elenco ufficiale di tali aree attualmente in vigore è quello relativo al 5° Aggiornamento approvato con Delibera della Conferenza Stato Regioni del 24/7/2003 e pubblicato nel Supplemento ordinario n. 144 alla Gazzetta Ufficiale n. 205 del 4/9/2003.

Attualmente il sistema delle aree naturali protette è classificato come segue.

Con la Direttiva del Consiglio delle Comunità Europee (79/409/CEE) del 2 aprile 1979 concernente la conservazione degli uccelli selvatici, nota come direttiva "Uccelli" vengono istituite le ZPS (Zone a Protezione Speciale). Si tratta di aree dotate di habitat indispensabili a garantire la sopravvivenza e la riproduzione degli uccelli selvatici nella loro area di distribuzione.

Allo scopo di salvaguardare l'integrità di ambienti particolarmente importanti per il mantenimento della biodiversità, il Consiglio della Comunità Europea ha adottato la Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, della flora e della fauna selvatiche, nota come "direttiva Habitat".

Questa direttiva, dispone che lo Stato membro individui dei Siti di Importanza Comunitaria (SIC) con le caratteristiche fissate dagli allegati della direttiva, che insieme alle aree già denominate come zone di protezione speciale (ZPS), vadano a costituire la rete ecologica europea coerente di Zone Speciali di Conservazione (ZSC), denominata Rete Natura 2000.

Natura 2000 è una rete di aree destinate alla conservazione della biodiversità sul territorio dell'Unione Europea per la conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche. Le aree denominate ZSC e ZPS nel loro complesso garantiscono la presenza, il mantenimento e/o il ripristino di habitat e specie del continente europeo, particolarmente minacciati di frammentazione e di estinzione.

Dall'esame delle ultime perimetrazioni dei siti di Rete Natura 2000 della Regione del Veneto, il perimetro di proprietà insiste all'interno degli spazi ricompresi nei siti della Rete Natura 2000 per la porzione riguardante l'argine esistente, e gli spazi prossimi da esso, rispetto ai quali non si prevedono interventi fisici.



Figura 22. Localizzazione del sito rispetto ai SIC di Rete Natura 2000. Fonte Geoportale Regione del Veneto.



Figura 23. Localizzazione del sito rispetto alle ZPS di Rete Natura 2000. Fonte Geoportale Regione del Veneto.

### 3.3 Pianificazione comunale

La Legge Regionale n.11/2004 stabilisce criteri, indirizzi, metodi e contenuti degli strumenti di pianificazione per il governo del territorio.

La Legge articola il Piano Regolatore Comunale in disposizioni strutturali, contenute nel Piano di Assetto del Territorio (PAT) e in disposizioni operative, contenute nel Piano degli Interventi (PI).

Come precisato all'articolo 12 della LR n.11/2004, mentre il PAT delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo per il governo del territorio, il Piano degli interventi "è lo strumento urbanistico che, in coerenza e in attuazione del PAT, individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e di trasformazione del territorio programmando in modo contestuale la realizzazione di tali interventi, il loro completamento, i servizi connessi e le infrastrutture per la mobilità".

Solo con l'approvazione del PAT il PRG vigente acquista "il valore e l'efficacia del PI per le sole parti compatibili con il PAT", ai sensi dell'articolo 48 della LR n.11/2004.

#### 3.3.1 Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia (PAT)

La Giunta comunale di Venezia ha licenziato il 23 dicembre 2010 il nuovo Piano di Assetto del Territorio (PAT) che, dopo la discussione negli organi decentrati, è stato adottato con Delibera del Consiglio comunale n. 5 del 30/31 gennaio 2012.

Il PAT è stato quindi approvato con la conferenza decisoria del 30.09.2014. Con Delibera della Provincia di Venezia n. 128 del 10.10.2014 ne è stata ratificata l'approvazione.

Il PAT è uno strumento che delinea lo sviluppo strategico del territorio, ovvero un documento di programmazione che:

- delinea le grandi scelte sul territorio e le strategie per lo sviluppo sostenibile;
- definisce le funzioni delle diverse parti del territorio comunale;
- individua le aree da tutelare e valorizzare per la loro importanza ambientale, paesaggistica e storico-architettonica;
- fa proprie le direttive generali degli strumenti sovra-ordinati (PTRC, PTCP, PALAV) e degli strumenti comunali riferiti all'area vasta (Piano Strategico, Piano Urbano della Mobilità).

Il quadro vincolistico delineato dal PAT (Tav 1 – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale), il piano riporta la presenza degli elementi di tutela e salvaguardi ambientale individuati dagli strumenti sovraordinati. In particolare l'area è indicata come ricadente all'interno degli spazi sottoposti a tutela di carattere paesaggistico, ambientale e archeologico in riferimento alla laguna di Venezia. Per tali tematiche il piano recepisce quanto previsto dai piani territoriali, in particolare PTRC, PALAV e PTCP, demandando al PI le indicazioni di dettaglio.

Gli spazi posti a sud, ricompresi all'interno della contaminazione lagunare, sono indicati come ricadenti all'interno della Rete Natura 2000 (SIC e ZPS).





Figura 24 Estratto della Tavola 1 - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale

Per quanto riguarda i temi della tutela e valorizzazione ambientale si prendono in esame i contenuti della Tav. 2 – Invarianti, il PAT riporta gli elementi che strutturano il sistema ambientale e paesaggistico, e che per tale valenza devono essere tutelati e valorizzati.

Gli elementi di primario interesse riguardano sia gli aspetti di carattere paesaggistici che ambientale. Lo spazio interessato dall'intervento rientra infatti all'interno degli ambiti soggetti a tutela paesaggistica in riferimento alla prossimità del sistema lagunare, interessando aree agricole in affaccio sulla laguna stessa. Allo stesso modo le aree assumono valore sotto il profilo ambientale quale spazio di margine dell'area lagunare. Il piano limita, pertanto, le possibilità di trasformazione degli spazi. Gli interventi antropici devono svilupparsi in coerenza con i valori naturalistici e percettivi qui presenti, nella prospettiva di rimuovere le situazioni di conflitto o deterioramento della qualità locale.

In dettaglio, per quanto riguarda l'Ambito territoriale di importanza paesaggistica (art. 11), sono vietati gli interventi di apertura di nuove cave o discariche, nonché la collocazione di linee aeree a rete. Non è inoltre ammessa la collocazione di nuovi allevamenti intensivi

o aree attività agro-industriali. Il PI dovrà disciplinare in dettaglio gli elementi e le modalità per valorizzare il contesto e rimuovere le situazioni di potenziale degrado.

Per gli aspetti connessi alle Aree di interesse ambientale, normate dall'art. 12, il PAT indica come tali spazi debbano concorrere alla creazione e potenziamento della rete ecologica locale, proponendo un incremento degli spazi vegetali e alberati. Il PI dovrà definire le azioni specifiche, potendo riconoscere incentivi volumetrici, per opere che agiscano in coerenza con gli indirizzi strategici definiti dal PAT.

Il piano riporta, inoltre, la presenza dell'edificio tutelato quale edificio storico-testimoniale, all'interno dell'area d'intervento.

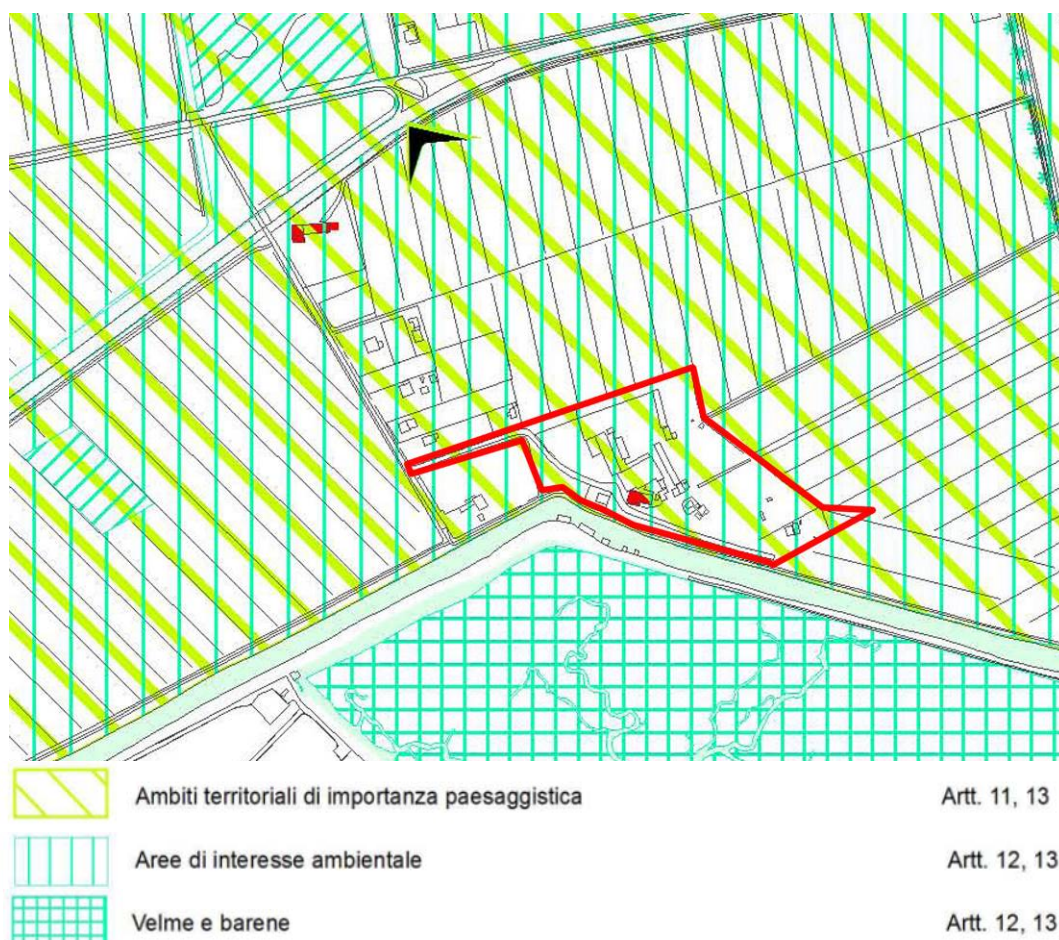


Figura 25 Estratto della Tavola 2 - Carta delle Invarianti del PAT

L'analisi della carta delle trasformabilità evidenzia che il sito ricade all'interno di un'area preferenziale per interventi di riqualificazione ambientale, di forestazione e di ricostruzione del paesaggio agrario di cui all'art. 39 delle NTA: "Con l'obiettivo di elevare il grado di naturalità del territorio il P.A.T. individua degli ambiti, a prevalente uso agricolo, ove, prioritariamente, promuovere una serie di interventi che possano comprendere sia la formazione di aree boscate pubbliche tramite la ricostruzione della flora arboreo-arbustiva degli ambienti boschivi di pianura, come misura di difesa idrogeologica, di funzione bioecologica e ambientale, sia quella di aree boscate produttive private, sia la



*formazione di filari di alberi e di siepi, sia la ricostruzione del paesaggio agrario tradizionale basato per lo più sul modello del “campo chiuso”.*

*Tali aree, poste generalmente a margine degli insediamenti antropici, delle infrastrutture e corsi d'acqua, hanno anche funzione di cintura urbana verde. Tali aree svolgono il ruolo di base di appoggio per la transizione lungo i corridoi ecologici, ma anche per la possibile ricolonizzazione del territorio antropizzato. In tali ambiti sono promossi gli interventi nel rispetto delle norme di pianificazione forestale.*

*A tal fine il P.I.:*

- *individua gli interventi di formazione previsti, stabilendo le priorità in ordine alla loro attuazione ed incentivandoli, anche graduando lo strumento del credito edilizio;*
- *definisce specifiche disposizioni atte a tutelare la qualità ambientale degli ambiti limitrofi ai limiti fisici all'espansione (...).*

*Il P.I. sulla base di specifici elementi analitici dovrà meglio definire i perimetri di tali aree precisando le normative per la forestazione e la gestione delle aree boscate e può individuare nuove aree preferenziali di riqualificazione ambientale”.*

*È inoltre indicato come opera incongrua, art. 28 delle NTA a questo proposito precisa quanto segue: “Il P.A.T. segnala una serie di opere ritenute incongrue sotto il profilo della compatibilità ambientale o della compatibilità funzionale o di degrado rispetto all'ambiente circostante.*

*“Con l'obiettivo 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 apportare 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 Terrafema.*

*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 funzionale 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”.*

A nord dell'area è stato individuato un cono visuale, in corrispondenza della SS 14, legato agli aspetti percettivi verso sud, in riferimento al margine lagunare. L'ambito oggetto d'intervento ricade all'interno dello spazio interessato dal cono. Sulla base di quanto previsto dall'art. 11, il PI dovrà definire in modo dettagliato l'area sottesa dal cono visuale, individuando il grado di tutela e gli interventi necessari per garantire la qualità percettiva e le azioni di rimozione degli elementi detrattori della qualità paesagistica.

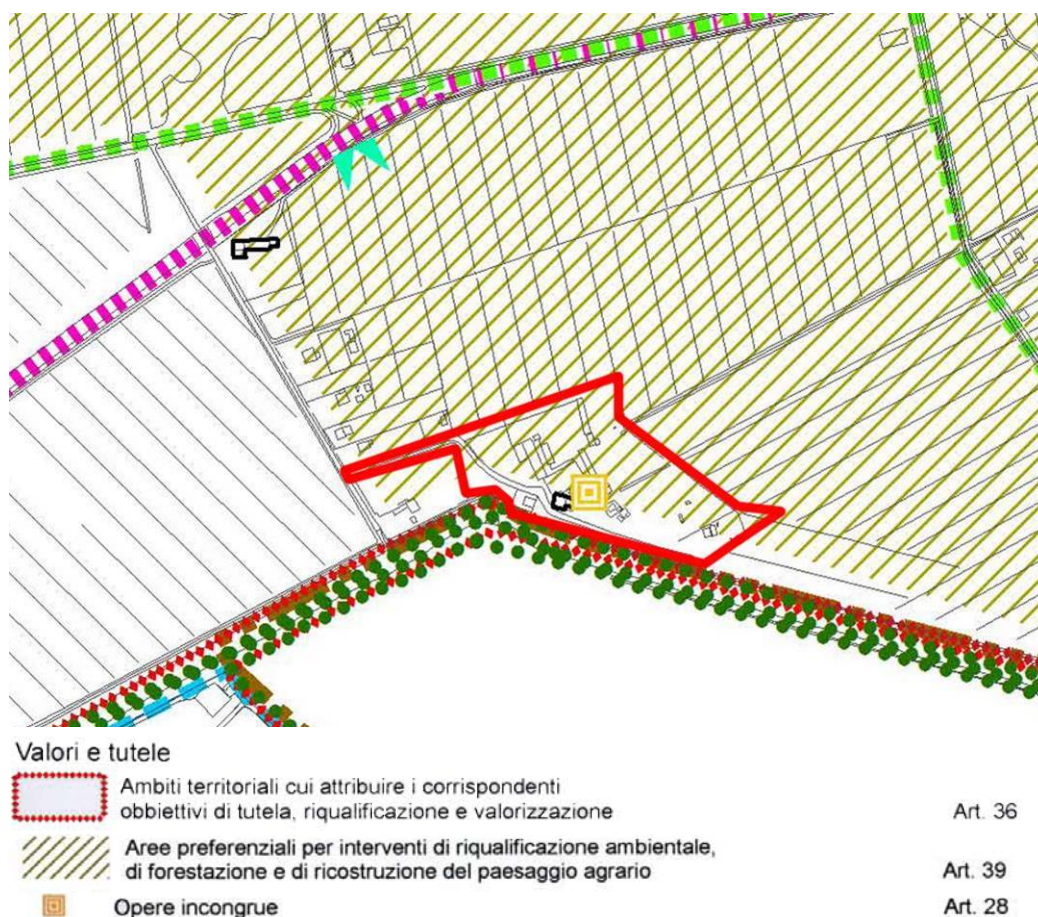


Figura 26. Estratto della Tavola 4 - Carta delle Trasformabilità del PAT

La tavola 3 – Carta delle Fragilità, definisce i gradi di idoneità alle trasformazioni antropiche sulla base degli aspetti geologici e idrogeologici.

L'area in oggetto rientra all'interno degli spazi classificati come Idonei (art. 15), dove non sono presenti fattori di rischio o che limitano la potenzialità di utilizzo ai fini insediativi. L'area, così come una parte rilevante del territorio comunale, è indicata come esondabile o a ristagno idrico (art. 16). Gli interventi devono essere corredati da apposite verifiche e soluzioni che assicurano l'invarianza idraulica.

Più in particolare l'art. 16 delle NTA afferma che: *“in tutto il territorio della terraferma veneziana, in relazione a valutazioni idrauliche condotte in riferimento ad eventi meteorici aventi tempo di ritorno di 50 anni, il P.I. prevede, al fine di applicare il principio di “miglioria idraulica” e non meramente quello della “invarianza idraulica”, di non mantenere lo stato*



*di fatto laddove questo risulti caratterizzato da situazioni di sofferenza, bensì di tendere ad annullare le criticità mediante l'aumento di volumi di invaso ed eventuale diversione delle acque in recapiti diversi”* seguendo le prescrizioni riportate alla lettera a) dello stesso articolo 16.

### 3.3.2 Piano degli Interventi del Comune di Venezia

In data 15.06.2016 è stato presentato il Documento del Sindaco per il Piano degli Interventi del Comune di Venezia, quale primo elemento di indirizzo e programmazione di attuazione dei contenuti del PAT.

Per quanto riguarda il settore della diportistica, il documento indica come di particolare interesse e importanza sia da considerarsi il settore della diportistica e della cantieristica minore, nonché di tutto il sistema di servizi e attività connessi. L'indirizzo è quello di potenziare l'offerta dei punti approdo all'interno di tutto il territorio lagunare, anche con la creazione di nuovi nodi.

Uno degli obiettivi specifici dell'ambito territoriale Campalto-Tessera è quello di “valorizzare il rapporto con la Laguna favorendo la nautica da diporto attraverso il miglioramento degli accessi acquei e degli approdi”. All'interno di tale ottica risulta necessario valorizzare il sistema di interscambio modale e la creazione di un sistema diffuso che integri le diverse realtà e offerte turistiche.

Ulteriore obiettivo del piano in via di definizione è quello di recuperare e riqualificare le parti del territorio oggetto di situazioni di degrado attuale o di potenziale deterioramento ambientale e sociale.

In quest'ottica il tema delle opere incongrue è indicato come di primario interesse, in particolare per gli spazi di maggiore sensibilità ambientale. Il Documento del Sindaco prevede una verifica di dettaglio delle opere incongrue (attività in sede impropria), individuando le modalità di riorganizzazione delle stesse definendo le funzioni ammissibili e gli elementi per rendere attuabili gli interventi e le opere di interesse pubblico.

### 3.3.3 Piano Regolatore Generale di Venezia (PRG)

Il Piano Regolatore Generale del territorio del Comune di Venezia è stato adottato con delibera Commissariale n. 15429 del 20/03/1959 e approvato con DPR del 17/12/1962.

Il PRG del Comune di Venezia si è rinnovato rispetto all'impianto derivante dal PRG del 1962, con un processo avviato all'inizio degli anni '90, attraverso le Varianti, anche in adeguamento al PALAV.

La VPRG per la Terraferma, approvata con un primo assetto con DGRV 3905 del 03/12/2004, e quindi con successiva DGRV 2141 del 29/07/2008; l'assetto finale è quello derivante dall'aggiornamento conseguente all'inserimento degli strumenti urbanistici approvati al 31/12/2010.

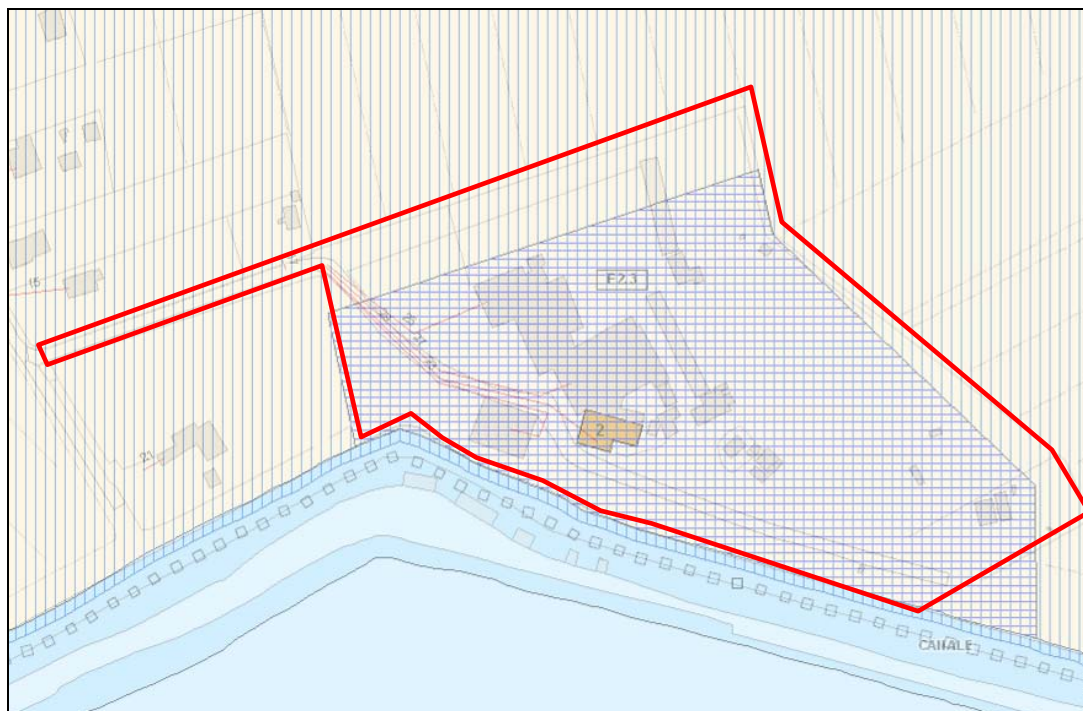


Figura 27. Estratto della Variante al P.R.G. per la Terraferma.

L'area viene indicata come E2.3 - aree con caratteristiche colturali simili alle E2.1, (unità di paesaggio in zona agricola estensiva) ma con esigenze di riqualificazione del paesaggio agrario di cui all'art. 40 delle NTA della VPRG per la Terraferma.

Tale area inoltre ricade in una zona di interesse archeologico normata dall'art. 70 delle NTA che prevede che qualsiasi intervento nelle aree di cui al precedente comma con l'esclusione delle normali operazioni connesse con la coltura dei terreni, deve essere comunicata almeno 90 gg. prima dell'inizio dei lavori, alla competente Soprintendenza archeologica.

Il "Cantiere Nautico Beraldo" è indicato dalla VPRG come attività produttiva in sede impropria da trasferire. L'art. 37 commi 4 e 5 delle NTA dispone: *"Destinazioni d'uso ammesse: fino al trasferimento è consentito solo l'uso in atto alla data dell'1.7.97; in seguito al trasferimento dell'attività (intendendovi per tale la sua rilocalizzazione in zone destinate alla specifica attività produttiva e non la sua cessazione) sono ammesse le destinazioni previste per la Z.T.O. di appartenenza nonché quelle residenziali e sociali ai sensi dell'art.8 delle N.T.G.A..*

*Fino al trasferimento in zone idonee: manutenzione e tutti quegli interventi necessari, su ordinanza dell'Autorità competente, atti a garantire la pubblica incolumità; a seguito del trasferimento: tutti gli interventi ammessi nella Z.T.O. di appartenenza.*

*Gli interventi di cui al presente articolo per le attività produttive isolate in zona impropria sono assoggettate ad interventi di mitigazione visiva per mezzo di siepi multiplano alte, secondo le disposizioni del "Progetto Ambientale: prescrizioni ed indirizzi" allegato alle presenti norme".*

Sull'area di intervento insiste un immobile indicato dalla VPRG come Edificio con grado di protezione 2, soggetto a risanamento conservativo. L'art. 65 delle NTA per risanamento conservativo intende il complesso di operazioni volto a conservare gli elementi costitutivi principali dell'organismo edilizio ed in particolare tutti gli elementi esterni di carattere morfologico, volumetrico e architettonico che si riallacciano senza contraffazioni alla cultura compositiva e costruttiva della tradizione cui tale organismo appartiene.

## 4 PROPOSTA D'INTERVENTO

### 4.1.1 Obiettivi e finalità

È utile premettere come durante la fase di osservazione del PAT, a seguito dell'adozione dello strumento urbanistico, il proprietario ha formulato la richiesta di riconoscere la sussistenza dell'attività in oggetto, e in tal senso di rivedere perimetrazione delle aree destinate in modo preferenziale a "interventi di riqualificazione ambientale, di forestazione e di ricostruzione del paesaggio agrario". Riconoscendo le criticità esistenti all'interno dell'ambito, l'osservazione richiedeva la possibilità di attivare un accordo pubblico-privato, al fine di rendere possibili interventi di riorganizzazione e riqualificazione dell'area.

In sede di controdeduzioni al PAT l'amministrazione comunale ha valutato le osservazioni parzialmente accoglibili, riconoscendo "la necessità di definire il riordino e la mitigazione dell'impatto causato dall'insediamento in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità del PAT". L'amministrazione riconosce quindi la necessità di eliminare gli elementi detrattori della qualità ambientale e paesaggistica del territorio, non escludendo la presenza dell'attività in oggetto.

La controdeduzione tuttavia non definisce in modo specifico la modalità di attuazione di tale obiettivo, non è pertanto esclusa in modo esplicito l'attivazione di uno strumento urbanistico o accordo che confermi l'attività già esistente, fermo restando le necessità di tutela e valorizzazione del sistema lagunare e agricolo, e il rispetto della normativa vigente.

La proposta si sviluppa in relazione ad un primo indirizzo definito dal quadro urbanistico, nella prospettiva di dare attuazione ad un intervento che possa rimuovere gli elementi di limitazione di sviluppo della qualità ambientale e paesaggistica del contesto.

Più in dettaglio la proposta si sviluppa in risposta di più necessità. In primo luogo si rende obbligatoria la riorganizzazione e sostituzione delle strutture ed elementi non autorizzati o che risultino incongruenti con il contesto sotto il profilo ambientale e paesaggistico. La scelta è quella di non agire in modo puntuale o parziale, ma piuttosto attraverso un ridisegno e una riqualificazione strutturale dell'intero complesso. Questo permetterà di rimuovere i singoli fattori di incompatibilità in modo completo, agendo anche sugli spazi ed elementi di limitata qualità.

Si tratta di agire in modo organico, integrando la realtà in oggetto con i caratteri ambientali e paesaggistici del contesto, sia per quanto riguarda la loro collocazione, che per morfologia, caratteri costruttivi e materiali.

La proposta è finalizzata al mantenimento della realtà esistente che offre un servizio all'attività diportistica e alla fruizione della laguna di Venezia, mantenendo vivo il rapporto tra terraferma e laguna.

### 4.1.2 Proposta d'intervento

L'obiettivo dell'intervento, come visto, riguarda la riorganizzazione complessiva dell'attività. Si è pertanto scelto di agire sia in riferimento agli edifici di pertinenza all'attività che alla ridefinizione degli spazi scoperti e aree di pertinenza.

In primo luogo si prevede pertanto la modifica della destinazione d'uso prevista dal vigente PI da ZTO E2 a D4 "attività economiche varie". Non essendo più presenti all'interno del vigente strumento urbanistico specifica destinazione per le attività diportistiche e relative ai cantieri nautici.

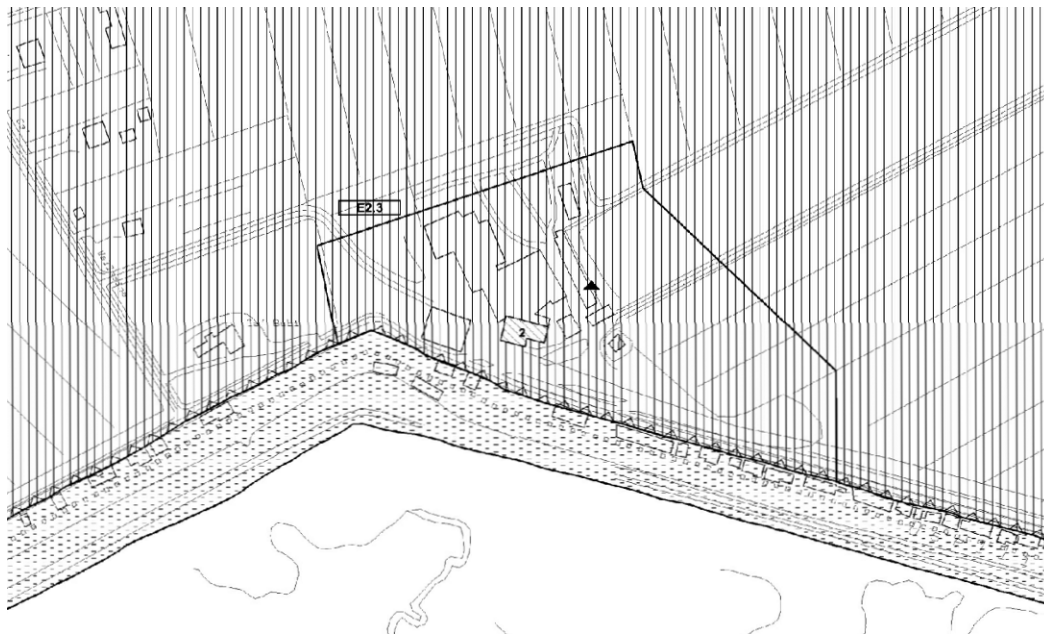


Figura 28 Estratto del PI vigente.

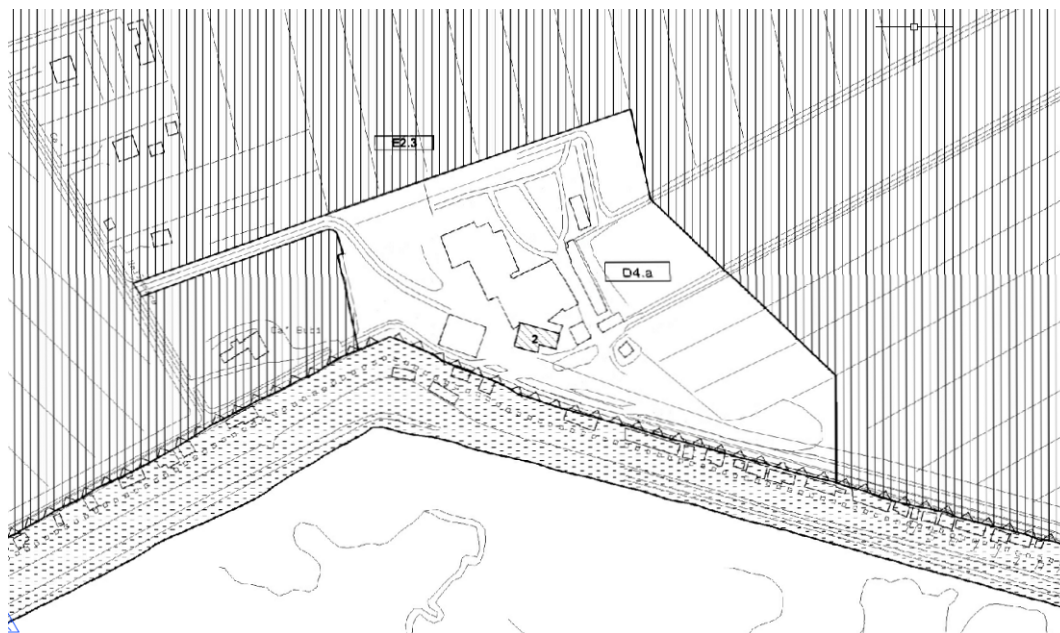


Figura 29 Estratto proposta di variante al PI.

Si definiscono quindi alcuni punti fermi della riorganizzazione complessiva, che divengono elementi invariati del progetto.

L'accessibilità rimane invariata, sfruttando l'unico accesso già di proprietà. Potranno essere avviati interventi di consolidamento del fondo e miglioramento degli arredi e sistemazioni dei margini.

L'edificio storico testimoniale mantiene la sua centralità, quale struttura di valore storico dove permangono gli elementi caratteristici e tradizionali. La destinazione d'uso attuale dell'edificio non risulta incompatibile con la struttura fisica.

L'abitazione esistente nell'area centrale non presenta elementi di incongruità rispetto ai valori paesaggistici dei luoghi, ed è pianamente funzionale all'attività.

L'impianto di distribuzione carburante è autorizzato ed è stato ammodernamento, pertanto non è necessario ricollocare o modificare l'impianto.

Per quanto riguarda i carriponte, questi risultano già autorizzati sotto il profilo edilizio che paesaggistico. La loro presenza è condizione necessaria per la prosecuzione dell'attività, e non si prevedono interventi ricompresi all'interno della procedura in corso.

A seguito della demolizione delle strutture già effettuate preliminarmente all'avvio della procedura SUAP, permane la necessità di collocare alcuni elementi funzionali all'attività di deposito dei natanti e necessarie per garantire un servizio adeguato e di qualità.

In primo luogo si rende necessaria la creazione di un'area destinata alla collocazione di un nuovo manufatto destinato a ricovero dei natanti per interventi di piccola riparazione e manutenzione, oltre a magazzino e spazio destinato a piccole opere di manutenzione e interventi necessari per la gestione dell'attività. La struttura sarà collocata a nord dell'edificio storico testimoniale, occupando una porzione dell'area un tempo interessata dalle strutture esistenti.

Il nuovo volume, da realizzarsi con una struttura leggera su armatura metallica con elementi a tamponatura, sarà così in posizione centrale, e dividerà, anche visivamente l'ambito: ad est saranno presenti gli spazi per il deposito dei natanti e attività del cantiere, ad ovest l'accesso e lo spazio di sosta dei veicoli. Il manufatto, nel rispetto del vincolo paesaggistico esistente e indicazioni della soprintendenza, avrà un'altezza inferiore all'edificio storico limitrofo, con finiture e colorazioni rispettose della qualità e caratteri dei luoghi.

A margine di quest'edificio sarà individuata un'area scoperta per piccoli interventi di manutenzione, movimentazione mezzi e deposito temporaneo dei natanti e mezzi del cantiere. Si tratta pertanto di uno spazio strettamente funzionale all'attività stessa.

Sarà realizzata una struttura per deposito oli, necessaria per l'attività che si svolge. Questa sarà collocata al di sopra del sedime del precedente deposito, quale punto più funzionale alle attività qui condotte, trovandosi in prossimità dell'area di manutenzione dei natanti, e con diretto e immediato collegamento con le pompe di rifornimento carburante e area di pertinenza. La struttura di piccole dimensioni, che sarà realizzata in conformità alle indicazioni e normative di sicurezza, in particolare per quanto riguarda i sistemi che evitino spandimenti all'esterno della struttura.

Le finiture e colori, anche in questo caso, saranno conformi e coerenti con il contesto paesaggistico locale.



Si prevede la collocazione di altre due elementi, di dimensioni estremamente contenute, da collocarsi in prossimità degli edifici esistenti.

Una sarà collocata ad est dell'edificio storico (edificio 1), quale spazio informazioni e ufficio. Si prevede la realizzazione di una piccola struttura in materiali naturali da inserire in prossimità dello spazio verde.

La seconda riguarda un magazzino da inserire all'interno dello spazio di pertinenza dell'ex casa del custode (edificio 2), quale struttura a supporto dell'edificio e delle attività di manutenzione degli spazi.

Entrambe le strutture avranno dimensioni estremamente contenute, con unico piano fuori terra. Anche in questo caso i materiali, le finiture e i colori saranno conformi alla qualità paesaggistica del sito.

Gli spazi destinati alla sosta dei vicoli saranno collocati prevalentemente in corrispondenza del punto d'entrata del cantiere, con ampie aree scoperte. Si individuano ulteriori spazi, di minori dimensioni in prossimità dell'ambito destinato al rimessaggio e deposito dei natanti, e quindi maggiormente a servizio dei mezzi utilizzati per il trasporto delle barche.

Si prevede di mantenere le superfici permeabili con copertura in terra o ghiaia, limitando l'artificializzazione del sistema.

Similmente lo spazio destinato a deposito natanti verrà mantenuto con copertura naturale o seminaturale (ghiaia); saranno collocati elementi removibili di ridotte dimensioni e arredo che disegnino le separazioni tra posti barca e viabilità di distribuzione interna (segnaletica, pali, ...).

Quest'area sarà accessibile da più punti, mantenendo comunque un sistema di circolazione che separa i mezzi in entrata e uscita.

La sistemazione del verde è finalizzata essenzialmente a creare un margine che limiti la visibilità dall'esterno, attraverso piantumazioni di alberature, con siepi ed elementi di arredo interno che migliorano l'inserimento visivo delle strutture.

La dotazione a verde, e la sistemazione degli spazi scoperti, tiene conto delle esigenze di carattere territoriale (PTCP, PALAV, PAT), quanto della qualità dell'offerta interna, valorizzando in particolare l'edificio storico.

Lo spazio tra l'argine e l'edificio centrale è servito dai carriponte, per il trasporto dei natanti. In corrispondenza di questo piazzale saranno effettuate le prime attività di rimessaggio, in particolare di lavaggio degli scafi. L'area già oggi è dotata di un sistema di raccolta e gestione delle acque per evitare dispersioni o percolazione di inquinanti. Tale sistema sarà mantenuto, verificando le eventuali necessità di adeguamento.

L'area verde proposta è funzionale alla creazione di un sistema continuo di margine del lotto lungo i margini nord e est. Si propone una fascia di profondità minima di 10 m lungo il margine nord, e di 15 sul lato est. Questo spazio acquista maggiore dimensione sul margine sud, con l'avvicinarsi al sistema lagunare.

Vengo ricavate altri spazi a verde in corrispondenza del margine ovest, a separazione con la limitrofa attività.

Le aree verdi così indicate hanno la funzione di mitigazione rispetto alle aree circostanti, limitando la visibilità del lotto rispetto ai punti di osservazione esterni, in coerenza con quanto previsto dal quadro pianificatorio vigente.

Il dimensionamento di questi spazi è stato calcolato in riferimento a quanto previsto dal PALAV, prevedendo una superficie minima pari a 1,5 mq di area verde da piantumare per ogni metro quadro di nuova edificazione.

La dimensione delle fasce verdi e delle aree individuate, correttamente gestite, creeranno spazi a supporto della fauna locale, nel rispetto degli indirizzi previsti dal PTCP di Venezia e dal PAT finalizzati ad assicurare l'inserimento ambientale delle realtà insediative poste all'interno del sistema di margine della laguna di Venezia.

Lungo il piede dell'argine verrà mantenuta la presenza di alberature, dandone maggiore continuità in corrispondenza del margine ovest.



Figura 30 planimetria dell'intervento

La proposta, pertanto, non si limita alla sola legittimazione dello stato di fatto, ma si sviluppa nell'ottica di creare un elemento che possa essere utile a futuri sviluppi e del rilancio del sistema lagunare e perilagunare, anche come elementi di cerniera e raccordo tra terraferma e laguna.

Le tavole allegate esplicitano quanto sopra indicato, permettendo anche un più immediato confronto tra lo stato attuale e la proposta d'intervento.

La riorganizzazione dell'area e adeguamento dell'ambito ha come scopo la creazione di una realtà più attenta alla qualità del servizio offerto. Il Cantiere Nautico Beraldo negli anni ha definito un polo caratterizzato da offerte più articolate e servizi che vanno oltre alla semplice funzione del cantiere, ospitando manifestazioni di richiamo sovralocale, potendo anche gestire attività di interesse collettivo o pubblico, che potranno essere concordate con l'amministrazione comunale.



La localizzazione del cantiere nautico, inoltre, può aumentare l'accessibilità rispetto al sistema insulare che attualmente risente di fenomeni di marginalità (Burano, Murano e laguna nord); eventuali futuri accordi potranno definire elementi a servizio delle aree attualmente poco servite.

La proposta, come visto, si articola nella creazione di uno spazio all'interno del quale concentrare le strutture di servizio per il cantiere in prossimità del margine acqueo, e quindi dei punti di alaggio e varo.

Qui permane la struttura principale dell'edificio storico, adibito principalmente ad uffici e necessario per la gestione del cantiere. Porzione dello stesso già all'oggi è catastalmente indicata come bar e ristoro.

In prossimità a questa sarà collocata la struttura destinata ad ospitare un punto informazioni e attività direzionali. Si propone di realizzare una struttura di limitate dimensioni, pari a circa 16 mq, in legno. L'aspetto conferma i caratteri del contesto, con l'impiego di materiali naturali, con un'altezza massima di 2,45 m.

Le dimensioni contenute e il suo inserimento, a margine dell'edificio principale in affaccio sul piccolo laghetto interno, permettono di integrare la struttura con l'assetto complessivo dell'area. Questa sarà comunque situata in prossimità di vegetazione e alberatura che ne incrementano l'inserimento visivo.

In prossimità di questo elemento, con diretto affaccio sul piazzale di movimentazione dei natanti, sarà collocato l'edificio destinato a deposito oli.

In coerenza con la funzione e necessità di sicurezza la struttura sarà realizzata su una platea con opportuni marginamenti interni che evitano spandimenti all'esterno in caso di perdite o fuoriuscite dei contenitori. Saranno impiegati materiali che evitino la propagazione e aumento dei rischi in caso di incendio, quali strutture in c.a. e prefabbricati di materiale simile. Anche la copertura garantirà in contenimento del rischio, prevedendo comunque il posizionamento di una struttura a doppia falda, in coerenza con il contesto paesaggistico dell'area.

Si tratta anche in questo caso di una struttura di limitate dimensioni (24 mq) con altezza contenuta (2,40 m).

In prossimità dell'edificio più ad est si collocherà una struttura destinata a magazzino/garage a servizio della struttura più prossima. Si prevede anche in questo caso di collocare una struttura di ridotte dimensioni, pari a 21 mq, situata all'interno della pertinenza dell'edificio. Le ridotte dimensioni, con altezza massima di 2,45 m e la presenza di vegetazione e alberature permettono di integrare l'elemento con il contesto.

La struttura di maggiore sviluppo riguarda l'elemento che sarà posizionato a nord dell'edificio principale.

Si propone di collocare al di sopra della platea già presente nell'area un elemento leggero, con caratteristiche di tensostruttura. L'elemento si compone di elementi strutturali prefabbricati e posizionamento stabile della sola copertura. La struttura è infatti funzionale alla creazione di uno spazio coperto dove collocare materiali e mezzi necessari per la gestione del cantiere, nonché per attività di manutenzione e piccoli interventi sui natanti, per offrire un servizio più completo.

Si sfrutta lo spazio dove è presente una superficie impermeabile in modo da limitare i rischi di possibili percolazioni di sostanze nel suolo.

La superficie complessiva interessata dalla struttura sarà pari a 800 mq.

La struttura sarà sviluppata tramite la creazione di una copertura a doppia falda, coerentemente con i caratteri del contesto. L'altezza interna libera di 8 m. in relazione alle quote dei suoli dell'area tale struttura avrà una quota di copertura in linea con la copertura della porzione più bassa (porticato) del vicino edificio storico-testimoniale.

Potranno essere applicate coperture lungo i lati della struttura, anche in modo parziale, al fine di limitare la visibilità delle attività e presenza di materiali dalle aree limitrofe. Questo garantisce una migliore qualità percettiva interna all'area.

La vegetazione già presente, che verrà mantenuta e consolidata, ridurrà ulteriormente la vista della struttura e delle attività qui condotte.

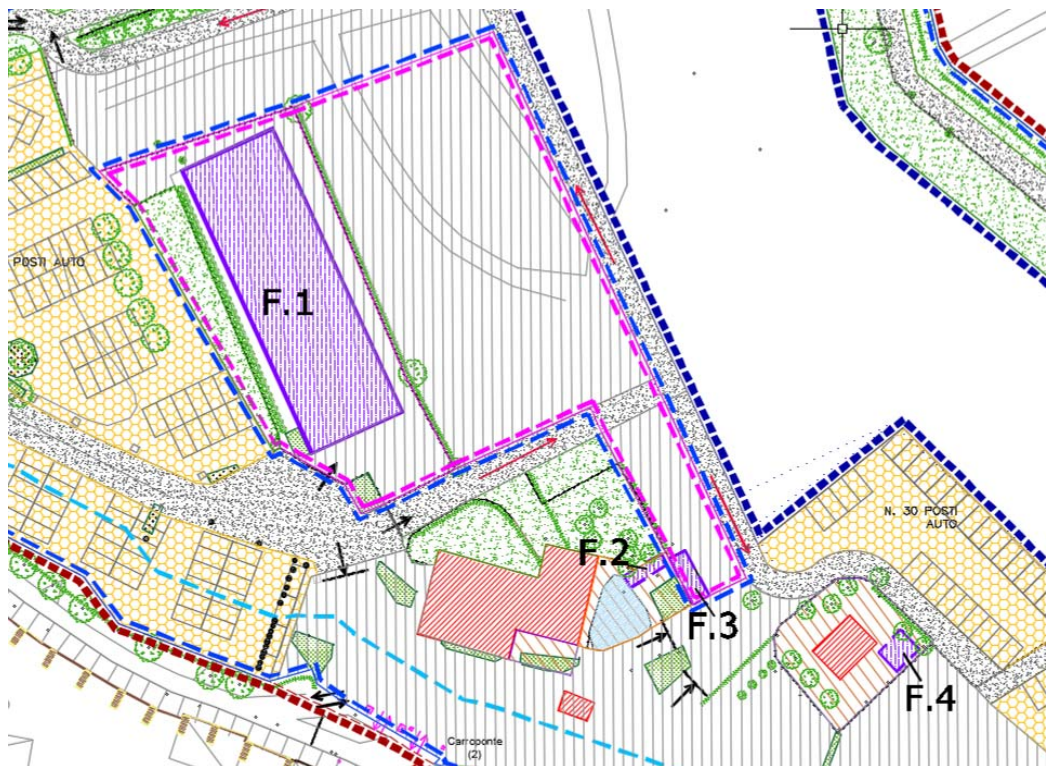


Figura 31 Strutture di progetto.

In fase di predisposizione della proposta progettuale è stata verificata la dotazione in riferimento al sistema di adduzione idrica, sia per le utenze interne che per il sistema antincendio. Gli elementi già presenti garantiscono la copertura di tutte le aree interne, non necessitando di ulteriori opere di adeguamento impiantistico.

La rete attuale è inoltre dotata di collettori e manufatti di compartimentazione della rete stessa che permettono di escludere l'erogazione a porzioni del cantiere permettendo una migliore e più sicura gestione del sistema.

Per quanto riguarda gli spazi aperti gli interventi previsti sono limitati. La proposta formalizza l'assetto in parte già esistente, andando a identificare in modo più chiaro le funzioni assegnate alle porzioni dell'area.

La viabilità d'accesso viene confermata, creando una viabilità interna che differenzia i punti di entrata in relazione alle destinazioni dei mezzi.

Si localizzano le due aree di sosta principali in corrispondenza del primo punto di accesso all'area principale del cantiere, limitando così la circolazione dei mezzi all'interno dell'ambito.

Si differenziano quindi gli accessi all'area di deposito dei natanti dalla direttrice che conduce allo spazio di allaggio e varo.

Si prevede una circolazione principale ad anello attorno all'area di deposito delle imbarcazioni che serve da accesso e uscita dalla stessa, limitando l'attraversamento dell'area per migliore sicurezza dell'utenza.

Tutta la viabilità interna sarà realizzata su superfici permeabili, con copertura in ghiaio.

Medesima copertura interesserà sia gli spazi per la sosta dei veicoli che per il deposito dei natanti.

Gli spazi di sosta saranno ricompresi all'interno di aree delimitate tramite elementi vegetali o strutture di limitato peso, quali cordoli e fioriere. Si cerca così di mantenere uno spazio senza strutture di particolare peso limitando le recinzioni ai soli spazi che devono essere confinati per motivi di sicurezza (area deposito e lavorazioni).

La soluzione proposta non comporta, inoltre, modifiche alle condizioni di permeabilità attuali, permettendo di non aggravare le dinamiche di sicurezza dell'area e degli spazi limitrofi.

Il solo spazio mantenuto impermeabile riguarda l'area di movimentazione dei mezzi e natanti in corrispondenza dei manufatti di allaggio e varo (carriponte) e punto della struttura di rifornimento. La presenza di spazi impermeabili è necessaria per evitare percolazioni e infiltrazioni di sostanze inquinanti in sottosuolo conseguenti a spandimenti o situazioni scienziati connesse alle operazioni e presenza di mezzi.

L'area è già attualmente servita da un sistema di raccolta delle acque che convogliano i volumi all'interno di un sistema di depurazione e circuito chiuso. Questo evita di immettere all'esterno liquidi che possano contenere, anche in concentrazioni limitate, sostanze inquinanti.

La proposta è quindi finalizzata a non modificare il grado di impermeabilizzazione esistente, evitando situazioni di rischio all'interno dell'area, che pur non essendo soggetta a situazioni di particolare criticità, si colloca in prossimità del sistema lagunare all'interno del sistema della bonifica.

Una parte significativa dell'area sarà destinata a verde, per una superficie complessiva pari a più di 1 ettaro. Si tratta di spazi che saranno mantenuti principalmente a prato, con sviluppo di copertura inerbata naturale. Questo è legato da un lato a garantire maggiore sicurezza in caso di incidenti, ricordando anche come l'area ricada nella zona di tutela B definita dal Piano di Rischio Aeroportuale. Dall'altro il mantenimento dello spazio libero permette una maggiore flessibilità nella gestione del cantiere per eventuali opere di

manutenzione e gestione degli spazi interni, o per ospitare attività ed eventi di interesse collettivo (fiera nautica, esposizioni, ...).

Il sistema alberato e le siepi corrono parallelamente al confine dell'area, mitigando la visibilità degli spazi interni. Le alberature interne all'area, inoltre, definiscono i limiti dei diversi spazi interni, in particolare la viabilità e le aree di sosta. Alcune siepi e formazioni alberate sono collocate per mitigare la presenza degli edifici e strutture funzionali all'attività e per accompagnare i fruitori del cantiere nelle diverse aree.

Si viene così a delineare un sistema composto da più elementi che creano un disegno più articolato dello spazio, spezzando quindi la visibilità complessiva degli spazi interni del cantiere creando un effetto tale da ridurre la percezione dell'ampiezza delle aree.

Il sistema a verde più strutturato e sviluppato è quello che accompagna l'argine. Gli esemplari e le strutture vegetali qui presenti verranno mantenute

### 4.1.3 Modalità d'intervento

La proposta è sviluppata in attuazione dell'art.4 della LR 55/2012, necessitando di dare avvio a procedura di variante rispetto allo strumento urbanistico vigente. Si propone una modifica della destinazione d'uso dall'attuale ZTO E2.3 a D4- attrezzature economiche varie, normate secondo quanto previsto dall'art. 32 della NTA del PRG vigente per la terraferma, ora primo PI del Comune di Venezia.

La variante si rende necessaria per regolarizzare l'attività qui esistente, con funzioni coerenti con quanto previsto dal PTCP di Venezia, che qui identifica la presenza della realtà del cantiere nautico anche a servizio dell'accessibilità lagunare.

La proposta si inserisce, inoltre, all'interno del quadro riferito al vigente PAT, in risposta all'osservazione presentata dal proponente, rispetto alla quale il Comune demandava tramite controdeduzione ad una futura proposta di variante in sede di formazione del PI del Comune di Venezia.

La proposta in dettaglio riguarda l'individuazione di due lotti interni all'area, uno con destinazione artigianale e una commerciale. Il primo ospiterà l'edificio ad uso magazzino e manutenzione natanti, nonché il deposito oli, e il piazzale utile per le attività di manutenzione e deposito temporaneo delle barche e mezzi. Il lotto commerciale ospiterà invece l'area destinata al rimessaggio delle barche e spazi e edifici connessi all'attività del cantiere nautico, quali uffici (collocati nell'edificio storico) distributore carburante, area di allaggio, aree di parcheggio e spazi di manovra.

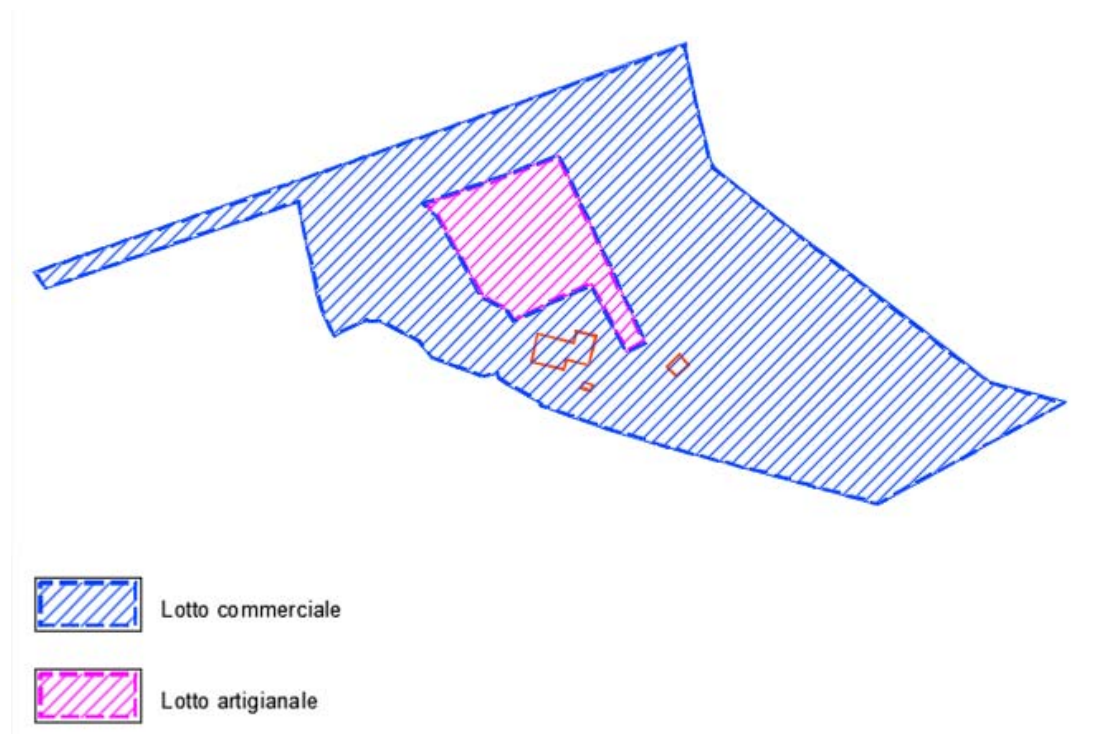
Come visto il verde sarà collocato come elemento di arredo interno e di mitigazione ambientale e visiva.

La proposta dimensionalmente è così strutturata:

Ambito intervento	mq
lotto artigianale	4.254
lotto commerciale	35.173
tot	39.427



La porzione di proprietà che riguarda l'argine non sarà interessata da interventi.

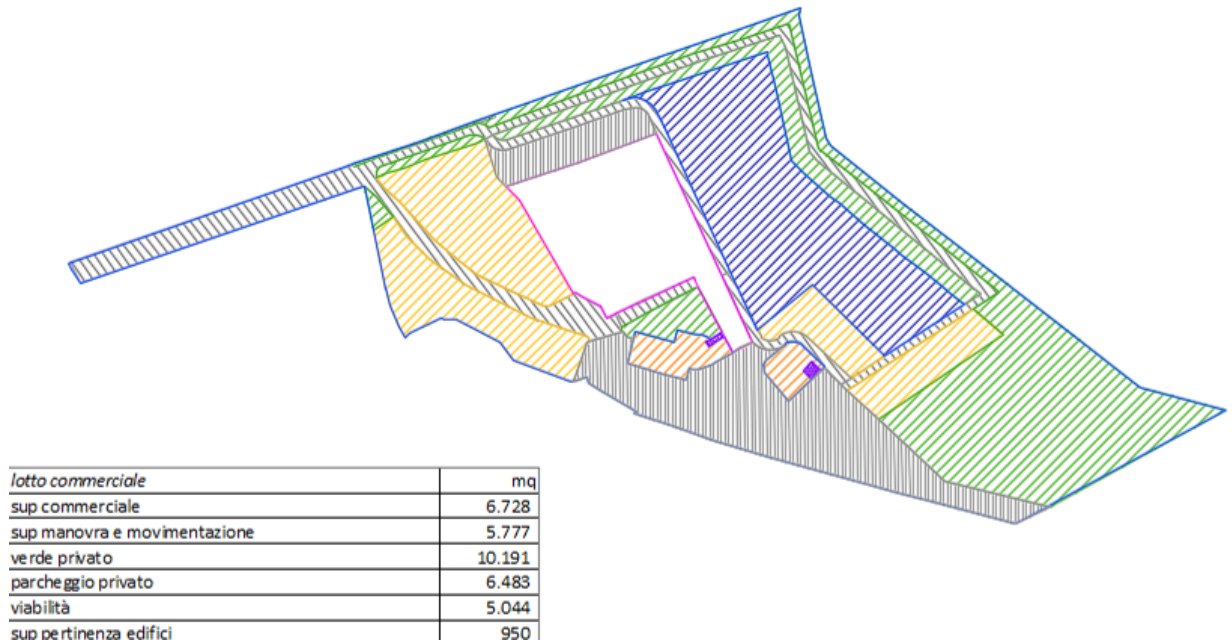


Lotto artigianale



<i>lotto artigianale</i>	mq
sup artigianale	824
sup manovra e movimentazione	3.177
sup. viabilità	48
sup verde	205

## Lotto commerciale



Le superfici da utilizzare a parcheggio, deposito natanti, nonché porzioni di viabilità e spazi di movimentazione mezzi saranno mantenuti con copertura permeabile (ghiaio o similare), confermando l'attuale stato dei luoghi.

Si prevede di mantenere la superficie già impermeabilizzata attualmente, e nello specifico la porzione di viabilità in entrata, tra via Cà Vallesina e l'ingresso all'area di sosta più occidentale e lo spazio di movimentazione mezzi e natanti lungo l'argine lagunare.

In particolare, per quest'ultima area tale soluzione è necessaria per garantire la sicurezza ambientale e delle attività che saranno qui effettuate.

Le strutture edilizie sorgono in corrispondenza di spazi già pavimentati e impermeabilizzati; in particolare la tensostruttura poggia su una platea già esistente.

In sintesi la proposta in oggetto non altera l'attuale stato dei luoghi in riferimento al grado di impermeabilizzazione attuale.

### 4.1.4 Caratteri dimensionali

L'intervento, come visto, è mirato alla riorganizzazione dell'intero ambito, mantenendo la capacità e funzionalità che oggi contraddistinguono l'attività.

La proposta si sviluppa attraverso una verifica del mantenimento delle superfici attualmente esistenti nel rispetto degli obiettivi precedentemente esplicitati. Altro elemento da tenere in considerazione è l'offerta di posti barca, il PTCP della Provincia di Venezia infatti da definito come il polo locale possa avere una potenzialità di 380 posti barca.

Il dimensionamento del nuovo assetto è stato sviluppato in considerazione della disponibilità di spazi, tenendo conto delle attenzioni qualitative sopra indicate, e della

fattibilità stessa dell'intervento. La definizione di 6.728 mq da destinarsi ad area di rimessaggio determina una potenzialità stimata in circa 200 posti barca a terra. Si tratta di una potenzialità inferiore a quella considerata dal PTCP di Venezia, definito in 380 posti barca. La proposta, quindi, risulta coerente con la dotazione prevista e consente anche la presenza di altri posti barca su spazio acqueo all'interno delle realtà limitrofe.

All'interno dell'area destinata all'attività di deposito dei natanti la reale superficie destinata ad ospitare le barche è pari a 2.700 mq; i rimanenti 4.028 mq sono necessari per garantire la movimentazione e dei mezzi durante le operazioni di deposito e ritiro dei natanti.

Per quanto riguarda i volumi da collocare a servizio dell'attività è stata stimata la necessità di realizzare una superficie coperta pari a 800 mq, da utilizzare per ricovero coperto, manutenzione dei natanti, tramite piccole lavorazioni di tipo meccanico e servizio dell'attività. Per tale elemento non si prevede di realizzare edifici in muratura, utilizzando piuttosto struttura leggera, tipo tensostruttura, con la sola copertura di tipo telonato. I lati rimarranno aperti per garantire la maggiore fruibilità e flessibilità degli spazi. Potranno essere applicate coperture di riparo perimetrali, non fisse, tramite teli o eventualmente pannelli removibili. Questa scelta è legata alla necessità di limitare la visibilità del materiale qui collocato e ridurre la vista delle operazioni che saranno qui condotte o per garantire maggiore sicurezza.

La dotazione di aree di sosta è dimensionata in circa 6.500 mq, suddivisa in più ambiti, con una potenzialità di circa 200 posti auto.

Le superfici a verde saranno articolate in modo da creare un ampio spazio inerbito e alberato connesso a fasce che circondano gli spazi del cantiere nautico. La superficie complessiva a verde è pari a 10.400 mq. Porzioni degli spazi verdi ospiteranno filari e siepi che mitigano l'effetto percettivo dell'area rispetto all'esterno e creano separazioni visive all'interno della realtà in oggetto. All'interno degli spazi più ampi sono già presenti gruppi alberature, che verranno rinforzati.

Sulla base di quanto previsto dall'art. 21 del PALAV dovrà essere creato uno spazio alberato pari a 1 volta e mezza la superficie delle nuove edificazioni. Sulla base del dimensionamento proposto dovrà essere realizzato uno spazio alberato pari a circa 1.300 mq. La disponibilità di aree a verde risulta in grado di soddisfare tale prescrizione, come dimostrato cartograficamente all'interno degli elaborati progettuali

Tutte le aree private rimarranno di proprietà del Cantiere Nautico Beraldo.

Si riporta una tabella delle superfici proposte.

<i>lotto artigianale</i>	mq
sup artigianale (edifici)	824
sup manovra e movimentazione	3.177
sup. viabilità	48
sup verde privato	205

<i>lotto commerciale</i>	mq
sup commerciale -posti barca	2.700
Sup commerciale - manovra	4.028
sup manovra e movimentazione	5.777
sup verde privato	10.191
sup parcheggio privato	6.483
sup viabilità	5.044
sup pertinenza edifici	950

La struttura principale, che occuperà spazi un tempo coperti dalle strutture di rimessaggio, avrà una forma rettangolare con dimensioni di 50 m per 16 m, con una superficie di 800 mq. Si propone un'altezza massima pari a 8 m. La scelta è guidata dalla sussistenza del vincolo paesaggistico e della presenza dell'edificio storico, in coerenza con le indicazioni della Soprintendenza la copertura sarà a doppia falda con caratteri geometrici simili alle strutture tipiche del contesto rurale, con un'altezza inferiore all'edificio storico qui presente.

Le altre strutture da realizzarsi, a supporto delle attività qui inserite hanno sviluppi dimensionali estremamente ridotti, come riportati nella tabella seguente. Anche per tali edifici permane il vincolo topologico sopra indicato.

edificio		sup (mq)
F1	manutenzione, magazzino	800
F2	Punto informazioni	18
F3	Deposito oli	24
F4	Magazzino/garage	21
<b>totale</b>		<b>863</b>

#### 4.1.5 Standard urbanistici

In riferimento alla determinazione degli standard dovuti a seguito della nuova classificazione, si considera il quadro definito dal vigente PI del Comune di Venezia.

Le NTA prevedono che per le aree artigianali sia riconosciuta a standard primari una superficie pari al 10% della Superficie Territoriale, stesso parametro è riferito anche agli standard secondari.

Sulla base della proposta presentata si calcolano come di seguito gli standard relativi al lotto artigianale:

ST: 4.254 mq

Standard primari: 10% ST= 425,4 mq



Standard secondari: 10% ST= 425,4 mq

Sulla base di verifiche e approfondimenti sviluppati tramite confronti con gli uffici tecnici del Comune di Venezia è stato previsto di monetizzare gli standard relativi all'intervento, in sostituzione della realizzazione di aree a servizio proposte in prima fase.