



Regione del Veneto

Presidente	Giancarlo Galan
V. Presidente	Bruno Canella
Assessori	Raffaele Bazzoni
	Sergio Berlato
	Pierluigi Bolla
	Franco Bozzolin
	Iles Braghetto
	Cesare Campa
	Gaetano Fontana
	Fabio Gava
	Massimo Giorgetti
	Francesco Piccolo
	Floriano Pra
	Raffaele Zanon

Deliberazione della Giunta

350 - 9 FEB. 1999

CentroDoc



ME100

0010.50.4.0.00.1 - ME100

strumento

V.P.R.G. per Porto Marghera

elaborato

Delibera Regionale n. 350 del 09/02/1999

fase / rev

documento

approvazio / 0 Delib. D.G.R.V n.350 del

comune di venezia - urbanistica - centro documentazione

Segretario

Gianfranco Zanetti

n. _____ del _____

OGGETTO: Comune di Venezia

Piano Regolatore Generale - Variante per Porto - Marghera

Approvazione con modifiche d'ufficio

art. 45 - L.R. 27.06.1985, n. 61.

L'Assessore alle Politiche per la Difesa e la Pianificazione del Territorio: Lavori Pubblici, Viabilità e Urbanistica, Gaetano Fontana, riferisce:

"Il Comune di Venezia dotato di Piano Regolatore Generale, approvato con D.P.R. del 17.12.1962 ha trasmesso alla Regione con nota n. 9604844 del 23.10.1996 il progetto di variante al Piano Regolatore Generale adottato con deliberazione consiliare n. 258 del 27-28/11/1995.

La pubblicazione ed il deposito di detta documentazione sono regolarmente avvenuti ed a seguito di essi sono state prodotte n. 39 osservazioni.

La variante al Piano Regolatore Generale è stata sottoposta all'esame della:

- A) Commissione Tecnica Regionale, la quale si è espressa con 15 voti unanimi favorevoli dei presenti aventi diritto al voto, con parere n. 240 del 01.07.1998."
- B) Commissione per la Salvaguardia di Venezia la quale con voto n. 5/35034 ha espresso parere favorevole, con modifiche rispetto al parere della C.T.R.;
- C) Seconda Commissione Consiliare la quale ha espresso con nota prot. n. 11144/0702 del 15.12.1998 all'unanimità parere favorevole, conformemente al parere della Commissione per la Salvaguardia di Venezia;

L'Assessore alle Politiche per la Difesa e la Pianificazione del Territorio: Lavori Pubblici, Viabilità e Urbanistica, Gaetano Fontana, conclude la propria relazione e propone all'approvazione della Giunta Regionale il seguente provvedimento.

LA GIUNTA REGIONALE

UDITO il relatore Assessore competente, incaricato dell'istruttoria dell'argomento in questione ai sensi del II° comma dell'articolo 33 dello Statuto, il quale dà atto che la struttura competente ha attestato l'avvenuta regolare istruttoria della pratica;

VISTE le leggi 17.8.1942, n. 1150, 6.8.1967, n. 765, nonché la legge regionale 27.6.1985, n.61 e loro modifiche ed integrazioni:

Modello B - Copia

REGIONE DEL VENETO
COMMISSIONE TECNICA REGIONALE
"Sezione Urbanistica"

Arg. n. 240 in data 1.7.1998

OMISSIS

PARERE

Oggetto: Comune di Venezia
Piano Regolatore Generale - Variante per Porto Marghera

PREMESSE

Il Comune di Venezia, dotato di Piano Regolatore Generale, approvato con D.P.R. del 17.12.1962, ha trasmesso alla Regione con nota 4843 in data 24 ottobre 1996, il progetto di variante al Piano Regolatore Generale per Portomarghera adottata con deliberazione consiliare n. 258 in data 27 e 28 novembre 1995.

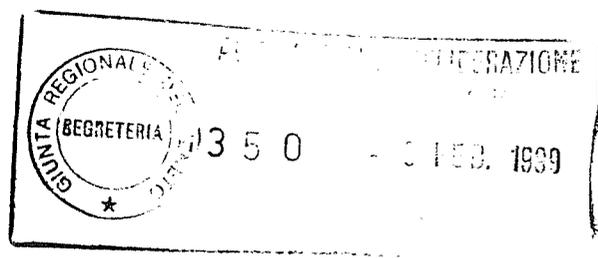
La pubblicazione e il deposito di detta documentazione sono regolarmente avvenuti e a seguito di essi sono pervenute n. 39 osservazioni, cui il Comune ha controdedito con deliberazione consiliare n. 163 in data 22 e 23 luglio 1996.

Cinque osservazioni sono pervenute direttamente alla Regione del Veneto

In data 28.5.1997 il Comune di Venezia ha allegato alla documentazione già trasmessa, il verbale di conferenza dei servizi del 17.4.1997 contenente una bozza di intesa sottoscritta da:

- Magistrato alle Acque;
- Autorità del Porto di Venezia;
- Capitaneria di Porto;
- Sindaco di Venezia.

(Vengono modificati gli artt. 2, 3, 28, 31, e 33 delle Norme Tecniche di Attuazione).



IL SEGRETARIO
F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI

Inquadramento territoriale di Porto Marghera

Il polo industriale costiero di Porto Marghera, nella sua estensione di forma trapezoidale raggiunta con l'espansione della seconda zona all'inizio degli anni '60, occupa l'intero fronte dei 6 Km. della gronda comunale nella laguna centrale di Venezia - tra San Giuliano e Fusina - per una profondità media di circa 4 Km..

I circa 2.000 ettari di territorio inglobati nel perimetro del polo - così come suddivisi tra 1.500 ha. di terre emerse o bonificate e circa 460 ha. di superfici canalizie e altre infrastrutture - rappresentano approssimativamente il 16% della intera terraferma veneziana - in totale 12.400 ha. - e il 36% della superficie urbanizzata di quest'ultima - in totale 5.500 ha..

Territorialmente si tratta di una sorta di grosso incluso artificiale sovrapposto alle preesistenti morfologie naturali delle barene e accostato, ma non integrato, al tessuto urbano della città di Mestre.

Gli assi di Via della Libertà, cavalcavia di Mestre, Via Fratelli Bandiera e S.S. 11 che la delimitano costituiscono dei grandi collettori di traffico che producono l'effetto di una barriera virtuale interposta tra area urbana e area industriale.

La crescita post-bellica di Mestre è giunta ad avvolgere il polo quasi nella sua interezza, da nord est a nord ovest, con un varco libero solo sul lato sud ovest, così da rendere più difficili le comunicazioni con l'entroterra regionale.

Al tempo stesso la presenza del polo ha favorito la segregazione e il degrado delle aree urbane a più diretto contatto con esso, producendo un negativo impatto sulla qualità ambientale delle zone circostanti.

Il polo Industriale

Porto Marghera è l'importante realtà industriale che caratterizza il sistema produttivo dell'area veneziana e veneta.

Essa fu progettata come ZONA INDUSTRIALE COSTIERA. Con questa caratteristica, per decenni, la zona industriale si è proposta come ubicazione ottimale per attività di trasformazione di materie prime provenienti d'oltremare, i cui prodotti, anche solo semilavorati, venivano destinati a un retroterra più o meno ampio.

In particolare, per lungo tempo, l'area è risultata essere la localizzazione ottimale per industrie di settori quali il petrolifero (raffinazione e attività di deposito e commerciale), la chimica, la lavorazione di minerali non ferrosi (alluminio, zinco, carbon coke, e altri) e l'energia.

Rispetto agli altri esempi di ZONE INDUSTRIALI COSTIERE presenti in Europa, Porto Marghera si propone con caratteri propri: per peculiarità del sito, per dimensioni - sia spaziali che occupazionali, e per complessità funzionale.

Da una parte Porto Marghera, in quanto ambito territoriale prossimo (pochi chilometri di laguna lo dividono) a una città senza uguali, e posto ai bordi di un ecosistema dai delicati equilibri come quello lagunare, risulta rapportarsi ad un contesto ambientale molto delicato.

Dall'altra, il polo industriale:

- per la sua alta dotazione di infrastrutture e di collegamenti di trasporto;
- per la possibile integrazione con le attività localizzate nell'area;
- per la collocazione centrale rispetto ad alcune situazioni urbane ricche di servizi alla produzione;
- per la sua collocazione in un tessuto territoriale fortemente urbanizzato e denso di attività produttive rappresenta un luogo ottimale per la possibile localizzazione di iniziative imprenditoriali.

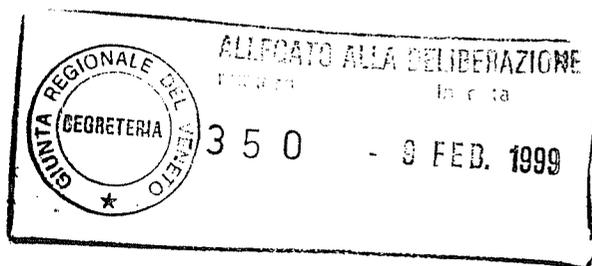


IL SEGRETARIO
F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI

La superficie complessiva dell'area normalmente denominata Porto Marghera risulta essere pari a 2.009 ettari, così suddivisa:

1.391 ha. per attività industriali di cui:

- 540 ha. in prima zona;
- 851 ha. in seconda zona;
- 343 ha. per canali e specchi d'acqua;
- 120 ha. per porto commerciale;
- 77 ha. per strade, ferrovie, servizi;
- 38 ha. per fasce demaniali.



L'occupazione

Dal punto di vista occupazionale, Porto Marghera, con 11.790 posti di lavoro assicurati dalle sole aziende industriali con più di 20 addetti insediate nell'area (rilevazione diretta al febbraio 1995) e circa altri 2.700 offerti (stimati) dalle aziende industriali di dimensioni inferiori e dalle aziende che operano in settori di attività assimilabili o funzionali all'industria (trasporti, servizi alle imprese, etc.), risulta ancora essere una determinante del sistema industriale provinciale e, ancor di più, una determinante del sistema economico dell'area metropolitana.

Ciò nonostante è forte il calo degli occupati dell'area degli ultimi anni, conseguente allo stato di crisi che ha caratterizzato, per troppo lungo tempo, i comparti industriali presenti nell'area.

Pur senza riferirli ai sempre citati oltre 30.000 occupati nel polo degli anni '70, i circa 14.500 addetti risultanti al febbraio 1995 (valore stimato comprensivo della forza lavoro posta in CIGS) evidenziano la gravità della crisi subita dal polo tra la fine degli anni '80 ad oggi (erano, rispettivamente 20.662 e 19.985 gli addetti risultanti alle indagini dirette del 1988 e del 1990).

La situazione di crisi del polo industriale veneziano è tale da presentare, per certi versi, caratteri di irreversibilità e da richiedere l'intervento pubblico; proprio per la consapevolezza che l'arresto della crisi in atto e l'avvio di una fase di riconversione e sviluppo di Porto Marghera sono condizioni necessarie, seppur non sufficienti, anche per la rivitalizzazione socio-economica di Venezia e del suo intorno.

Il problema di Porto Marghera non è evidentemente solo, e forse nemmeno principalmente, di natura urbanistica.

Se l'obiettivo è soprattutto quello di rivitalizzare un'area in declino industriale e del suo contestuale risanamento ambientale, un piano urbanistico può apparire strumento inadeguato. In realtà, l'azione del Comune per Porto Marghera è a più ampio spettro: essa comprende una pluralità di interventi nel campo del ripristino ambientale e della protezione civile; la promozione degli investimenti sia pubblici - in primo luogo quelli per il Parco Scientifico Tecnologico e per la riorganizzazione del Porto Commerciale - sia privati, innescati dall'offerta di aree, già oggi di proprietà del Comune, con una pubblica competizione tra aziende che presentano i requisiti desiderati, un'esplicita azione promozionale attraverso Promomarghera.

Ad essa concorre anche l'Unione Europea che, riconoscendo Porto Marghera tra le aree di declino industriale nel quadro dell'Obiettivo 2, ha ammesso a finanziamento interventi di varia natura, dalle infrastrutture alla formazione professionale.

Si ricollega in qualche modo all'obiettivo di rivitalizzare Marghera perfino un intervento di natura sociale a favore del vicino quartiere residenziale, per il quale il Comune ha ottenuto finanziamenti dall'Unione Europea nell'ambito del progetto Urban.

E' in questo quadro che si inserisce la presente variante urbanistica. Essa assolve ad un ruolo essenziale nell'ambito dell'azione complessiva a favore della rivitalizzazione di Porto Marghera, in primo luogo perchè la riprogettazione degli spazi è necessaria per renderli appetibili per nuovi investimenti.

Il piano urbanistico è necessario anche perchè la riconversione produttiva, che si vuole innescare, impone un ripensamento complessivo dell'assetto della zona industriale, con un uso diverso di parti dell'area ed un nuovo rapporto, di maggiore connessione anche fisica, con il resto della città.

La riqualificazione di Porto Marghera

L'obiettivo è quello di promuovere una profonda revisione di questa parte del territorio comunale contraddistinta da un vuoto pianificatorio non colmata dal 1965, partendo dal recupero di aree dismesse e da un generale riordino dell'impianto infrastrutturale, il piano tende a soddisfare bisogni noti da tempo.

Il porto

Una delle principali azioni di riqualificazione economica è da attribuirsi alla ristrutturazione del porto di Venezia.

Il rilancio della funzione portuale e della sua contestuale espansione nelle aree di terraferma è infatti uno dei punti forti del nuovo Piano Regolatore Generale.

La previsione che il Comune di Venezia ha operato, d'intesa con l'Autorità Portuale, di concentrare le attività commerciali e di retroporto nonché quelle collegate alla movimentazione delle merci in un'unica area parzialmente infrastrutturata, è uno degli assi portanti della riqualificazione di Porto Marghera. Questa operazione - che si svolgerà in un arco di tempo quinquennale - comporta il recupero ad uso produttivo di circa 50 ettari, ora occupati da impianti dismessi. Per queste aree, adibite ad un uso misto portuale/commerciale/industriale, la riconversione è basata sulla valorizzazione della portualità.

I riflessi di questa trasformazione hanno il vantaggio di assecondare anche la rilocalizzazione di numerose imprese intermodali, logistiche e di trasporti, oggi mal distribuite nel territorio comunale e fonte di disordine ed inefficienza.

Data l'importanza di questo aspetto, il Comune di Venezia ha reso immediatamente operativo questo intervento attraverso una politica di acquisizione di aree già iniziata nel 1994 ed in corso di ulteriore sviluppo.

Il Parco Scientifico Tecnologico

Il secondo l'intervento di riqualificazione economica è quello determinato dalla costituzione del Parco Scientifico e Tecnologico di Venezia. Questo progetto è già in corso di attuazione poichè nato nel 1992 sotto l'egida della Comunità Europea. L'iniziativa ha raccolto molte adesioni da parte di Enti Pubblici ed imprese interessate all'innovazione tecnologia e scientifica e alla ricaduta di queste attività nel mondo produttivo. Dal punto di vista urbanistico il progetto prevede di recuperare gradualmente alcune aree dismesse o sottoutilizzate ubicate nella prima zona industriale di Porto Marghera. Caratterizzate da elevati standard ambientali, queste aree saranno connesse con le strutture universitarie localizzate nella limitrofa Via Torino e con l'area di San Giuliano, deputata a parco urbano. Inoltre a prescindere dall'elemento spaziale - che rivela tutta la sua importanza nella radicale trasformazione del panorama del principale accesso alla città lagunare - il Parco Scientifico e Tecnologico di Venezia rappresenta il progetto di lungo periodo per la riqualificazione economica di Porto Marghera. Questa struttura è destinata a valorizzare ed incrementare le connessioni con le Università e le imprese e di trasformare queste relazioni in uno strumento di conoscenza legato ad un'area di grande tradizione industriale.



Le piccole medie imprese

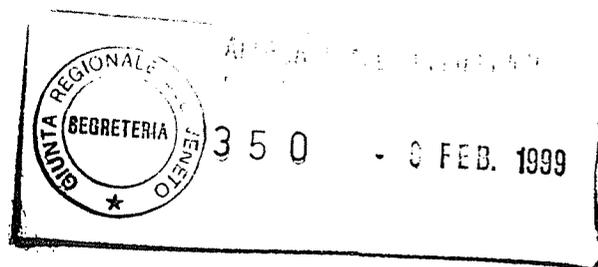
Il terzo elemento che contraddistingue la riqualificazione economica di Porto Marghera è costituito dall'apertura della zona industriale alla piccola media impresa. E' stato perciò approntato dall'Amministrazione Comunale un progetto composito che affiderà lotti di terreno a piccole medie imprese. L'iniziativa è possibile grazie alla felice coniugazione dei finanziamenti comunitari (Obiettivo 2) con le risorse comunali. Il progetto mira a rendere più flessibile l'attuale assetto produttivo di Porto Marghera e, ovviamente, a combattere la disoccupazione. Infatti, una volta a regime, l'area dovrebbe ospitare attività produttive che impiegheranno complessivamente un numero di addetti pari a 3.000 unità.

Via F.lli Bandiera

Accanto a questa trasformazione c'è quella della fascia delimitata da Via F.lli Bandiera e da Via dell'Elettricità. Questa fascia viene interessata da due rilevanti progetti. Il primo consiste nel dotare Via dell'Elettricità di un nuovo asse stradale per lo smaltimento del traffico pesante a supporto della già citata espansione portuale. Il secondo si riferisce invece alla radicale trasformazione dell'attuale assetto edilizio privato. E' previsto infatti un massiccio insediamento di attività terziarie o miste - diverse dalla residenza - che da una parte aumentino l'offerta locale attualmente sottodimensionata, e, dall'altra, creino un polo di servizi baricentrico rispetto alla città e all'area metropolitana.

Il risanamento ambientale

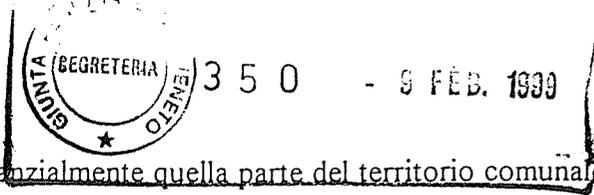
Il Comune di Venezia ha messo a punto una normativa di risanamento ambientale volta ad impedire ulteriori devastazioni del territorio. Il piano di risanamento ambientale per la zona industriale offre agli operatori economici una metodologia certa per conoscere eventuali inquinamenti del sottosuolo e programmarne un progressivo risanamento. Tale impostazione verrà resa possibile ogni qualvolta si opereranno trasformazioni edilizie. Altro punto del Piano di riqualificazione economica è quello legato alla sicurezza della popolazione. Come noto a Porto Marghera sono concentrate molte produzioni industriali pericolose. E' quindi parte di tale Piano di Riqualificazione anche la garanzia che queste produzioni siano svolte non solo in ossequio alle normative vigenti ma anche salvaguardando l'ambiente e la sicurezza dei lavoratori e della popolazione. Tale aspetto non è secondario se si considera la necessità inderogabile di amministrare il territorio con la coscienza che questo può essere interessato anche da eventi negativi. La gestione del rischio urbano, industriale o dovute alle calamità naturali è per la prima volta affrontata nel processo di riqualificazione della zona industriale. Partendo dalla direttiva Seveso il Comune di Venezia ha approntato e progettato, insieme ad altri soggetti istituzionali, un sistema di allertamento ed evacuazione della popolazione in caso di incidenti rilevanti. Tale progetto verrà posto in essere anche grazie all'aiuto delle imprese di Porto Marghera e a tutti gli operatori che sosterranno questa iniziativa.



IL SEGRETARIO
F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI

La variante per Porto Marghera

L'ambito di applicazione



Il campo di applicazione della VPRG PM è sostanzialmente quella parte del territorio comunale definita I e II zona industriale in base:

- I zona di Piano Regolatore Portuale del 30 ottobre 1925, recepito dal RDL 30.9.1926, n. 1090;
 - II zona L.20 ottobre 1960, n. 1233 così come modificato e ridimensionato dal Piano Generale di sistemazione dell'area (di cui art. 12 della L. 1233/1960) approvato con DM 7 gennaio 1963. Vengono, inoltre, considerate dalla VPRG PM, anche quelle aree risultate connesse e complementari rispetto al sistema territoriale di Porto Marghera (in particolare quelle coinvolte nel ridisegno della viabilità d'accesso, da sud, alla zona industriale portuale e a Via dell'Elettronica, destinazione Fusina).
- Sono escluse, invece, in quanto organizzate funzionalmente e regolate da altri strumenti urbanistici comunali (Variante P.R.G. per la Terraferma - adoz. 1995, e Piano Particolareggiato per Terminal Fusina - approv. 1989) le aree della frazione urbana di Malcontenta, quelle a sud della strada provinciale Malcontenta-Fusina e le aree del Terminal di Fusina.

Nello strumento urbanistico comunale vigente, Porto Marghera è considerato, unitariamente, come Zona Industriale.

Il nuovo strumento urbanistico, invece, riconosce le specificità delle singole parti della zona industriale e determina una sua zonizzazione in funzione degli obiettivi che l'Amministrazione comunale intende perseguire con il suo Progetto di Riqualificazione.

Il presente Piano, se giuridicamente rappresenta una variante al PRG vigente - approvato con D.M. LL.PP. nel 1962 - in realtà nasce nel quadro del nuovo PRG, che il Comune ha deciso di darsi, e ne costituisce il primo tassello.

Il quadro territoriale di riferimento, in via di precisazione attraverso il nuovo Progetto Preliminare al PRG, prevede una nuova condizione di centralità per le aree adiacenti a Via della Libertà, connesse, attraverso il fascio infrastrutturale a più modalità che le interessa, da un lato alla testa di ponte del Centro Storico e dall'altro al sistema centrale della regionale per Padova in primo luogo.

Lungo quest'asse si allineano nuovi edifici ed attrezzature pubbliche a partire dal lato di Marghera della stazione ferroviaria, il nuovo servizio alle piccole imprese costituito dal BIC, il sistema direzionale privato e pubblico che si va completando con l'Università in Via Torino, il Parco Scientifico Tecnologico, il parco urbano di San Giuliano.

In coerenza con gli obiettivi della sua rivitalizzazione, che comportano una riconversione verso attività meno estranee delle attuali all'ambiente urbano, Porto Marghera con questo piano supera la propria separatezza rispetto al resto della città.

Il primo elemento di connessione è il Parco Scientifico Tecnologico, di cui si è detto. Le sue attività per loro natura costituiscono un ponte tra città e zona industriale rinnovata. Un'altra porta è costituita dalla fascia lungo Via Fratelli Bandiera, dove già da tempo è in atto un processo spontaneo di riconversione verso attività di servizio, ancora compatibili con la destinazione d'uso propria della zona industriale ma aperte anche alla città. Il Piano accentua ulteriormente quest'evoluzione, prevedendovi usi direzionali tali da realizzare qui un prolungamento dell'asse, che si è detto centrale del nuovo assetto urbano, di Via della Libertà.

La realizzazione, qui, di attività più pregiate delle attuali avrà anche il duplice vantaggio di consentire, attraverso un'applicazione appropriata degli oneri di urbanizzazione, la realizzazione di una nuova infrastruttura, alternativa a Via Fratelli Bandiera, a servizio della zona industriale, e di indurre trasformazioni positive nell'immagine del quartiere residenziale di Marghera.

Infine, la creazione del terminal Fusina, dove verranno convogliati preferenzialmente i flussi turistici per l'interscambio terra-acqua, immette il lato sud della zona industriale, con la fascia verde di riqualificazione ambientale e le aree pubbliche in cui si insedieranno le prime nuove aziende, nel circuito della visita alla città, contribuendo ad affermarne l'immagine di città normale e vitale.

IL SEGRETARIO
F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI

La nuova maglia infrastrutturale prevede un nuovo accesso per la zona industriale da un lato all'autostrada per Padova, dall'altro alla strada statale Romea, mediante nuovi assi lungo i quali i flussi commerciali resteranno interamente separati dal traffico locale.

Asse portante della viabilità di servizio alla zona industriale diventa Via dell'Elettricità opportunamente ricalibrata - in realtà quasi completamente su nuova sede - così da restituire a Via Fratelli Bandiera il ruolo di viale urbano.

Con questa variante, inoltre, Porto Marghera viene adeguata alle norme regionali vigenti per quanto riguarda le attrezzature, gli spazi pubblici e di uso pubblico di quartiere, comprese le aree verdi: vengono individuate le poche aree ancora passibili di valorizzazione e quelle bisognose di riqualificazione ambientale; individuati i manufatti che rappresentano testimonianze della civiltà industriale; viene infine impostato un disegno che tende a recuperare la continuità del verde lungo il bordo della laguna: con la sistemazione dell'isola delle Trezze e in prospettiva - rispettando in tutto i tempi propri delle aziende, e solo quando queste decidessero spontaneamente di cessare l'attività - dell'area in fregio alla laguna oggi occupata da impianti petroliferi.

Gli interventi infrastrutturali di carattere territoriale

L'accesso alla zona industriale e portuale.

La netta differenziazione del traffico urbano dal traffico industriale e turistico in materia di infrastrutture fa propria la proposta di riorganizzare e potenziare l'accesso da sud alla Zona industriale e al Porto commerciale. L'intervento che prevede anche opere esterne all'area di riferimento della variante, è complessivamente composto da:

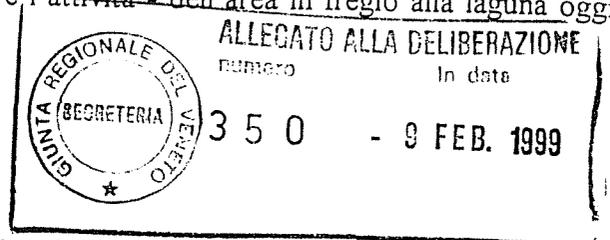
A. all'esterno dell'area della VPRG PM

- il raddoppio della S.S. 309 Romea in prossimità dell'area di Porto Marghera;
- la riorganizzazione del nodo autostradale Mestre-Villabona, in località Borbiago; la realizzazione dello svincolo autostradale e dei collegamenti dello stesso con la viabilità provinciale;
- il collegamento della S.S. 309 con la SP 81, in direzione del nuovo nodo di Borbiago;
- il raddoppio della SP 81 Nuova Miranese, da Malcontenta a Borbiago;
- la connessione tra la nuova viabilità di raccordo autostradale con il nuovo sistema della viabilità di distribuzione industriale, che si sviluppa in viadotto con uno svincolo attrezzato su tre livelli di altezza in prossimità dell'incrocio tra la S.S. Romea e il tronco di raccordo stradale con la Via Malcontenta, e con uno svincolo attrezzato su due livelli, dopo lo scavalco della Via Malcontenta.

B. All'interno delle aree della VPRG PM

- la riorganizzazione dell'incrocio del tratto della S.S. 11 proveniente dalla rotonda Malcontenta con l'asse stradale di penetrazione ovest della Zona Industriale;
- la realizzazione di un nuovo asse di adduzione, a due corsie per ogni senso di marcia, al sistema industriale-portuale, che si sviluppa parallelo a Via dell'Elettricità, e si collega con il Porto;
- la realizzazione di un collegamento dell'accesso a Porto Marghera, da sud, con la zona portuale, che preveda la separazione dei traffici ferro-gomma; in proposito sono state prospettate più soluzioni progettuali (scavalco del Canale industriale ovest con un ponte mobile, potenziamento degli attuali collegamenti stradali e FS,...), tutte da sottoporre a relativa verifica di compatibilità e convenienza;
- i raccordi con la viabilità del quartiere urbano e con l'area del P.I.P. di Cà Emiliani.

Il complesso intervento comporta il totale ridisegno dell'area compresa tra Via Fratelli Bandiera e Via dell'Elettricità, una sua nuova utilizzazione funzionale e la realizzazione di una nuova infrastruttura stradale che percorra l'intera Via dell'Elettricità e si porti in zona portuale in forza ad un attraversamento per consentire una netta separazione del traffico industriale su gomma da quello su ferro.



IL SEGRETARIO
F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI

La soluzione progettuale ipotizzata prevede la realizzazione del nuovo accesso al Porto organizzata su un doppio tracciato viario, il suo raccordo alla S.S. 11 e il mantenimento e il collegamento alla ordinaria viabilità urbana, dell'attuale sedime di Via dell'Elettricità - Via della Pila, a servizio delle attività industriali collegate con le banchine portuali.

Il collegamento della direttrice autostrada S.S. 309 Romea con Via dell'Elettronica e, successivamente con il Terminal automobilistico di Fusina lungo il quale si vorrebbe convogliare il traffico pesante destinato o proveniente dal Petrolchimico e dalle aziende insediate in II^ zona industriale e il traffico turistico diretto al Terminal dovrebbe essere garantito dalla realizzazione di un nuovo articolato svincolo, a sud della rotonda Malcontenta, che attraversi - per garantire autonomia alla viabilità urbana di collegamento Marghera-Malcontenta - l'area della discarica autorizzata per poi svilupparsi negli spazi interstiziali compresi tra la strada di congiunzione di Malcontenta e Marghera e Via dell'Elettronica.

Quest'ultimo intervento consente un uso esclusivamente urbano della strada che, dal quartiere urbano di Malcontenta, si sviluppa lungo il Brenta e porta al Terminal automobilistico.

Il collegamento tra zona industriale e Via Torino

La VPRG per PM rapporta l'organizzazione dell'accessibilità al fronte nord della I^ zona industriale al progetto di collegamento tra Via Torino e Via della Libertà; il collegamento viario progettato, collocato all'altezza del Parco Scientifico Tecnologico, è integrato da un nuovo sistema di percorsi pedonali che si sviluppa lungo i marciapiedi posti lateralmente alle carreggiate. Tale sistema comprende il sovrappasso della Ferrovia e della Via della Libertà che garantisce il collegamento tra il polo universitario e il Parco Scientifico Tecnologico.

Il Terminal di Fusina

L'Amministrazione comunale attribuisce alla realizzazione del Terminal automobilistico di Fusina (peraltro già oggetto di un Piano Particolareggiato approvato) una valenza strategica, non solo in funzione degli effetti che l'intervento comporta sul futuro della zona industriale ma anche ai fini di una regolamentazione dei flussi turistici e pendolari diretti al Centro Storico.

Proprio in ragione di tale valenza, la VPRG propone l'ampliamento dell'area da organizzare a Terminal, ipotizzando l'acquisizione pubblica di una parte delle aree recentemente dismesse dello stabilimento di produzione primaria Alumix.

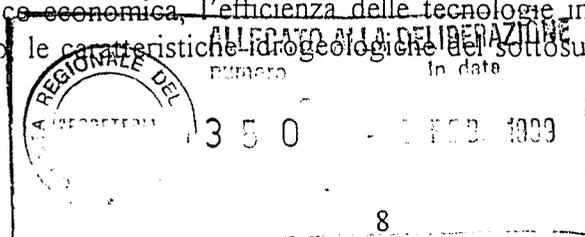
La variante al Piano Regolatore Generale per PM considera la parte dell'area Alumix da destinare a Terminal e prevede per essa una destinazione d'uso urbanisticamente classificabile come Z.T.O. D2.a - Zona commerciale direzionale e artigianato di servizio di completamento.

Il Piano di Risanamento Ambientale

A fronte di una situazione di contaminazione evidenziata dagli accertamenti effettuati, si pone il problema di come intervenire per risanare il sito contaminato, facendo salve le possibilità di continuare l'attività produttiva, se in atto, ed in ragione di quelle prevedibili in futuro.

Normalmente l'entità della contaminazione intesa sia come estensione areale sia in profondità, esclude la possibilità di un intervento radicale di asportazione del terreno e ricolmatura dei vuoti.

Quindi è necessario definire ipotesi di progetto di bonifica che tengano conto di numerose variabili, fra le quali la fattibilità tecnica-economica, l'efficienza delle tecnologie impiegabili, la compatibilità con l'uso attuale e futuro del sito, le caratteristiche idrogeologiche del sottosuolo e soprattutto il grado di bonifica da raggiungere.



IL SEGRETARIO
F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI

Il responsabile dell'area (proprietario e utilizzatore) dovrà quindi condurre lo studio di Risk Assessment (rischio ambientale) e si avvarrà dei risultati di tale strumento per elaborare, in accordo con le Autorità competenti, gli obiettivi di ripristino ambientale da conseguire attraverso l'applicazione coordinata sia delle tecnologie di bonifica già individuate sia di altre che fossero ritenute necessarie dai risultati di Risk Assessment.

Il responsabile dell'area dovrà provvedere ad una prima identificazione delle possibili vie di migrazione, sia ad una stima semiquantitativa della loro importanza in modo da poter effettuare una vagliatura delle tecniche di ripristino applicabili ed eventualmente una loro sperimentazione pratica.

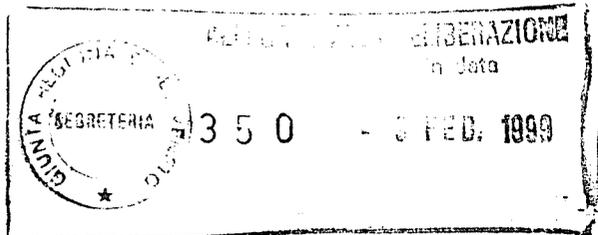
La zonizzazione proposta dalla Variante al Piano Regolatore Generale per Porto Marghera

Le scelte progettuali della Variante al Piano Regolatore Generale per Porto Marghera in merito alle destinazioni d'uso e agli interventi consentiti nei subinsiemi delle aree di riferimento sono rappresentate nella Tavole di Progetto (Documenti cartografici nn. 34 e 35 - Tavola 13.1a Zonizzazione in scala 1:2000 e Tavola 13.1b Zonizzazione in scala 1:5000), che sono state così articolate:

ZONA INDUSTRIALE DI INTERESSE REGIONALE	D1.1a	ZONA INDUSTRIALE PORTUALE DI COMPLETAMENTO
	D1.1b	ZONA INDUSTRIALE PORTUALE DI ESPANSIONE
	D1.2	ZONA DELL'INDUSTRIA CANTIERISTICA DI INTERESSE NAZIONALE
	D1.3	ZONA DI TRASFORMAZIONE A PORTO COMMERCIALE

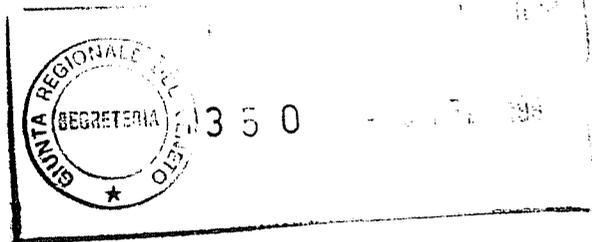
AREE DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE INDUSTRIALE	D2.a	COMMERCIALE - DIREZIONALE - RICETTIVA- ARTIGIANATO DI SERVIZIO DI COMPLETAMENTO
	D2.b	COMMERCIALE-DIREZIONALE-RICETTIVA ARTIGIANATO DI SERVIZIO DI ESPANSIONE
	D5.	ZONA PARCO SCIENTIFICO TECNOLOGICO

ATTIVITA' PETROLIFERE IN ZONA IMPROPRIA



IL SEGRETARIO
F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI

	F8	IMPIANTO TECNOLOGICO
IMPIANTI SPECIALI	F11	SERVIZI DI PUBBLICA SICUREZZA
	F12	ZONA PORTO COMMERCIALE ESISTENTE
	SP	AREE A STANDARD ESISTENTI
ZONE A SERVIZI PER ATTIVITA' PRODUT- TIVE	SP	AREE A STANDARD DI PROGETTO
	VU	VERDE URBANO
	VUA	VERDE URBANO ATTREZZATO
		AMBITI DI RISANAMENTO AMBIENTALE
		VERDE DI ARREDO STRADALE
		TESTIMONIANZE DELLA CIVILTA' INDUSTRIALE
INTERVENTI DI TUTELA MANUFATTI		EDIFICI CON INTERVENTI CODIFICATI
		SEDI STRADALI
SEDI STRADALI		ATTREZZATURE PORTUALI
ATTREZZ. PORTUALI		



IL SEGRETARIO
F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI

A seguito dell'emendamento approvato dal Consiglio Comunale nella seduta del 27 e 28.11.1995 è stata inserita nella Tavola di Progetto (Zonizzazione) una nuova area denominata: "D/V - Attività petrolifere in esercizio con destinazione finale a verde urbano per recupero ambientale."

La zona industriale propriamente detta

Z.T.O. D1.1a Zona industriale portuale di completamento

E' la parte del polo industriale (I^ e II^ Zona) che mantiene la sua tradizionale destinazione Industriale-Portuale. La sua specificità è data dal legame funzionale esistente tra aree di pertinenza delle aziende insediate e uso portuale dell'affaccio a mare.

La classificazione come Z.T.O. D.1a è pertinente anche per quegli spazi attualmente utilizzate come impianti di stoccaggio di rifiuti nocivi (impianti di I^ categoria ai sensi della L.R. 28/1990), dotati di autorizzazione provinciale, funzionali al ciclo produttivo degli stabilimenti (vedi quelli del Petrolchimico dell'Enichem, in II^ zona a Fusina).

Le norme d'uso di queste aree riprendono, sostanzialmente, quelle oggi vigenti - vedi art. 72 NTA della Variante Tecnica al Piano Regolatore Generale - le quali si limitano a stabilire la tipologia degli interventi e delle funzioni ammesse.

Le Z.T.O. D1.1a - Zone industriali portuali di completamento assoggettate a Piano Attuativo

La riconversione produttiva dell'area Alumix ex Sava Fu, a Fusina, e quella ex Elettrochimica Sordon, in Via Volta per circa complessivi 40 ha., oggi occupate da impianti industriali dismessi o sottoutilizzate, per dimensione spaziale e per localizzazione strategica sono subordinate alla redazione e all'approvazione di specifici Piani Attuativi.

Z.T.O. D1.1B Zone industriali portuali di espansione

L'Amministrazione intende destinare ad insediamenti industriali, anche di piccole e medie dimensioni, le aree non urbanizzate, di sua proprietà (i 43 h., già del Consorzio per la zona industriale e l'area ex Sirma per circa complessivi 54 ha.) e di affidarne la promozione a soggetti di prossima individuazione.

L'area Amav.

E' quella, urbanizzata, di circa 4 ha., posta in testa al canale industriale sud, di proprietà dell'Amav, oggi utilizzata come deposito logistico e come sede delle Guardie ai Fuochi (servizio portuale).

Anch'essa viene considerata dalla variante come Z.T.O. D1.1b.

Area Alumix ex Sava (ex LLL)

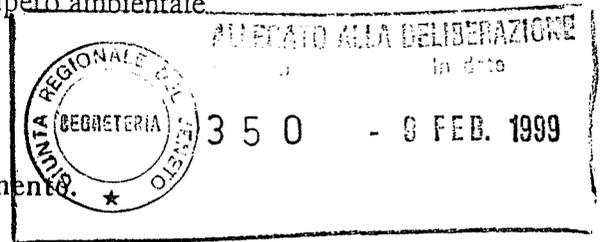
Area non urbanizzata di circa 16 ha..

Anche per questa area la variante prevede una destinazione di zona industriale portuale di espansione, così come per le vicine aree pubbliche con le quali dovrebbe formare un unico comprensorio.

Il suo utilizzo è subordinato all'acquisizione pubblica delle aree.

L'Amministrazione comunale intende acquisire l'area al patrimonio pubblico e a tale scopo prevede la predisposizione di un apposito Piano Insediamenti Produttivi da realizzarsi ai sensi della Legge 865/1971.

L'area ex Cavareale (adiacente il costruendo impianto trattamento rifiuti urbani).



IL SEGRETARIO
F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI

Area non urbanizzata, di circa 14 ha., in passato interessata da più progetti di utilizzazione mai concretizzati.

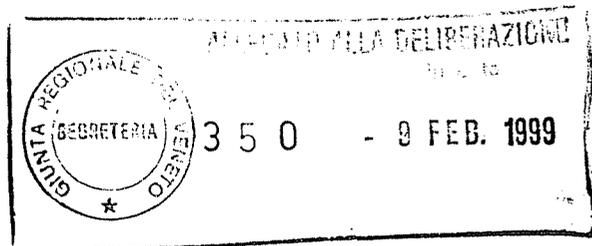
La variante PRG PM classifica questo insieme di aree come ZTO D1.1b Zona industriale portuale di espansione e consente, in esse, l'insediamento anche di PMI non direttamente relazionate alla specificità di zona industriale costiera.

Gli interventi in queste aree realizzabili, previa la bonifica dei suoli da eseguirsi secondo il protocollo previsto dal Piano Comunale di Risanamento Ambientale, sono comunque subordinati alla redazione e all'approvazione di uno strumento urbanistico attuativo di iniziativa pubblica.

La relativa Norma Tecnica di Attuazione della VPRG fornisce indicazioni in merito agli interventi e alle destinazioni d'uso consentite, alle distanze dei fabbricati e degli impianti dalle strade e dai confini e all'altezza massima consentita degli edifici.

CALCOLO DEL FABBISOGNO AREE PER SERVIZI NELLE ZONE PRODUTTIVE INDUSTRIALI - ARTIGIANALI Z.T.O. D1 (art. 25 L.R. 61/85)

ZONA	SUPERFICIE TERRITORIALE St. mq.	STANDARD PRIMARI (Verde - Parcheggi)		STANDARD SECONDARI (Verde - Parcheggi - Strull. di Supp.)		TOTALE STANDARD mq.
		% St.	mq.	% St.	mq.	
D1. 1a (Completamento)	8.191.560	5%	409.580	5%	409.580	819.160
D1. 1a (Soggette a Strum. Urb. Alt.)	390.231	5%	19.520	5%	19.520	39.040
D1. 1b (Espansione)	943.390	10%	94.340	10%	94.340	188.680
D1. 3 (Completamento)	1.263.850	5%	63.200	5%	63.200	125.400
			586.640		586.640	1.173.260



IL SEGRETARIO
F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI

Porto commerciale

- Zona portuale commerciale esistente
Nella ZTO F12 Zona Portuale commerciale esistente sono consentiti il rinnovo e l'installazione di infrastrutture di depositi all'aperto e al coperto, di opere edilizie e di manufatti connessi all'attività produttiva portuale-commerciale, nonché di edifici destinati ad ogni altra funzione inerente a tale attività (quali edifici amministrativi, posti di sorveglianza e controllo, mense, posti di ristoro, sedi di uffici doganali, posti di polizia, uffici sanitari, ambulatori, etc.).
- ZTO D1.3 Zone di trasformazione a Porto commerciale
In base alla legge di riforma dell'ordinamento degli scali nazionali, spetta all'Autorità portuale definire, con il proprio PRG, l'ambito e l'assetto complessivo, le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree di sua pertinenza, pur non in contrasto con le previsioni degli strumenti urbanistici comunali vigenti, la variante, prevede un progressivo ampliamento delle aree destinate alla funzione portuale e destina al ZTO D1.3 l'intero comprensorio di aree delimitato dal canale industriale ovest e dal canale industriale nord, a meno però, della parte interna dell'ex stabilimento Ausidet dell'ENI, in passato utilizzata come discarica (autorizzata e non), di difficile ripristino ambientale.

Una temporalizzazione degli interventi di riorganizzazione dell'area deve comunque prevedere:

1. la permanenza, almeno fino al mutare delle convenienze economiche che giustificano quella particolare localizzazione, delle aziende oggi insediate;
2. la progressiva riconversione alla nuova funzione delle aree dismesse o in corso di dismissione;
3. la progressiva riconversione delle aree della Sava/Alumina e Depositi Monopoli a funzione portuale.

La zona portuale d'espansione viene così ad essere disaggregata in più comparti (le cui perimetrazioni seguono i confini delle aree di pertinenza delle aziende insediate) all'interno dei quali ogni intervento sull'esistente viene autorizzato direttamente dalla Amministrazione comunale, e ogni intervento di trasformazione strutturale e/o funzionale deve essere subordinato a Progetti Integrati, che devono prevedere anche il reperimento delle aree a standard, da predisporre sulla base di un'intesa tra Comune di Venezia, PPV e promotore dell'intervento.

La ripartizione in più ambiti della Zona portuale di ampliamento può, comunque, essere modificata in modo funzionale all'aggregazione tra più comparti; può, invece, essere modificata nel senso di un'ulteriore disaggregazione solo con atto amministrativo del Consiglio Comunale.

Se parti della Zona portuale d'espansione vengono ad essere in disponibilità dell'Autorità Portuale, in esse gli interventi vengono regolati come nella ZTO F12 Zona portuale esistente.

Le aree di possibile trasformazione industriale

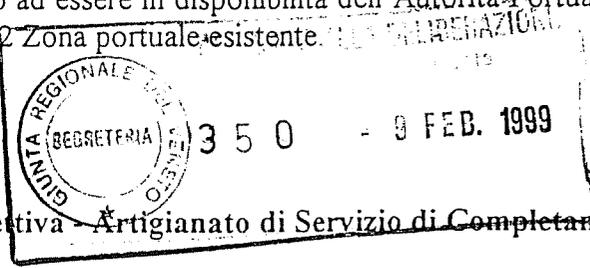
ZTO D2 Zona commerciale - Direzionale - Ricettiva - Artigianato di Servizio di Completamento

La variante individua un ampio perimetro della zona industriale da considerare come area di possibile trasformazione ad uso terziario e tecnologico. E' quello che, tradizionalmente, comprende tutta la fascia di territorio compresa tra Via F.lli Bandiera e Via dell'Elettricità.

Nell'area considerata trovano oggi localizzazione, in prevalenza, attività in parte diverse da quelle presenti nelle aree della zona industriale propriamente detta.

L'attivazione di particolari incentivi e/o compensazioni (cessione di aree per viabilità in cambio di esoneri oneri, diversa destinazione d'uso, indici urbanistici di tipo urbano) dovrebbe favorire, allo stesso tempo, la trasformazione dell'area per la realizzazione del nuovo asse stradale destinato al traffico pesante.

Dal punto di vista normativo, ai fini di un adeguamento delle dotazioni di aree a standard, la ZTO D2 viene disaggregata in aree di completamento (D2.a) e in aree di espansione (D2.b).



Per il conseguimento degli obiettivi annunciati, inoltre, la VPRG PM delimita, in base a parametri che riconoscono la vocazione di alcune aree alla ristrutturazione e al cambiamento di destinazioni d'uso e riconducibili ad una logica di ottimizzazione delle risorse (aree) e di funzionalità al progetto di ricucitura del tessuto urbano di Marghera (assi viari, prospettive, etc.) più ambiti d'intervento (10 di completamento e 2 di espansione), di dimensioni che variano da un minimo di circa 8.000 mq. a un massimo di 115.000 mq., all'interno dei quali gli interventi devono essere subordinati all'approvazione di un Piano Attuativo, che può essere di iniziativa pubblica o privata.

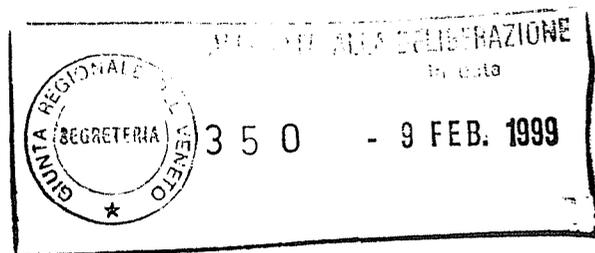
Diversamente, nelle aree della ZTO D2 non comprese negli ambiti definiti, in genere quelle occupate da aziende efficienti, l'intervento può essere realizzato direttamente. A meno di interventi che non prevedano progetti di trasformazione funzionale e/o cambi di destinazione d'uso. Nel qual caso l'intervento deve essere obbligatoriamente subordinato a Piano Attuativo di iniziativa pubblica o privata.

Come già per la Zona portuale di espansione, anche in questo caso, la ripartizione dell'area in Ambiti può essere comunque modificata, nel senso di un'ulteriore disaggregazione in comparti, solo dal Consiglio Comunale.

Nelle ZTO D2 non è, comunque, consentito l'insediamento della funzione residenza. Si pensa possibile, invece, l'insediamento della funzione ricettiva, dimensionata in base all'8% della Superficie lorda di pavimento (Sp) consentita e nello strumento attuativo di riferimento e una superficie minima di 5.000 mq.. La funzione commerciale, invece, è possibile realizzarla in un limite massimo del 20% della Superficie lorda di pavimento (Sp) consentita nell'Ambito di riferimento.

CALCOLO DEL FABBISOGNO AREE PER SERVIZI DELLE ZONE COMMERCIALI -
DIREZIONALI - RICETTIVE - ARTIGIANATO DI SERVIZIO Z.T.O. D2
(art. 25 L.R. 61/85)

ZONA	SUPERFICIE TERRITORIALE St. mq.	SUP. LORDA DI PAVIMENTO Sp. mq.	STANDARD PRIMARI (Verde - Parcheggio)		STANDARD SECONDARI (Verde - Parcheggio - Strut. di Supp.)		TOTALE STANDARD mq.
			mq./mq. di Sp	mq.	mq./mq. di Sp	mq.	
D2. a (Completamento)	241.810	241.810			0.4 Sp.	96.730	96.730
D2. a (Soggetto a Strum. Urb. Att.)	280.770	297.570	0.4 Sp.	119.030	0.4 Sp.	119.030	238.060
D2. b (Espansione)	159.410	111.580	0.5 Sp.	55.790	0.5 Sp.	55.790	111.580
				174.820		271.550	446.370



IL SEGRETARIO
F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI

ZTO D5 Zona Parco Scientifico Tecnologico

Parco Scientifico Tecnologico - Espansione aree della ricerca - Collegamenti con Via Torino

Da tempo è stata decisa la realizzazione di un nucleo di Parco Scientifico Tecnologico Multipolare Veneto a Porto Marghera. Un primo stralcio dell'intervento è già in corso di attuazione nell'area dell'ex Cral Agrimont.

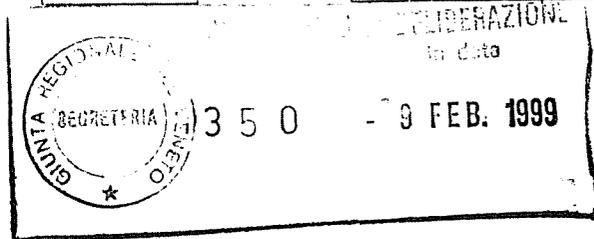
L'intero processo di riqualificazione di Porto Marghera punta molto sullo sviluppo delle attività di ricerca e di carattere innovativo già presenti nell'area e sulla capacità del polo di attrarre nuove iniziative dello stesso tipo e sullo sviluppo delle relazioni possibili tra queste attività e l'area universitaria di Via Torino.

Ai fini di una regolamentazione degli interventi possibili, la ZTO D5 viene suddivisa in quattro diversi ambiti, all'interno dei quali gli interventi devono essere subordinati a specifici piani attuativi.

Nelle aree classificate come ZTO D5 non comprese negli ambiti di comparti soggetti a piano attuativo, l'intervento può essere diretto.

CALCOLO DEL FABBISOGNO AREE PER SERVIZI DELLA ZONA DEL PARCO SCIENTIFICO TECNOLOGICO Z.T.O. D5 (art. 25 L.R. 61/85)

ZONA	SUPERFICIE TERRITORIALE St. mq.	SUP. LORDA DI PAVIMENTO Sp. mq.	STANDARD PRIMARI (Verde - Parcheggio)		STANDARD SECONDARI (Verde - Parcheggio - Strad. di Supp.)		TOTALE STANDARD mq.
			mq./mq. di Sp.	. mq.	mq./mq. di Sp.	mq.	
D5	14.700	11.760			0.4 Sp.	4.710	4.710
D5 (Soggetta a Strad. Urb. Alt.)	340.500	270.000	0.4 Sp.	111.530	0.4 Sp.	111.530	223.060
				111.530		116.240	227.770



Le attività petrolifere in zona impropria

La definizione di attività petrolifere in zona impropria, estesa peraltro all'intera area di pertinenza delle aziende interessate, rimanda ad una norma che regola gli interventi sui complessi edilizi in contrasto con la disciplina urbanistica della presente variante.

Il problema è conosciuto e deriva essenzialmente da due assunti:

- la legge vigente e i piani regionali di recente approvazione (PTRC e PALAV) non consentono nuovi insediamenti petroliferi in zona industriale;
- da più parti viene messa in evidenza la valenza ambientale delle aree di pertinenza di questi stabilimenti.

L'orientamento generale è per favorire la sostituzione del traffico petrolifero in laguna, seppur con i discordanti pareri degli operatori portuali e delle attività coinvolte.

IL SEGRETARIO
F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI

La stessa legge speciale del 1992, la 139, prevede specifici finanziamenti per la realizzazione di questo intervento (punto 2, art. 3).

Nella seduta del 27/28.11.1995 il Consiglio Comunale ha approvato l'emendamento che recita:
"Rispetto agli insediamenti dell'industria petrolifera in esercizio, il presente piano non intende certo impedirne l'attività, anzi prevede la possibilità di attuare tutti gli interventi necessari alla loro permanenza e buon funzionamento, fornendo pertanto certezze agli investimenti imprenditoriali, d'altra parte si pone come obiettivo di lungo termine la riqualificazione ambientale della gronda lagunare, (si ricorda che l'allontanamento del petrolio della Laguna di Venezia è tra gli obiettivi della stessa L.S. '73) questione questa strettamente connessa con la stessa riqualificazione di Porto Marghera. Ad ogni bon conto al fine di evitare equivoci e fraintendimenti, che potrebbero negativamente incidere sulla realtà produttiva di tali insediamenti, con questo emendamento, si propongono le seguenti modifiche al testo normativo e alla cartografia di progetto.

.....omissis....."

Di conseguenza l'area della Raffineria è inserita dalla VPRG nella nuova "zona D/V - attività petrolifere in esercizio con destinazione finale a verde urbano per recupero ambientale" normata dall'art. 28 delle Norme di Attuazione.

L'assunto della VPRG per Porto Marghera è quello di non essere comunque lo strumento operativo per questi tipo di trasformazione dei modi d'uso del territorio. Troppi i fattori in gioco e non tutti controllabili e gestibili con azioni di carattere urbanistico.

Area della Agip Raffineria, IP e Esso - Aree occupate da aziende AGIP, in testa al canale Brentella

Per quest'area, la V. PRG per Porto Marghera ipotizza che qualora si avviasse un processo di dismissione/trasferimento dell'attività ora esercitata nell'area, tra i possibili usi alternativi, vada privilegiato quello che valorizza la valenza ambientale.

A tal fine le Tavole di progetto della V. PRG riconoscono le attività insediate in quest'ambito come "Attività petrolifere in zona impropria" e prevede interventi di risanamento ambientale ed una definitiva destinazione a VU Verde Urbano.

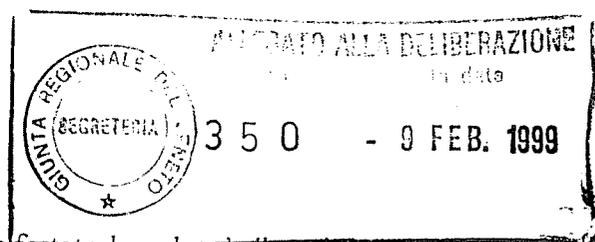
Una norma transitoria consentirà, nel caso specifico di questa attività in zona impropria, la permanenza nell'area - nel rispetto di quanto previsto delle norme vigenti - delle aziende insediate e tutto l'insieme degli interventi che possono favorire il successo imprenditoriale dell'attività produttiva (riorganizzazione funzionale, ristrutturazioni, demolizioni e ricostruzioni, ampliamenti, etc.), con l'esclusione di potenziamenti della capacità produttiva.

ZTO VUA Verde Urbano Attrezzato

Il Parco di San Giuliano

In più occasioni l'Amministrazione comunale ha manifestato la volontà di avviare e portare a compimento la realizzazione del Parco di San Giuliano del quale - tra l'altro - è stato recentemente presentato pubblicamente il progetto di fattibilità. Gli interventi relativi sono stati, almeno parzialmente, inseriti tra le opere finanziabili dalla Comunità Europea in ambito di Progetto URBAN.

La VPRG PM prende atto di questa volontà e funzionalmente a ciò organizza le aree della zona industriale considerate dal Progetto dell'arch. A. Di Mambro. Più in specifico, riconoscendo l'unitarietà dell'insieme territoriale, riporta il perimetro del Parco e rimanda ad un confronto con le scelte del Piano del Parco di



San Giuliano ogni decisione relativa alla destinazione d'uso delle aree prospicienti la testa del canale Brentelle.

Fin d'ora, comunque, la variante urbanistica prevede l'adeguamento dell'esistente collegamento acqueo tra il sistema industriale e il sistema di Forte Marghera e interventi di riqualificazione ambientale per una valorizzazione del canale Brentelle.

L'Isola delle Trezze

Per quest'ambito destinato a raccogliere i fanghi provenienti dall'escavo dei canali del Centro Storico, la V. PRG per Porto Marghera, una futura destinazione a VU - Verde Urbano.

Interventi di tutela per manufatti di particolare valenza

Sulla base delle analisi effettuate e delle valutazioni in proposito, la VPRG PM individua due diversi insiemi di edifici per i quali promuovere interventi di salvaguardia e tutela.

Il primo relativo a manufatti ai quali si riconosce valore di testimonianza della civiltà industriale 16 edifici, il secondo, di 11 edifici, relativo a edifici con valenza architettonica.

Per alcuni di essi vengono previsti interventi di restauro, per altri interventi di ristrutturazione con disposizioni per un loro vincolo parziale, per altri ancora disposizioni per un loro risanamento conservativo.

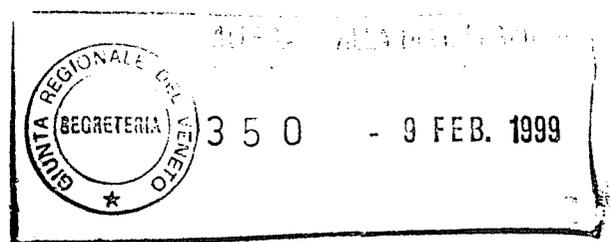
Le Tavole di progetto della VPRG PM individuano i manufatti e le tipologie di intervento.

La verifica del dimensionamento delle aree a standard

SP Aree a standard (esistenti e di progetto)

Il fabbisogno di aree per servizi (standard) per l'intera zona industriale, stimato in circa 87,3 ha per gli standard primari e in 97,4 ha per quelli secondari, risulta soddisfatto a sufficienza con le disponibilità offerte dalla VPRG PM.

Le tabelle che seguono calcolano il fabbisogno delle aree per servizi suddiviso per ogni fattispecie di sottozona e le ultime due evidenziano la comparazione tra la sintesi del fabbisogno e le previsioni di piano. In particolare l'offerta complessiva risulta essere di circa 205 ha. articolata in aree per servizi previsti nelle aree non assoggettate a Piano Attuativo, circa 143 ha, e in aree a servizi nei Piani attuativi, circa 63 ha.



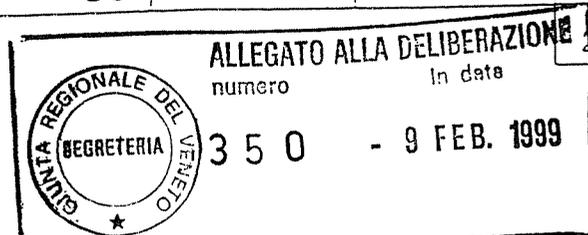
IL SEGRETARIO
F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI

SINTESI DEL FABBISOGNO AREE PER SERVIZI

Z.T.O.	STANDARD PRIMARI mq.	STANDARD SECONDARI mq.	TOTALE mq.
D1	586.640	586.640	1.173.280
D2	174.820	271.550	446.370
D5	111.530	116.240	227.770
	872.990	974.430	1.847.420

AREE PER SERVIZI PREVISTE DALLA V.P.R.G.
PER PORTO MARGHERA

SERVIZI	STANDARD PRIMARI mq.	STANDARD SECONDARI mq.	TOTALE mq.
PREVISTI DALLO STRUMENTO URBANISTICO GENERALE			1.426.880
PREVISTI NEGLI STRUM. D1	113.860	113.860	227.720
URBANISTICI D2	174.820	115.300	290.120
ATTUATIVI D5	111.530		111.530
			2.056.250



FABBISOGNO AREE A STANDARD L.R. 6/85 mq. 1.847.420

AREE A STANDARD PREVISTE DALLA V.P.R.G. PER P.MARGHERA mq. 2.056.250

IL P.A.L.A.V.

Il Piano di Area della Laguna dell'Area Veneziana individua nel territorio oggetto di variante le aree assoggettate o da assoggettare a specifica disciplina:

- a) Aree di Interesse Paesistico Ambientale (art. 21/a e 21/b);
- b) Ambiti di Riqualificazione Ambientale (art. 23);
- c) Arginature Storiche (art. 26);
- d) Beni Storico Culturali (art. 32);
- e) Percorsi di Valore Storico-Monumentali (art. 33);
- f) Aree in cui si applicano le previsioni degli Strumenti Urbanistici vigenti (art. 38);
- g) Zone Portuali Commerciali (art. 39);
- h) Zona Industriale di Interesse Regionale e Aree di possibile trasformazione industriale (art. 41).

- La variante e le direttive del P.A.L.A.V.

- a) Aree di interesse paesistico-ambientale - art. 21/a

L'unica area assoggettata all'art. 21/a del P.A.L.A.V., lungo il Ponte della Libertà, è classificata dalla variante come Verde Urbano Attrezzato e normata dall'art. 33 delle Norme Tecniche di Attuazione (che rimanda all'art. 63 delle Norme Tecniche di Attuazione della variante per la Terraferma).

- Art. 21/b

La variante individua le aree assoggettate all'art. 21/b del P.A.L.A.V.:

- la zona dei "Pili", classificata Verde Urbano Attrezzato, è normata dall'art. 33 delle Norme Tecniche di Attuazione (art. 63 delle Norme Tecniche di Attuazione della Terraferma); la destinazione prevista, sostanzialmente rispettosa delle direttive del P.A.L.A.V., è tuttavia carente di direttive per la nuova edificazione al fine di garantire la qualità ambientale.
- La zona che comprende il Terminal di Fusina, è classificata dalla variante come "Terminal" ma non trova poi riferimento in normativa.
Come per il punto precedente, non sono previste, come richiesto dal P.A.L.A.V., specifiche direttive per la nuova edificazione atte a garantire la qualità ambientale.
- Altra area assoggettata dal P.A.L.A.V. alla normativa dell'art. 21/b, che ricade in parte nell'ambito oggetto di variante, è l'area di Malcontenta a ridosso del Naviglio.
La variante classifica tali aree come "Zone a Servizi per le attività produttive" normate dall'art. 33 delle Norme Tecniche di Attuazione; anche in questo caso la norma non prevede specifiche disposizioni per la tutela dell'ambiente così come richiesto dall'art. 21/b del P.A.L.A.V..

- b) Ambiti di Riqualificazione Ambientale

Il P.A.L.A.V. indica come tale l'Isola delle Tresse e l'area lungo il Naviglio, normate dall'art. 23.

La variante classifica l'Isola delle Tresse a Verde Urbano e la norma con l'art. 35 e con l'art. 63 delle Norme Tecniche di Attuazione per la Terraferma; questa norma però non è specifica per le aree di riqualificazione ambientale dove è vietata la nuova edificazione.

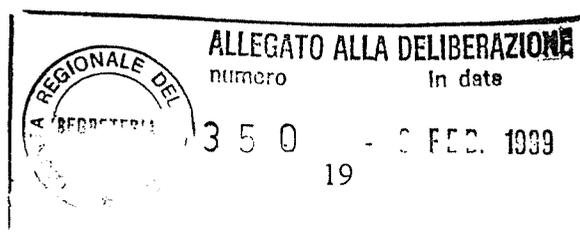
- L'area lungo il Naviglio, classificata dalla variante come zone per servizi alle attività produttive, è normata dall'art. 33 che consente l'edificazione di attrezzature di uso collettivo, con un indice di U.T. 0,3 mq./mq. che sembra però essere in contrasto con i disposti dell'art. 23 del P.A.L.A.V. che non consentono la nuova edificazione e che richiedono "un'apposita disciplina per la riqualificazione delle aree" non contemplata dalle Norme della variante.

- c) Arginature Storiche

Il P.A.L.A.V. individua l'arginatura storica di San Marco lungo l'Isola delle Tresse e dispone con l'art. 26 di prevedere apposite misure per la salvaguardia.

La variante non individua l'argine storico e conseguentemente non lo norma.

- d) Beni Storico Culturali



IL SEGRETARIO
F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI

Il P.A.L.A.V. con l'art. 32 lett. d) prescrive le categorie dei beni storico-culturali, compresi i manufatti costituenti documenti della civiltà industriale, da sottoporre a particolare tutela.

La variante ha individuato i manufatti "testimoniali della civiltà industriale" assoggettati ad interventi codificati o vincolati", normati dall'art. 12 che rimanda gli artt. 67, 68, 69 e 70 delle Norme Tecniche di Attuazione della variante per la Terraferma.

e) Percorsi di Valore Storico-Monumentale

Tra questi percorsi è compreso il Naviglio-Brenta per il quale però la variante non detta specifiche disposizioni.

f) Aree in cui si applicano le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti.

Il P.A.L.A.V. individua le aree in cui sono comunque fatte salve le previsioni del Piano Regolatore Generale.

La variante ha classificato come Verde Urbano alcune piccole aree marginali lungo il confine ovest della variante e come Parco Scientifico Tecnologico l'area tra Via Martiri della Libertà, il canale Brentelle e la Via delle Industrie.

g) Zone Portuali Commerciali

Il P.A.L.A.V. individua il porto commerciale esistente ed il porto commerciale di ampliamento, normati rispettivamente dagli artt. 39 a) e 39 b).

• Zona Portuale Commerciale esistente.

Il P.A.L.A.V. nella zona portuale commerciale esistente consente oltre al rinnovo e l'installazione di impianti anche la realizzazione di infrastrutture, di opere edilizie e di manufatti connessi all'attività produttiva portuale-commerciale.

La variante classifica come zona F12 Impianti Speciali - Porto commerciale le aree tra il bacino commerciale 1, il bacino 2 ed il canale industriale ovest, inoltre classifica come tale anche la "punta" tra il canale industriale nord e il bacino commerciale 1 normato dall'art.33 delle Norme Tecniche di Attuazione che rimanda agli art. 45 e 63 delle Norme Tecniche di Attuazione della variante per la Terraferma.

• Zona portuale commerciale di ampliamento.

Il P.A.L.A.V. ha individuato come tali, assoggettate alle norme dell'art. 39/b, le aree che "perimetrano a nord ed ovest" il porto commerciale esistente e ne prevede l'ampliamento nonché l'organizzazione dei sistemi di infrastrutture; in questa zona sono ammesse le destinazioni d'uso proprie delle funzioni portuali, produttive, commerciali e le relative attrezzature, nonché funzioni complementari e integrative.

La variante ha classificato queste aree come Z.T.O. di tipo D1.3, oltre ad una zona S.P. per servizi per le attività produttive.

Le Z.T.O. D1.3 sono normate dall'art. 28 (zona di trasformazione a porto commerciale) che prevede la trasformazione a porto commerciale disciplinato da un Progetto Pubblico o a mezzo di Accordo di Programma o a mezzo del Programma Integrato.

Uno Strumento Attuativo deve rispettare l'indice di U.T. 1,5 mq./mq..

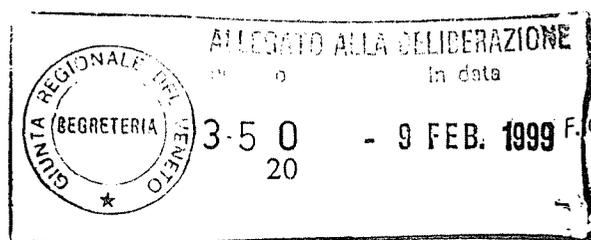
h) Zona Industriale di Interesse Regionale e Aree di possibile trasformazione industriale.

Il P.A.L.A.V. individua come tale la I e II zona industriale e la norma con l'art. 41 che consente di apportare eventuali modifiche alla perimetrazione se adeguatamente giustificate.

Nella zona industriale si prevede:

- il consolidamento, la trasformazione e l'insediamento di nuove attività;
- la delocalizzazione delle attività incompatibili per l'intensità dei rischi o per l'impatto ambientale;
- le opere di controllo degli affluenti nocivi e molesti;
- il riassetto degli spazi pubblici e privati, l'espansione delle funzioni portuali e commerciali;
- il censimento dei manufatti di archeologia industriale.

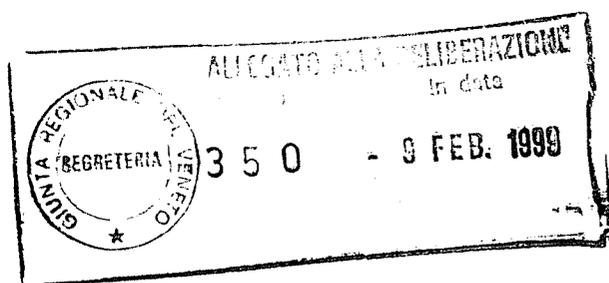
Nelle aree di possibile trasformazione industriale (Via Fratelli Bandiera) (ultimo comma art. 41), sono ammesse trasformazioni della originaria destinazione d'uso industriale.



IL SEGRETARIO
MASSIMO MARZANO BERNARDI

La variante sostanzialmente conferma la perimetrazione della zona industriale di interesse regionale ma con le seguenti modifiche:

- 1 - "la punta nord" dell'area industriale tra la zona di Via Fratelli Bandiera ed il canale industriale è stata "assoggettata" alla stessa classificazione di tipo D2 prevista per la zona limitrofa;
- 2 - nella zona di Malcontenta l'area tra la Via Malcontenta e la zona di riqualificazione ambientale è stata classificata come "Attività petrolifere in zona impropria";
- 3 - a Fusina un'area tra la zona di interesse paesaggistico ambientale con previsioni degli strumenti urbanistici vigenti confermate dal P.A.L.A.V. (art. 21/b) e la zona industriale di interesse regionale è stata riclassificata dalla variante come Z.T.O. D2a/12 e normata dall'art. 29 che come destinazioni principali prevede: commerciale-direzionale deposito merci - ricettiva alberghiera - foresteria - artigianale di servizio;
- 4 - le aree tra il canale portuale, il canale Brentella e la laguna sono state classificate dalla variante come Z.T.O. DV - Attività petrolifere in zona impropria - Zona a servizi per attività produttive normate rispettivamente dagli art.: 28 *bis* e 33.



IL SEGRETARIO
F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI

LE NORME DI ATTUAZIONE

Le norme che regolamentano gli interventi nelle aree oggetto di variante sono riportate nell'elaborato n. 36 così composto:

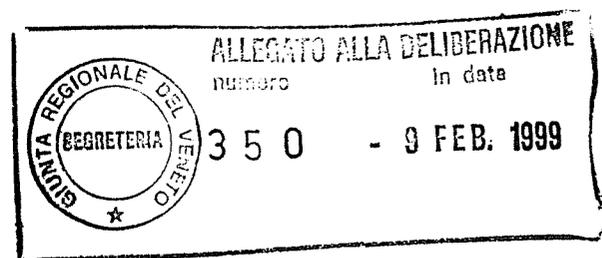
Titolo I - Norme generali

- Capo I Disposizioni varie
- Capo II Definizione e metodo di misurazione degli elementi geometrici e degli indici urbanistici ed edilizi utilizzati dalle presenti norme
- Capo III Classificazione degli interventi edilizi.
- Capo IV Le destinazioni d'uso
- Capo V Gli strumenti urbanistici attuativi
- Capo VI La qualità del suolo
- Capo VII Le condizioni di sicurezza

Titolo II - Norme di zona

- Capo I Le zone produttive: zone territoriali omogenee D1
- Capo II Le zone terziarie: zone territoriali omogenee D2
- Capo III Il Parco Scientifico Tecnologico: zona territoriale omogenea D5
- Capo IV La zona residenziale (C1.3)
- Capo V Le zone per impianti speciali (F), per attrezzature, spazi pubblici e di uso pubblico di quartiere (standard) nonché per attrezzature a scala urbana e territoriale

Titolo III - Norme finali e norme transitorie



IL SEGRETARIO
F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI

OSSERVAZIONI

Le osservazioni controdedotte con deliberazione di Consiglio Comunale n. 163 del 22 e 23 luglio 1996 sono 39; per queste il Comune propone:

– l'accoglimento per le osservazioni numero:

- 3 - ITALCEMENTI S.p.A.; (da F8 a D1.1A);
- 7 - SOICO SUD S.p.A.; (modifica III comma, art. 33);
- 38 - CAVALIERE E. per NAUTILUS S.C.); (modifica art. 31);

Si concorda con le proposte del Comune

– l'accoglimento parziale per le osservazioni numero:

- 1 - PROVVEDITORATO AL PORTO DI VENEZIA; (modifica I comma art. 2; art. 28, art. 31 - Modifiche alla zonizzazione)
- 9 - CHINELLO IVONE E ALTRI; (modifica art. 25);
- 12 - CASTELLI ENZO E ALTRI; (49241); (modifica art. 29);
- 15 - LA IMMOBILIARE VENEZIANA S.r.l.; (modifica art. 27 e 34);
- 29 - NUOVA SIRMA S.p.A.; (modifica l'art. 24);
- 31 - BOSCOLO M. per SOC. COOP. SAN MARTINO; (da viabilità a Z.T.O. D1.1a);
- 33 - GRANDI MOLINI ITALIANI S.p.A.; (modifica art. 25);
- 34 - SILOS GRANARI DEL VENETO S.r.l.; (modifica art. 25 e perimetro P. di R.);
- 39 - ILVA LAMINATI PIANI S.p.A.; (modifica art. 28);

Si concorda con le proposte del Comune

– il non accoglimento delle osservazioni numero:

- 2 - AGIP PETROLI S.p.A.;
- 4 - API - Anonima Petroli Italiana;
- 5 - SOC. DECAL S.p.A.;
- 6 - MARTIN E.;
- 8 - SOC. IMMOBILIARE A.B.C.;
- 10 - CASTELLI ENZO E ALTRI; (49238);
- 11 - MAZZOLIN L.;
- 13 - BIRON L. per Industrie GALILEO;
- 14 - EDISON TERMOELETTRICA S.p.A.;
- 16 - IMMOBILIARE SAN FEDERICO;
- 17 - SAN MARCO PETROLI S.p.A.;
- 18 - PAGAN M. per Nuova Elettromeccanica;
- 19 - SOCIETA' SE.R.NAVI.;
- 20 - STEA S.r.l.;
- 21 - DI MARCANTONIO D. per Furlanetto e G. S.r.l.;
- 22 - ENTE ZONA INDUSTRIALE di Porto Marghera;
- 23 - GESCHMAY M.A. per Feltrificio Veneto;
- 24 - Servizi Costieri S.r.l.;
- 25 - IMMOBILIARE "F" S.a.s.;
- 26 - SACAIM S.p.A.;
- 27 - ITALIANA PETROLI S.p.A.;
- 28 - VENETA LAVAGGI S.r.l.;
- 30 - PYROS S.r.l.;
- 32 - ALUTEKNA INDUSTRIE S.p.A.;
- 35 - PESCE LUCIANO E ALTRI;
- 36 - GRUPPO POS S.r.l.;



IL SEGRETARIO
F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI

- 37 - *CARACRISTI A. per URBANISTICA DEMOCRATICA; (l'osservazione risulta controdedotta solo per il punto 5). *Gli altri punti si ritengono comunque non approvabili in quanto le proposte di modifiche alla viabilità od ai parametri non esaurientemente documentate e in ogni caso si condividono le proposte comunali:*
Si concorda con le proposte del Comune.

OSSERVAZIONI PERVENUTE DIRETTAMENTE IN REGIONE

Con protocollo regionale n. 037548 del 10 ottobre 1996 e n. 5566/30157 del 18 ottobre 1996, dello Studio degli Avvocati Bianchini - Milner - Munari per conto della B.N.L. S.p.A., sono state allegate a questa variante per Porto Marghera due osservazioni del medesimo contenuto inviate alla Regione Veneto senza riportare specificatamente a quale delibera del Consiglio Comunale di adozione ci si riferiva; ora dalla lettura si evince che il contenuto non si riferisce alla variante per Porto Marghera adottata con delibera di Consiglio Comunale n. 258 del 27 e 28 novembre 1995, ma alla variante per Marghera adottata con delibera di Consiglio Comunale n. 175 del 19 e 20 settembre 1994 e già approvata con D.G.R. 4489 del 16 dicembre 1997.

Il "disguido" è dovuto al fatto che tali osservazioni non riportavano come già detto a quale deliberazione di Consiglio Comunale si riferiva ed al fatto che in giacenza in Regione vi fossero contemporaneamente due varianti per Marghera.

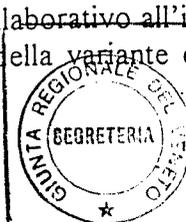
Poichè l'osservazione della B.N.L. non rientra tra quelle di cui agli articoli 42 e 45 della L.R. 61/1985 non è approvabile dalla Regione; comunque si invierà al Comune una copia della stessa affinché la possa prendere in considerazione nella prossima variante urbanistica.

Le osservazioni pervenute direttamente alla Regione relative alla variante per Porto Marghera sono:

1. **CHIODI E.** - L'osservazione chiede:
 - la modifica dei parametri per l'edificazione per la Z.T.O. D2a - 10;
 - una nuova distribuzione delle aree a servizi;
 - modifiche al perimetro dello S.U.A..
2. **SAN MARCO PETROLI** - L'osservazione di fatto è stata presentata anche al Comune (oss. n. 17) e da questi rigettata. L'osservazione chiede che l'area di proprietà, classificata dalla variante "area con attività petrolifere in zona impropria e standard della zona industriale, conservi la destinazione "zona portuale commerciale" così come previsto dal P.A.L.A.V..
3. **AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA** - L'osservazione mette in evidenza che la Tav. 13.1.a non riporta correttamente la definizione delle aree demaniali insistenti sul Molo Sali.
4. **A.S.A. RETE** (Ferrovie dello Stato) - L'osservante, Ferrovie dello Stato, hanno sottoscritto con il Comune la "Bozza di Intese" purtuttavia evidenzia:
 - il nuovo Piano della Stazione di Mestre e l'ingresso dell'Alta Velocità in area di proprietà delle F.S. è interessata da una viabilità di Piano Regolatore Generale (non è allegata alcuna cartografia);
 - all'art. 76 è necessario modificare la data 16.6.1985 con 17.5.1985 (Legge 210/1985);
 - chiede la variazione da zona per attrezzature a zona B1 di un'area verosimilmente non oggetto di variante (non è allegata cartografia).
5. **NUOVA ELETTROTECNICA PAGAN** - L'osservazione evidenzia che l'area sulla quale opera la Ditta è destinata a Verde dalla Variante e di aver presentato opposizione al Comune di Venezia e ricorso al T.A.R..

Relativamente alle osservazioni pervenute direttamente alla Regione si ribadisce come le stesse siano irrivalenti e non previste nella legislazione vigente e pertanto in linea generale non approvabili.

Si ritiene che la Commissione Tecnica Regionale possa considerare solo quelle "osservazioni" che possono apportare un contributo collaborativo all'istruttoria della variante, nel senso che sono precisazioni che o non modificano i contenuti della variante o mettono in evidenza errori materiali veri e propri o



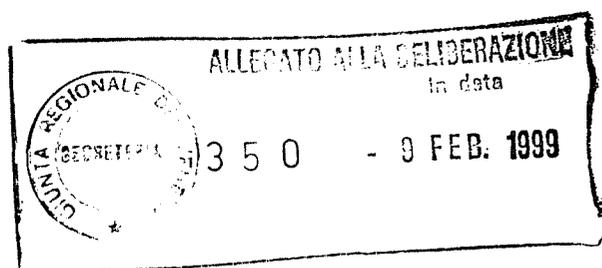
ALLEGATO ALLA DELIBERAZIONE
in data
3 5 0 - 3 FEB. 1999
24

IL SEGRETARIO
F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI

contrasti con le leggi statali e/o regionali, segnalazioni che possono essere fatte proprie dal parere regionale nel rispetto delle normative vigenti.

Conseguentemente si ritengono approvabili: l'osservazione n. 3 ed il punto 2 dell'osservazione n. 4.

Come per l'osservazione precedente si invieranno al Comune copia delle osservazioni pervenute in Regione affinché possano essere valutate.



IL SEGRETARIO
F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI

MODIFICHE D'UFFICIO

Per adeguamento al P.A.L.A.V.

- a) Area di interesse paesistico-ambientale (art. 21/a del P.A.L.A.V.) e aree di interesse paesistico-ambientale con previsioni degli strumenti urbanistici vigenti confermate dal Piano di Area (art. 21/b).
L'area a nord-est del confine dell'ambito di variante, attigua all'area già disciplinata dall'art. 21/a, è con quest'ultima assoggettata ad un unico comparto con l'obbligo di un intervento unitario.
- b) Ambiti di riqualificazione ambientale
La disciplina proposta dalla variante per l'Isola delle Tresse e per l'area a ridosso del Naviglio consente esclusivamente interventi di manutenzione ordinaria; in ogni caso per questi ambiti di riqualificazione ambientale, non è stata formulata una esauriente disciplina per la riqualificazione delle aree e conseguentemente non si può che rimandare all'art. 23 delle Norme Tecniche Attuazione del P.A.L.A.V. affinché il Comune si adegui compiutamente. *(Le Z.T.O. C2 sono stralciate).*
Si ritiene corretto proporre uno specifico "studio/progetto di settore" che prenda in considerazione la situazione di degrado causata dalla presenza di linee elettriche per verificare la possibilità di mitigare l'attuale impatto ambientale.
- c) Arginature storiche.
Non essendo state individuate dalla variante devono essere riportate in cartografia e nelle Norme Tecniche di Attuazione dovrà essere inserito un nuovo articolo con le prescrizioni e vincoli di cui all'art. 26 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.A.L.A.V..
- e) Percorsi di valore storico-monumentale.
Il naviglio del Brenta individuato è dal P.A.L.A.V. come complesso di valore monumentale e ambientale; i Comuni in sede di adeguamento delimitano una congrua fascia di territorio posta in fregio ai percorsi stessi su cui intervenire nel rispetto delle direttive, tra le quali è prevista la predisposizione di adeguate soluzioni per rinnovare le situazioni di degrado paesaggistico e ambientale.
Finchè i Comuni non si adeguano, ad esclusione delle Z.T.O. A e B, sono consentiti entro la fascia di 100 mt. solo interventi sull'esistente.
- f) La proposta della nuova Z.T.O. D2a/12 non si ritiene che rispetti i disposti dell'art. 41 del P.A.L.A.V. per il fatto che non è esaurientemente motivato l'ampliamento dei servizi connessi al Terminal fintantochè lo stesso non troverà attuazione così come previsto dallo strumento attuativo approvato nel 1989.

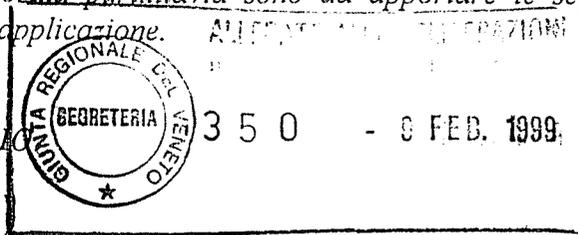
LE NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

La disciplina proposta si ritiene correttamente elaborata purtuttavia sono da apportare le seguenti integrazioni e modifiche per una più chiara e corretta applicazione.

ARTICOLI OGGETTO DI MODIFICHE D'UFFICIO

Capo V - Classificazione degli interventi edilizi -

Art. 17 - al II comma si specifica che il costo dell'opera pubblica è riferito all'urbanizzazione dell'area; al VI comma si specifica che lo standard di cui si tratta è secondario e che le aree a servizi pubblici sono quelle previste in questa variante;



IL SEGRETARIO
F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI

Art. 18 - l'articolo prevede la possibilità di procedere *con un piano direttore predisposto d'ufficio; si specifica che a detto piano si dà attuazione mediante S.U.A.*

Capo VII - Le condizioni di sicurezza

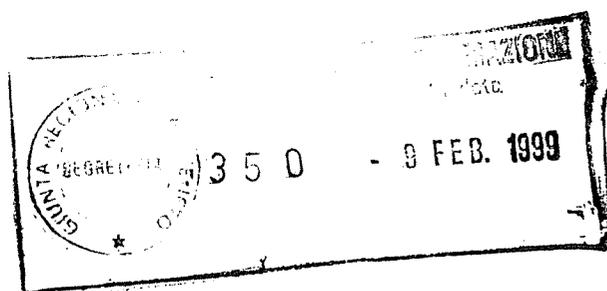
Art. 28 - **La zona di trasformazione a porto commerciale** - il II comma disciplina la trasformazione a porto commerciale tramite un "progetto pubblico", considerato che più avanti nello stesso comma si richiama uno S.U.A. è opportuno chiarire che le previsioni di Piano Regolatore Generale *si attuano previa approvazione di uno S.U.A. di iniziativa pubblica.*

Art. 28 bis - **Le attività petrolifere in esercizio in zona di trasformazione per il recupero ambientale** - l'articolo norma le attività petrolifere in esercizio alla data di adozione della presente variante in zona di trasformazione per il recupero ambientale D/V.
La norma consente il permanere e l'ampliamento di queste attività e qualora vengano dismesse le aree dovranno essere "sistamate" a verde urbano V.U.
Sembra opportuno chiarire che la destinazione d'uso di queste aree è *quella di una zona D speciale e che non è considerabile come standard.*

(Nuovo art.) - Arginature storiche

E' vietata ogni intervento che ne interrompa la consistenza e la continuità; in particolare per il cosiddetto Argine San Marco vanno tutelati integralmente i riporti tardo-medioevali e rinascimentali costituenti lo stesso.

Sono consentiti esclusivamente gli interventi volti a garantire la sicurezza idraulica, nel rispetto delle originarie caratteristiche.

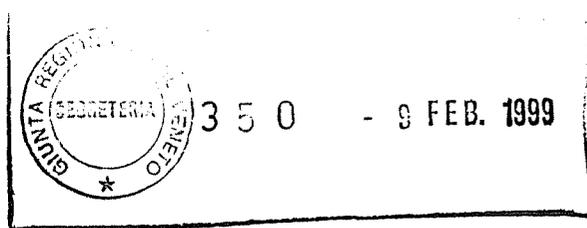


F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI

MODIFICHE GRAFICHE DA APPORTARE ALLE TAVOLE DI PROGETTO

- 1) FASCIA DI RISPETTO DI MT. 100 LUNGO IL NAVIGLIO (ART. 33 P.A.L.A.V.) (ESCLUSO Z.T.O. T)
- 2) PROGETTO/STUDIO DI SETTORE PER L'AREA DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE (DOVE NON E' CONSENTITA LA NUOVA EDIFICAZIONE)
- 3) INDIVIDUAZIONE DELLE ARGINATURE STORICHE COME DA P.A.L.A.V.
- 4) Z.T.O. D2A/12 RICLASSIFICATA D1.1a
- 5) Z.T.O. C2 RICLASSIFICATA AREA DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE (sugli edifici esistenti sono consentiti solo interventi di manutenzione)
- 6) OBBLIGO DI PROGETTAZIONE UNITARIA

Per le aree di interesse ambientale normate dall'art. 21 lett. a) e b) delle N.T.A. del P.A.L.A.V.



IL SEGREARIO
F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI

Tutto ciò premesso la Commissione Tecnica Regionale con 15 voti favorevoli dei presenti aventi diritto al voto e con l'astensione del rappresentante del Comune

E' DEL PARERE

che la variante per Porto Marghera del Comune di Venezia sia meritevole di approvazione con le modifiche d'ufficio sopraesposte, come composta da:

- Zonizzazione - Tav. 13.1b - scala 1:5000
n. 6 elaborati (Legenda + Tavole n. 13, 14, 15, 17 e 18);
- Zonizzazione - Tav. 13.1a - scala 1:2000
n. 15 elaborati (Legenda + Tavole n. 36, 37, 38, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50 e 51);
- Norme Tecniche di Attuazione, con i seguenti articoli adeguati secondo le modifiche d'ufficio sopraesposte:
 - art. 17 - al II comma la dizione: "...la quota del costo dell'opera pubblica da accollare,..." è così riformulata: "la quota del costo dell'opera per urbanizzazione I e II connesse con l'urbanizzazione dell'area";
al VI comma, dopo la dizione "...delle aree a standard" è aggiunto: "secondario"; la dizione: "...a servizi pubblici dal P.R.G." è così riformulata: "...a servizi pubblici dalla presente variante";
 - art. 18 - la dizione: "...concessioni edilizie o mediante" è stralciata;
 - art. 28 - la dizione "progetto pubblico" è sostituita con "S.U.A. di iniziativa pubblica";
 - art. 28 bis - nel titolo si corregga "D/V" con: "D speciale/V";
 - art. 32 - si corregge il rif. all'art. 28 con "art. 35" e si stralcia la dizione: "della variante...13-14.1.1995";
è inserito il nuovo art. 37 - (si veda il testo riportato precedentemente).

Tutti gli elaborati sono da adeguare in conformità alle modifiche d'ufficio riportate nel presente parere.

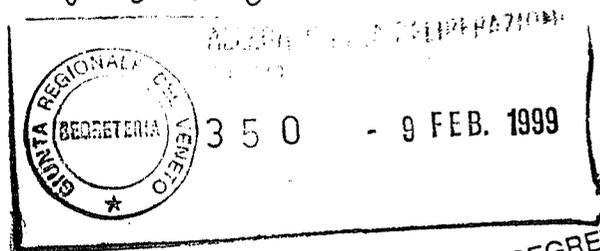
OMISSIS

REGIONE DEL VENETO
DIREZIONE REGIONALE
URBANISTICA E BENI AMBIENTALI

E' copia conforme di elaborato in atti
Consta di n. 15 fogli

Venezia, li 22 LUG. 1998

IL DIRIGENTE REGIONALE
arch. PAOLO OMBROSO



IL SEGRETARIO
F.to MASSIMO MARZANO BERNARDI



1 DIC. 1998

Protocollo N° 35034
(da citare nella risposta)

Allegati N°

Oggetto Prot. 5829 in data 22.07.98
PORTO MARGHERA - - COMUNE DI VENEZIA
Piano Regolatore Generale - Variante per Porto Marghera.
Parere Commissione Tecnica Regionale Urbanistica n. 240 del
01.07.98.

Al Signor Segretario
Regionale per il Territorio
S E D E

Al Signor Dirigente
Direzione Urbanistica
S E D E

REGIONE DEL VENETO
Segreteria Regionale per il Territorio
DIPARTIMENTO PER L'URBANISTICA
ED I BENI AMBIENTALI

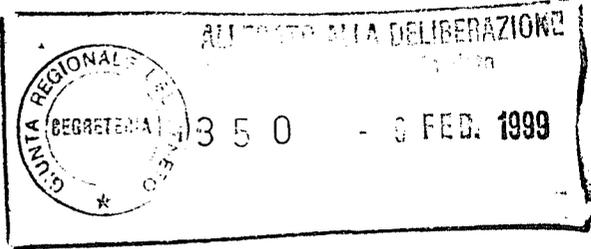


Arr. - 2 DIC. 1998

Al Signor Presidente
SECONDA COMMISSIONE
CONSILIARE
Palazzo Ferro Fini
S E D E

N. 7340/3p/187

Al Signor Sindaco
del Comune
30124 VENEZIA



La Commissione per la Salvaguardia di Venezia,
nella seduta n. 20/98 del 6 ottobre 1998,

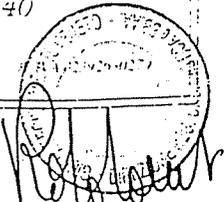
- vista la Legge 171/73, la Legge 798/84, la Legge 360/91 e il decreto legge 29 marzo 1995, n. 96, coordinato con la legge di conversione 31 maggio 1995, n. 206;
- vista la Legge 1089/39 e la Legge 1497/39;

con voto n. 5/35034

HA ESPRESSO

parere FAVOREVOLE in merito alla pratica richiamata in oggetto, facendo proprio il parere della Commissione Tecnica Regionale Urbanistica n. 240 del 01.07.98 a condizione che venga stralciata la ZTO C2 punto b) per adeguamento del PALAV (pag. 26 del parere) in quanto le C2 non ricadono nell'ambito di variante.

Commissione per la Salvaguardia di Venezia
Calle Priuli - Cannaregio 99 - 30121 Venezia - tel. 041/2792287 - fax 041/2792140



Data,

Protocollo N°
(da citare nella risposta)

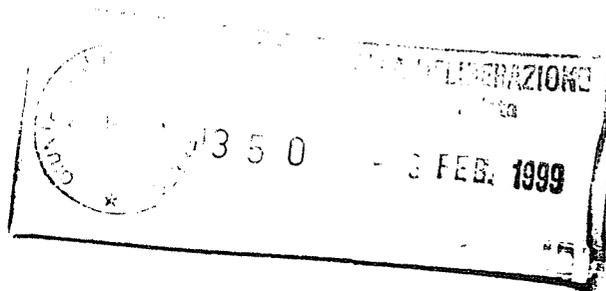
Allegati N°

Oggetto La Commissione ha evidenziato inoltre che:

- appare di difficile applicabilità la procedura proposta al punto A) "per adeguamento del PALAV" (pag. 27 del parere);
- la realizzazione a Verde Urbano sull'Isola del Canale delle Trezze (erroneamente chiamata Isola delle Trezze che corrisponde invece all'isola nei pressi del Tronchetto) debba essere preceduta da una adeguata bonifica. Tale operazione appare per ora improponibile in quanto detta isola, destinata a raccogliere i fanghi provenienti dall'escavo dei canali del Centro Storico, viene attualmente utilizzata per lo stoccaggio dei rifiuti speciali anche tossico nocivi (parere favorevole n. 26/31577 espresso nella seduta n. 23/97 del 25.11.97 per una variante in sanatoria).

NON Si restituisce, vistato, un esemplare degli elaborati pervenuti.

IL PRESIDENTE
On. dott. Giancarlo Galan -



A handwritten signature in dark ink, appearing to read "R. Galan".

Commissione per la Salvaguardia di Venezia
Calle Priuli - Cannaregio 99 - 30121 Venezia - tel. 041/2792287 - fax 041/2792140





ALLEGATO N. 1019 DEL

le

CONSIGLIO REGIONALE
Ufficio Atti Istituzionali

21 DIC. 1998

30124 VENEZIA.....
PALAZZO FERRO FINI - S. MARCO 2322
TEL. 041.2701.276/234/237 - TELEFAX 041.2701.239
E-MAIL: drai.uai@consiglio.regione.veneto.it

PROT.GEN. N. *11346* /040101
RIF. DGR N.: /CR
OGGETTO: Comune di Venezia. P.R.G. Variante per Porto Marghera.

REGIONE DEL VENETO
Segreteria Regionale per il Territorio
DIPARTIMENTO REGIONALE DI PIANIFICAZIONE
E LAVORI PUBBLICI

Arr. 28 DIC. 1998

N. 7858 130/17

REGIONE del VENETO
Pervenuta
il 24 DIC. 1998
alla
SEGRETERIA GIUNTA

Al Signor PRESIDENTE
della Giunta regionale

All'Assessore delegato
per i rapporti tra il
Consiglio e la Giunta regionale

Alla Segreteria
della Giunta regionale

LORO SEDE



Comunico che sull'argomento indicato in oggetto di cui alla nota del 28 luglio 1998, prot. n. 5829/30157 di codesta Giunta regionale, la Seconda Commissione Consiliare con nota prot. n. 11144/0702 del 15 dicembre 1998 che si trasmette in allegato, ha comunicato di aver espresso all'unanimità parere favorevole.

Cordialmente.

SEGRETERIA DI GIUNTA
SI TRASMETTE PER GLI EVENTUALI ADEMPIMENTI
AL DIPARTIMENTO DIP. URBANISTICA
e B. AMBIENTALI

Venezia, li

28 DIC. 1998

IL SEGRETARIO
Dr. Mauro Cimarosti

ALLEGATO ALLA DELIBERAZIONE
in data
350 - 3 FEB. 1999

IL PRESIDENTE
(Amalia Sartori)

IL VICE PRESIDENTE
(Fabrizio Comencini)

GV/cz
c:\paren\gr121801

[Signature]



CONSIGLIO REGIONALE
(VI Legislatura)

4411
SECONDA COMMISSIONE CONSILIARE

Urbanistica
Edilizia abitativa
Trasporti
Tranvie e linee automobilistiche
Navigazione
Porti
Aeroporti
Parchi

Venezia, 15 dicembre 1998
Palazzo Ferro Fini - S. Marco, 2322 - tel 2701111
E-mail comcons2@consiglio.regione.veneto.it

Prot. Gen. n. 11144/0702
Rif. prot. n. 6942 del 3.8.98 (Rif. Giunta prot. n. 5829/30157).

OGGETTO: Comune di Venezia. P.R.G. Variante per Porto Marghera.

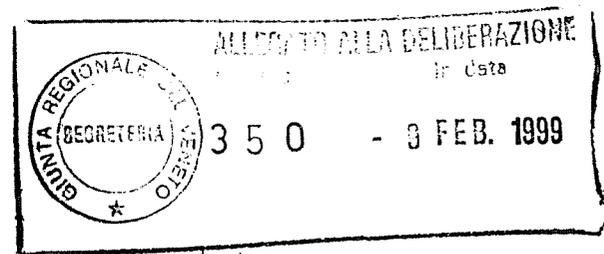
Al Signor PRESIDENTE
del Consiglio Regionale

S E D E

La Seconda Commissione consiliare, nella seduta in data 11 dicembre u.s., concluso l'esame dell'argomento indicato in oggetto, ha espresso all'unanimità (presenti e rappresentati i Gruppi consiliari Forza Italia, A.N., U.D.R., Liga Veneta Repubblica e P.D.S. - D.S.) parere favorevole in conformità a quanto enunciato dalla C.T.R. in data 1° luglio 1998, argomento n. 240, con le modifiche conseguenti all'accoglimento di quanto contenuto nel parere reso dalla Commissione per la Salvaguardia di Venezia con voto n. 5/35034 in data 6 ottobre 1998.

La Commissione ha inoltre ritenuto di trasmettere le osservazioni della Soc. San Marco Petroli S.p.A. trasmessa con nota dell'11 dicembre 1998.

Distinti saluti,



Il Presidente
Renato Chisso

Tel. 041/2575424
Telefax 041/2575424
Telex 412714 MARCO I
Telegr. MARCOPETROLI-VENEZIA
C.I. e Part. I.V.A. n. 0216490272

ALLEGATO A DGR N° DEL

San Marco Petroli S.p.A.

Capitale Sociale Int. Vers. L. 2.000.000.000

Via dell'Elettronica, 2

30175 MARGHERA (Venezia)

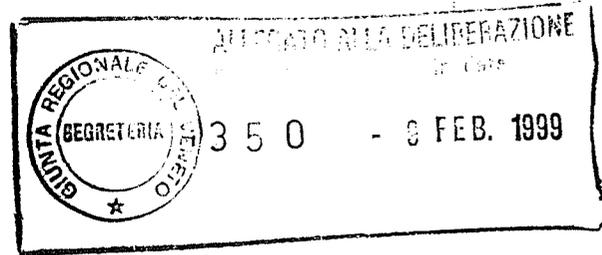
Lecc
[Signature]

1 dicembre 1998

11166 117033 03 00

Spett.le
Seconda Commissione Consiliare
Palazzo Ferro-Fini
VENEZIA

Alla C.A. del Presidente Renato Chisso



Oggetto: Promemoria

La relazione accompagnatoria al progetto di Variante per la Zona Industriale di Porto Marghera a pag. 104, punto 3.5.2.3, recita testualmente :

"c'è comunque consapevolezza che un diverso modo di alimentazione della raffineria e dei depositi presenti a Porto Marghera modificherebbero le convenienze economiche della attuale localizzazione e condizionerebbe i programmi produttivi delle aziende."
Per cui : *"l'assunto della Variante per Porto Marghera è quella di non essere comunque lo strumento operativo per questo tipo di trasformazione dei modi d'uso del territorio. Troppi i fattori in gioco e non tutti controllabili e gestibili con azioni di carattere urbanistico."*

Quanto sopra riportato acquista significato particolare alla luce del contenuto dell'art. 39 delle N.T.A. del PALAV: "Le zone destinate alle funzioni portuali-commerciali esistenti di Venezia e Chioggia e le rispettive zone di ampliamento costituiscono il complesso integrato della portualità lagunare. Le aree destinate alle attività portuali, in tutte le sedi in cui si articolano i porti commerciali di Venezia e Chioggia, esistenti e di ampliamento, costituiscono sistema di infrastrutture e attività produttive di interesse regionale". E qui richiamo e sottolineo l'orientamento già espresso dalla Regione in sede di accoglimento della più volte ricordata osservazione alla prima stesura del PALAV.

L'art. 38 delle stesse N.T.A. recita inoltre : "I Comuni possono apportare varianti ai Piani Regolatori Generali relative a nuove individuazioni delle diverse Zone Territoriali Omogenee, purché non in contrasto con quanto disposto dal presente piano".

E in contrasto con il PALAV e con la ribadita volontà della Regione è la decisione del Comune di Venezia di cancellare, con l'adozione della Variante in discussione, una attività produttiva di Porto Marghera.

[Circular Stamp]
[Signature]

Inoltre, dal verbale della seduta di Consiglio Comunale del 27/28.11.1995 si viene a conoscere che :

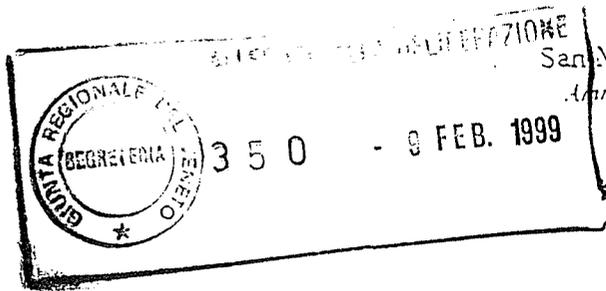
"Rispetto agli insediamenti dell'industria petrolifera in esercizio, il presente piano non intende certo impedirne l'attività, anzi prevede la possibilità di attuare tutti gli interventi necessari alla loro permanenza e buon funzionamento. fornendo pertanto certezze agli investimenti imprenditoriali (omissis). Ad ogni buon conto al fine di evitare equivoci e fraintendimenti, che potrebbero negativamente incidere sulla realtà produttiva di tali insediamenti, con questo emendamento si propongono le seguenti modifiche al testo normativo e alla cartografia di progetto :

- 1. (omissis)
- 2. Aggiungere alle N.A. il seguente art. 28bis: "Le attività petrolifere in esercizio alla data di adozione della presente Variante in zona di trasformazione per il recupero ambientale (D/V) (ancorché ricadenti in ambito 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 ..."
- 3. (omissis)
- 4. Modificare di conseguenza nelle tavv. 13.1a e 13.1b la simbologia dell'area perimetrata nell'allegata cartografia ...eliminando la simbologia di "attività petrolifera in zona impropria" ed individuandola come "zona DiV - attività petrolifere in esercizio con destinazione finale a verde urbano per recupero ambientale. "

Tale modifica delle N.A. e della cartografia è stata adottata per consentire all'Agip S.p.A. di proseguire nell'attività di raffineria e di deposito nella 1^ Zona.

Il diverso atteggiamento tenuto dal C.C. nei confronti della San Marco Petroli S.p.A. rappresenta quindi una discriminazione arbitraria che può fornire valide argomentazioni per un ricorso davanti al T.A.R. basato sulla diversità del diritto riconosciuto e applicato.

È da ritenere che un comportamento di buona amministrazione debba prendere in considerazione l'eventualità del ns. ricorso in quanto il probabile accoglimento da parte del tribunale vanificherebbe o, quanto meno, ritarderebbe l'attuazione degli strumenti urbanistici in oggetto.



San Marco Petroli S.p.A.
Amministratore Delegato
Paolo Tassinari

Considerato che le modifiche proposte dal parere della Commissione per la Salvaguardia di Venezia si ritengono condivisibili in quanto completano ed aggiornano alla vigente legislazione quanto proposto con il parere della C.T.R.;

Si ritiene opportuno infatti modificare ed integrare l'art. 35 delle N.T.A. al fine di consentire tutti quegli interventi sugli immobili esistenti, intesi ad adeguare alla normativa vigente in ordine alla prevenzione e sicurezza, come segue:

"ferma restando la destinazione di zona prevista dallo strumento urbanistico, sono comunque consentiti quegli interventi volti ad adeguare gli immobili e gli impianti esistenti alla normativa vigente in ordine alla prevenzione e sicurezza, alla riorganizzazione funzionale dell'insediamento, con esclusione dell'incremento della capacità produttiva e delle cubature esistenti, e a promuovere la riqualificazione dell'ambiente."

DELIBERA

1. di approvare con le modifiche d'ufficio, ai sensi dei commi 1 -2 - 4 dell'art. 45 L.R. n.61/85, la variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Venezia facendo proprie le motivazioni e le conclusioni contenute nei citati pareri della Commissione Tecnica Regionale così come modificato dal parere della Commissione per la Salvaguardia di Venezia e fatto proprio dal parere della Seconda Commissione Consiliare che si allegano quali parti integranti del presente provvedimento, come composto da:

- Tav. 13.1.b - Zonizzazione - sc. 1:5.000 - (legenda integrata con le modifiche d'ufficio, più Tav. n. 13-14-15-17-18 (6 elaborati);
- Tav. 13.1.a - Zonizzazione - sc. 1:2.000 - (legenda integrata con le modifiche d'ufficio, più Tav. n. 36-37-38-41-42-43-44-45-46-47-48-49-50-51 (15 elaborati);
- N.T.A. (1 elaborato);
- N.T.A. art. 35 (rielaborato).

I proprietari dei terreni ricadenti negli ambiti qualificati – dall'art. 23 delle N.T.A. del PALAV – come di riqualificazione ambientale e – dalla presente variante del P.R.G. – come Sp, possono realizzare, sugli immobili e sugli impianti esistenti, esclusivamente interventi di manutenzione ordinaria. Ferma restando la destinazione di zona prevista dallo strumento urbanistico, sono comunque consentiti quegli interventi volti ad adeguare gli immobili e gli impianti esistenti alla normativa vigente in ordine alla prevenzione e sicurezza, alla riorganizzazione funzionale dell'insediamento, con esclusione dell'incremento della capacità produttiva e delle cubature esistenti, e a promuovere la riqualificazione dell'ambiente.

Per i terreni di cui al precedente comma si applicano le disposizioni di cui al terzo comma del precedente articolo, fermo restando che l'attuazione diretta del P.R.G. dovrà consistere in interventi volti alla conservazione ovvero al recupero ed alla valorizzazione del potenziale naturalistico-ambientale nonché al restauro ed al recupero funzionale dei fabbricati di pregio, così da consentire un uso aperto al pubblico almeno dei fabbricati stessi.

Sono da approvare n. 22 elaborati.

2. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento nel B.U.R. in base al disposto della L.R. 8.5.1989, n. 14, art. 2.

Sottoposto a votazione, il presente provvedimento risulta approvato con voti unanimi e palesi.

IL SEGRETARIO

- Dr. Gianfranco Zanetti -

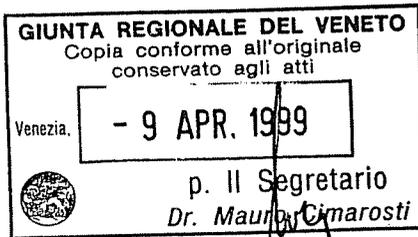
(FIRMATO)

IL PRESIDENTE

- On. Dr. Giancarlo Galan -

IL VICE PRESIDENTE

Avv. Bruno Canella



DIREZIONE RAGIONERIA E TRIBUTI

Visto e assunto l'impegno di L. _____ (€ _____) sul cap. _____

del bilancio di previsione per esercizio _____ al n. _____ (art. 54 della l.r. 9 dicembre 1977, n. 72)

Venezia, _____

SEGRETERIA DELLA GIUNTA REGIONALE
(spazio riservato per l'eventuale invio alla Commissione statale di controllo)

**NON SOGGETTA
A CONTROLLO**
