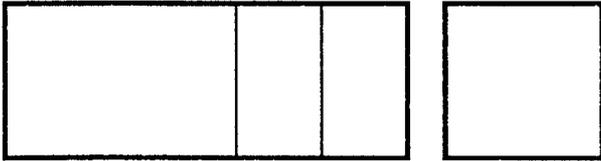


COMUNE DI VENEZIA
 assessorato all'urbanistica
 1995

VARIANTE AL PIANO REGOLATORE
 GENERALE PER PORTO MARGHERA



37

ORIGINALE



RELAZIONE

COORDINAMENTO URBANISTICO Leonardo Benevolo

PROGETTISTI
 COMUNE DI VENEZIA Stefano Petris (coordinatore)
 Sandro Baessato
 Oscar Girotto

Franco Migliorini
 Gianni Rudatis
 Fabio Scasso
 Mariolina Toniolo

Co.S.E.S. Turiddo Pugliese

COLLABORATORI
 COMUNE DI VENEZIA Laura Barbato, Luca Barison, Nicola Rossi

Co.S.E.S. Cristina Bittante, Stefano Bragato, Pierpaolo Favaretto,
 Diego Martini, Enrico Perissinotto, Michelangelo Savino

RESPONSABILE PROTEZIONE CIVILE Lorenzo Furano
 RESPONSABILE AMBIENTE Erminio Chiozzotto
 COMUNE DI VENEZIA

CONSULENTE GIURIDICO Mario Viviani

COORDINAMENTO
 RIQUALIFICAZIONE ECONOMICA Andrea Razzini

INFORMATIZZAZIONE V.P.R.G.
 RESPONSABILE Paolo Barbieri
 COLLABORATORI Michele Ameruoso, Danilo Bisello, Stefano Mazzariol

BASE ANALITICA Co.S.E.S.

STUDI DI SETTORE

| | | | |
|----------------------------|-------------------------------|---|-------------------------------|
| Analisi uso del suolo | Co.S.E.S. | Testimonianze civiltà industriale | Co.S.E.S. / COMUNE DI VENEZIA |
| Archivi ditte | Co.S.E.S. | Servizi e reti tecnologiche | Co.S.E.S. / COMUNE DI VENEZIA |
| Archivi aree | Co.S.E.S. | Analisi economica settori industriali | CONSORZIO VENEZIA RICERCHE |
| Archivi istanze | Co.S.E.S. | Domanda nel Veneto di aree e servizi a PM | CONSORZIO VENEZIA RICERCHE |
| Documentazione fotografica | Co.S.E.S. | Verifica fattibilità realizz. Zona Franca | CONSORZIO VENEZIA RICERCHE |
| Le trasformazioni in atto | Co.S.E.S. | Analisi urbanistiche generali | COMUNE DI VENEZIA |
| Infrastrutture e viabilità | Co.S.E.S. / COMUNE DI VENEZIA | | |

CentroDoc



ME100

0010.38.1.0.00.1 - ME100

strumento
 V.P.R.G. per Porto Marghera

elaborato
 Relazione

fase / rev documento
 adozione / 0 Relazione

comune di venezia - urbanistica - centro documentazione

IL SINDACO

IL SEGRETARIO GENERALE

ALLEGATO ALL'ATTO DELIBERATIVO DEL CONSIGLIO COMUNALE n.256 del 27/28-11-1995
 PROTOCOLLO GENERALE 95.VE.099976

ADOZIONE

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL C.C.

APPROVAZIONE DEL G.R.V.

ASSESSORE ALL'URBANISTICA

- arch. Roberto D'Agostino -

L' ASSESSORE ALL'URBANISTICA

ESECUTIVO IL



Sommario

0. INTRODUZIONE

- 0.1. Le motivazioni e la natura di questo strumento urbanistico

1. INQUADRAMENTO ECONOMICO

- 1.1 Il ruolo di Porto Marghera nell'economia veneziana e veneta
 - 1.1.1 Il modello veneto e la specificità dell'economia veneziana
 - 1.1.2 Porto Marghera nell'organizzazione territoriale del sistema industriale provinciale
- 1.2 La complessità e la struttura del polo industriale
 - 1.2.1 La "specificità"
 - 1.2.2 La complessità: la struttura del polo
 - 1.2.3 Porto Marghera: alcuni aspetti quantitativi
- 1.3. Le motivazioni dell'intervento
 - 1.3.1 La situazione attuale (la crisi)
 - 1.3.2 L'andamento dell'occupazione a Porto Marghera
- 1.4. L'inderogabilità dell'intervento per Porto Marghera
 - 1.4.1 Comune di Venezia e la riqualificazione di Porto Marghera
 - a. Il Piano di risanamento ambientale
 - b. Il Piano di protezione civile

2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE ED URBANISTICO

- 2.1 Il quadro pianificatorio sovraordinato
- 2.2 La pianificazione del declino industriale
- 2.3 L'azione pianificatoria del Comune di Venezia
- 2.4 L'inquadramento territoriale di Porto Marghera
- 2.5 L'inquadramento urbanistico-funzionale di Porto Marghera

3. LA VARIANTE AL PRG per Porto Marghera

- 3.1 Il sistema degli obiettivi
- 3.2 Le analisi per la Variante PRG per Porto Marghera
- 3.3 La caratterizzazione della Variante
 - 3.3.1 L'ambito di applicazione
 - 3.3.2 Il metodo d'intervento
- 3.4 L'uso strategico delle risorse disponibili
 - 3.4.1 Le risorse finanziarie



- 3.4.2 Le aree disponibili
- 3.4.3 La promozione di protocolli di intesa
- 3.5 Le scelte della Variante
- 3.5.1 Gli interventi infrastrutturali di carattere territoriale
- 3.5.2 La zonizzazione proposta dalla VPRG per Porto Marghera
 - 3.5.2.1 La zona industriale propriamente detta
 - 3.5.2.2 Le aree di possibile trasformazione
 - 3.5.2.3 Le attività petrolifere in zona impropria
 - 3.5.2.4 Le aree per impianti tecnologici
 - 3.5.2.5 Le superfici pubbliche o riservate all'attività collettive
 - 3.5.2.6 I manufatti testimonianza di civiltà industriale
- 3.6. La verifica del dimensionamento delle aree a standard



0. INTRODUZIONE

0.1. Le motivazioni e la natura di questo strumento urbanistico

Porto Marghera ha rappresentato, dalla sua creazione, e rappresenta ancora una presenza di grande rilievo nell'economia veneziana per varie ragioni.

In primo luogo per il suo peso occupazionale ma anche per l'estensione territoriale, che ne ha fatto un elemento ordinatore del territorio veneziano. Ancor oggi, benché drasticamente ridimensionata rispetto agli anni settanta, l'occupazione diretta e indotta della zona industriale viene stimata pari a quasi 20.000 addetti, che rappresentano circa il 22 per cento del totale provinciale. Quanto poi al valore aggiunto, benché non esistano stime attendibili, si può ragionevolmente presumere la quota sia sensibilmente superiore.

Queste dimensioni, ed il fatto di rappresentare l'unica concentrazione di grandi industrie di base nell'ambito dell'intera regione, hanno indotto gli strumenti di pianificazione regionale - il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, ripreso poi dal PALAV - a definire Porto Marghera "Zona industriale di interesse regionale".

Rispetto al resto del Veneto, il tipo di industrie insediate rappresenta un caso anomalo, per dimensioni e per composizione settoriale. Se oggi si dà per scontato che il successo dell'economia veneta sia derivato dalla piccola e media industria leggera più che dalle tipologie industriali qui presenti, non si può dimenticare che le grandi industrie di Marghera incorporano un patrimonio di tecnologie, di ricerca e di capacità innovativa che costituisce una risorsa preziosa per l'intera regione, indipendentemente dai risultati economici dell'azienda o del gruppo cui appartengono.

Nel quadro dell'economia veneziana, la presenza di un forte polo industriale ha storicamente rappresentato un contrappeso all'eccessiva specializzazione nei servizi al turismo.



Il prezzo di tutto ciò è stato un uso delle risorse ambientali che oggi ci appare devastante, ai cui effetti è necessario porre riparo.

Più cause concorrono, nel tempo, a determinare la crisi di Porto Marghera: Un ruolo prevalente è imputabile a cause di natura esogena: soprattutto la crisi strutturale dei particolari settori rappresentati e dei gruppi proprietari. Ma le conseguenze, proprio per il suo peso quantitativo, si ripercuotono pesantemente su tutta l'economia provinciale, generando tensioni sociali con riflessi in particolare su aree già socialmente problematiche; minacciano di consegnare l'economia locale alla monocultura turistica, di disperdere risorse umane qualificate soprattutto nel campo della ricerca, senza con ciò riparare alla compromissione, ormai avvenuta, dell'ambiente e di una preziosa area costiera; anzi, il risanamento ambientale incontrerebbe maggiori difficoltà in un contesto di declino economico.

Affrontarne la riconversione di Porto Marghera, salvaguardandone la vocazione industriale ma indirizzandola verso tipologie produttive più promettenti e verso attività di ricerca tecnologica, capaci di innescare un nuovo ciclo di sviluppo, è dunque tra le priorità programmatiche, enunciate dalla Giunta Municipale fin dal suo insediamento.

0.1. Perché un piano urbanistico.

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 perché la riprogettazione degli spazi è necessaria per renderli appetibili per nuovi investimenti.

Inoltre il rilancio produttivo, generando nuovo traffico, potrebbe portare al collasso le infrastrutture, già oggi inadeguate; esse sono state perciò integralmente riprogettate.

Il piano urbanistico è necessario anche perché 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.

Infine, la nostra cultura non accetta più che parti del territorio siano sottratte alla pianificazione urbanistica, come è avvenuto finora per Porto Marghera. Gli stessi piani territoriali regionali - PTRC e PALAV - chiedono al Comune di affrontarne la progettazione.

0.2. Il Comune e gli altri soggetti del Piano

Porto Marghera non è stato, finora, oggetto di un'esplicita azione pianificatoria da parte del Comune, che nei propri strumenti urbanistici si è limitato a sancirne la destinazione d'uso, senza però entrare nel merito dell'organizzazione fisica al suo interno.

I piani elaborati in passato per la zona industriale - nel 1925 e e nel 1960, rispettivamente per la prima e la seconda zona - sono stati elaborati e sanciti dallo Stato e poi modificati a più riprese dal Provveditorato al Porto con il proprio Piano Portuale. Ciò è dipeso



dal particolare regime giuridico, entro cui la zona stessa era stata a suo tempo costituita, che rendeva incerta, ancor oggi, la competenza del Comune.

Se il Comune con questa variante al PRG afferma implicitamente, per la prima volta, la propria competenza pianificatoria anche su questa parte del territorio, lo fa sulla scorta da quanto affermato dalla Regione con il PALAV, dove si sancisce per il Comune l'obbligo, e dunque il diritto, di adottare gli appositi strumenti urbanistici.

Ma non si tratta, nella sostanza, di un'azione di forza nei confronti di altri enti, che potrebbero rivendicare la propria competenza in materia. In particolare, con il Provveditorato al Porto i contatti sono stati continui e si è agito di comune accordo, così da eliminare ogni possibile contrasto tra variante urbanistica del Comune e Piano Regolatore Portuale, che il PPV ha la competenza di adottare e modificare.

Analogamente si è proceduto con la Provincia, che contemporaneamente redigeva il Progetto Preliminare al Piano Territoriale Provinciale, i cui contenuti sono del tutto coerenti con quelli di questa variante.

Nello stesso periodo, anche la Regione metteva a punto la versione potenzialmente definitiva del PALAV, che, approvata dal Consiglio il 7 marzo 1995, è stata però rinviata dal Commissario del Governo. Durante il periodo di redazione, il Comune ha mantenuto costanti rapporti anche con gli uffici della Regione, in modo da attenersi alla versione del PALAV che andava delineandosi.

0.4. I contenuti urbanistici

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, Padova in primo luogo.



Lungo quest'asse si allineano, con tempi di realizzazione diversi alcuni dei quali ravvicinati: nuovi uffici 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 S. 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 nel 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.

Anche la nuova maglia infrastrutturale, che questo piano prevede, è coerente con il disegno infrastrutturale con cui il PRG in gestazione vuole riprogettare la mobilità per l'intero comune. Si tratta di un disegno che il Comune porta avanti in accordo con gli altri enti in vario modo interessati: la Regione, la Provincia, le Ferrovie dello



Stato, il Provveditorato al Porto e la SAVE, che hanno sottoscritto un documento d'intesa su questo tema.

Questo documento 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.

Complementare a questo disegno è la realizzazione di una nuova tangenziale per Mestre, il cui tracciato - attualmente allo studio di un gruppo congiunto tra Regione, Provincia e Comune - viene indicato dal Documento Programmatico al Piano territoriale Provinciale lungo la linea ferroviaria, cosiddetta dei bivi; il casello per Padova verrebbe arretrato a Borbiago. Attraverso questa infrastruttura Porto Marghera risulterebbe connesso direttamente ai principali itinerari europei.

Non solo la nuova maglia viaria, ma tutto il ridisegno della zona industriale che questo piano propone contribuirà a creare condizioni fisiche più adatte all'insediamento di attività industriali innovative, in cui è importante il fattore umano e dunque la qualità ambientale.

Con questa variante, infatti, 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 - nell'area in fregio alla laguna oggi occupata da impianti petroliferi.

Le norme di attuazione, impostate secondo criteri e definizioni che già anticipano il nuovo PRG, collegano la disciplina urbanistica dell'area al piano per il risanamento del suolo e per la protezione civile.



1. INQUADRAMENTO ECONOMICO

1.1 Il ruolo di Porto Marghera nell'economia veneziana e veneta

1.1.1 Il modello veneto e la specificità dell'economia veneziana

Da tempo l'economia del Veneto è uno dei punti di forza dell'intero sistema economico nazionale. Le performances dei suoi settori, in particolare Industria e Agricoltura, hanno consentito livelli di produttività, se misurati in rapporto all'incidenza demografica della Regione, più elevati della media nazionale.

Quella veneta è una economia ricca che trova i suoi capisaldi, come nel caso di altri subsistemi economici dell'area Padana, in una struttura industriale conformata sulla presenza di aziende di piccole e medie dimensioni che hanno saputo costruire la loro fortuna sulla ottimizzazione di particolari vantaggi localizzativi, sulla disponibilità di manodopera, sulla flessibilità operativa e, non ultimo, sulla capacità degli imprenditori di introdurre nel ciclo produttivo, per tempo, quelle innovazioni di processo e di prodotto che hanno loro permesso di essere concorrenziali in un mercato -nazionale ed internazionale- sempre più specializzato e selettivo.

Tra le Province venete, però, quella veneziana è quella più debole. Tutti i tradizionali Indicatori di sviluppo registrano per quest'ambito territoriale scostamenti, in negativo, dalla media regionale (¹).

Ciò anche in conseguenza alla specificità del suo sistema industriale e della sua organizzazione territoriale.

Il sistema industriale locale, che -privo di sottoinsiemi organizzati in filiera produttiva (a meno di non considerare tali la concentrazione nei comuni della Riviera del Brenta di aziende operanti nel settore calzaturiero o quella, in prossimità delle aree a sud della provincia di Treviso, vicino al Portogruarese, delle aziende del mobilio)- si differenzia da quelli delle Province contermini soprattutto per la presenza di Porto Marghera, per il basso tasso di

(¹) SIPI, *Indicatori economici provinciali*, Confindustria

Ist. G.Tagliacarne, *Il reddito prodotto in Italia. Un'analisi a livello provinciale*, bozza, marzo 1994

Ist. G.Tagliacarne, *Reddito disponibile, Consumi e Risparmio delle famiglie delle Province italiane*, bozza, marzo 1994



industrializzazione, per il diverso modello di sviluppo, risulta contribuire alla formazione di valore aggiunto provinciale solo per il 24% contro una media regionale pari al 36.9%.

Per contro, a scala provinciale, risultano contribuire maggiormente che nelle altre provincie alla formazione del valore aggiunto il comparto Commercio e pubblici esercizi (Turismo) e quello Trasporti e comunicazioni (Porti e Aeroporto e Scalo FS) -24.3% e 12.2% contro medie regionali relative agli stessi parametri pari, rispettivamente, 17.9% e al 7.1% (Tabella 1).

Pur sbilanciato e con inevitabili contraddizioni, il sistema economico provinciale ha, fino ad oggi, assicurato le condizioni per lo sviluppo della sua area di riferimento.

Ora pero' le cose stanno modificandosi significativamente:

- in campo commerciale, agricolo e agroalimentare va definendosi un nuovo quadro di riferimento che muta le condizioni relative alla competitiva dei singoli comparti;
- per un suo adeguamento ad un mercato in continua evoluzione, nel settore turistico, inevitabilmente, si dovranno attivare interventi e si arriverà ad una diversa relazione con gli altri settori produttivi del sistema;
- i porti di Venezia e di Chioggia, in forza anche alla recente legge di riforma, sono interessati da processi di ristrutturazione e di potenziamento finalizzati ad una ridefinizione del loro ruolo, e del loro rango, nel piu' complesso sistema portuale dell'Alto Adriatico;
- comunque si evolva, la crisi di Porto Marghera determinerà inevitabilmente la trasformazione, piu' o meno intensa, del contesto, sia economico che insediativo, di cui e' l'elemento ordinatore.

1.1.2 Porto Marghera nell'organizzazione territoriale del sistema industriale provinciale

La specificita' della provincia veneziana, rispetto alle provincie contermini, si manifesta anche nella organizzazione del sistema provinciale delle opportunita' insediative per attivita' produttive.



Gli studi in proposito fatti per la predisposizione del Piano Territoriale Provinciale, di cui è stato recentemente adottato il Progetto Preliminare, che hanno letto la localizzazione delle attività in relazione all'articolazione infrastrutturale del territorio, hanno evidenziato una organizzazione del sistema provinciale articolata su più livelli, tra loro intersecanti:



Tabella 1
 COMPOSIZIONE PERCENTUALE PER LE PROVINCE DEL VENETO DEL VALORE AGGIUNTO AL COSTO DEI
 FATTORI PER RAMI E BRANCHE DI ATTIVITA' ECONOMICA NEL 1992

| Provincia | Beni e servizi destinabili alla vendita | | | | | | | | | | | Servizi non destinab. alla vend. | TOTALE al netto dei servizi bancari |
|-----------|---|-----------|-----------------|--------------------------|-----------------------------|----------------------|-------------------|---------------|------|------|--------|----------------------------------|-------------------------------------|
| | AGRIC. | INDUSTRIA | | SERVIZI | | | | | | | Totale | | |
| | | Totale | di cui costruz. | Comm. alb. pubbl. eserc. | | Trasporti comunicaz. | Credito assicuraz | Altri servizi | | | | | |
| | | | | Totale | di cui alb. e pubbl. eserc. | | | | | | | | |
| VENEZIA | 3,1 | 24 | 6,9 | 24,3 | 7,6 | 12,2 | 3,6 | 21 | 61,1 | 11,8 | 100 | | |
| BELLUNO | 1,1 | 34,6 | 10 | 23,4 | 8 | 5,1 | 3,3 | 19,3 | 51,1 | 13,2 | 100 | | |
| PADOVA | 3,2 | 38 | 6,5 | 18,3 | 4 | 5,7 | 3,9 | 18,9 | 46,8 | 12 | 100 | | |
| ROVIGO | 7,2 | 36,9 | 7,1 | 17,2 | 1,8 | 5 | 2,6 | 17,8 | 42,6 | 13,3 | 100 | | |
| TREVISO | 3,4 | 40,9 | 8,5 | 15,2 | 2,4 | 5,8 | 3,9 | 18,2 | 43,1 | 12,6 | 100 | | |
| VERONA | 6,8 | 33,6 | 5,6 | 15,8 | 3,1 | 8,1 | 3,8 | 21,1 | 48,8 | 10,8 | 100 | | |
| VICENZA | 2,5 | 48,9 | -6,2 | 14,9 | 3,6 | 4,7 | 3,8 | 17,5 | 40,9 | 7,5 | 100 | | |
| VENETO | 3,9 | 36,9 | 6,8 | 17,9 | 4,1 | 7,1 | 3,7 | 19,3 | 48 | 11,2 | 100 | | |

Fonte: Ist. G. Tagliacarne, " Il reddito prodotto in Italia. Un'analisi a livello provinciale", bozza, marzo 1994 (Tab1.wqt)



- il polo industriale di Porto Marghera
- la parte del sistema che si rapporta al più ampio contesto dell'area padana
Possiamo pensare come appartenenti a questo sottoinsieme le aree industriali provinciali ubicate lungo l'asse autostradale che attraversa il territorio provinciale e lungo i principali collegamenti viari. Sono aree di ampia dimensione, ancora scarsamente impegnate, dove trovano localizzazione attività industriali manifatturiere ma anche, e sempre più, aziende con missione produttiva di tipo commerciale e/o di deposito.
- le aree industriali a servizio delle economie locali
Di più ridotte dimensioni, ubicate in località funzionali ai sistemi produttivi locali piuttosto che in aree strategiche, queste aree rispondono alle immediate necessità espresse dalle comunità locali.

Il peso di Porto Marghera nel contesto provinciale è stato valutato in ordine all'incidenza occupazionale, diretta e indotta, al fenomeno del pendolarismo e in base alla sua capacità di condizionare il sistema delle opportunità insediative per attività produttive.

A. L'effetto Marghera sull'occupazione industriale veneziana

I risultati di due indagini, svolte dal CoSES rispettivamente nel 1988 e nel 1990, sulle prospettive di sviluppo del polo hanno consentito, da una parte di stabilire il peso percentuale delle attività industriali nel complesso delle attività insediate a Porto Marghera e dall'altra, indirettamente, di rapportare l'occupazione industriale del polo alla occupazione industriale provinciale.

Allora, gli occupati di aziende attive nei rami ISTAT (0, 1, 2, 3, e 4) risultavano essere, rispettivamente, l'87.5% (18.087 addetti) e il 88.8% (17.655 addetti) dell'intero universo rilevato. Ciò portava al 22.1% nel 1988 e al 20.8% nel 1990, il rapporto tra i due insiemi. L'ultima rilevazione CoSES degli occupati in organico di tutte le aziende con più di 20 addetti prettamente industriali insediate nel polo (febbraio 1995), invece, ha permesso di stimare in circa 14.500 unità l'occupazione industriale diretta del polo. Considerando



sostanzialmente immutato lo stock delle forze di lavoro industriali provinciali il rapporto tra addetti all'industria di Porto Marghera e addetti all'industria provinciale scende così al 17.1%.

Considerando anche l'occupazione indotta, stimabile in circa 4.500/5.000 unità il rapporto risulta pari a circa il 22%.

B. I flussi pendolari generati da Porto Marghera

In più occasioni si è avuto modo di accertare come il bacino di provenienza della manodopera occupata nel polo industriale si estenda ben oltre il comune capoluogo e superi, con quote consistenti d'addetti, la stessa area provinciale. Le indagini COSES, del 1988 e del 1990 avevano permesso un primo accertamento della consistenza del fenomeno, nonché della sua relativa distribuzione geografica.

Il Censimento ISTAT del 1991 ha consentito, successivamente, una lettura più approfondita del fenomeno, anche se obbligatoriamente riferita all'intero Quartiere di Marghera che è risultato svolgere un ruolo nel sistema territoriale dell'area veneziana non solo come polo industriale ma anche, in forza alla localizzazione negli anni '70 e '80 di molteplici attività commerciali e di servizio a ridosso della Tangenziale, come nodo del sistema distributivo e commerciale.

Solo richiamando questa diversità di "poli attrattori", uno dei quali in crisi e altri in continua espansione, è possibile spiegare l'intenso flusso di pendolari che quotidianamente entra a Marghera: ben 23.185 unità, pari all'87.2% dei 26.587 posti di lavoro complessivi offerti in Quartiere (Tabella 2).

I dati disponibili non permettono ancora di accertare al 1991 il peso relativo di una o dell'altra realtà. Indubbiamente, nonostante gli effetti occupazionali della crisi che lo caratterizza, il polo industriale risulta ancora essere il prevalente attrattore di pendolari dell'area. Qualche ragionamento in proposito è però possibile fare se si utilizza la disaggregazione dei pendolari in entrata per attività economica dagli stessi svolta (Tabella 3). È evidente, per esempio, che i 4.158 pendolari chimici non possono non far riferimento alle attività specifiche di Porto Marghera, così come quei 955 della raffinazione e la gran parte dei 3.358 attivi in stabilimenti "metalliferi".

Diversa invece la lettura dei dati relativi a pendolari attivi in funzioni di servizio di carattere "urbano": possono essere in gran parte attribuiti ad attività localizzate all'esterno del polo i 944 pendolari

del commercio al dettaglio, parte dei 1688 addetti al trasporto, i 594 addetti delle attività ricettive e parte dei 734 occupati in "attività professionali".

Ovviamente, gran parte dei pendolari in entrata a Marghera proviene dall'immediato intorno: da Mestre, in primo luogo, nella quale risiedono ben 8.500 dei pendolari su Marghera, ma anche dal centro storico -630 unità-; un'altra parte significativa dell'insieme -8.254 unità-, pari al 35.6% del totale, proviene invece dai comuni genericamente definiti di I^a cintura.

Assume un particolare significato, però, la quantità di pendolari provenienti da comuni esterni alla II^a cintura: ben 5.531 unità (Tabella 4).

C.L'offerta di aree produttive

E' ingente lo stock di aree libere o liberabili di Porto Marghera. Si tratta di quantità che, qualora poste sul mercato e sostenute da iniziative promosse dagli Enti locali, dalla Regione, dalle Associazioni Imprenditoriali e dalle Organizzazioni sindacali, non possono non condizionare il sistema delle opportunità insediative dell'intera Provincia.

E' stato stimato che i due insiemi -aree di pronta utilizzazione e aree di aziende oggetto di riconsiderazione funzionale- pari rispettivamente al 11.1% e al 13.1% delle aree utili di Porto Marghera corrispondono approssimativamente al 18.3% e al 21.5% del totale delle aree disponibili nell'intera area provinciale.



Tabella 2
Q17 e Q18 - MARGHERA E MALCONTENTA
Pendolari per motivi di lavoro - 1991

| | |
|----------------------|---------------|
| NON PENDOLARI | 3.402 unita' |
| PENDOLARI IN USCITA | 8.050 unita' |
| PENDOLARI IN ENTRATA | 23.185 unita' |

Fonte: Elaborazioni COSES dati ISTAT 1991

Tabella 3
Q17 e Q18 - MARGHERA E MALCONTENTA
Pendolari in entrata per motivi di lavoro per attivita' economica

| Attivita' | |
|--|--------|
| Produzione chimica | 4.158 |
| Produzione metallifera | 3.358 |
| Mezzi di trasporto | 1.688 |
| Costruzioni | 1.168 |
| Produzione Energia elettrica | 725 |
| Trasporti, magazz. e telecomunicazioni | 1.998 |
| Commercio al dettaglio | 944 |
| Alberghi e ristorazione | 594 |
| Attivita' professionali ed imprenditoriali | 734 |
| Pubbblca amministrazione | 1.135 |
| Altre | 6.683 |
| Totale | 23.185 |

Fonte: Elaborazioni COSES dati ISTAT 1991



Tabella 4
Q17 e Q18 - Marghera e Malcontenta
Pendolari per motivi di lavoro per origine e destinazione

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Esterno |
|---------------------------------|-------|--------|--------|-------|-------|-------|---------|
| 1 Marghera | 3.402 | 3.182 | 2.386 | 199 | 739 | 205 | 945 |
| 2 Terraferma | 8.500 | 26.145 | 11.156 | 1.456 | 3.434 | 1.196 | 5.896 |
| 3 Centro storico | 630 | 1.574 | 18.485 | 1.300 | 230 | 122 | 1.712 |
| 4 Resto del Comune | 270 | 430 | 5.614 | 7.833 | 39 | 31 | 703 |
| 5 I^ cintura (escluso Mogliano) | 8.254 | 8.016 | 4.239 | 179 | | | |
| 6 II^ cintura | 3.236 | 2.390 | 1.634 | 68 | | | |
| 7 Resto della Provincia | 2.305 | 1.934 | 2.522 | 569 | | | |

Fonte: Elaborazioni CoSES dati ISTAT 1991 (Tabel4.wq1)

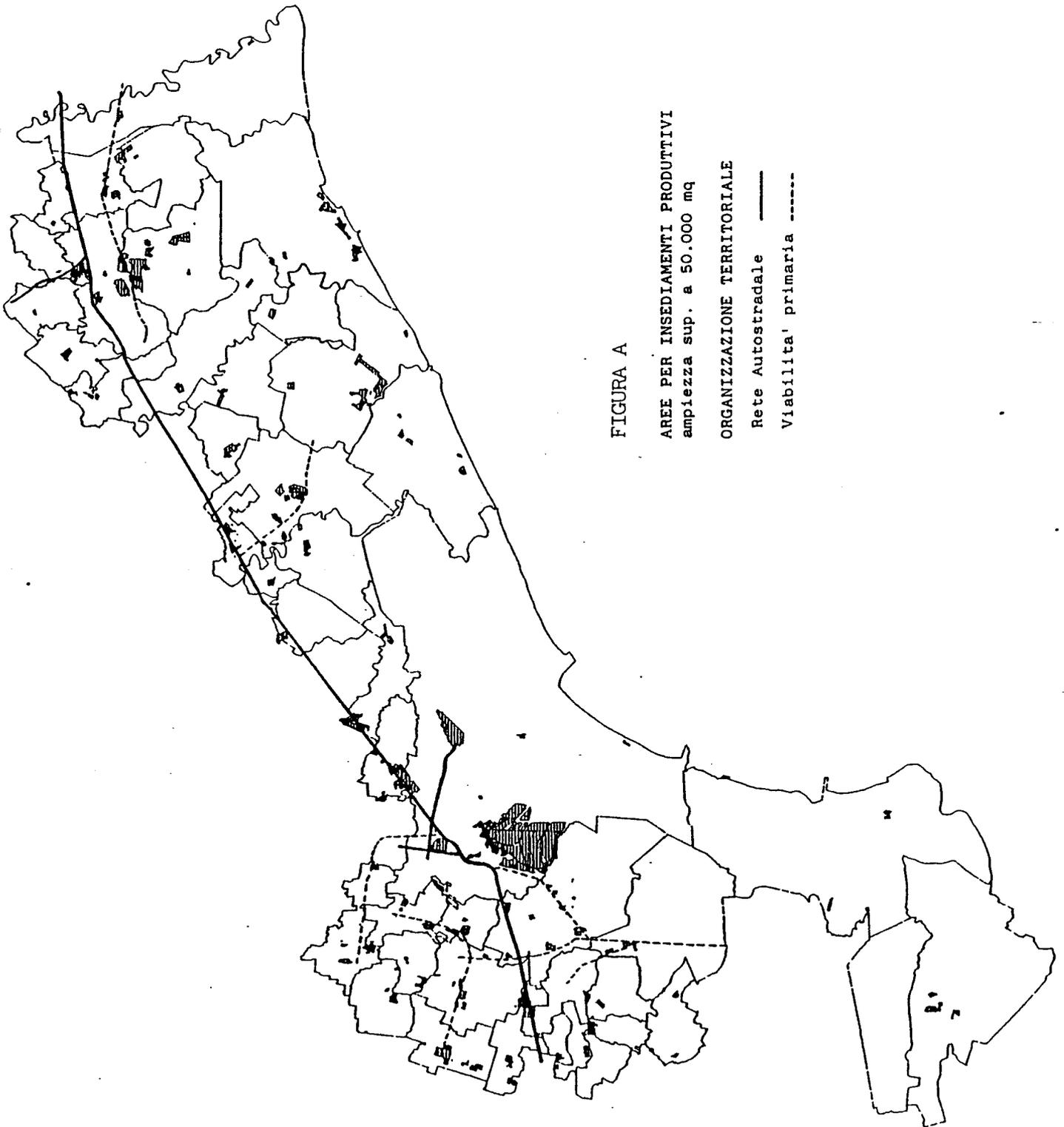


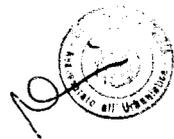
FIGURA A

AREE PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI
ampiezza sup. a 50.000 mq

ORGANIZZAZIONE TERRITORIALE

Rete Autostradale ———

Viabilità primaria - - - - -



1.2 La complessità e la struttura del polo industriale

1.2.1 La "specificità"

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 (nel caso di Porto Marghera, l'Italia settentrionale e, per alcuni prodotti, anche i Paesi d'oltralpe).

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.

La peculiarità del sito

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.

Le dimensioni: l'ampiezza

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

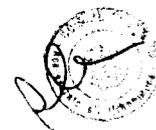
L'eccezionale ampiezza dell'area industriale veneziana e il fatto che gran parte dei pendolari in entrata a Marghera proviene dall'immediato intorno: da Mestre, in primo luogo, nella quale risiedono ben 8.500 dei pendolari su Marghera, hanno contribuito a determinare una frattura nell'organizzazione territoriale Centro storico-Terraferma, specificità che ne ha contraddetto la gestione

Le dimensioni: 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 aziende di dimensioni inferiori e dalle aziende che operano in settori di attività assimilabili o funzionali all'industria (trasporti, servizi alle imprese, ecc.), risulta ancora essere una determinante del sistema industriale provinciale e, ancor più, una determinante del sistema economico dell'area metropolitana.

Cio' nonostante il forte 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).

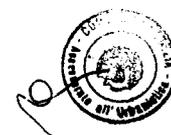
Si è già avuto modo di rilevare come le aziende del polo producano una rilevante occupazione indotta negli ambiti produttivi circostanti. Attualmente, i dati in nostro possesso, seppur non ufficiali ⁽²⁾, ci consentono di stimare ancora in 4.500-5.000 unita' l'occupazione indotta generata dalle attività insediate a Porto Marghera, in gran parte insediata in prossimita' del polo.

1.2.2 La "complessità": la struttura del polo

Le indagini conoscitive, condotte dal COSES in questi ultimi anni, sulla realta' produttiva di Porto Marghera consentono di evidenziare come le caratteristiche e le specificita' del polo industriale siano ancora riconducibili all'essere:

- zona industriale tout-court, caratterizzata da una forte presenza di aziende dell'industria di base ma anche zona con significative e qualificate presenze di attività di ricerca, di servizio alle imprese o, nell'area a ridosso del quartiere urbano, di attività di servizio alla popolazione (concessionarie, commercio, distributori, ecc.);
- zona industriale nella quale sono insediate, in particolare, attività produttive -con forti legami di reciproca dipendenza- grandi utilizzatrici del Porto per approvvigionamenti di materie prime e semilavorati e per spedizioni della produzione, ma anche realta' produttive, indipendenti dallo scalo che si relazionano ed utilizzano altri sistemi di distribuzione delle merci;
- sede di aziende di grandi dimensioni sia in termini di superficie che di occupati, ma anche area di localizzazione di piccolissime unita' produttive;
- zona industriale segnata dalla presenza di stabilimenti controllati da grandi gruppi industriali nazionali; tra questi particolarmente significativa la presenza di quelli controllati dalle società delle ex Partecipazioni Statali;

⁽²⁾ Nonostante l'attenzione posta in questi ultimi anni ai problemi dell'area industriale veneziana poco si è fatto per accertare, seppur con l'approssimazione che l'analisi del fenomeno consente, la consistenza, le caratteristiche e la distribuzione geografica dell'indotto di Porto Marghera.



- zona industriale la cui configurazione spaziale risulta fortemente determinata:
 - a. dalla presenza di aziende utilizzatrici di grandi spazi, spesso sotto utilizzati;
 - b. dalla ancor scarso impegno delle aree poste a sud della seconda zona;
 - c. dalla rilevante presenza di attività di deposito;
 - d. dalla presenza di una certa quantità di aree libere o occupate da impianti dismessi.

Nel nostro contesto, riveste un particolare interesse rilevare come i sostanziali cambiamenti intervenuti nell'ultimo decennio, tra gli altri effetti, abbiano comportato anche una, almeno parziale, rottura dell'omogeneità dell'area tanto da consentire, con una certa facilità, la distinzione nell'insieme di due particolare subaree specifiche per la tipologia delle aziende insediate e/o per il loro reale grado di utilizzazione.

Nella prima subarea -prospiciente Via F.lli Bandiera-, di confine, proiettata verso la città, frammentata negli spazi e non direttamente collegata con i canali di navigazione, trovano oggi localizzazione prevalentemente attività in parte diverse -per dimensioni e per tipo di produzione- da quelle presenti nella zona industriale propriamente detta, che richiedono esplicitamente forme di "gestione" e scelte urbanistiche mirate, diverse dalle attuali, oggi rivolte particolarmente alle attività prettamente industriali.

Nella seconda -parte della prima zona prospiciente Via della Libertà- risultano localizzate invece prevalentemente attività legate alla produzione e alla commercializzazione e distribuzione di prodotti petroliferi, il cui futuro è fortemente legato alle decisioni che verranno prese in merito alla possibile eliminazione dei traffici petroliferi dalla laguna, attività considerata ad alto rischio ambientale, e si possono facilmente delimitare aree occupate da impianti dismessi o fortemente sotto utilizzate.

1.2.3 Porto Marghera: alcuni aspetti quantitativi

La predisposizione della VPRG per Porto Marghera è stata l'occasione per un nuovo aggiornamento delle informazioni disponibili in merito alle aziende insediate nel Polo e per una



riconsiderazione dei relativi Archivi dati. Quello delle Ditte (ARCHIVIO DITTE PM1995), è stato corretto sulla base delle comprovate cessazioni di attività registrate negli ultimi anni e integrato con l'inserimento delle attività di recente insediamento (Registro Ditte CCIAA di Venezia e verifica sul campo).

Quello delle Aree (ARCHIVIO AREE PM1995), di nuovo impianto, è stato organizzato e implementato in funzione di un suo uso nella futura gestione di questa stessa Variante al PRG.

Metodologicamente l'area di riferimento è stata disaggregata in due parti:

- la zona industriale propriamente detta
- l'area compresa tra via F.lli Bandiera-via Elettricità

Sono state inoltre considerate e censite, per una definizione del contesto di riferimento, anche le aziende insediate nelle aree in prossimità del polo:

- le aree, cosiddette, "di frangia"ò nella quale prevalgono le attività logistiche (prevalentemente Autotrasporto e Spedizioni)
- l'area commerciale e direzionale di via Torino decisamente caratterizzata, secondo i dati, da una funzione legate alla prossimità dell'ambiente urbano. Quindi funzioni produttive urbane a servizio della città, in una quota di 90 unità locali e 3.218 addetti (72% del totale). Tuttavia è rilevabile un buon livello di compresenza e di convivenza di attività con funzione industriale (con presumibile contributo cospicuo di attività di deposito e/o commercializzazione di prodotti vari), pari a 78 unità locali e 1.159 addetti.

In totale, tra la I^a e la II^a zona industriale, a Porto Marghera, al 31 dicembre 1994, risultano presenti 368 unità locali con 14.535 addetti, la gran parte delle quali -225 unità locali e 2.803 addetti-localizzate nella sub area di via F.lli Bandiera-via Elettricità (Tabelle 5 e 6 e Grafici 1 e 2). Le aree di pertinenza relative ai due insiemi assommano complessivamente a circa 62,4 ha e a 1.546,9 ha.

La dimensione media delle aziende risulta così pari a 82 addetti e 10,8 ha nell'area industriale propriamente detta e a 12 addetti e 0,3 ha nell'area di via Fratelli Bandiera.

Rispetto alle funzioni delle aziende (Produttive urbane, Logistica, Industriale, d'Appalto) le due parti del polo presentano una diversa specializzazione: prettamente industriale la prima (96.6% degli



addetti), più assimilabile ad una area industriale-terziaria urbana la seconda (19.2% di addetti in attività di Logistica e 12.6% di addetti in attività Produttive urbane).

Nonostante questa forte caratterizzazione terziario-commerciale, però, la subarea di F.lli Bandiera assomma, al suo interno, ancora, una buona quota di unità locali con funzione industriale-artigianale pari al 46.2% del totale relativo (64,9% degli addetti totali).

Nel considerare questi dati si tenga presente che nella funzione industriale sono inseriti anche i cosiddetti servizi all'industria.

La classificazione delle aziende per Ramo di attività Istat (Tabella 6) consente un'approfondimento sulla caratterizzazione industriale di Porto Marghera.

Prevalgono sulle altre, per numero di unità locali e di addetti le aziende manifatturiere (99 UL con 10.788 addetti pari al, rispettivamente, 26.9% e al 74.2% dei totali relativi).

Sono però altresì determinanti nella configurazione del polo rami di attività strettamente correlati alla funzione portuale-industriale dell'area quali, in termini di addetti, il comparto della produzione di energia elettrica, le attività correlate alla logistica e quelle proprie del comparto Ricerca.

Tra le 99 aziende manifatturiere, con 10.788 addetti, prevalgono quelle relative a:

- fabbricazione di prodotti chimici e fibre sintetiche, con 13 unità locali e 3.819 addetti, sottolineatura del ruolo di polo chimico ancora importante ed in continua evoluzione tecnologica e di specializzazione;
- produzione di metalli e loro leghe, con 13 unità locali e 2.507 addetti;
- la fabbricazione e lavorazione di prodotti in metallo, con 11 unità locali e 156 addetti;
- la fabbricazione di macchine ed apparecchi meccanici, con 11 unità locali e 400 addetti.

Seguono i settori dei trasporti, del commercio all'ingrosso e delle attività "terziarie" (immobiliari, informatica e ricerca). Il ruolo intermodale risulta accresciuto proprio per la presenza di unità locali insediate operanti in settori commerciali e legati al trasporto merci nelle sue diverse specifiche (ben 162 unità locali e 1.500 addetti circa) (Tabella 7).



L'altra chiave di lettura tradizionalmente utilizzata per la interpretazione della caratterizzazione di Porto Marghera, quella della classificazione delle 204 aziende industriali attive insediate per settore di attività, precisa la forte caratterizzazione PETROLCHIMICA (Chimica, Raffinazione e Depositi petroliferi) del polo (complessivamente 5.057 addetti pari al 38.4% del totale relativo) e registra la ancora forte presenza dei settori tradizionali dell'area: Cantieristica (1.507 addetti), Alluminio (1.577 addetti), Energia (787 addetti) e Siderurgia (532 addetti) e Meccanica (60 addetti) (Tabella 8).

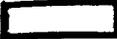
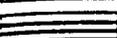
Relativamente alle aree di pertinenza di queste 204 aziende industriali, il comparto produttivo con maggiore disponibilità risulta essere ovviamente ancora quello chimico, con circa il 46% del totale aree relativo; seguono, in ordine decrescente i comparti relativi ai Depositi petroliferi, circa 200 ha pari al 16.9%, alla lavorazione dell'Alluminio, l'11.3%, e quella della produzione di Energia con circa 9 ha, pari al 7.8%.

L'utilizzazione degli spazi

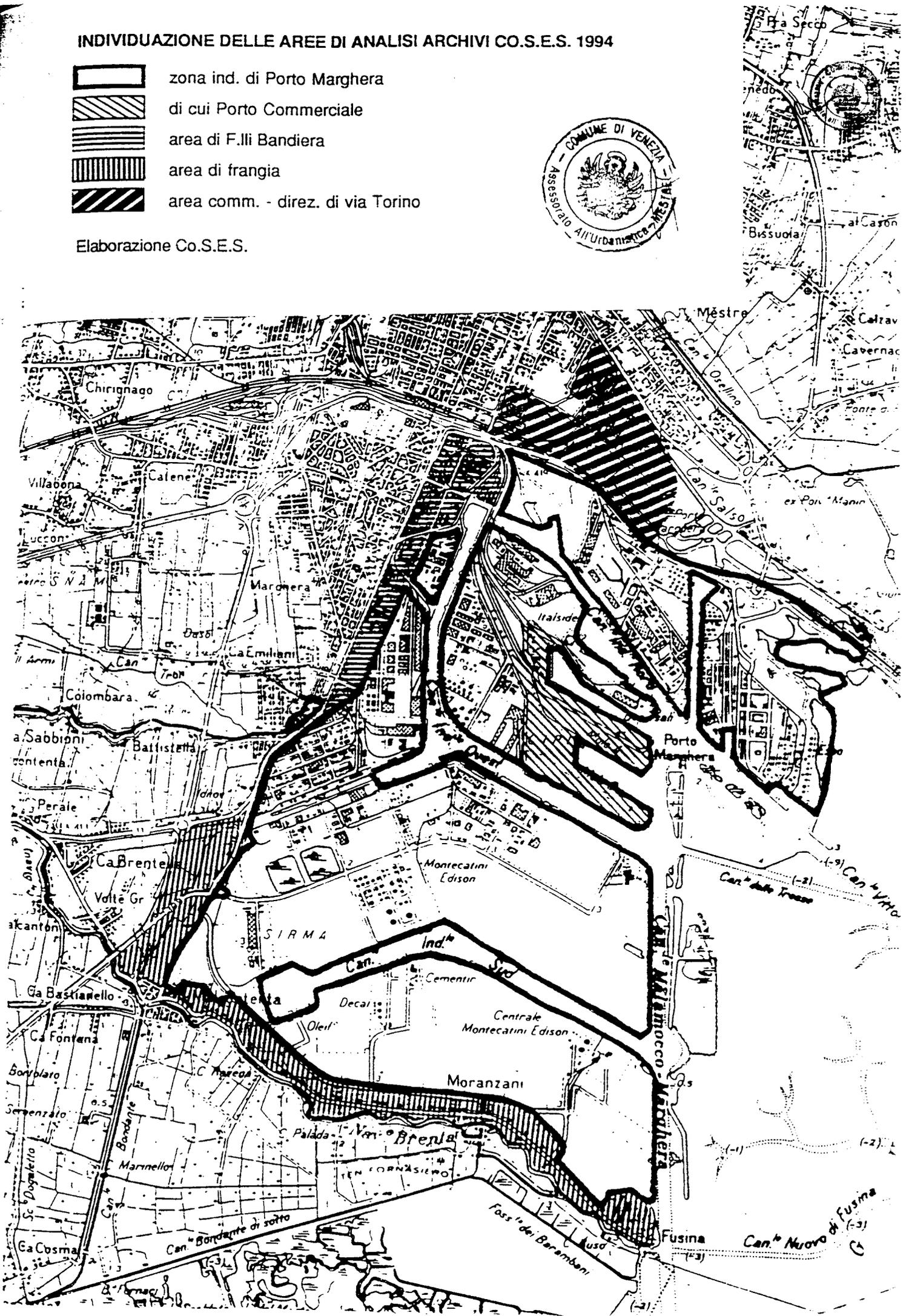
Rispetto all'intero universo considerato nelle rilevazioni, pari complessivamente a circa 1610 ettari, le aree occupate, a qualsiasi titolo, risultano essere circa 1437 ha, quelle dismesse -spazi ex produttivi, abbandonati da breve tempo, ed ancora strutturati secondo il precedente utilizzo- circa 44 ha e quelle libere, tra *non* urbanizzate -in alcuni casi anche con necessità di consolidamento del terreno, prive di qualsiasi infrastruttura- e urbanizzate - parzialmente infrastrutturate e comunque non considerabili come utilizzate da aziende attive. Si differenziano dalla categoria precedente proprio in ragione del loro livello di infrastrutturazione, interno o limitrofo, e quindi in relazione alla quota di investimenti eventualmente necessari per avviare una qualsiasi attività produttiva-, almeno 128 ha (Tabella 9).

Una disaggregazione dell'universo per tipologia di utilizzo (Tabella 10), vede prevalere, fra gli altri, l'utilizzo prettamente industriale (a meno dei Depositi petroliferi) con una disponibilità di aree di circa 1000 ha, pari al 62.34% del totale relativo. Se in questa definizione si fanno, invece, rientrare anche le aree di pertinenza dei Depositi petroliferi, 220 ha, l'incidenza del comparto sul totale sale al 75.8%. Significativa è comunque la presenza di aree non occupate da attività economiche, che risultano essere pari a circa 140 ha.

INDIVIDUAZIONE DELLE AREE DI ANALISI ARCHIVI CO.S.E.S. 1994

-  zona ind. di Porto Marghera
-  di cui Porto Commerciale
-  area di F.lli Bandiera
-  area di frangia
-  area comm. - direz. di via Torino

Elaborazione Co.S.E.S.



Tab.5 - QUADRO GENERALE DELLE UNITA' LOCALI ATTIVE IN I^ e II^ ZONA INDUSTRIALE DI PORTO MARGHERA

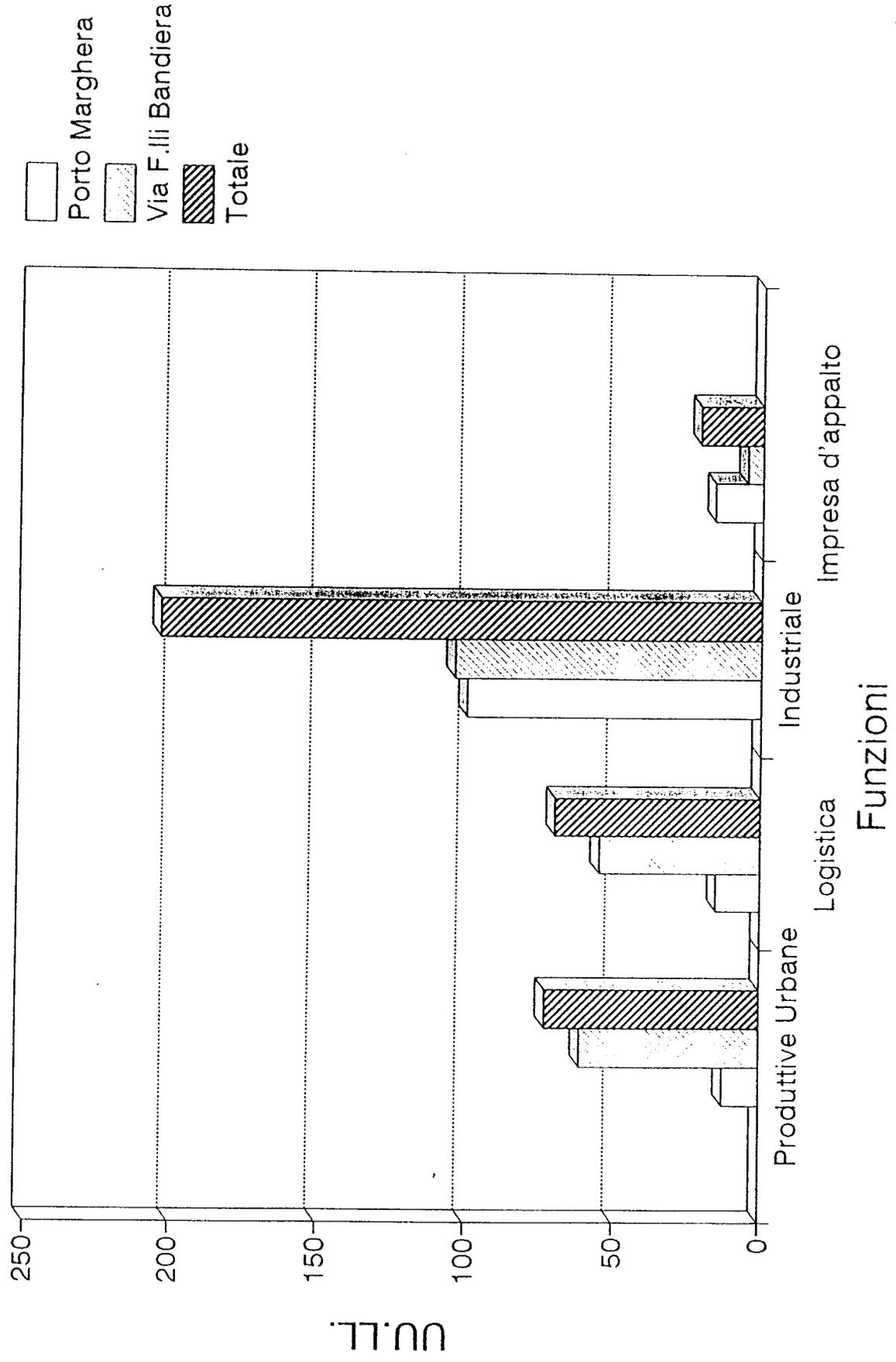
| FUNZIONI | PORTO MARGHERA | | | F.LLI BANDIERA | | | TOTALE P.M.+F.LLI BANDIERA | | | | | |
|-------------------|----------------|---------------|---------------|----------------|--------------|---------------|----------------------------|---------------|------------|---------------|---------------|---------------|
| | U.L. V.A. | ADD. V.A. | % | U.L. V.A. | ADD. V.A. | % | U.L. V.A. | ADD. V.A. | % | | | |
| Produttive Urbane | 12 | 8,39 | 32 | 0,27 | 61 | 27,11 | 353 | 12,59 | 73 | 19,84 | 385 | 2,65 |
| Logistica | 15 | 10,49 | 126 | 1,07 | 55 | 24,44 | 537 | 19,16 | 70 | 19,02 | 663 | 4,56 |
| Industriale | 100 | 69,93 | 11.336 | 96,62 | 104 | 46,22 | 1.821 | 64,97 | 204 | 55,43 | 13.157 | 90,52 |
| Impresa d'appalto | 16 | 11,19 | 238 | 2,03 | 5 | 2,22 | 92 | 3,28 | 21 | 5,71 | 330 | 2,27 |
| TOTALI | 143 | 100,00 | 11.732 | 100,00 | 225 | 100,00 | 2.803 | 100,00 | 368 | 100,00 | 14.535 | 100,00 |

Fonte: Elaborazione da Archivio Ditte Co.S.E.S. aggiornato 31.12.1994 (tab5.wq1)

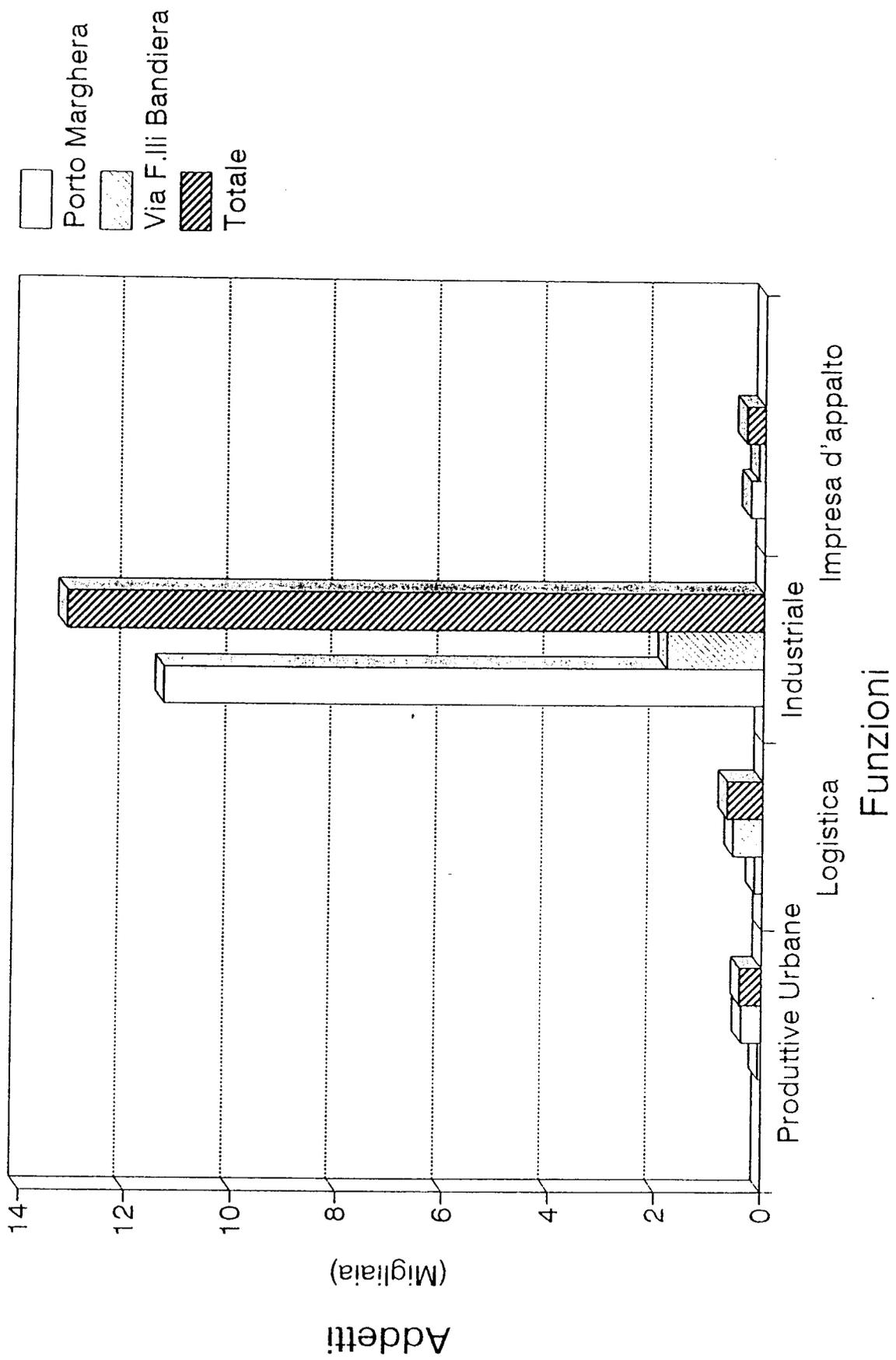


Utuali i - UU.LL. attive nella zona industriale

di Porto Marghera al 31.12.1994



Graf. 2 - UU.LL. attive nella zona industriale
 di Porto Marghera al 31.12.1994



Tab. 6 - UNITA' LOCALI ATTIVE IN I^ E II^ ZONA IND. DI PORTO MARGHERA
PER SEZIONE D'ATTIVITA' ISTAT

| SEZIONI DI ATTIVITA' ISTAT 1991 | U.L. | | Addetti | |
|--|------------|---------------|---------------|---------------|
| | V.A. | % | V.A. | % |
| Agricoltura, caccia e silvicoltura | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| Pesca, piscicoltura e servizi connessi | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| Estrazione di minerali | 1 | 0,27 | 85 | 0,58 |
| Attività manifatturiere | 99 | 26,90 | 10.788 | 74,22 |
| Produtz. e distrib. di energia elettr., gas, acqua | 9 | 2,45 | 791 | 5,44 |
| Costruzioni | 14 | 3,80 | 426 | 2,93 |
| Commercio all'ingrosso ed al dettaglio | 79 | 21,47 | 672 | 4,62 |
| Alberghi e ristoranti | 14 | 3,80 | 98 | 0,67 |
| Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni | 83 | 22,55 | 877 | 6,03 |
| Intermediazione monetaria e finanziaria | 5 | 1,36 | 6 | 0,04 |
| Attiv. immobiliari, noleggio, informatica, ricerca, etc. | 51 | 13,86 | 675 | 4,64 |
| Pubblica amministrazione e difesa | 6 | 1,63 | 35 | 0,24 |
| Istruzione | 3 | 0,82 | 35 | 0,24 |
| Sanità ed altri servizi sociali | 1 | 0,27 | 37 | 0,25 |
| Altri servizi pubblici, sociali e personali | 3 | 0,82 | 10 | 0,07 |
| Servizi domestici | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| Organizzazioni ed organismi extraterritoriali | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| TOTALI | 368 | 100,00 | 14.535 | 100,00 |

Fonte: Elaborazione da Archivio Ditte Co.S.E.S. aggiornato 31.12.1994 (Tab6.wq1)





Tab. 7 - UNITA' LOCALI DEL SETTORE MANIFATTURIERO ATTIVE IN I^ e II^ ZONA IND. DI PORTO MARGHERA
SUDDIVISE PER RAMO D'ATTIVITA' ISTAT

| DIVISIONI DI ATTIVITA' ISTAT 1991 | U.L. | | Addetti | | (Add./U.L.) |
|--|-----------|---------------|---------------|---------------|-------------|
| | V.A. | % | V.A. | % | |
| 15 Industrie alimentari e delle bevande | 4 | 4,04 | 160 | 1,48 | 40 |
| 16 Industria del tabacco | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 |
| 17 Industrie tessili | 1 | 1,01 | 259 | 2,40 | 259 |
| 18 Confezione di articoli di vestiario | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 |
| 19 Preparazione e concia del cuoio, etc. | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 |
| 20 Industria del legno | 2 | 2,02 | 4 | 0,04 | 2 |
| 21 Fabbricazione carta e relativi prodotti | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 |
| 22 Editoria, stampa, etc. | 4 | 4,04 | 29 | 0,27 | 7 |
| 23 Fabbricazione di coke, raffinerie petrolio, etc. | 5 | 5,05 | 587 | 5,44 | 117 |
| 24 Fabbricazione prodotti chimici e fibre sintetiche | 13 | 13,13 | 3.819 | 35,40 | 294 |
| 25 Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche | 5 | 5,05 | 62 | 0,57 | 12 |
| 26 Fabbricazione prodotti lav. miner. non metalliferi | 7 | 7,07 | 657 | 6,09 | 94 |
| 27 Produzione di metalli e loro leghe | 13 | 13,13 | 2.507 | 23,24 | 193 |
| 28 Fabbricazione e lavorazione di prodotti in metallo | 11 | 11,11 | 156 | 1,45 | 14 |
| 29 Fabbricazione di macchine ed apparecchi meccanici | 11 | 11,11 | 400 | 3,71 | 36 |
| 30 Fabbricazione macchine per ufficio, elab. e sist. informatici | 1 | 1,01 | 9 | 0,08 | 9 |
| 31 Fabbricazione macchine ed apparecchi elettrici | 7 | 7,07 | 79 | 0,73 | 11 |
| 32 Fabbricazione apparecchi radiotelev. ed appar. telecom. | 1 | 1,01 | 47 | 0,44 | 47 |
| 33 Fabbricazione di apparecchi medicali, di precisione, etc. | 1 | 1,01 | 350 | 3,24 | 350 |
| 34 Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi, etc. | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 |
| 35 Fabbricazione di altri mezzi di trasporto | 9 | 9,09 | 1.652 | 15,31 | 184 |
| 36 Fabbricazione di mobili; altre ind. manifatturiere | 3 | 3,03 | 11 | 0,10 | 4 |
| 37 Recupero e preparazione per il riciclaggio | 1 | 1,01 | 0 | 0,00 | 0 |
| TOTALE | 99 | 100,00 | 10.788 | 100,00 | 109 |

Fonte: Elaborazione da Archivio Dite Co.S.E.S. aggiornato 31.12.1994 (Tab7.wq1)

Tab.8 - UNITA' LOCALI INDUSTRIALI ATTIVE IN I^ e II^ ZONA IND. DI PORTO MARGHERA
PER SETTORE (valori assoluti)

| SETTORI INDUSTRIALI | U.L. V.A. | % | ADD. V.A. | % | (Add./U.L.) | Metri quadri utilizzati | (MQ/U.L.) |
|-------------------------------|--------------|---------------|--------------|---------------|-------------|----------------------------|---------------|
| Alimentari | 3 | 1,47 | 159 | 1,21 | 53 | 145.269 | 48.423 |
| Alluminio | 7 | 3,43 | 1601 | 12,17 | 229 | 1.372.104 | 196.015 |
| Altri prod. di consumo | 6 | 2,94 | 63 | 0,48 | 11 | 46.493 | 7.749 |
| Cantieristica | 5 | 2,45 | 1577 | 11,99 | 315 | 493.927 | 98.785 |
| Chimica | 15 | 7,35 | 4138 | 31,45 | 276 | 5.623.038 | 374.869 |
| Carpenteria metallica | 7 | 3,43 | 90 | 0,68 | 13 | 25.255 | 3.608 |
| Edilizia | 5 | 2,45 | 43 | 0,33 | 9 | 13.213 | 2.643 |
| Energia | 6 | 2,94 | 787 | 5,98 | 131 | 954.546 | 159.091 |
| Falegnam., plastica, tessile | 6 | 2,94 | 298 | 2,26 | 50 | 34.028 | 5.671 |
| Meccanica | 12 | 5,88 | 760 | 5,78 | 63 | 128.582 | 10.715 |
| Metallurgia | 4 | 1,96 | 94 | 0,71 | 24 | 17.255 | 4.314 |
| Rame | 1 | 0,49 | 345 | 2,62 | 345 | 94.432 | 94.432 |
| Siderurgia | 4 | 1,96 | 532 | 4,04 | 133 | 433.863 | 108.466 |
| Lav. minerali non metalliferi | 7 | 3,43 | 1056 | 8,03 | 151 | 540.119 | 77.160 |
| Petrolio | 3 | 1,47 | 533 | 4,05 | 178 | 22.329 | 7.443 |
| Riparaz. autoveicoli | 23 | 11,27 | 106 | 0,81 | 5 | 28.289 | 1.230 |
| Telecomunicazioni | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0 | 0 |
| Trattamento rifiuti | 1 | 0,49 | 0 | 0,00 | 0 | 59.402 | 59.402 |
| Deposito commerciale | 26 | 12,75 | 251 | 1,91 | 10 | 56.372 | 2.168 |
| Deposito petrolifero | 13 | 6,37 | 386 | 2,93 | 30 | 2.051.996 | 157.846 |
| Servizi all'industria | 50 | 24,51 | 338 | 2,57 | 7 | 834 | 17 |
| TOTALI | 204 | 100,00 | 13157 | 100,00 | 64 | 12.141.346 | 59.516 |

Fonte: Elaborazione da Archivio Ditte Co.S.E.S. aggiornato 31.12.1994 (Tab8.wq1)



Tabella 9 - QUADRO GENERALE DELLE AREE DI PORTO MARGHERA SUDDIVISE PER FUNZIONE

| FUNZIONI | F.LLI BANDIERA | | PORTO MARGHERA | | TOTALE | |
|-----------------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|------------|------------------|
| | MQ. | % | MQ. | % | MQ. | % |
| Area occupata | 486.393 | 77,89 3,38 | 13.891.727 | 89,80 96,62 | 14.378.120 | 83,17 100,00 |
| Area dismessa | 96.926 | 15,52 22,10 | 341.697 | 2,21 77,90 | 438.623 | 2,54 100,00 |
| Area libera non urbanizzata | 0 | 0,00 0,00 | 1.194.217 | 7,72 100,00 | 1.194.217 | 6,91 100,00 |
| Area libera urbanizzata | 41.155 | 6,59 49,3 | 42.327 | 0,27 50,7 | 83.482 | 0,48 100,00 |
| TOTALI | 624.474 | 100,00 3,88 | 15.469.968 | 100,00 96,12 | 17.288.659 | 100,00 100,00 |

Fonte: Elaborazione da Archivio Aree CoSES aggiornato 31.12.1994 (TAB9.wq1)



Tabella 10 - AREE DI PORTO MARGHERA, SUDDIVISE PER TIPOLOGIA DI UTILIZZO

| TIPOLOGIA | F.LLI BANDIERA | | PORTO MARGHERA | | TOTALE | |
|----------------------------|----------------|---------------|-------------------|---------------|-------------------|---------------|
| | MQ. | % | MQ. | % | MQ. | % |
| Non nota | 41.155 | 6,59 | 0 | 0,00 | 41.155 | 0,26 |
| Non occupata da att. econ. | 96.926 | 15,52 | 1.299.156 | 8,40 | 1.396.082 | 8,67 |
| Residenziale | 2.232 | 0,36 | 0 | 0,00 | 2.232 | 0,01 |
| Verde | 0 | 0,00 | 279.085 | 1,80 | 279.085 | 1,73 |
| Agricolo | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| Parcheggi | 16.134 | 2,58 | 87.839 | 0,57 | 103.973 | 0,65 |
| Università | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| Commerciale | 88.029 | 14,10 | 184.121 | 1,19 | 272.150 | 1,69 |
| Uffici e terziario | 30.900 | 4,95 | 111.672 | 0,72 | 142.572 | 0,89 |
| Mista urbana | 1.418 | 0,23 | 337 | 0,00 | 1.755 | 0,01 |
| Turistica | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| Industriale | 123.426 | 19,76 | 9.909.552 | 64,06 | 10.032.978 | 62,34 |
| Logistica | 69.969 | 11,20 | 238.179 | 1,54 | 308.148 | 1,91 |
| Depositi petroliferi | 0 | 0,00 | 2.042.046 | 13,20 | 2.042.046 | 12,69 |
| Mista industriale | 66.318 | 10,62 | 82.838 | 0,54 | 149.156 | 0,93 |
| Servizi tecnologici | 7.934 | 1,27 | 292.933 | 1,89 | 300.867 | 1,87 |
| Attiv. marittime | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 | 0 | 0,00 |
| Porto commerciale | 10.301 | 1,65 | 883.817 | 5,71 | 894.118 | 5,56 |
| Depositi containers | 69.389 | 11,11 | 54.255 | 0,35 | 123.644 | 0,77 |
| Edifici religiosi | 343 | 0,05 | 4.138 | 0,03 | 4.481 | 0,03 |
| TOTALI | 624.474 | 100,00 | 15.469.968 | 100,00 | 16.094.442 | 100,00 |

Fonte: Elaborazione da Archivio Aree CoSES aggiornato 31.12.1994 (TAB10.wq1)





1.3 Le motivazioni dell'intervento

1.3.1 La situazione attuale (la crisi)

Ancora oggi Porto Marghera e' una importante componente della base produttiva dell'area veneziana:

- di relativa integrazione con il sistema industriale provinciale
- che garantisce occupazione, sia diretta che indiretta
- che garantisce reddito
- che determina una certa diversificazione del mix di attività svolte nell'area
- che produce ricerca e innovazione
- che permette l'esercizio di un certo numero di funzioni urbane d'eccellenza.

La sua rilevanza, già evidenziata in più occasioni, non è stata messa in discussione neppure dai pur profondi processi di ristrutturazione e di riconversione produttiva attivati dalle aziende presenti nell'area nel corso degli anni '70 e '80. Tanto più che agli interventi realizzati a Porto Marghera non si sono contrapposti significativi processi di industrializzazione delle sub-aree provinciali.

Da tempo, pero', la crisi economica ha imposto riflessioni di nuovo tipo in merito al possibile futuro del polo industriale. In particolare ha imposto una valutazione delle possibili conseguenze, sull'intero sistema economico veneziano, di una crisi che presenta elementi di irreversibilita' e reso evidente la necessita' di un deciso intervento sulla base di strumenti concreti ed efficaci.

In ragione a cio' Porto Marghera e' stata inserita tra le AREE DI CRISI per le quali il Governo (la Task Force per l'Economia) si è fatta carico di attivare processi economici capaci contrastare la "deindustrializzazione" in atto.

Alla determinazione delle tendenze negative delle prospettive di sviluppo del polo, conseguenti comunque anche alla generale crisi industriale nazionale, hanno contribuito non poco:

- la relativa assenza di nuove, e significative, iniziative imprenditoriali;



- le difficoltà strutturali dei comparti "storici" dell'industria del polo (la chimica di base, l'alluminio, la trasformazione del coke, ecc.);
- il scarso controllo degli effetti della crisi delle grandi aziende di base del polo sulle imprese e sull'indotto;
- la scarsa capacità di decisori/operatori pubblici di superare i nodi da sempre individuati come fattori limitativi delle potenzialità dell'insieme produttivo e della portualità veneziana in genere (mancato escavo dei canali industriali, incertezza in merito al futuro dei traffici petroliferi lagunari, assenza di progettualità, incapacità di concretizzare programmi ed investimenti già sufficientemente definiti, ecc.).

Nel campo d'azione dei decisori pubblici locali, hanno pesato soprattutto:

- la mancata concretizzazione della più volte annunciata ristrutturazione complessiva del Porto di Venezia;
- l'assenza di un progetto unitario per la riconversione di Porto Marghera
- i tempi lunghi necessari per un effettivo decollo del Parco Scientifico Tecnologico;
- l'eccessiva burocratizzazione a cui devono sottostare le possibili iniziative imprenditoriali.

L'insieme di questi fattori ha contribuito a far sì che, per l'area industriale, non si siano generate quelle sinergie da tutti cercate per favorire la promozione e lo sviluppo di questa importante realtà produttiva.

Il combinato di questi fattori ha prodotto uno stato di crisi che, in maniera più o meno violenta:

- ha provocato calo occupazionale, e conseguentemente "disagio sociale".

Comprensibilmente, seppur parametro non sufficiente per interpretare correttamente la rilevanza dello stato di crisi, la variazione in negativo del livello occupazionale rilevabile per un determinato insieme industriale ne è uno dei segnali più espliciti.

Questa affermazione, valida in generale, lo è tanto più per Porto Marghera soprattutto se, congiuntamente alla contrazione ufficiale dei posti di lavoro offerti dalle aziende del polo, viene evidenziata la "massa" di lavoratori che, in conseguenza alla crisi, sono stati espulsi dai processi produttivi: prepensionati ed iscritti alle Liste di Mobilità, o posti in situazioni d'attesa prive di possibili prospettive (Cassa Integrazione Guadagni).



- incide sulla produttività complessiva del sistema industriale provinciale
- consuma risorse finanziarie
- non permette di esercitare a pieno le funzioni eccellenti attribuite all'area
- determina degrado "urbano", e degrado delle risorse territoriali utilizzate
- causa dismissione di impianti e la messa a disposizione di una grande quantità di aree.

1.3.2 L'andamento dell'occupazione a Porto Marghera

La contrazione dello stock occupazionale del polo industriale veneziano e', generalmente, l'effetto della crisi sul quale maggiormente si soffermano gli organi di stampa locali per richiamare, su di essa, l'attenzione dell'opinione pubblica e per sollecitare interventi pubblici capaci di modificare le tendenze in atto. Non sempre però le informazioni offerte per descrivere la situazione sono sufficienti per una esatta valutazione del fenomeno e per una sua contestualizzazione. Solo in poche occasioni la presentazione di dati sulla variazione dei livelli occupazionali di Porto Marghera richiama la valenza del parametro occupazione nella definizione di possibili scenari evolutivi futuri o prova una loro ripartizione per i diversi sottoinsiemi che compongono una realtà che, da sempre considerata omogenea, in realtà omogenea non è. Torna utile richiamare almeno gli elementi definatori di questi due aspetti problematici.

- la valenza del parametro occupazione
va sottolineato che, in una prospettiva di tipo evolutivo, con un'approccio attento alla reale dinamica sociale, economica e tecnologica dell'ambiente di riferimento, le valutazioni in merito all'attuale congiuntura di Porto Marghera e ai possibili scenari evolutivi non si possono più proporre, quasi esclusivamente in termini occupazionali.
A volte, e' la diretta conseguenza di interventi di ristrutturazione, di carattere innovativo, sia di processo che di prodotto, resi necessari per la permanenza dell'azienda in un regime di concorrenza sempre più impegnativo e selettivo.



- la diversificazione per parti del polo industriale

In più occasioni si è avuto modo di certificare la diversità strutturale di alcune parti della zona industriale propriamente detta, e di rilevarne la specificità dei processi di trasformazione che in esse avvengono. L'area di Via Fratelli Bandiera, per esempio, area di confine, proiettata verso la città, frammentata negli spazi, relativamente lontana dai canali portuali, è stata, ed è, interessata da processi di trasformazione funzionale che tendono a caratterizzarla come Area terziaria di carattere urbano. L'Indagine sulle aziende del polo, chiusa nel dicembre del 1994, ha rilevato la presenza in questa particolare area di 225 unità produttive che, complessivamente, garantiscono 2.803 posti di lavoro. Molte delle 225 aziende rilevate risultavano essere di recente insediamento, a testimonianza del forte tasso di natalità e mortalità delle aziende presenti che caratterizza questa parte della zona industriale.

Elementi quantitativi, questi, del tutto simili a quelli registrati ancora nel 1988, quando le unità locali insediate risultavano essere 190 e i posti di lavoro offerti pari a 2.814 unità.

La contrazione del livello occupazionale, invece, ha pesantemente interessato la parte prettamente industriale-portuale di Porto Marghera. Quella caratterizzata dalla presenza di grandi aziende di trasformazione di materie prime, appartenenti a gruppi industriali in crisi, sia pubblici che privati costretti, in conseguenza alla ridefinizione del sistema economico globale, a riconsiderare la loro missione produttiva e a promuovere interventi di ristrutturazione che hanno comportato pesanti contrazioni occupazionali.

Quanto pesantemente la crisi industriale della fine anni 80 e dei primi anni 90 abbia inciso anche sui livelli occupazionali delle grandi aziende presenti a Porto Marghera è derivabile dai risultati di una seconda Indagine promossa dal COSES, a ripetizione di altre realizzate con frequenza biennale.

Al febbraio 1995 gli occupati in aziende industriali con più di 20 addetti insediate a Porto Marghera sono risultati essere 11.790 unità di cui almeno 550 unità (279 nel comparto dell'alluminio, 205 nel comparto dei minerali non metalliferi e 45 nella chimica) in posizione di sofferenza, in quanto posti, da tempo, in CIGS (Tabella 11 e Graf. 3).

L'area della ricerca, indiretto indicatore della valenza innovativa dei processi produttivi sviluppati nell'area, registra la presenza di soli



492 addetti, pari al 4.2% del totale addetti delle aziende industriali. Mancano elementi conoscitivi per una esaustiva valutazione della valenza di questa presenza.

Nonostante le molto più contenute dimensioni, erano 19.762 gli occupati industriali ancora nel 1985, la struttura, per classi d'attività ISTAT e per settori, dell'industria del polo non risulta mutata significativamente anche se, oggi, secondo il parametro occupazione, l'alluminio e la chimica risultano avere un peso minore, che non nel passato, nella configurazione strutturale del polo.

La rappresentazione grafica dei risultati delle ripetute rilevazioni attesta al 1990 la soglia oltre il quale la contrazione occupazionale degli addetti registra una netta accelerazione.

Lo scarto di occupati tra il 1990 e il 1995 risulta pari a 5.523 unità, pari ad un tasso di variazione (- 31.9%) percentualmente più alto di quello generalmente attribuito ai più grandi gruppi industriali nazionali.

L'andamento decrescente della dinamica occupazionale raggiunge la massima inclinazione tra il 1992 e il 1995, periodo nel quale più intensi sono stati gli interventi di ristrutturazione delle aziende basati principalmente sulla contrazione dei costi dei fattori di produzione, basti pensare che nel periodo considerato lo stesso Governo ha concesso ben 1.411 prepensionamenti (626, 404 e 381 rispettivamente nel 1992, nel 1993 e nel 1994) alle aziende in crisi principalmente dei settori chimico (586 unità), alluminio (629 unità) e siderurgico (93 unità).

PORTO MARGHERA

Tabella 11 - Le principali aziende industriali di medie e grandi dimensioni
Variazioni occupazionali dal 1985 al 1995

TAVOLA RIASSUNTIVA*

| Stabilimento | 31/12/1985 | maggio 1988 | 31/12/1988 | 31/12/1990 | 31/12/1991 | 31/12/1992 | febbraio 1995 |
|----------------------------------|------------|-------------|------------|------------|------------|------------|---------------|
| ALIMENTARI | 488 | 453 | 450 | 423 | 405 | 310 | 251 |
| ALLUMINIO | 2493 | 2285 | 2246 | 2321 | 1971 | 1762 | 1411 |
| CANTIERISTICA | 2261 | 2121 | 2070 | 2020 | 1660 | 1583 | 1534 |
| CHIMICA** | 8097 | 7505 | 7336 | 7049 | 6691 | 5932 | 4211 |
| RAFFINAZIONE | 700 | 671 | 647 | 567 | 529 | 518 | 468 |
| DEPOSITO E COMM. PROD. PETROLIF. | 565 | 573 | 540 | 502 | 502 | 448 | 422 |
| CARPENTERIA METALLICA | 589 | 583 | 594 | 620 | 616 | 608 | 384 |
| ENERGIA | 874 | 815 | 791 | 767 | 759 | 800 | 787 |
| MINERALI NON METALLIFERI | 1846 | 1543 | 1523 | 1482 | 1418 | 1278 | 1045 |
| METALLURGICO | 44 | 103 | 132 | 139 | 128 | 100 | 89 |
| RICERCA | 0 | 9 | 49 | 53 | 49 | 47 | 54 |
| FRAME | 460 | 388 | 387 | 393 | 390 | 289 | 345 |
| SIDERURGIA | 1122 | 830 | 782 | 718 | 666 | 540 | 530 |
| TESSILE | 243 | 254 | 255 | 259 | 257 | 244 | 259 |
| TOTALI | 19762 | 18133 | 17802 | 17313 | 16041 | 14459 | 11790 |

Fonte: CoSES (Tab11.wq1)

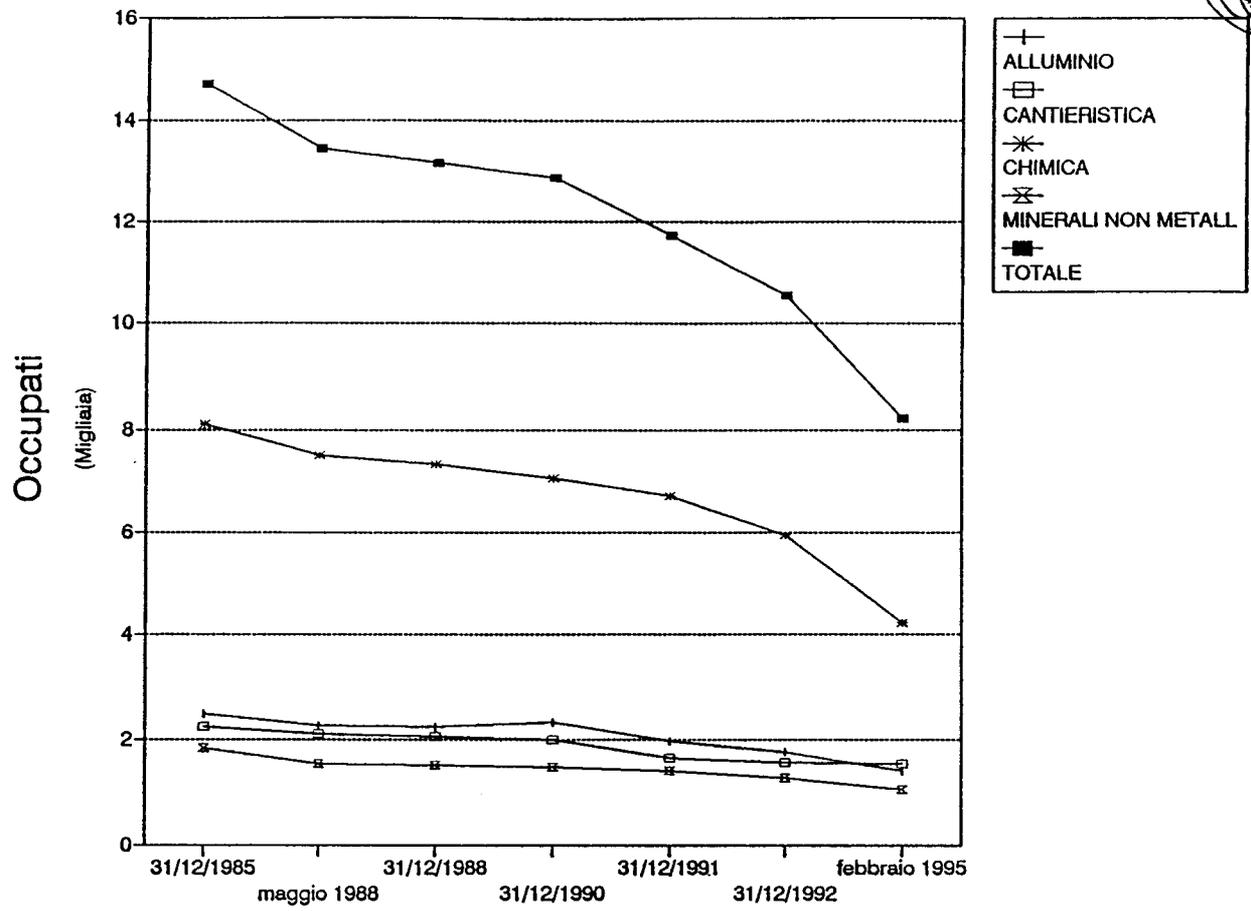
* L'indagine riguarda esclusivamente le aziende medio-grandi "industriali" (solo) di Porto Marghera

A questi occupati vanno aggiungerli quelli del PORTO DI VENEZIA (circa 500), quelli di altre attività che anno sede a Porto Marghera (logistica, terziario, ecc.) circa 3000-3500 e ancora gli occupati delle IMPRESE DI APPALTO (ulteriori 3000-3500 occupati)

** Il dato 1992 relativo al settore CHIMICA comprende l'occupazione di Maxim Cosmetics, Multigas, Crion, Enimont Anic, Enimont Polimeri, EVC, EVC Compounds, Enichem Agricoltura, Montefibre, Montefluos, Enichem Augusta, Marghera Butadiene, CPM e Tencara.



GRAFICO 3 - PORTO MARGHERA Variazioni occupazionali per settore





Tra il 1990 e il 1995 l'occupazione nella chimica scende del 40.3%, nell'alluminio scende del 39.2% e nei minerali non metalliferi del 29.5%.

E la situazione attuale, dal punto di vista occupazionale, è tale da autorizzare scenari previsivi ancora pessimistici.

Al febbraio 1995 si sono rilevate situazioni di sofferenza occupazionale ancora nei comparti dell'alluminio, della chimica e dei minerali non metalliferi dove sono presenti aziende che hanno utilizzato ancora per il 1994 CIG speciale, rispettivamente per 279, 53 e 205 addetti (744.696, 154.486 e 35.205 ore).

In definitiva, per i prossimi anni, se ancora mancassero gli interventi previsti per la riqualificazione di Porto Marghera e non si utilizzassero le risorse disponibili per attivare processi di animazione economica in grado di invertire le tendenze in atto (fondi Obiettivo 2 della Unità Europea, fondi della Legge Speciale, finanziamenti per Promomarghera, per il Parco scientifico tecnologico) eventuali scenari previsivi possibili non potrebbero non immaginare che una continuazione dell'erosione dello stock attuale di manodopera.

Gli effetti della crisi di Porto Marghera sul suo indotto

Pur con le specificità che diversamente caratterizzano le imprese che operano all'interno del polo da quelle esterne, le PMI dell'indotto di Porto Marghera sono prevalentemente imprese metalmeccaniche, di impiantistica, edili, e di supporto all'attività di movimentazione dei prodotti. Tra tutte, un ruolo rilevante è assunto dalle imprese metalmeccaniche che, pur meno numerose e dimensionalmente più contenute che non nel passato, offrono ancora (stima luglio 1994) occupazione diretta per 1500-2000 unità e indiretta (in situazione di sub appalto, per circa altre 1000 unità).

Sono imprese che, generalmente, operano in base a contratti annuali, in prevalenza all'interno delle grandi imprese delle ex PPSS. Molte di queste operano a Porto Marghera da moltissimi anni, alcune svolgono sia attività in appalto che attività industriale, in proprio, altre invece fanno capo a imprese che operano a scala nazionale, che hanno in Porto Marghera solo uno dei loro tanti cantieri.



La crisi delle grandi industrie di Porto Marghera, in particolar modo quella delle aziende ex Partecipazioni Statali, non ha tardato a produrre effetti negativi anche sul piu' fragile sistema delle imprese d'appalto e dell'indotto.

In ambito locale, la prima fase della crisi si e' tradotta:

- in un calo generalizzato degli investimenti e degli appalti delle grandi aziende dal quale ne è conseguito un rallentamento, quando non "blocco", delle manutenzioni straordinarie, in alcuni casi anche ordinarie, degli impianti e una temporanea contrazione del carico di lavoro.
- nell'instaurarsi di un anomalo clima di concorrenza tra le imprese
- in una conseguente flessione generalizzata dei prezzi di assegnazione
- in un trasferimento, sulle imprese dell'indotto, della crisi di liquidita' delle ex PPSS, con effetti disastrosi relativamente alla capacita' di tenuta delle aziende locali.

In un secondo momento, la chiusura di importanti stabilimenti di Porto Marghera (ex Agrimont, aziende del comparto Alluminio, Metallotecnica, Italiana Coke, ecc.) ha comportato una perdita definitiva di importanti occasioni di lavoro.

E' prevedibile che l'ultimo stadio della crisi delle imprese di Porto Marghera, inevitabilmente, comportera' una ulteriore contrazione occupazionale pari all'incirca a 150/200 addetti. Indubbiamente un altro colpo ai livelli occupazionali delle industrie dell'area veneziana, dopo quelli gia' subiti nel recente passato. Ma lo stato delle cose risulta ancor piu' grave se, congiuntamente a queste situazioni, si considerano le chiusure e i fallimenti delle imprese che operavano prevalentemente in condizioni di sub appalto, la cui scomparsa pero', proprio per le condizioni di lavoro sulla base delle quali operavano, non trova un riscontro ufficiale.

1.4 L'inderogabilità e le modalità dell'intervento per Porto Marghera

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.

Con questa consapevolezza si sono attivati tutti i soggetti competenti in materia presenti nell'area, superando -nei fatti- l'aspetto puramente sindacale della negativa congiuntura industriale.

Le trattative dirette, tra le parti, per la soluzione di specifiche situazioni di crisi aziendale, sono state dapprima rapportate alla Piattaforma di rivendicazioni definita dalla Commissione mista tra Associazione Industriali e Organizzazioni sindacali (dicembre 1992) e alle linee di azione promosse dal Tavolo di concertazione per gli Accordi di programma sui problemi di Porto Marghera (primavera 1993) e, successivamente supportate dalle iniziative che, unitariamente e in accordo con gli altri, i diversi soggetti politici, imprenditoriali e sindacali, hanno avviato negli ultimi due anni per fronteggiare la crisi in atto e promuovere la necessaria inversione di tendenza.

Il Governo, su proposta della Task Force governativa per l'economia, ha inserito Porto Marghera tra le aree di declino industriale per le quali sostenere interventi di riconversione e di promozione. A tal fine ha favorito (anche con finanziamenti) la costituzione di Promomarghera.

La Regione Veneto ha considerato Porto Marghera nei suoi documenti di Programmazione economica e di Pianificazione territoriale come una risorsa di interesse regionale e promosso il finanziamento, direttamente e indirettamente, di alcuni importanti interventi i carattere strutturale.

La Provincia di Venezia, in accordo con il Comune, oltre che favorire attivamente l'inserimento di interventi strutturali per Porto Marghera tra quelli finanziabili con i Fondi strutturali dell'Obiettivo 2 della Comunità Europea, ha promosso la costituzione del CPEO Conferenza Provinciale per l'Economia e l'Occupazione per considerare i problemi del polo in rapporto al contesto e alle potenzialità del sistema economico provinciale.

Il Comune di Venezia, capofila dei soggetti promotori di interventi per Porto Marghera per titolarità di competenze in campo



urbanistica ed economico, ha sviluppato un'azione composita nell'una e nell'altra direzione.

Le Associazioni imprenditoriali e le Organizzazioni sindacali, direttamente coinvolte nella definizione del Progetto di rilancio economico dell'area veneziana, hanno sostenuto e stimolato ogni azione promossa a questo funzionale.



1.4.1 Il Comune di Venezia e la riqualificazione di Porto Marghera

Vista la complessità che caratterizza la struttura di Porto Marghera e le relazioni che questa comporta, il Comune di Venezia ha programmato interventi mirati alla riqualificazione del tessuto economico ed al recupero del territorio.

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.

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; anche in questo contesto viene privilegiata la capacità di investimento del settore privato.

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. Questa infatti è la risorsa pregiata di Venezia da reimpiegare a beneficio della realtà economica regionale.

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. Infine la maggior razionalizzazione di un "cuore" portuale della zona industriale di Marghera, ha, nel programma di Riqualficazione Economica, un ultimo ma fondamentale compito: aprire alla vivace imprenditoria del nord-est uno dei più convenienti e naturali sbocchi commerciali. A tutt'oggi infatti la struttura dei traffici portuali di Venezia non è in grado di garantire la capacità e la velocità necessaria alla circolazione delle merci di una delle maggiori industrie esportatrici nazionali.

Il secondo intervento di riqualficazione economica è quello determinato dalla costituzione del Parco Scientifico e Tecnologico di Venezia. Questo progetto è già in corso di attuazione poiché nato nel 1992 sotto l'egida della Comunità Europea. L'iniziativa ha raccolto molte adesioni da parte di enti pubblici ed imprese interessate alla 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 riqualficazione 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.

Il terzo elemento che contraddistingue la riqualficazione economica di Porto Marghera è costituito dalla 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.

Accanto a questa trasformazione c'è quella della fascia delimitata da Via F.lli Bandiera e da Via della 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.

Per valutare il senso di questi interventi, bisogna riconsiderare il quadro dell'articolato assetto delle realtà produttive presenti a Porto Marghera; esse mantengono comunque la necessità di essere consolidate. A questo scopo 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. A questa misura si accompagna anche l'indicazione descritta dal Piano Regolatore di ampie zone di recupero e riqualificazione ambientale; tali aree rispondono alle moderne esigenze di accrescimento di standard ambientali, doverosamente previsti a fronte di concentrazioni industriali della dimensione di Porto Marghera.

L'ultimo punto affrontato dall'Amministrazione Comunale in occasione 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 dovuto 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.

1.4.1 a. 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 tecnico-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.

Quest'ultimo obiettivo costituisce il punto di partenza per la articolazione del progetto di bonifica, in quanto, in funzione di esso, dipendono sia le scelte delle tecnologie applicabili, sia l'economicità dell'operazione di risanamento del sito.

Data l'importanza che assume tale obiettivo, ne diviene oltre modo delicata la definizione, in quanto una scelta assurdamente cautelativa potrebbe comportare un eccessivo aggravio dei costi di bonifica, rendendola in pratica irrealizzabile dal punto di vista economico; nel caso contrario si rischierebbe di effettuare un ripristino con sola funzione di palliativo.

Per tali motivi si può ritenere corretto, per la definizione del livello a cui spingere la bonifica, dal quale discende la individuazione delle tecnologie di ripristino ambientale da attuare, l'approccio da ottenersi attraverso una valutazione e quantificazione del rischio



ambientale (Risk Assessment) connesso alla presenza delle sostanze inquinanti nel terreno e nella falda sottostante l'area inquinata.

Si tratta, in sostanza, di definire la dinamica della migrazione di sostanze inquinanti e quindi quantificare, nella situazione attuale e futura, l'impatto di tali sostanze verso l'ambiente.

Il responsabile dell'area (proprietario e utilizzatore) dovrà quindi condurre lo studio di Risk Assessment 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 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.

In relazione alla situazione geologico-ambientale di P.Marghera, desumibile dalla relazione generale (quadro geologico e geolitologico di riferimento), nella quale è inserita l'area da risanare ed alla qualità e concentrazione delle sostanze presenti nel sottosuolo, possano essere, in linea di massima, individuati prioritariamente due ricettori ambientali particolarmente a rischio.

Uno è il primo acquifero sottostante l'intera area industriale la cui direzione di flusso, condizionata verosimilmente dagli andamenti mareali, potrebbe essere rivolta verso la laguna; il secondo è l'ambiente atmosferico sovrastante la superficie dell'area.

Per quanto sopra le analisi effettuate su campioni di acqua prelevati da piezometri opportunamente collocati e su campioni di terreno a diverse profondità, tenendo conto delle condizioni meteo del momento e ragionevolmente prevedibili, sono assolutamente necessarie per la definizione della eventuale diffusione delle particolari specie chimiche e, per numero e posizionamento delle stazioni, devono consentire di valutare, anche se con una certa approssimazione, il raggio di diffusione. Nelle specie chimiche oggetto di indagine resta inteso che il primo acquifero è considerato, fino a prova contraria, la via di migrazione prioritaria.

Per quanto riguarda la valutazione dell'entità dell'eventuale pericolo di diffusione in atmosfera di inquinanti, il problema si porrà laddove il terreno si presentasse fortemente inquinato da prodotti volatili (es. prossimità impianti di distillazione o impianti



petrolchimici in genere); in tal caso si potranno eseguire dei test di prelievo dell'aria presente nell'insaturo.

1.4.1. b. Il Piano di protezione civile

Come si è visto, nell'area di Porto Marghera sono presenti molti insediamenti industriali, con un'alta concentrazione di industrie chimiche e petrolchimiche, concentrazione tale da collocare l'area veneziana ai vertici delle aree a rischio industriale d'Italia, come risulta dal "Rapporto su 18 aree a rischio" redatto dal Ministero per l'Ambiente.

L'aspetto morfologico pianeggiante del territorio non costituisce un ostacolo naturale alla diffusione dell'inquinamento atmosferico e/o del suolo, ed anche l'assetto idrico interno è particolarmente vulnerabile al rilascio in superficie di sostanze nocive, sia dal punto di vista dell'irrigazione agricola che da quello relativo alle fonti fluviali e freatiche di approvvigionamento di acque potabili.

Per quanto riguarda l'inquinamento delle acque marine, la laguna veneta costituisce una zona cuscinetto che ostacola, con il suo cordone litorale, la propagazione verso il mare aperto di sostanze inquinanti siano esse solubili in acqua o non solubili; per contro, la sua limitata profondità e il suo carattere quasi lacuale possono creare condizioni favorevoli alla formazione di forti concentrazioni di sostanze inquinanti con conseguenze disastrose per l'ecosistema lagunare.

I rischi di incidente rilevante di origine industriale in comune di Venezia possono derivare da:

1) Inquinamento atmosferico:

Formazione di NUBE TOSSICA per fuoriuscita accidentale (da un impianto di produzione, da un deposito o da un mezzo di trasporto) di sostanze tossiche allo stato gassoso o liquido facilmente evaporabile con effetti immediati sull'uomo;

2) Inquinamento del suolo:



Per fuoriuscita o rilascio di sostanze inquinanti allo stato liquido o solido;

3) Inquinamento acque fluviali e potabili:

Per rilascio fuoriuscita di sostanze inquinanti nelle acque fluviali o nel suolo e da questo trasferite per scorrimento o dilavamento nei corsi d'acqua con effetti immediati e/o ritardati per l'uomo e l'ambiente;

4) Inquinamento acque lagunari e marine:

Per rilascio e fuoriuscita accidentale di sostanze inquinanti in laguna o in mare con effetti immediati e/o ritardati per l'uomo e per l'ambiente; (a questo tipo di rischio potenziale concorrono in modo particolare gli stoccaggi di combustibili e i trasporti via mare di virgin-nafta che convergono a Porto Marghera);
per combustione accidentale di liquidi infiammabili realizzati in prevalenza nell'area industriale di Porto Marghera e, in quantità più moderate nell'area industriale di Mira.

5) Incendi/esplosioni:

Per combustione accidentale di gas infiammabili tra i quali il GPL, presente in forti quantità nell'area industriale di Porto Marghera.

A fronte di questi rischi, il piano di protezione civile in caso di incidente di origine industriale è stato strutturato secondo lo schema operativo allegato.

I lavori preliminari alla redazione del piano hanno inoltre tenuto conto delle disposizioni di cui al DPR 17 maggio 1988, n.175 Attuazione della direttiva CEE n.82/501 relativa ai rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali, ai sensi della Legge 16/4/1987, n.183, e successive modificazioni, il quale afferma il diritto all'informazione della popolazione residente in prossimità dei siti industriali.

Il DPR sopra richiamato prevede infatti che i sindaci, pur tenendo presente legittime esigenze di salvaguardia del segreto industriale, debbano fornire alla popolazione (art.11) una serie di notizie sui processi produttivi, le sostanze presenti e le loro quantità, i rischi possibili e le misure di sicurezza e le norme di comportamento da seguire in caso di incidente.



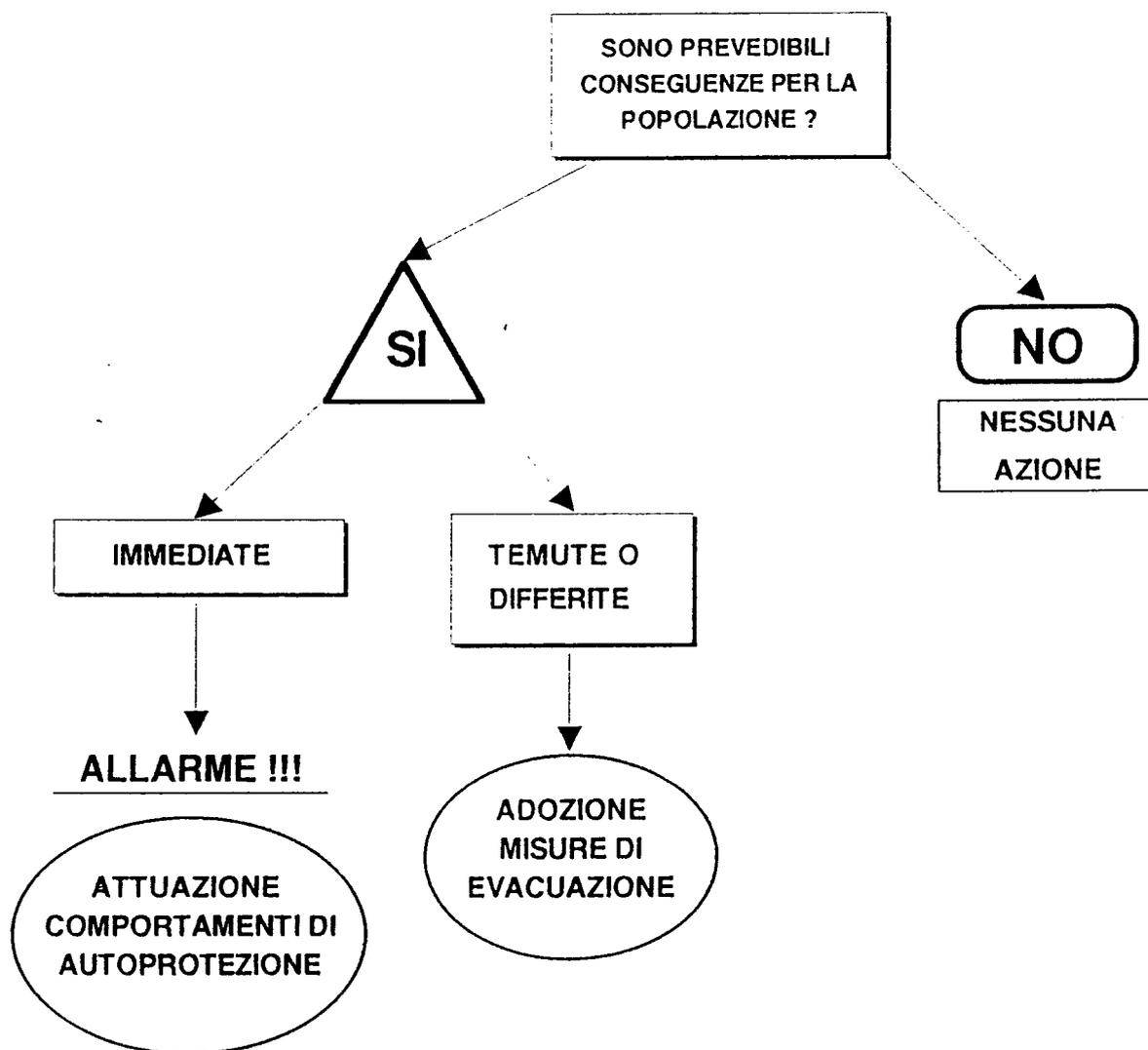
L'attività pianificatoria che si è quindi mossa secondo queste direzioni, ha sino ad ora prodotto:

1. la proposta di deliberazione per adottare il Piano di evacuazione di Marghera e Malcontenta, sul quale si é favorevolmente espressa la Prefettura di Venezia;
2. la proposta di deliberazione per:
 - a) individuare la zona esposta al rischio e definire i confini dell'area di intervento;
 - b) progettare un sistema di allertamento della popolazione in caso di incidente rilevante di origine industriale e la sala operativa per la gestione delle emergenze;
3. l'inserimento, all'interno delle norme della variante al PRG di Porto Marghera, del principio che deve essere considerata zona di rispetto l'area circostante gli impianti, delimitata, in prima approssimazione, secondo le linee guida date dalla presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della Protezione Civile per la pianificazione esterna per impianti industriali a rischio di incidente rilevante.

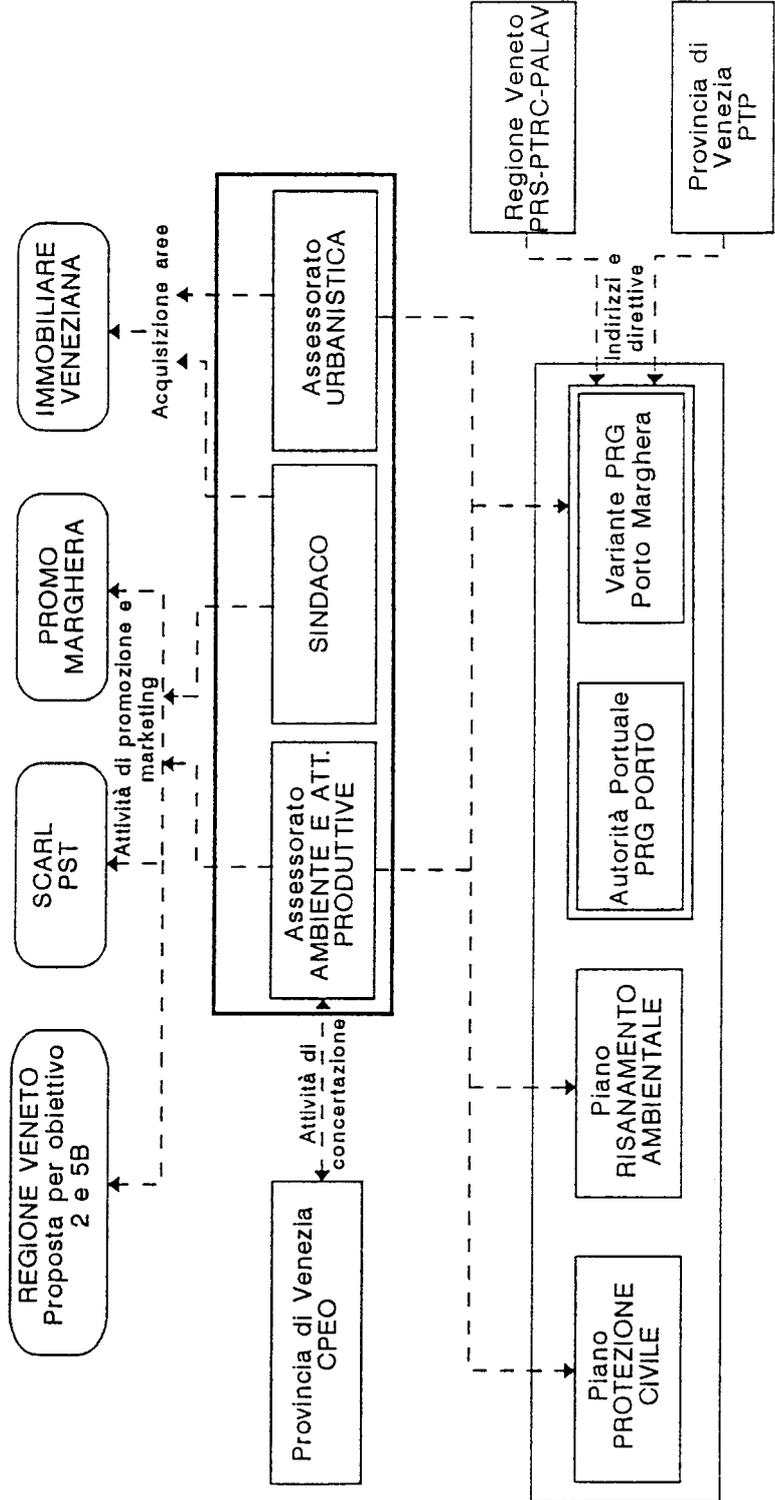


Piano della Protezione Civile.

Schema operativo di riferimento per l'azione comunale.



**PORTUALITA' LAGUNARE E RICONVERSIONE DI PORTO MARGHERA
AZIONI PROMOSSE DALL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE**





2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE ED URBANISTICO

2.1 Il quadro pianificatorio sovraordinato

L'area veneziana si caratterizza per una particolare sovrapposizione di competenze statali, regionali e locali, e per una specifica densità di atti pianificatori sovraordinati ai poteri comunali per effetto della compresenza di componenti ambientali e storico-paesistiche rare e vulnerabili, come il sistema della laguna, del litorale e dei fiumi; di preesistenze storico-culturali come il centro storico di Venezia e le altre isole dell'estuario; di grandi infrastrutture regionali come il porto, l'aeroporto e i nodi ferroviari e autostradali; e della più grande concentrazione industriale della regione.

Il quadro pianificatorio sovraordinato comprende dunque:

- a) il PTRC approvato dal Consiglio regionale in data 13/12/1991;
- b) il PALAV (Piano di Area della Laguna di Venezia e dell'Area Veneziana) adottato dalla Giunta Regionale in data 23/12/1991, e approvato dal Consiglio Regionale in data 7 marzo 1995, che del PTRC rappresenta un approfondimento a livello di sub-area regionale, destinato a precisare le politiche settoriali delle Regione nell'area veneziana,
- c) il PTP (Piano Territoriale Provinciale),giunto allo stadio di Progetto preliminare adottato dal Consiglio Provinciale in data 10 marzo 1995, che per la prima volta affronta il problema del raccordo tra le politiche territoriali della Regione e il coordinamento della pianificazione a livello sovracomunale.

Le indicazioni espresse dagli strumenti sovraordinati (in particolare il PALAV e il PTP) convergono nell'individuare il polo di Porto Marghera come una zona industriale di interesse regionale, all'interno della quale vengono identificate sia zone destinate a conservare la propria "funzione produttiva" sia aree di possibile "trasformazione industriale", conformemente alla ipotesi che P.M. possa offrire opportunità insediative per aziende in cerca di particolari esternalità per rilocalizzarsi.



Accanto a ciò vengono identificate aree a destinazione di Porto commerciale e aree di possibile conversione a Usi urbani.

Inoltre, soprattutto il PTP, esprime la esigenza di misure di riqualificazione paesistica e ambientale di tutte quelle aree di contatto tra il Polo e il territorio circostante -la città, il Naviglio di Brenta nel suo tratto terminale, la laguna centrale- dove l'impatto negativo della concentrazione industriale si propaga oltre i limiti fisici del suo perimetro.

Infine la necessità di adeguare i collegamenti infrastrutturali con l'entroterra, avanzata dal PTP, soprattutto con la proposta di riassetto autostradale ad ovest e di congiungimento diretto del varco portuale con il casello della Serenissima, arretrato a Borbiago.

Questo insieme di indirizzi e di prescrizioni provenienti dagli strumenti sovraordinati sta ad indicare esplicitamente che è cessata la fase espansiva del polo di base costiero e che è in pieno sviluppo la fase del declino: ciò che di esso rimane necessita ora di una strategia assai più articolata e integrata con la realtà locale di quanto non lo fosse quella propria dell'originario insediamento costiero di P.M. all'epoca della sua espansione.

E' questo lo stadio che si definisce del declino industriale, entro il quale parti di vecchio e parti di nuovo sono destinate a convivere con una crescente diversificazione di ruoli e di prospettive da parte dei settori presenti che sopravvivono, tanto più se in presenza di un esplicito intento di indirizzo e di coordinamento esercitati dall'ente locale.

La fase che si apre appare certamente lunga e reca con sè tutti i caratteri di quella transizione che si definisce postindustriale, dove le prime lavorazioni cedono il passo a prodotti finiti che inglobano quote crescenti di valore aggiunto e determinano una domanda di servizi qualificati alla produzione come indotto delle lavorazioni principali.

2.2 La pianificazione del declino industriale

Entro questo quadro denso di atti, competenze e procedure si inserisce la pianificazione urbanistica di Porto Marghera: un complesso produttivo costiero che conserva un sistema di relazioni funzionali di rango interregionale in tutti quei comparti che



singolarmente hanno saputo superare le crisi ristrutturandosi, ma che nell'insieme non sono stati in grado di produrre una visione strategica del futuro del polo in grado di confrontarsi con i precedenti disegni che, nel corso dei primi sei decenni del '900, hanno accompagnato le varie fasi di sviluppo di P.M.:

A partire da questa constatazione, e dalla assenza di organiche elaborazioni strategiche da parte di interlocutori imprenditoriali, l'Amministrazione comunale ha assunto su di sé l'impegno di formulare nuovi scenari di utilizzo delle risorse tecnologiche, umane e ambientali presenti all'interno dell'area: in questo contesto si inseriscono gli atti relativi alla pianificazione urbanistica di P.M.

E' opportuno richiamare in questa sede il fatto che questo tipo di problematiche sono comuni a tutte quelle realtà industriali di base - spesso costiere- che hanno sostenuto lo sviluppo industriale europeo a partire dalla fine dell'800 fino oltre la prima metà del '900.

Quel modello di sviluppo e di insediamento è da tempo entrato in uno stato di crisi strutturale e pone a tutte le comunità locali che lo ospitano il tema di una difficile conversione d'uso dei suoli e dei manufatti presenti, dove problemi economici e occupazionali, urbanistici e ambientali, normativi e patrimoniali si intrecciano spesso in modo assai intricato.

Situazioni di questa natura esistono anche in altre località italiane, costiere ed interne, ma probabilmente in nessun caso presentano la complessità e la dimensione che a P.M. deriva dall'essere un polo costiero inserito in un ambiente vulnerabile come la laguna veneziana e integrato con un vasto entroterra padano.

Accanto ad impianti obsoleti, operano infatti tecnologie mature ancora competitive sul mercato delle produzioni strategiche di interesse nazionale e locale.

Il fatto che tutto ciò avvenga a ridosso di un contesto storico-ambientale singolare e vulnerabile come quello della laguna veneziana, fa sì che ogni opzione di tipo industriale debba confrontarsi al tempo stesso con problemi di compatibilità ambientale e con uno scenario socio-economico di recente dichiarato appartenere alle aree del declino industriale, secondo gli indicatori econometrici riconosciuti dalla Unità Europea. per l'accesso ai finanziamenti dei Fondi Strutturali dell'Obiettivo 2.

L'ipotesi di una deindustrializzazione forzata non appartiene dunque al novero delle opzioni strategiche di questa pianificazione.



Ciò che qui viene attentamente prospettato è:

- a) il mantenimento di alcune delle produzioni industriali oggi presenti che appartengono alla tradizione del polo (in particolare la chimica);
- b) la immissione nelle aree libere di un nuovo tessuto di PMI sul modello di quanto avviene nell'entroterra regionale;
- c) l'espansione del Porto commerciale in quelle aree, latitanti l'attuale perimetro, che si libereranno per effetto delle dismissioni industriali;
- d) tutte le azioni di accompagnamento per rendere il polo compatibile con gli equilibri ambientali della laguna e appetibile per nuove imprese in virtù della creazione di nuove esternalità - fisiche, tecnologiche e organizzative - richieste dal mercato.

Conseguentemente a questa impostazione la pianificazione urbanistica comunale assume come specifico obiettivo quello di imprimere al complesso del polo costiero un impulso evolutivo in senso qualitativo, sia ambientale che tecnologico, che attenui alcune delle negative connotazioni che ne hanno caratterizzato la storia:

In particolare si tratta di:

- a) attenuare la forte segregazione rispetto alla città;
- b) rimediare al degrado fisico e ambientale dell'insieme di aree, impianti e infrastrutture;
- c) eliminare le cause della forte inefficienza dei collegamenti con la città e l'entroterra veneto-padano;
- d) introdurre misure di abbattimento e di compensazione del negativo impatto paesistico.

In prospettiva, quello che per anni è stato considerato come un grosso incluso artificiale posto tra laguna e terraferma deve evolvere nel senso di una sua progressiva integrazione urbana e territoriale, di una crescente sicurezza ambientale degli impianti presenti, e di una accettabilità paesistica dell'intero complesso che sia frutto di interventi concertati di trasformazione dei siti interessati agli investimenti produttivi futuri, e ai risanamenti ambientali previsti dal piano.



2.3 L'azione pianificatoria del Comune di Venezia

Il PRG tuttora vigente in Comune di Venezia è stato redatto alla fine degli anni cinquanta ed approvato nel 1962. Naturalmente, il quadro urbanistico è stato da allora profondamente modificato con successive varianti, ciascuna delle quali, però, riferita solo ad una porzione del territorio comunale e, talora, solo ad un aspetto settoriale (il verde, i servizi, la viabilità etc.).

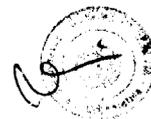
Così il quadro delle norme urbanistiche vigenti in Comune di Venezia è costituito dalla giusta apposizione di strumenti adottati in tempi anche molto lontani tra loro. Questi strumenti talora trattano con criteri diversi parti del territorio e problematiche tra loro. Questi strumenti talora trattano con criteri diversi parti del territorio e problematiche tra loro analoghe, solo perché progettati in momenti diversi. Alcuni di questi strumenti risalgono ad un periodo anteriore ad importanti innovazioni normative quali la legge urbanistica regionale n.61/85, per non dire del PTRC e del PALAV. Addirittura, in alcune parti del territorio comunale vige ancora solo il PRG del 1962; per altre, come la laguna e le isole minori, nemmeno quello, perché secondo le norme allora vigenti, ed ora modificate, il Comune non aveva potestà pianificatoria sulle aree demaniali.

Sono perciò evidenti le ragioni che hanno indotto l'Amministrazione comunale a decidere di dare alla città un nuovo Piano Regolatore Generale, esteso, come vogliono le leggi vigenti, a tutto il territorio comunale.

Con la redazione del nuovo PRG, pur riconoscendo che il Comune di Venezia è costituito da parti diverse e lontane tra loro, ciascuna delle quali presenta problemi specifici, si intende ricondurre la progettazione dell'intero territorio comunale ad una strategia unitaria, che è quella enunciata nel Programma di Giunta.

Questo programma fa riferimento ad un'esplicita idea di Venezia, basata sulla convinzione che, nell'attuale contesto tecnologico - in cui la distribuzione di informazioni tende a rimpiazzare, nell'economia urbana, la produzione di merci - Venezia può aspirare ad un ruolo di capitale, insieme ad altre città del Veneto, senza compromessi con l'obiettivo di salvaguardare la sua natura assolutamente peculiare.

Nel nuovo contesto, infatti, la qualità ambientale è una risorsa, non un vincolo all'efficienza. E' dunque possibile spostare la base economica dalla monocultura turistica arricchendola con funzioni superiori, legate alla produzione di cultura, ed anche con nuove



attività manifatturiere, che non costituiranno una nuova occasione per devastare il territorio, ma anzi per risanarlo.

E' anche possibile riconciliare le diverse parti di una città articolata in settori singolarmente diversi e separati, facendoli interagire sinergicamente senza contaminarne le caratteristiche specifiche.

A questi criteri si ispira il piano per la Zona Industriale di Porto Marghera, che del nuovo PRG costituisce un'anticipazione. Meglio, Porto Marghera è la prima parte del territorio comunale deliberatamente pianificata in obbedienza ai criteri che presiederanno al nuovo PRG. Questa variante, che formalmente si presenta come riferita ad una sola porzione del territorio comunale, in realtà costituisce il primo tassello del nuovo PRG. Si giustifica così anche il taglio innovativo che la variante presenta, in particolare nella parte normativa, rispetto agli strumenti vigenti nelle altre parti della città.

Puo' sembrare incoerente con l'obiettivo enunciato, di dare alla città un unico PRG, il fatto di procedere alla progettazione di una variante per una sola parte del territorio - Porto Marghera, appunto. In realtà, questa variante fa riferimento ad un disegno complessivo per la città, che ispirerà il nuovo PRG e che viene esplicitato nel Progetto Preliminare al nuovo PRG, in corso di redazione, che l'Amministrazione intende licenziare a breve scadenza. Tuttavia, si è ritenuto opportuno che la progettazione del PRG procedesse, per parti, anche prima che il Progetto Preliminare fosse completato.

Questo, per almeno due ragioni.

In primo luogo, le fasi di progettazione del PRG debbono risultare compatibili con vincoli temporali che derivano, da un lato, dall'indilazionabilità di molti problemi - Porto Marghera ne è l'esempio evidente - dall'altro dalla scadenza del mandato amministrativo, entro cui tutto il PRG deve essere portato a conclusione. Questa scadenza, unita alla necessità di organizzazione il lavoro degli Uffici in modo efficiente, esclude una procedura di pianificazione rigidamente ordinata in sequenza dal generale al particolare.

Ma anche senza questo vincolo la scansione adottata, per cui il quadro d'insieme viene definito contemporaneamente alla progettazione di singole parti, è probabilmente quella preferibile. E' da tempo opinione diffusa tra i teorici della pianificazione che la procedura migliore non sia quella che dal quadro d'insieme fa discendere la progettazione delle singole parti in una stretta successione logica e temporale, ma quella che permette alle due



dimensioni, d'insieme e di dettaglio, di interagire entro un quadro di priorità, definito in funzione dell'importanza degli obiettivi e del grado di complessità dei diversi aspetti: importanza e complessità che a volte si rivelano meglio quando singoli dettagli vengono messi a fuoco. Le diverse parti del territorio non hanno lo stesso grado di interconnessione con il tutto; per alcune di queste le interconnessioni sono piu' deboli, oppure piu' evidenti che per altre: queste possono avere la precedenza nel procedere ad una specificazione di dettaglio.

Inoltre, la redazione del nuovo PRG non si propone di azzerare gli strumenti urbanistici vigenti o in corso di approvazione. Molti di essi richiedono solo un aggiornamento, mentre alcuni possono essere recuperati in toto.

Alla luce di queste considerazioni sembra dunque efficace la successione, con cui si è deciso di procedere alla progettazione del nuovo PRG: prima con il cosiddetto piano della residenza (variante per la terraferma adottata il 14-15 gennaio 1994) che dà risposta ai problemi piu' urgenti della terraferma - dove si dà già per definita la pianificazione dei centri storici, inclusa la città giardino di Marghera - e fa da ponte verso il piano definitivo. Con la variante per Porto Marghera, che nasce contemporaneamente a quella per le zone non urbane del Cavallino, si sono affrontate due parti relativamente isolate (finora, ma non lo saranno in futuro) dal resto della città. Contemporaneamente, attraverso le controdeduzioni ed una variante normativa, si va perfezionando la parte del PRG che riguarda il Centro Storico. Ora lo schema d'insieme del PRG viene messo a punto, attraverso il Progetto Preliminare, insieme alle singole parti della città: i litorali, la laguna e le sue isole, la Giudecca, il completamento del piano per il Centro Storico.

La tabella illustra la situazione urbanistica vigente in Comune di Venezia ed i passi attraverso cui la si va modificando o si intende modificarla nel prossimo futuro.

Progetto Preliminare PRG 1995

QUADRO DELLA SITUAZIONE URBANISTICA IN COMUNE DI VENEZIA
strumenti urbanistici utilizzati per la mosacatura alla scala 1:20.000

| PARTI INTERESSATE DEL TERRITORIO | TIPO DI STRUMENTO | anno di adoz. | fase iter | status propedeutico al nuovo PRG |
|--|------------------------|------------------------|----------------------------|-------------------------------------|
| CENTRO STORICO DI MESTRE | VPRG | 1991 | Regione Veneto | definito |
| CENTRI STORICI MINORI DELLA TERRAFERMA | VPRG | 1994 | Regione Veneto | definito |
| "CITTA' GIARDINO" DI MARGHERA | VPRG | 1994 | in fase di controdeduzione | definito |
| TERRAFERMA | VPRG | 1995 | controdedurre | da completare e rivedere |
| CENTRO STORICO DI VENEZIA | VPRG | 1992 | controdedurre | da completare e rivedere |
| TRONCHETTO | VPRG | 1993 | | da rivestire |
| CAVALLINO | VPRG - AREE NON URBANE | in corso di riadozione | | da completare con le aree urbane |
| Z. IND. DI PORTO MARGHERA | VPRG | in corso di adozione | | definito |
| LIDO | VPRG | 1979 | approv. 1985 | da rivedere |
| PELLESTRINA | VPRG | 1984 | approv. 1994 | da rivedere |
| MURANO | VPRG | 1979 | approv. 1981 | da rivedere |
| BURANO - MAZZORBO - TORCELLO | VPRG | 1979 | approv. 1981 | da rivedere |
| S.ERASMO | PRG | - | approv. 1962 | da progettare ex novo |
| CERTOSA - VIGNOLE | VPRG | 1977 | approv. 1982 | da rivedere la parte delle Vignole |
| ISOLE MINORI | NUOVO PRG | - | - | da progettare ex novo |
| LAGUNA | NUOVO PRG | - | - | da progettare ex novo |





2.4 Inquadramento territoriale di Porto Marghera

Il polo industriale costiero di Porto Marghera, nella sua estensione di forma trapezoidale raggiunta con l'espansione della 2° zona all'inizio degli anni '60, occupa l'intero fronte dei 6 km della gronda comunale nella laguna centrale di Venezia - tra S.Giuliano e Fusina - per una profondità media di circa 4 km.

I circa 2000 ettari di territorio inglobati nel perimetro del polo - così come suddivisi tra 1500 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 12400 ha - e il 36% della superficie urbanizzata di quest'ultima - in totale 5500 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 é giunta ad avvolgere il polo quasi nella sua interezza, da N-E a N-O, con un varco libero solo sul lato S-O, 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.

Le dinamiche del declino della zona industriale e del degrado urbano delle parti di città lambite dal polo rappresentano dunque due aspetti dello stesso problema. Oggi si pone l'obiettivo di affrontarlo unitariamente nel momento in cui sia il sistema produttivo che quello insediativo muovono oltre l'orizzonte della prima epoca industriale da cui sono stati generati.

La rivitalizzazione dell'area non può infatti essere considerata solo il frutto di politiche settoriali più efficaci, ma come necessità di una revisione strategica dei modi d'uso dell'insieme dell'insieme di risorse -fisiche, tecnologiche, ambientali, infrastrutturali-, presenti dentro e fuori il perimetro del polo, assunte e valutate unitariamente entro uno scenario di scala necessariamente sovracomunale, e



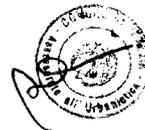
supportate da una struttura di gestione decisamente dinamica e innovativa atta a favorire l'afflusso di investimenti privati.

2.5 Inquadramento urbanistico-funzionale di Porto Marghera

Sotto un profilo strettamente urbanistico-funzionale la struttura spaziale dell'agglomerato urbano -industriale di Mestre-Marghera può essere descritta individuando quattro componenti:

- 1) una vasta corona urbana periferica da N-E a N-O che appare sostanzialmente indifferente alle vicende del polo (in sostanza il grosso del tessuto residenziale di Mestre e la parte ovest di quello di Marghera);
- 2) una fascia urbana più ristretta posta di contorno al polo stesso - S.Giuliano, Forte Marghera, via Torino, Stazione di Mestre, la parte di Marghera città giardino che gravita su via F.lli Bandiera, Cà Emiliani, Malcontenta - che invece risente pesantemente degli effetti ambientali e sociali dovuti alla presenza del polo, inglobando l'insieme delle situazioni di maggior degrado urbano del comune di Venezia;
- 3) la cintura degli insediamenti produttivi posti nella corona più esterna del polo - una fascia di poche centinaia di mt. di profondità tra via della Eletticità e via delle Industrie - che costituisce il fronte di P.M. verso la città di Mestre-Marghera: esso ingloba molte delle aree industriali attualmente abbandonate e presenta pochi ma preziosi punti di affaccio sull'acqua della laguna, tramite le teste di alcuni degli esistenti canali industriali,
- 4) un consistente nocciolo interno portuale-industriale, che ingloba l'insieme dei comparti più produttivi del polo, dispone della maggior parte delle banchine esistenti e presenta solo pochi punti di contatto diretto con la città.

Tralasciando in questa sede le zone di cui al punto 1), essenzialmente oggetto della pianificazione generale di Mestre, la V.PRG per Porto Marghera prende in attenta considerazione le aree di cui ai tre punti rimanenti.



In particolare, la zona 4) -il nucleo di aree interne dotate di accosti portuali su cui insistono i maggiori impianti produttivi - rappresenta il comparto cui viene affidato il futuro industriale e portuale di Porto Marghera.

La pianificazione di quest'area assume pertanto i caratteri dell'ammodernamento tecnologico e funzionale, della sicurezza ambientale e del potenziamento infrastrutturale, secondo gli standard richiesti dalla legislazione e dal mercato per la permanenza, in una prospettiva di lungo periodo, del nucleo di impianti produttivi del complesso portuale-industriale costiero.

Per contro sulla zona 3) e sulla zona 2) si concentrano le azioni di conversione funzionale, di ristrutturazione spaziale e di trasformazione fisica dei manufatti esistenti, allo scopo di giungere ad una diversa configurazione urbana che elimini gli effetti negativi di una lunga epoca industriale.

Si tratta della fascia di contatto tra la città e il polo che ha assorbito, nel corso del '900, crescenti forme di degrado fisico e ambientale e di segregazione spaziale: da questa situazione è possibile uscire solo tramite una visione unitaria del problema integrato con una idea generale di città e di coerente trasformazione urbanistica dell'insieme.

E' questa infatti la zona in cui più evidente appare il rapporto tra la Variante PRG per Porto Marghera e il futuro nuovo PRG comunale, dal momento che si richiede una coerenza tra le azioni che si pianificano nella zona 3), ricadente entro il perimetro di Porto Marghera, e le azioni che in modo complementare vengono delineate per la zona 2), oggetto della futura V. PRG di Mestre.

Si tratta di una fascia nevralgica per il futuro delle trasformazioni in terraferma, in quanto posta a cavallo dell'asta centrale VE-ME, quella cioè che attraversa il ponte della Libertà e prosegue poi verso S e verso O, rispettivamente in direzione Romea e Autostrada Serenissima

Lungo questa fascia profonda qualche centinaio di metri, posta a cavallo della congiungente Venezia-Mestre, un'azione coordinata tra localizzazioni di attività pregiate e politiche dei trasporti e delle infrastrutture tra loro integrate è in grado di fornire alla città straordinarie opportunità di offerta insediativa e di rapido accesso ai servizi urbani centrali.

Tutto ciò comporta l'impiego di risorse certamente rilevanti che solo una politica comunale accorta sull'uso strategico delle risorse



proprie, e flessibile nei confronti degli investimenti esterni, è in grado di pilotare verso l'esito prefigurato dal piano.



3. LA VARIANTE AL PRG COMUNALE PER PORTO MARGHERA

3.1 Il sistema degli obiettivi

La Variante al PRG per Porto Marghera va intesa come parte di un Progetto unitario che si propone di affrontare, in modo dinamico, la totalità delle tematiche che insistono sull'area: tutela dell'ambiente, sicurezza, governo delle questioni urbanistiche, politica industriale. In particolare, spetta alla Variante al PRG favorire l'integrazione del polo nel tessuto urbano comunale, il riordino spaziale del polo industriale e la creazione delle condizioni ottimali per l'insediamento di nuove iniziative imprenditoriali, anche mediante la promozione di interventi funzionali ad un adeguamento e potenziamento del sistema infrastrutturale in cui Porto Marghera si trova inserita, promuovere la riorganizzazione delle reti di servizio interne all'area (strade, raccordi ferroviari, ecc.), la messa a disposizione di aree, la bonifica di aree dismesse, e la valorizzazione delle specificità locali.

Affinché ciò sia possibile questo strumento urbanistico è stata approntata in modo da garantire flessibilità e di assicurare certezze normative agli operatori dell'area.

La V. PRG per Porto Marghera è sollecitata dalla crisi in cui versa il polo industriale ed è da tutti individuata come uno degli strumenti che può favorire l'inversione delle negative tendenze in atto.

Sarebbe però riduttivo considerare la zona industriale come una realtà isolata dal contesto in cui invece è inserita e non rapportare la regolamentazione dei processi di trasformazione urbanistica, che su essa insistono, al più complesso processo pianificatorio avviato dall'Amministrazione comunale relativo all'intero territorio di sua competenza.

Da una parte, governare la riqualificazione di Porto Marghera costringe il Comune a rapportare le proprie azioni in proposito a interventi quali, per esempio, quelli attivati per la creazione del Parco di San Giuliano, per la ridefinizione funzionale delle aree di via Torino, per la realizzazione del Piano Insediamenti Produttivi di Ca' Emiliani, per la realizzazione del Terminal automobilistico di Fusina; e ancora, costringe il Comune a rapportare il proprio agire



alle azioni che altri attori, con competenze sull'area, si propongono di promuovere: vale per tutti richiamare l'obbligatoria attività di pianificazione che il Provveditorato al Porto di Venezia deve espletare in adempimento a quanto specificatamente dettato dalla legge di Riordino della legislazione in materia portuale, n. 84 del 4 febbraio 1993.

Dall'altra, governare la riqualificazione di Porto Marghera vuol dire ragionare sul polo pensando alle aree disponibili come a luoghi e' possibile trovare soluzioni problemi urbani (riordino spazi per autotrasportatori, per demolitori, per deposito containers) che, da tempo, gravano sull'organizzazione territoriale dell'intero Comune.



3.2 Le analisi per la Variante PRG per Porto Marghera

Negli strumenti urbanistici comunali vigenti, Porto Marghera è considerato, unitariamente, come Zona industriale (art. 72 della Variante Tecnica approvata nel 1993). Una specializzazione di alcune sue parti rispetto all'insieme (via Fratelli Bandiera e area Parco scientifico tecnologico) è riconosciuta, però, con la specifica autorizzazione a realizzare, in queste, particolari funzioni (... centri di ricerca o altre strutture direzionali, terziarie e commerciali.).

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.

Riconosce le specificità e le potenzialità delle singole parti in base a:

- studi mirati ad una contestualizzazione delle problematiche dell'area a quelle degli ambiti metropolitano veneziano e provinciale
- analisi degli strumenti territoriali ed urbanistici vigenti e delle azioni di pianificazione in atto
- analisi (quantitativa e qualitativa) delle reti interna dei collegamenti e delle relazioni tra questa e il sistema infrastrutturale dell'area veneziana
- indagini mirate ad accertare lo stato di fatto del polo industriale, sia in riferimento all'uso del suolo e all'uso funzionale delle singole aree che in riferimento alle prospettive di sviluppo delle aziende insediate
- rilievo dei sistemi di infrastrutture tecnologiche a rete (fognature, gas, acque industriali e distribuzione energia elettrica, ecc.) e dei servizi di interesse comune presenti nell'area
- studi mirati all'accertamento delle penalità edificatorie e alle emergenze ambientali
- rilievo dei beni culturali e dei manufatti testimonianza di civiltà industriale.

La proiezione spaziale di tutta questa documentazione, prevalentemente di carattere ricognitivo, è proposta nei documenti e nelle cartografie d'analisi allegati alla Variante.



VARIANTE AL P. R. G. PER PORTO MARGHERA
Elenco degli elaborati cartografici di analisi

| | | | |
|----|------|---|----------------|
| 1 | 1.1a | Ambiti amministrativi sovracomunali 1 tav. | sc. 1: 100.000 |
| 2 | 1.1b | Ambiti amministrativi sovracomunali 1 tav. | sc. 1:100.000 |
| 3 | 1.2 | Ambiti amministrativi comunali 4 tav. | sc. 1:5.000 |
| 4 | 2 | Analisi storica dell'insediamento Processo di sviluppo urbano 1 tav. | sc. 1:25.000 |
| 5 | 3.1a | Programmazione e pianificazione di livello superiore - P.A.L.A.V. Sistema dei vincoli 1 tav. | sc. 1:50.000 |
| 6 | 3.1b | Programmazione e pianificazione di livello superiore - P.A.L.A.V. Sistemi e ambiti di progetto 1 tav. | sc. 1:50.000 |
| 7 | 3.2a | Programmazione e pianificazione di livello superiore - P.T.P. Sistema ambientale 1 tav. | sc. 1:100.000 |
| 8 | 3.2b | Programmazione e pianificazione di livello superiore - P.T.P. Sistema relazionale - infrastrutture 1 tav. | sc. 1:100.000 |
| 9 | 3.2c | Programmazione e pianificazione di livello superiore - P.T.P. Sistema insediativo - strategie 1 tav. | sc. 1:100.000 |
| 10 | 3.2d | Programmazione e pianificazione di livello superiore - P.T.P. Concertazione 1 tav. | sc. 1:100.000 |
| 11 | 4 | Mosaico degli strumenti urbanistici generali vigenti 2 tav. + leg. | sc. 1:50.000 |
| 12 | 5.1 | Pianificazione e programmazione comunale in atto Variante tecnica 9 tav. + leg. | sc. 1:5.000 |



| | | | |
|----|------|--|---------------|
| 13 | 5.2 | Pianificazione e programmazione comunale in atto Variante al piano regolatore generale per la terraferma 5 tav. + leg. | sc. 1:5.000 |
| 14 | 6.1 | Aree di riferimento archivi Co. S.E.S. 1 tav. | sc. 1:10.000 |
| 15 | 6.2 | Uso del suolo 1 tav. | sc. 1:10.000 |
| 16 | 6.3 | Destinazione d'uso prevalente delle aree di aziende attive e di altre aree 1 tav. | sc. 1:10.000 |
| 17 | 6.4 | Destinazione d'uso prevalente delle aree di pertinenza di aziende attive 1 tav. | sc. 1:10.000 |
| 18 | 6.5 | Valutazione del grado di trasformabilità degli edifici e delle aree (zona di via F.lli Bandiera) 1 tav. | sc. 1:5.000 |
| 19 | 6.6 | Indici di utilizzazione del suolo (zona via F.lli Bandiera) 1 tav. | sc. 1:5.000 |
| 20 | 6.7 | Aree di trasformazione 1 tav. | sc. 1:10.000 |
| 21 | 7.1 | Infrastrutture di collegamento dell'area di terraferma 1 tav. | sc. 1: 20.000 |
| 22 | 7.2a | Infrastrutture di collegamento di Porto Marghera 2 tav. | sc. 1:5.000 |
| 23 | 7.2b | Infrastrutture di collegamento di Porto Marghera Rilievo fotografico e sezioni stradali | sc. 1:200 |
| 24 | 7.3 | Infrastrutture di collegamento F.S. e portuali 2 tav. | sc. 1:5.000 |
| 25 | 8.1 | Opere di urbanizzazione - infrastrutture tecnologiche a rete dell'area di terraferma 1 tav. | sc. 1: 20.000 |
| 26 | 8.2a | Opere di urbanizzazione - infrastrutture tecnologiche a rete dell'area di Porto Marghera - Rete fognaria 1 tav. | sc. 1:10.000 |
| 27 | 8.2b | Opere di urbanizzazione - infrastrutture tecnologiche a rete dell'area di Porto Marghera - Rete gas 1 tav. | sc. 1:10.000 |



| | | | |
|----|------|---|--------------|
| 28 | 8.2c | Opere di urbanizzazione - infrastrutture tecnologiche a rete dell'area di Porto Marghera - Rete idrica 1 tav. | sc. 1:10.000 |
| 29 | 8.2d | Opere di urbanizzazione - infrastrutture tecnologiche a rete dell'area di Porto Marghera - Rete energia elettrica e controllo inquinamento aria 2 tav. | sc. 1:5.000 |
| 30 | 9 | Opere di urbanizzazione - servizi ed impianti di interesse comune 1 tav. | sc. 1:10.000 |
| 31 | 11 | Vincoli e servitù 2 tav. | sc. 1:5.000 |
| 32 | 12a | Beni culturali 1 tav. | sc. 1:10.000 |
| 33 | 12b | Beni culturali Consistenza del patrimonio edilizio - schede | |



3.3 La caratterizzazione della Variante

3.3.1 L'ambito di applicazione

Il campo di applicazione della VPRG PM in attuazione a quanto stabilito dal PALAV e dal PTP è, sostanzialmente, quella parte del territorio comunale definita I^a e II^a zona industriale in base:

I^a Zona **Piano Regolatore Portuale** del 30 ottobre 1925, recepito dal RDL 30.9.1926, n.1090

II^a 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

e individuata dagli strumenti di pianificazione territoriale vigenti come Zona industriale di interesse regionale e Area di possibile trasformazione industriale. 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 PRG 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.

Si precisa, inoltre che il sistema della viabilità d'accesso alla zona industriale e al porto proposto dalla Variante modifica non in modo sostanziale, ai bordi, il perimetro del PIP di Cà Emiliani.

3.3.2 Il metodo di intervento

Le ipotesi progettuali che la Variante al PRG per Porto Marghera intende sviluppare definiscono un combinato di azioni, tra le quali assumono particolare rilevanza:



1. l'uso strategico delle risorse disponibili (finanziamenti, incentivi, aree, ecc.)
2. la promozione di protocolli d'intesa tra Comune di Venezia e altri soggetti con competenze sull'area (Regione Veneto, Provincia di Venezia, Provveditorato al Porto/Autorità portuale) o portatori di interessi (Ferrovie dello Stato, proprietari delle aree, ecc.).
3. la definizione di interventi di carattere infrastrutturale di rilevanza territoriale
(nuovo accesso da sud alla zona portuale; separazione del traffico urbano da quello industriale; collegamento zona industriale con via Torino; ecc.)
4. una zonizzazione delle aree del polo industriale funzionale alla valorizzazione delle potenzialità specifiche di Porto Marghera
5. la definizione di modalità di modi d'uso delle aree (Norme Tecniche di Attuazione) in grado di assicurare la flessibilità necessaria ai processi di riqualificazione che si intendono promuovere e, allo stesso tempo, capaci di fornire le certezze richieste dalle forze imprenditoriali.

3.4 L'uso strategico delle risorse disponibili

3.4.1 Le risorse finanziarie

La Zona industriale di Porto Marghera è dotata di numerose ed importanti infrastrutture ma nonostante questa invidiabile dote è urgente riattivare nuovi investimenti in opere pubbliche.

La ripresa dei traffici portuali e il cambiamento strutturale dei mezzi con i quali essi avvengono aggiungono pesanti oneri agli stanziamenti previsti per la manutenzione dei canali e delle infrastrutture stradali e ferroviarie. Inoltre a queste opere vanno ad aggiungersi gli elevatissimi costi dovuti alla generale obsolescenza che molte infrastrutture patiscono per l'usura o la vetustà. Anche per queste opere però non è stato possibile negli ultimi anni impiegare quanto si sarebbe dovuto. In particolare le opere di manutenzione ordinaria relative all'escavo canali sono state molto carenti. Da qui la richiesta depositata presso la Task Force per le aree di crisi che hanno presentato di concerto gli Enti Locali, il Provveditorato al Porto di Venezia e le Ferrovie dello Stato SpA (vedi infra 3.4.3).



La legge speciale per Venezia è l'unica risorsa che il Comune può efficacemente mobilitare per la zona industriale; in particolare le risorse sono quelle previste dall'art. 6 lettera d) della legge 798/84 stanziata per l'acquisto e l'urbanizzazione di aree destinate ad insediamenti produttivi. Altre risorse diverse da quelle previste dal bilancio comunale per gli interventi ordinari - purtroppo modesti - non sono disponibili; pertanto si può considerare un legame a doppio filo quello fra esistente fra la riqualificazione della Zona Industriale e la legislazione speciale per Venezia.

Va sottolineato che alcune di queste somme stanziata per il biennio 94/95 sono state già impiegate per l'acquisto di aree destinate a programmi di riqualificazione economica; essi sono particolarmente importanti poiché corrispondono alla fonte richiesta per bilanciare gli aiuti provenienti dalla Unione Europea nell'ambito delle politiche dell'Obiettivo 2. Va dunque riconosciuto a questi stanziamenti il ruolo di moltiplicatore.

La Comunità Europea riconoscendo lo stato di declino industriale di Porto Marghera ha incluso questa zona fra quelle soggette a declino industriale e, visto lo stato di crisi provocato da questa condizione, ha riconosciuto all'interno delle politiche di intervento un asse speciale per Porto "Marghera e la Laguna Veneta".

All'interno di questo asse speciale si registrano gli interventi destinati ad incidere sulla struttura produttiva di Porto Marghera. Garantisce un andamento positivo degli investimenti il progetto di Parco Scientifico e Tecnologico per Venezia che grazie alla Comunità Europea può contare su circa 34 miliardi di lire. I fondi sono destinati a realizzare il primo nucleo dell'intervento che si estenderà su 5 ettari. Altri 10 miliardi saranno invece impiegati per urbanizzare aree destinate ad ospitare nuovi insediamenti per Piccole e Medie Imprese, raggiungendo - insieme ad altri aiuti assegnati a privati - un totale complessivo di 65 miliardi di lire.

A questi, che rivestono un carattere di specialità, si accompagnano quelli diretti all'aiuto per le PMI.

Somme stanziata dallo Stato italiano per Porto Marghera possono essere considerate quelle da destinarsi alla realizzazione di opere infrastrutturali insieme a quelle necessarie per bilanciare i cofinanziamenti comunitari. Inoltre, visto che i finanziamenti necessari alla ristrutturazione di Porto Marghera vanno dunque ben oltre le capacità del solo Comune di Venezia, è stata presentata



domanda per l'inserimento di Porto Marghera fra le aree di crisi finanziate con la legge 236. Questi stanziamenti potrebbero essere utilizzati per lo sviluppo industriale e per combattere la disoccupazione mediante specifiche azioni di riqualificazione economica. In particolare per Porto Marghera la Task Force statale ha promosso - insieme agli Enti Locali e a privati (Enichem) - la nascita di strumenti come Promomarghera SpA, società destinata a promuovere la zona industriale e a incentivarne il suo rilancio. Per questo anche le somme previste dallo strumento legislativo sopra citato, qualora stanziate, potranno trovare efficace utilizzo nel piano di sviluppo industriale predisposto dal Comune di Venezia su 70 ettari attualmente liberi o sottoutilizzati localizzati nella zona sud.

Fra le somme che lo Stato dovrebbe poter impiegare vi sono infine quelle destinate alla manutenzione e alla ristrutturazione del Porto di Venezia.

Inoltre, se verranno cedute molte o tutte le aree dismesse dalla Grande Impresa (Efim, Enichem), si potrà anche aggiungere quel beneficio finanziario proveniente da risorse private che come noto fanno spesso ricadere su opere di urbanizzazione parte delle ristrutturazioni leggere - tenendo ovviamente da parte il costo delle bonifiche ambientali vedi infra 1.4.1 -.

Fra i fondi strutturali, collegati alla classificazione di Marghera fra le aree dell'Obiettivo 2, si possono annoverare quelli collegati al Progetto URBAN, concepito per la riqualificazione di quartieri urbani degradati. URBAN per Marghera costituisce uno dei cardini della riqualificazione socio-economica. Infatti, insieme agli interventi più orientati al recupero di fasce deboli della popolazione, si può contare sulla realizzazione del primo stralcio del Parco di S.Giuliano, progetto che prevede la realizzazione di un parco urbano. Esso getta le basi per la riconversione di preziose aree, - attualmente non utilizzate o ex-discariche industriali - al fine di rendere possibile quella naturale congiunzione fra la Marghera industriale e il resto della città.

3.4.2 Le aree disponibili

Oltre che sulle aree già di proprietà comunale (43 ha, area ex Sirma), la VPRG PM sviluppa il proprio disegno strategico sulla



base di ipotesi di utilizzo della consistente quantità di aree libere e/o liberabili presenti in zona industriale.

L'indagine sul campo e le informazioni raccolte in questo ultimo periodo hanno permesso un censimento, una quantificazione e localizzazione cartografica della disponibilità effettiva, al 31 dicembre 1994, disaggregata per:

- Aree libere non urbanizzate

In prevalenza di proprietà pubblica, assommano a circa 85 ha

- Aree dismesse o in corso di dismissione

In particolare quelle relative agli impianti dismessi del Deposito costiero dell'Agip, dell'Enichem Agricoltura, dell'Alumix e dell'Ausidet. Complessivamente, questo insieme di aree, assomma a circa 160-170 ha, 12 ha dei quali localizzate nella fascia di territorio compresa tra via Fratelli Bandiera e via dell'Elettricità.

In particolare la VPRG PM avanza ipotesi di nuova destinazione funzionale delle aree libere o liberabili di proprietà delle aziende ex Partecipazioni Statali.

- Le aziende chimiche insediate a Porto Marghera controllano, all'incirca, il 47% delle aree industriali del polo. Attualmente, per la quasi totalità, con la fine della esperienza Enimont e con il sostanziale disimpegno della Montedison (oggi presente nell'area industriale con i soli stabilimenti di Ausimont e di Tencara) risultano, per la quasi totalità di proprietà dell'Enichem, del gruppo ENI.

La chiusura dell'Ausidet, prima, e dell'Enichem Agricoltura poi, in conseguenza ai processi di razionalizzazione e ristrutturazione realizzati negli ultimi anni, ha portato la Società a riconsiderare la sua organizzazione nell'area veneziana e ad avanzare ipotesi in merito ad un possibile diverso utilizzo delle aree di pertinenza degli impianti dismessi.

Si tratta di 4 aree di ampie dimensioni (Cral Agrimont, Agrimont Complessi, Agrimont Azotati e Ausidet), per circa 55 ha, ubicati in 1ª zona industriale, per lo più dotati di banchina portuale attrezzata.

- Fino a poco tempo fa, l'Alumix (ex Efim) è stata presente nel polo industriale con 6 diversi stabilimenti in grado di garantire la completezza del ciclo di produzione -dalla trasformazione delle materie prime alle terze lavorazioni). La crisi strutturale del



settore alluminio, particolarmente grave per le produzioni primarie, ha già portato alla chiusura dello stabilimento PM1, in I^a zona industriale, adiacente all'area del nuovo Centro Intermodale Adriatico, e allo stabilimento di produzione di alluminio primario FU2.

Il mancato avvio di un'efficace Piano di ristrutturazione e di rilancio del settore e la notoria scarsa disponibilità risorse finanziarie per nuovi investimenti non possono che accelerare l'annunciato processo di progressivo disimpegno dell'Alumix che comporta, nello sviluppo più favorevole, nei tempi medio lunghi, alla dismissione della Fonderia ex Sava di Fusina, dei due stabilimenti ex Sava e Alumina, in prossimità dell'area portuale, alla concentrazione degli impianti della Società (solo seconde e terze lavorazioni) nei due rimanenti stabilimenti Alumix, in II^a zona, uno dei quali (Sava Fu ex LLL) dispone di una vasta area non utilizzata.

- Il futuro degli stabilimenti del comparto petrolifero (raffinazione e depositi) insediati a Porto Marghera e' strettamente legato alle decisioni che il Governo andra' ad assumere in merito alla, piu' volte sollecitata, estromissione dalla Laguna del traffico di prodotti petroliferi.

Non e' questa la sede per riaprire una querelle la cui soluzione risultera' inevitabilmente condizionata da valutazioni politiche. Spetta alla Variante al PRG per Porto Marghera, che deve comunque prendere atto di questa possibilita' e valutare i possibili usi alternativi delle aree oggi impegnate da questi impianti, considerare le azioni effettivamente possibili nell'arco temporale della sua validita'.

In conseguenza a questo assunto la VPRG opera affinche' si realizzi a breve-medio termine la liberalizzazione delle aree petrolifere già oggi non utilizzate (Deposito Costiero dell'AGIP PETROLI, in via della Liberta', 9 ha) e di quelle prospicienti la testa del canale industriale Brentelle anche favorendo la concentrazione degli esistenti impianti all'interno delle aree di pertinenza della vicina Raffineria.



3.4.3 La promozione di protocolli di intesa

Per metodo, il Gruppo di progettazione della Variante PRG PM ha sviluppato le ipotesi di Piano in stretta collaborazione e in concerto con le strutture tecniche delle altre amministrazioni locali e ha cercato occasioni per pubblicizzare, in progress, lo stato di avanzamento dei lavori e le diverse ipotesi progettuali.

Ha interloquito con la Regione per la versione finale del PALAV, ha partecipato, in sede Provinciale, alla discussione del Progetto Preliminare del Piano Territoriale Provinciale, ha, direttamente e indirettamente, partecipato alla definizione del più ampio progetto di riqualificazione di Porto Marghera, ha in più occasioni presentato pubblicamente le linee guida del Piano e raccolto le osservazioni e le integrazioni in quelle sedi presentate.

Ma più, significativamente, ha costituito Tavoli di lavoro comuni con gli enti che, a termine di legge, hanno competenze territoriali su Porto Marghera, con i proprietari delle aree industriali libere e liberabili e con gli Enti che possono determinare nuovi, più efficienti, assetti del sistema infrastrutturale di riferimento.

Il rapporto con il Provveditorato al Porto di Venezia

Il Comune di Venezia, con il Provveditorato al Porto di Venezia, impegnato anch'esso alla redazione del proprio PRG ha stretto un rapporto di reciproca collaborazione, sancito anche dalla costituzione di un'apposito Gruppo di lavoro.

In base ai risultati di questo proficuo confronto, il la VPRG è stata sviluppata in modo da riconoscere che la disciplina della VPRG PM ha, rispetto alle aree appartenenti al demanio marittimo, carattere prescrittivo ed efficacia condizionati: in esse, ogni intervento di trasformazione potrà avvenire solo d'intesa con l'autorità portuale, e rispetto alle aree non demaniali, eventualmente incluse nel Piano Regolatore Portuale in corso di formazione, carattere prescrittivo ed efficacia prevalenti.

L'Intesa, tra Regione e Enti locali per Interventi urgenti per l'infrastrutturazione di Porto Marghera

Già il PRT individuava una emergenza trasporti nei problemi posti alla mobilità, in territorio regionale, delle persone e delle merci dai



traffici di attraversamento, dai traffici a lunga distanza nella Regione e dai traffici locali e lamentava la relativa inadeguatezza ai bisogni di alcuni nodi infrastrutturali. Tra questi, anche quello dell'area veneziana il quale, nonostante gli interventi realizzati per il completamento delle terze corsie autostradali e della bretella aeroportuale, degli interventi per l'ammodernamento e il rafforzamento delle infrastrutture portuali, e degli interventi prospettati per la riorganizzazione del sistema ferroviario, abbisogna di una riorganizzazione e di un potenziamento.

Il tema della riorganizzazione infrastrutturale dell'area veneziana è stato recentemente ripreso e, in qualche modo ridefinito in ordine alle priorità, in occasione dei rapporti tra Enti locali e Governo accessi per la riqualificazione economica di Porto Marghera.

Un'Intesa tra Regione e gli Enti Locali veneziani, in concorso con Provveditorato al Porto, Ferrovie dello Stato e SAVE, in tema di Interventi urgenti per l'infrastrutturazione di Porto Marghera, e' stata siglata il 17 gennaio scorso con la finalita' di individuare gli interventi da realizzare per un la definizione di un efficiente sistema infrastrutturale.

Da un quadro delle necessità molto articolato, che considera allo stesso tempo interventi di scala territoriale, di scala urbana e interventi più particolari come quelli finalizzati a conseguire una miglior organizzazione delle operazioni di movimentazione portuali, e con la consapevolezza di dover conciliare l'esigenza di una ingente disponibilità finanziaria (almeno 170-200 MLD) con l'eseguità delle risorse disponibili, sono stati, in quell'occasione, selezionati e concordemente dichiarati prioritari quegli interventi per i quali, per la loro valenza strategica e per la loro intrinseca capacità di conseguire i massimi risultati con il minimo impegno di risorse, richiedere in via prioritaria, alle Autorità di Governo, canali privilegiati di finanziamento pubblico.

In particolare, tra quelli selezionati, quelli di un significativo interesse ai fini di un miglioramento dell'accessibilità all'area industriale, risultano essere soprattutto quelli mirati:

- alla riorganizzazione dell'accesso alla zona industriale, da sud, e il suo collegamento con il sistema autostradale
- alla riqualificazione della rete ferroviaria portuale
- spostamento dell'attuale scalo merci FS di via Trento
- costruzione della banchina Liguria, a servizio delle aree antistanti gli ex stabilimenti Cipi-Sartori, destinate a funzioni portuali



- alla realizzazione di un collegamento stradale tra la zona del Parco Scientifico e via Torino
- collegamento dell'aeroporto Marco Polo al sistema ferroviario regionale.

Al di là degli esiti dell'iniziativa concertata tra gli Enti, l'Intesa assume particolare valenza perchè certifica l'accordo dei diversi soggetti dell'area sul ridisegno del sistema infrastrutturale e sulla scala delle priorità.

Le trattative con le aziende dell'area

L'analisi economica dei principali settori industriali presenti nel polo ha consentito una prima definizione delle loro prospettive di sviluppo e di attivare, su base certe, confronti dell'Amministrazione comunale con le società ex Partecipazioni Statali (Enichem, Agip Petroli e Alumix) in merito alla possibile destinazione d'uso della loro disponibilità di aree libere o liberabili in zona industriale.

3.5 Le scelte della Variante

3.5.1 Gli interventi infrastrutturali di carattere territoriale

L'accesso alla zona industriale e portuale

La netta differenziazione del traffico urbano dal traffico industriale e turistico

La VPRG PM recepisce le indicazioni suggerite dalla già richiamata Intesa tra la Regione e gli Enti locali veneziani in materia di infrastrutture e fa propria la proposta di riorganizzare e potenziare l'accesso da sud alla Zona industriale e al Porto commerciale.

L'intervento, peraltro già previsto dal Progetto Preliminare del PTP, 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 SS 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 SS 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 SS Romea e il tronco di raccordo stradale con la via Malcontenta, e con uno svincolo attrezzato su due livelli, con un sistema del tipo a trombetta, dopo lo scavalco della via Malcontenta

B. all'interno delle aree della VPRG PM

- la riorganizzazione dell'incrocio del tratto della SS11 proveniente dalla rotonda Malcontenta con l'asse stradale di perimetrazione 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 PIP di Cà Emiliani

Il complesso intervento, che modifica -nei fatti-, ai bordi, il perimetro del PIP di Cà Emiliani, 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.



In prima ipotesi erano state proposte piu' soluzioni per il collegamento di via dell'Elettricità e la zona portuale (via delle Macchine o attraversamento del canale Industriale Nord) e per il collegamento della rotonda di Malcontenta con via dell'Elettricità (lungo l'attuale sedime, o all'interno delle aree Enichem), subordinando decisioni in proposito ad valutazioni dei costi-benefici derivabili dalle singole opzioni.

Considerazioni di varia natura (ingombri, mancati accordi con Enichem, opportunita' funzionali, ecc.) hanno portato a scegliere, tra i tracciati possibili, quello che -da sud verso nord- dalla Rotonda della Malcontenta si porta sulla via dell'Elettricità, la percorre, devia lungo la via Volta e attraversa, in quel punto, il canale Industriale Ovest.

La soluzione progettuale ipotizzata prevede la realizzazione del nuovo accesso al Porto organizzata su un doppio tracciato viario, il suo raccordo alla SS 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-SS 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 del Terminal di Fusina al sistema infrastrutturale Espansione area Terminal

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

Il perimetro della Variante al PRG non include le aree già pianificate dal Piano Particolareggiato.

La Variante al PRG per PM considera, invece, la parte dell'area Alumix da destinare a Terminal e prevede per essa una destinazione d'uso urbanisticamente classificabile come ZTO D2.a - Zona commerciale direzionale e artigianato di servizio di completamento.

Ipotizzando necessaria una completa revisione del Piano Particolareggiato vigente del Terminal, è previsto che questa area di ampliamento sia compresa in un ambito d'intervento unitario, esteso a tutto il Terminal, e che gli interventi possibili in essa siano subordinati a Piano attuativo obbligatorio di iniziativa pubblica.

Il collegamento tra zona industriale e via Torino

Tramontate, per il breve periodo le ipotesi di realizzare un collegamento viario diretto tra le due parti in questione, la VPRG per PM fa propria la strategia di intervento decisa dall'Amministrazione comunale e rapporta l'organizzazione dell'accessibilità al fronte nord della I^a Zona industriale al progetto di collegamento tra via Torino e via della Libertà, redatto dallo studio Pini-Simoncello, in corso di approvazione.

Il collegamento viario progettato, su due diversi assi e collocato - approssimativamente- 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 due diversi sovrappassi della Ferrovia e della via della Libertà che sono raggiungibili anche attraverso rampe di scale poste ai due lati della via della Libertà e che, in corrispondenza del viadotto est, consentono anche il collegamento con i binari della stazione FS di Marghera.

Ciò dovrebbe garantire i collegamenti tra il polo universitario e il Parco Scientifico Tecnologico.



3.5.2 La zonizzazione proposta dalla V. PRG per Porto Marghera

Le scelte progettuali della V. PRG per Porto Marghera in merito alle destinazioni d'uso e agli interventi consentiti nei subinsiemi delle aree di riferimento sono rappresentate nelle Tavole di Progetto (Documenti cartografici nn. 34 e 35 - Tavola 13.1a Zonizzazione in scala 1:2.000 e Tavola 13.1b Zonizzazione in scala 1: 5.000), che sono state così articolate:

| | | |
|--|-------|--|
| | D1.1a | ZONA INDUSTRIALE PORTUALE DI COMPLETAMENTO |
| | D1.1b | ZONA INDUSTRIALE PORTUALE DI ESPANSIONE |
| ZONA INDUSTRIALE DI INTERESSE REGIONALE | D1.2 | ZONA DELL'INDUSTRIA CANTIERISTICA DI INTERESSE NAZIONALE |
| | D1.3 | ZONA DI TRASFORMAZIONE A PORTO COMMERCIALE |
| | D2.a | COMMERCIALE - DIREZIONALE - RICETTIVA- ARTIGIANATO DI SERVIZIO DI COMPLETAMENTO |
| AREE DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE INDUSTRIALE | D2.b | COMMERCIALE-DIREZIONALE-RICETTIVA ARTIGIANATO DI SERVIZIO DI ESPANSIONE |
| | D5. | ZONA PARCO SCIENTIFICO TECNOLOGICO |
| | | ATTIVITA' PETROLIFERE IN ZONA IMPROPRIA |
| | F8 | IMPIANTO TECNOLOGICO |
| IMPIANTI SPECIALI | F11 | SERVIZI DI PUBBLICA SICUREZZA |
| | F12 | ZONA PORTO COMMERCIALE ESISTENTE |



| | | |
|---|-----|--|
| ZONE A SERVIZI PER ATTIVITA' PRODUT- TIVE | SP | AREE A STANDARD ESISTENTI |
| | 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 | | |



NOTA FUORI TESTO

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



3.5.2.1 La zona industriale propriamente detta

ZTO D1.1a Zona industriale portuale di completamento

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

La classificazione come ZTO D1.1a è pertinente anche per quegli spazi attualmente utilizzate come impianti di stoccaggio di rifiuti nocivi (Impianti di I^a categoria ai sensi della LR 28/1990), dotati di autorizzazione provinciale, funzionali al ciclo produttivo degli stabilimenti (vedi quelli del Petrolchimico dell'Enichem, in II^a zona, a Fusina).

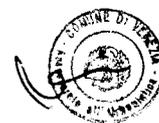
Le norme d'uso di queste aree riprendono, sostanzialmente, quelle oggi vigente -vedi art. 72 NTA della Variante Tecnica al PRG-, le quali si limitano a stabilire la tipologia degli interventi e delle funzioni ammesse.



Le ZTO D1.1a Zone industriali portuali di completamento
assoggettate a Piano attuativo

La riconversione produttiva dell'area Alumix ex Sava Fu, a Fusina, nella quale risulta localizzata anche una centrale elettrica -oggi ferma- del quale l'Alumix si ripromette la vendita in vista di una sua riattivazione, quella Alumix ex Sava PM1, in via dell'Elettricità, e quella ex Electrochimica Sordon, in via Volta per circa complessivi 40 ha, oggi occupate da impianti industriali dismessi o sottoutilizzate, per dimensione spaziale e per localizzazione strategica è subordinata alla redazione e all'approvazione di specifici Piani Attuativi.

Lo stesso Piano attuativo deve prevedere una dotazione minima di aree a standard pari al 5% della superficie territoriale sia per gli standard primari che per quelli secondari.



ZTO D1.1B Zone industriali portuali di espansione

Le aree di proprietà comunale

L'Amministrazione intende destinare ad insediamenti industriali per PMI, 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 ZTO D1.1b, anche se la stessa Amav ne aveva recentemente ipotizzato un'una diversa utilizzazione (sede di un impianto di riduzione volumetrica e stoccaggio provvisorio di raccolte differenziate).

La possibile controversia tra Comune e Amav in merito alla destinazione d'uso dell'area sarà probabilmente affrontata e risolta nell'ambito di un più generale progetto di riorganizzazione logistica delle aree AMAV a livello dell'intera Terraferma.

Area Alumix ex Sava FU (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 L.865/1971.



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

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 alla 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.

TABELLA 12

**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 - Strutt. 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. Att.) | 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 | 126.400 |
| | | | 586.640 | | 586.640 | 1.173.280 |





ZTO D1.2 Aree industriali per la Cantieristica (Fincantieri)

La cantieristica e' stata specificatamente considerata dalla L.84/1994, Legge di riforma portuale, come una delle attivita' da esercitare in spazi la cui utilizzazione e' regolata dal Piano Regolatore Portuale (....,ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, alla attivita' cantieristica, ...).

A Porto Marghera puo' essere classificata come area strategica della cantieristica esclusivamente quella di pertinenza della Fincantieri, a nord della I^ zona industriale.

Diversamente, per consentire la massima flessibilita' nella loro utilizzazione, le aree oggi impegnate da attivita' definibili come cantieristica minore e da attivita' a tale funzione correlate, localizzate soprattutto in II^ zona, lungo il canale dei Petroli, in prossimita' di Fusina, vengono riconosciute come ZTO D1.1a Zona industriale portuale di completamento.

La regolamentazione degli interventi nelle ZTO D1.2, a meno della riserva alla specifica destinazione d'uso di attivita' cantieristica, di scala medio-grande-, si limita a definire gli indici relativi alle distanze.



F12 Porto commerciale esistente
ZTO D1.3 Zone di trasformazione a Porto commerciale

In base alla legge di riforma dell'ordinamento degli scali nazionali, spetta all'Autorita' 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. Nei fatti, Provveditorato al Porto di Venezia ed Amministrazione comunale già oggi accordano preventivamente la loro attività di pianificazione (vedi Commissione Comune di Venezia/Provveditorato al Porto).

Non ancora compiutamente definita la questione relativa alla possibilità di utilizzare banchine oggi concesse in autonomia funzionale per attività industriali come scali privati per operazioni di sola movimentazione e commercializzazione dei prodotti che tanti condizionamenti potrà porre alla organizzazione della zona industriale, la Variante al PRG per Porto Marghera -che fa propria l'ipotesi dello spostamento a Marghera del traffico commerciale oggi svolto in Marittima e prende atto dell'avvenuto trasferimento del Punto Franco dal Centro Storico all'area delimitata in base al decreto ministeriale del 18.2.1993- prevede un progressivo ampliamento delle aree destinate alla funzione portuale.

Così come il PALAV e il Preliminare del PTP, anche la VPRG PM destina alla funzione portuale (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:

- settore Energia Edison Azotati
- settore Petroli Ies Italiana, Mobil Oil, Meritrans, ecc.
- settore Siderurgico Ilva, Sidermarghera



2. la progressiva riconversione alla nuova funzione delle aree dismesse o in corso di dismissione quali la ex Cipi-Sartori, parte dell'ex Ausidet (circa 50 mt dal bordo banchina per permettere il rimodellamento del profilo banchinato del porto commerciale, la parte residua della ex Agrimont Azotati
3. la progressiva riconversione delle aree della Sava/Aluminia e Depositi Monopoli a funzione portuale.
In proposito torna utile ricordare che, recentemente, alla scadenza data, il Provveditorato al Porto ha negato all'Alumix il rinnovo della concessione d'uso dell'area demaniale sulla quale insiste lo stabilimento Sava/Aluminia.
Azione questa da intendersi come un chiaro suggerimento alla dismissione delle attività per un recupero funzionale delle aree alla funzione portuale (uso multiplo del Molo A anche verso il canale Industriale Ovest).

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 (vedi Variante per la Terraferma NTA art. 79), 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 alla 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.

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, ecc.)

La NTA per le Zone portuali di espansione devono, transitoriamente, consentire il mantenimento delle attività esistenti e prevedere che possano essere localizzate in queste aree tutte le attività correlate alla funzione portuale commerciale e tutte le attività industriali e di servizio collegate alla manipolazione e alla movimentazione delle merci.

Per la parte dell'area ex Ausidet, in passato utilizzata come discarica, viste le sue attuali condizioni ambientali la VPRG PM non prevede nessuna utilizzazione ma solo interventi per una sua possibile riqualificazione ambientale, a meno di una fascia estesa almeno mt 50 per la quale invece prevede un'uso portuale funzionale all'utilizzo dell'affaccio al canale Industriale Ovest.

L'area, peraltro viene considerata come Standard della Zona Industriale.



3.5.2.2 Le aree di possibile trasformazione industriale

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

L'area compresa tra via Fratelli Bandiera e via dell'Elettricità - Ristrutturazione urbana e riconversione aree produttive interessate dagli interventi di nuova viabilità

La V. PRG per Porto Marghera, così come il PALAV, 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, da sud fino all'altezza di via Volta. quando il perimetro si allarga per arrivare in fronte al canale Industriale Nord e proseguire per via Banchina dei Molini e poi via delle Macchine e rampa di cavalcavia.

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

La Variante, così come peraltro tutti i documenti di pianificazione territoriale della Regione e della Provincia, promettendosi di assecondare le tendenze in atto, prevede una sua riconsiderazione funzionale e interventi normativi che favoriscano, in essa, l'insediamento di attività terziarie.

Questo processo di trasformazione urbana e', allo stesso tempo, funzionale anche alla organizzazione della nuova viabilità d'accesso alla zona industriale e al Porto il cui compimento prevede l'impegno di una fascia di 20-25 mt oggi parzialmente occupati da attività produttive.

L'attivazione di particolari incentivi e/o compensazioni (cessione di aree per viabilità in cambio di esonero oneri, diversa destinazione d'uso, indici urbanistici di tipo urbano) dovrebbe favorire, allo stesso tempo, la trasformazione dell'area che 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, ecc.) 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, riferito a specifici elementi ordinatori (superficie territoriale, superficie lorda di pavimento, distanze dalle strade, altezze massime, quantità e disposizione delle aree a standard, ecc.).

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 in modo funzionale ad una loro aggregazione; può essere, invece, modificata nel senso di un'ulteriore disaggregazione in comparti solo dal Consiglio Comunale.

Nelle ZTO D2 non è, comunque, consentita 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 5000 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.

Area di via F.lli Bandiera
Schema esemplificativo
dell'assetto urbanistico-edilizio

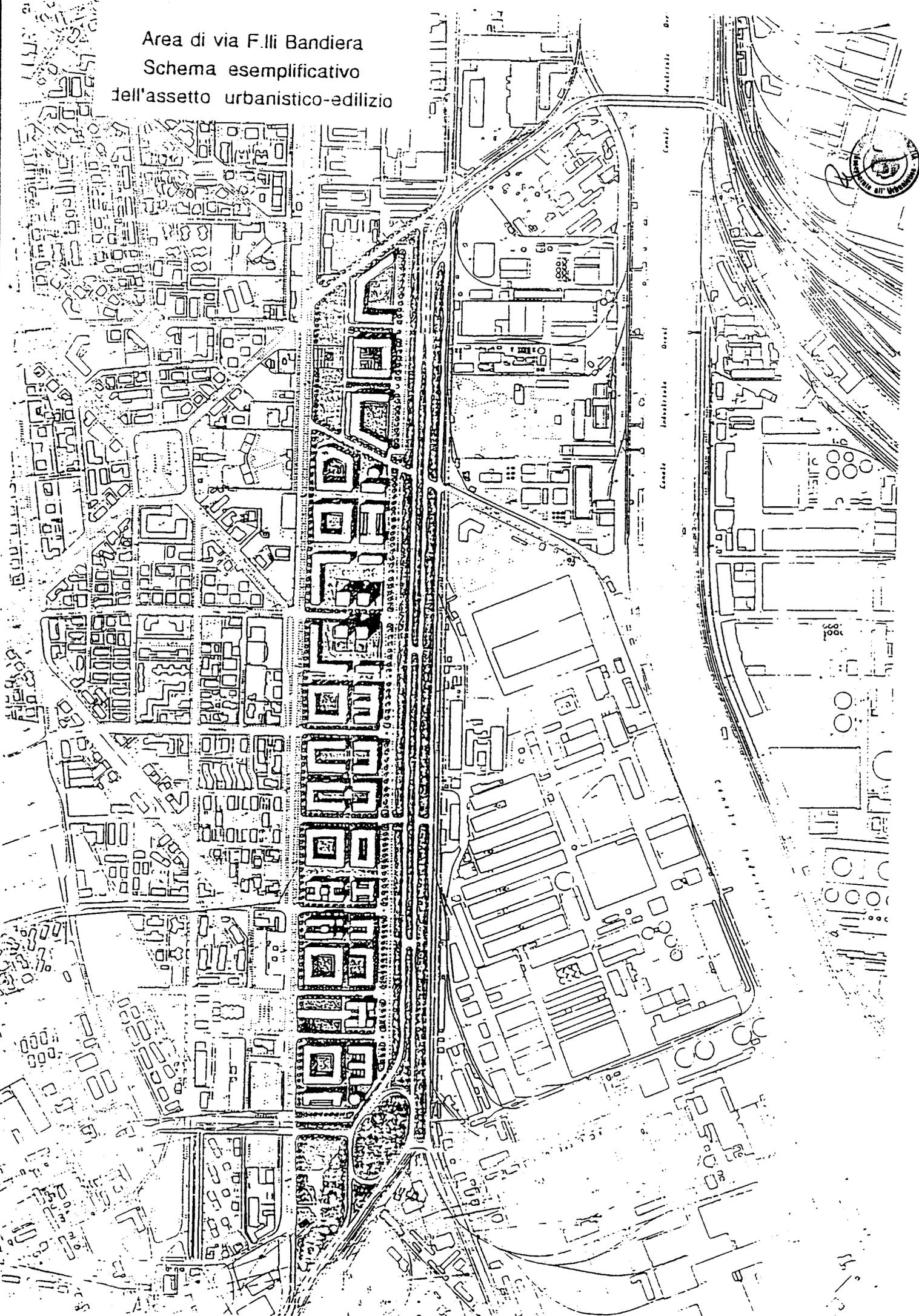


TABELLA 13

**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 - Parcheggi) | | STANDARD SECONDARI (Verde - Parcheggi - Strutt. 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 (Soggette 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 |





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 del Parco Scientifico Tecnologico Multipolare Veneto a Porto Marghera. Un primo stralcio dell'intervento, che prevede l'approntamento, entro il 1995, dell'Incubatore di iniziative di carattere innovativo, parzialmente finanziato dalla Unione Europea, è già in corso di attuazione nell'area dell'ex Cral Agrimont.

Il Progetto prevede il completamento dell'intervento entro il 1998.

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 di recente realizzazione.

A tal fine la Variante comprende in quella che definisce come area della ricerca, oltre all'ex Cral Agrimont, anche:

- l'area, oggi dismessa, di pertinenza del Deposito costiero dell'Agip Petroli
- le aree di pertinenza della Temav e della Cargo System (ipotesi sulla quale si attesta anche il PALAV 195 e l'ipotesi di massima del nuovo PRG portuale)
- le aree dell'ex Agrimont Complessi

e assicura il collegamento di questa parte della I^a zona industriale con via Torino prevedendo la realizzazione di un passaggio pedonale e di un attraversamento viario.

Considerazioni fatte -in ragione del confronto tra PPV e Comune, mirate alla valorizzazione della risorsa BANCHINA PORTUALE- in proposito all'opportunità di destinare a tale funzione anche la parte dell'ex Agrimont Azotati che si affaccia sul canale Industriale Nord hanno portato ad escludere questa possibilità'.

Ai fini di una regolamentazione degli interventi possibili, la ZTO D5 viene suddivisa in 4 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 in comparti soggetti a piano attuativo, l'intervento può essere diretto.



La VPRG PM prevede, inoltre, che la valorizzazione ambientale dell'area complessivamente destinata a PST, condizione ritenuta necessaria per una perfetta riuscita dell'iniziativa di promozione venga supportata anche da interventi di Riquilificazione ambientale della fascia antistante il canale Brentelle.

TABELLA 14

**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 - Parcheggi) mq./mq. di Sp. | STANDARD SECONDARI (Verde - Parcheggi - Strutt. di Supp.) mq./mq. di Sp. | TOTALE STANDARD mq. |
|-------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---|--|---------------------------|
| D5 | 14.700 | 11.760 | | 0.4 Sp. 4.710 | 4.710 |
| D5 (Soggette a Strum. Urb. Att.) | 348.500 | 278.800 | 0.4 Sp. 111.530 | 0.4 Sp. 111.530 | 223.060 |
| | | | 111.530 | 116.240 | 227.770 |





3.5.2.3 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.

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

Ancora nel marzo 1995 il Consiglio Comunale ha votato un Documento che in proposito così si esprime:

... ribadendo il giudizio più volte espresso sulla necessità di definire i criteri per la sostituzione del traffico petrolifero nella Laguna, rileva che nulla sia stato fatto in questa direzione (...).

Sull'estromissione del traffico petrolifero pesano considerazioni inerenti al mantenimento di una parte dell'industria di Marghera, a una parte dei traffici portuali e alle connesse quote di occupazione.

Vanno indicati come possibili, sin d'ora, interventi che non vadano ad intaccare la struttura occupazionale quali la riallocazione dei Depositi costieri (non connessi al fabbisogno della struttura produttiva e al fabbisogno locale) con dismissione del traffico petrolifero relativo agli stessi (...) e la realizzazione delle infrastrutture e delle attrezzature che consentano la dismissione del trasporto con bettoline in laguna per il traffico che in questa fase non sia eliminabile (...).

In ogni caso il Consiglio Comunale ritiene che si debba intervenire da subito realizzando la massima prevenzione contro il rischio di sversamenti



NOTA FUORI TESTO

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 P.to Marghera. 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.

.....omissis.....”

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



C'e' comunque la consapevolezza che un diverso modo di alimentazione della raffineria e dei depositi presenti a Porto Marghera modificherebbe le convenienze economiche della attuale localizzazione e condizionerebbe i programmi produttivi delle aziende.

L'assunto della V. PRG per Porto Marghera è quello 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.

Sulla stessa linea di condotta risultano essere anche le prescrizioni e i vincoli previsti in proposito dal PALAV (art. 40 NTA) che, relativamente ai terminal ed alle installazioni petrolifere esistenti, ferma restando la necessità di garanzie in merito alla protezione e la sicurezza dell'ambiente circostante, ammette solo interventi di manutenzione ordinaria e di manutenzione straordinaria volti al mantenimento delle condizioni di sicurezza di esercizio degli impianti e dei manufatti esistenti, nonché interventi di adeguamento tecnologico degli attuali impianti, anche mediante limitati spostamenti logistici.

Spetta all'urbanistica, comunque, prendere atto dell'irreversibilità delle scelte fatte e prevedere fin d'ora, per le aree interessate, destinazioni d'uso alternative alle attuali che risaltino le peculiarità, soprattutto ambientali, delle stesse.

La destinazione ultima delle aree oggi utilizzate dalla raffineria e dai depositi petroliferi decisa da questo strumento urbanistico è, ovviamente, relazionata alla loro ubicazione, alla loro valenza ambientale, e alla loro funzionalità rispetto al più complessivo Progetto di riqualificazione di Porto Marghera.

Area della Agip Raffinazione, IP e Esso

Questa area, definita peraltro come Area di trasformazione compatibile dal Progetto Preliminare del PTP recentemente adottato, viene delimitata, a nord, secondo il perimetro del futuro Parco di San Giuliano, la cui definizione costituisce input per la VPRG PM.

Per quest'area, la V. PRG per Porto Marghera ipotizza che qualora si avviasse un processo di dismissione/trasferimento dell'attività ora



esercitate nell'area, tra i possibili usi alternativi, vada privilegiato quello che valorizza la valenza ambientale.

A tal fine la Tavola di progetto della V. PRG riconoscono le attività insediate in quest'ambito area come "Attività petrolifere in zona impropria" e prevede, per esso, 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, ecc.), con l'esclusione di potenziamenti della capacità produttiva, e aumentare il grado di sicurezza degli impianti nei confronti dell'ambiente lagunare circostante.

Aree occupate da aziende AGIP, in testa al canale Brentelle

Accordi intercorsi tra Comune e Agip Raffinazione hanno reso plausibile l'ipotesi di un possibile trasferimento dei processi produttivi sviluppati in questo comparto in area Raffineria e la successiva liberalizzazione dell'area oggi occupata. Intervento peraltro consentito anche dal PALAV (... interventi di adeguamento tecnologico ... anche mediante limitati spostamenti logistici, art. 40 NTA) .

Qualora si avviasse un processo di dismissione/trasferimento delle attività esercitate l'area di pertinenza dovrebbe venir sottoposta ad interventi di risanamento ambientale, destinata a VUA Verde urbano attrezzato e inglobata interamente nel perimetro del Parco di San Giuliano.

La VPRG PM riporta solo il perimetro del Parco di San Giuliano e rimanda al suo progetto definitivo ed esecutivo qualsiasi proposta di utilizzazione possibile di queste aree

Aree Deposito Sacaim, Servizi Costieri e Pyros

Anche per le aree di pertinenza del vicino Deposito Sacaim, della Servizi Costieri e della Pyros la VPRG PM prevede il loro



coinvolgimento nel processo di liberalizzazione dalle attuali utilizzazioni, la destinazione a VUA Verde urbano attrezzato e una loro integrazione nel perimetro delle aree del Progetto Parco di San Giuliano.

La VPRG PM propone solo il perimetro del Parco di San Giuliano e rimanda al progetto specifico qualsiasi proposta di utilizzazione possibile di queste aree.

Area pertinenza Praoil, les Italiana, Mobil Oil e Meritrans

La les (ex Icip) è la base per l'invio, tramite oleodotto dei prodotti petroliferi di alimentazione raffinerie di Mantova. Ciò nonostante, la V. PRG per Porto Marghera prevede che, in tempi successivi, tutta l'area venga coinvolta in un processo di riorganizzazione e di cambio di destinazione d'uso da industriale a portuale.

Fermo restando l'impegno per il mantenimento dell'attuale attività fino a quando non si modificano le condizioni che la giustificano, la VPRG PM definisce questa area come appartenente alla Zona D1.3 Zona di trasformazione a Porto commerciale.

Area di pertinenza San Marco Petroli

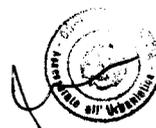
Già il PALAV prevede per l'area di pertinenza della San Marco Petroli interventi di Riqualificazione ambientale.

Anche la V. PRG comunale, a differenza di quanto invece fa il Preliminare del PTP provinciale che prevede, comunque, il mantenimento della attuale destinazione industriale, in caso di dismissione dell'attività si esprime a favore di una riqualificazione ambientale dell'area e di una attrezzatura della stessa come SP Zona a servizio per attività produttiva di progetto.

Area di pertinenza Decal



La V. PRG per Porto Marghera prevede che, qualora venisse meno l'attuale destinazione come deposito di prodotti petroliferi, l'utilizzo futuro dell'area deve essere conforme alla destinazione Industriale portuale di completamento D1.1a delle aree circostanti.



3.5.2.4 Aree per Impianti Tecnologici

Attualmente sono utilizzate a tale scopo le aree dell'ex CCID e le aree per il nuovo Impianto trattamento rifiuti.
Le loro aree di pertinenza vanno considerate come ZTO F8.

3.5.2.5 Superfici pubbliche o riservate alle attività collettive

Il capovolgimento dell'immagine ambientalmente negativa di Porto Marghera procede attraverso una serie di azioni di recupero, bonifica e valorizzazione paesistica di aree a bordo e di aree interne alla zona industriale:

- waterfront lagunare in continuità con il Parco di San Giuliano
- canale verde che da Forte Marghera penetra direttamente fino al canale industriale nord creando un nuovo affaccio sull'acqua a ridosso delle aree del Parco Scientifico e Tecnologico
- costruzione di cunei e barriere verdi tra città e polo industriale nella zona a sud, in corrispondenza di discariche oggi abbandonate
- recupero ambientale e paesistico di tutto il tratto terminale del Naviglio del Brenta, da Malcontenta a Fusina, con azioni perentorie di ripristino dell'asta canalizia che storicamente collegava Venezia a Padova attraverso un paesaggio agrario e monumentale unico in Europa.

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 acquedotto 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, in corso di formazione e arginamento, destinato a raccogliere i fanghi provenienti dall'escavo dei canali del centro Storico, la V. PRG per Porto Marghera, come già il Progetto Preliminare del PTP, prevede interventi di riqualificazione ambientale e una futura destinazione a VU Verde Urbano.

3.5.2.6 Interventi di tutela per manufatti di particolare valenza

Il PTRC e il PALAV, e la Provincia di Venezia con il PTP, individuano nel piano regolatore comunale il principale strumento attraverso il quale operare l'individuazione, la tutela e la valorizzazione dei manufatti che, per loro valenza architettonica e testimoniale della civiltà industriale, devono essere sottoposti ad azioni di tutela e valorizzazione e definiscono criteri di carattere generale a cui rapportare gli interventi. Il PALAV, in particolare, esplicitamente, con gli artt. 39 e 41 delle NTA, sottolinea che per i diversi manufatti va proposto un riuso compatibile in armonia con la loro salvaguardia e tutela e prevede norme per l'individuazione dei manufatti e dei loro annessi.



Per contro, invece, sono piuttosto carenti i riferimenti culturali per la definizione dei criteri di selezione dei manufatti riconoscibili come testimonianza della civiltà industriale.

La metodologia utilizzata per la selezione dei manufatti presenti a Porto Marghera per i quali promuovere interventi mirati ad una valorizzazione della loro valenza testimoniale è così stata sviluppata:

A. Individuazione degli eventuali vincoli esistenti

Nessun immobile di Porto Marghera risulta attualmente sottoposto a vincolo, nè ministeriale ai sensi delle leggi 1089 e 1497/1939, nè urbanistico. Da questo secondo punto di vista va sottolineato che la Variante Tecnica PRG, che considera comunque il problema e definisce tre diversi tipi di prescrizioni per edifici di questo tipo, non individuava nessun manufatto rilevante in Zona industriale.

B. Individuazione degli immobili o complessi di immobili con valenza di testimonianza di civiltà industriale da sottoporre a tutela, tramite le seguenti operazioni:

- confronto tra planimetrie catastali 1929 e planimetrie aziendali 1946-1954-1962;
- individuazione delle persistenze
- schedatura, anche fotografica, degli oggetti selezionati come T.C.I.;
- localizzazione cartografica Scala 1: 5.000

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.

La Tavole di Progetto della VPRG PM individuano i manufatti e le tipologie di intervento.



3.6 La verifica del dimensionamento delle aree a standard

SP Aree a standard (esistenti e di progetto)

Vengono considerate come Aree a standard, ai sensi dell'art. 25 della legge urbanistica regionale n.61/1985 e successive modifiche, previo interventi di riqualificazione ambientale, in accordo prescrizioni PALAV, sia la fascia territoriale compresa tra via dell'Elettronica e la strada provinciale per Malcontenta, l'area oggi impegnata come discarica autorizzata ubicata ad ovest della strada di congiunzione di Marghera con Malcontenta, all'altezza della San Marco Petroli e l'area di waterfront, oggi non utilizzata, di pertinenza della Esso Petroli, in l' zona industriale.

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.

Da notare che la destinazione a "Verde urbano attrezzato" di due aree, che la V. PRG per la Terraferma (adottata con delibera C.C. n°5 del 13 e 14 gennaio 1995) aveva destinato a "Parco, gioco e sport" e a "Parcheggi" nell'ambito delle zone per attrezzature di quartiere, comporta una diminuzione della dotazione complessiva delle aree a standards della Terraferma del Comune di Venezia di 310.000 mq. Di conseguenza, il saldo largamente positivo tra dotazione di aree a standard (esistenti e di progetto) e il fabbisogno per l'intero territorio di Terraferma è ora di 1.191.925 mq.

TABELLA 15

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 |

TABELLA 16

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. 61/85 mq. 1.847.420

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

Variante al P.R.G. per Porto Marghera

Prospetto analitico delle zone territoriali omogenee

| sigla | descrizione zona | n° zona rif. tav. 13.1a | superficie (mq) | note |
|-------|---------------------------------------|----------------------------|-----------------|--|
| C1.3 | Edifici isolati | 12 | 5730 | |
| C1.3 | Edifici isolati | 13 | 4750 | zona assoggettata a progetto di riqualificazione ambientale |
| C1.3 | Edifici isolati | 14 | 5010 | zona assoggettata a progetto di riqualificazione ambientale |
| C1.3 | Edifici isolati | 60 | 2590 | zona assoggettata a progetto di riqualificazione ambientale |
| D1.1a | industriale portuale di completamento | 3 | 302661 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente la medesima sup. terr. |
| D1.1a | industriale portuale di completamento | 4 | 1487130 | |
| D1.1a | industriale portuale di completamento | 15 | 203390 | |
| D1.1a | industriale portuale di completamento | 17 | 90450 | |
| D1.1a | industriale portuale di completamento | 23 | 5711930 | |
| D1.1a | industriale portuale di completamento | 38 | 59320 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente la medesima sup. terr. |
| D1.1a | industriale portuale di completamento | 39 | 88350 | |
| D1.1a | industriale portuale di completamento | 40 | 119150 | |
| D1.1a | industriale portuale di completamento | 45 | 319890 | |
| D1.1a | industriale portuale di completamento | 114 | 28250 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente sup. terr. pari a mq 31570 |



Variante al P.R.G. per Porto Marghera

Prospetto analitico delle zone territoriali omogenee

| sigla | descrizione zona | n° zona rif. tav. 13.1a | superficie (mq) | note |
|-------|---|----------------------------|-----------------|--|
| D1.1a | Industriale portuale di completamento | 116 | 171270 | |
| D1.1b | Industriale portuale di espansione | 7 | 197240 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente la medesima sup. terr. |
| D1.1b | Industriale portuale di espansione | 10 | 140810 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente la medesima sup. terr. |
| D1.1b | Industriale portuale di espansione | 16 | 433480 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente la medesima sup. terr. |
| D1.1b | Industriale portuale di espansione | 18 | 55170 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente la medesima sup. terr. |
| D1.1b | Industriale portuale di espansione | 20 | 116690 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente la medesima sup. terr. |
| D1.2 | Industria cantierist. di interesse naz. | 44 | 382630 | |
| D1.3 | Trasformazione a porto commerciale | 62 | 42890 | |
| D1.3 | Trasformazione a porto commerciale | 63 | 111370 | zona in parte assoggettata a progetto di riqualificazione ambientale |
| D1.3 | Trasformazione a porto commerciale | 64 | 27190 | |
| D1.3 | Trasformazione a porto commerciale | 65 | 82280 | |
| D1.3 | Trasformazione a porto commerciale | 66 | 71660 | |
| D1.3 | Trasformazione a porto commerciale | 67 | 61940 | |
| D1.3 | Trasformazione a porto commerciale | 68 | 21820 | |



Variante al P.R.G. per Porto Marghera

Prospetto analitico delle zone territoriali omogenee

| sigla | descrizione zona | n° zona rif. tav. 13.1a | superficie (mq) | note |
|-------|---|----------------------------|-----------------|---|
| D1.3 | Trasformazione a porto commerciale | 69 | 300440 | |
| D1.3 | Trasformazione a porto commerciale | 71 | 206220 | |
| D1.3 | Trasformazione a porto commerciale | 72 | 231410 | |
| D1.3 | Trasformazione a porto commerciale | 73 | 106630 | |
| D2.a | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di complet. | 2 | 72080 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente la medesima sup. terr. |
| D2.a | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di complet. | 76 | 550 | |
| D2.a | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di complet. | 79 | 4190 | |
| D2.a | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di complet. | 80 | 63200 | |
| D2.a | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di complet. | 82 | 3580 | |
| D2.a | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di complet. | 84 | 1210 | |
| D2.a | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di complet. | 85 | 12850 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente la medesima sup. terr. |
| D2.a | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di complet. | 87 | 6760 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente sup. terr. pari a mq 7730 |
| D2.a | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di complet. | 90 | 15830 | |
| D2.a | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di complet. | 91 | 9350 | |



Variante al P.R.G. per Porto Marghera
 Prospetto analitico delle zone territoriali omogenee

| sigla | descrizione zona | n° zona rif. tav. 13.1a | superficie (mq) | note |
|-------|---|----------------------------|-----------------|---|
| D2.a | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di complet. | 93 | 5880 | |
| D2.a | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di complet. | 94 | 30220 | |
| D2.a | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di complet. | 102 | 25680 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente sup. terr. pari a mq 44040 |
| D2.a | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di complet. | 103 | 15950 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente sup. terr. pari a mq 22430 |
| D2.a | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di complet. | 104 | 25880 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente sup. terr. pari a mq 43280 |
| D2.a | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di complet. | 107 | 14210 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente sup. terr. pari a mq 27720 |
| D2.a | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di complet. | 108 | 9270 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente sup. terr. pari a mq 19230 |
| D2.a | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di complet. | 110 | 89930 | |
| D2.a | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di complet. | 111 | 17870 | |
| D2.a | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di complet. | 112 | 18050 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente la medesima sup. terr. |
| D2.a | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di complet. | 113 | 16360 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente la medesima sup. terr. |
| D2.b | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di espans. | 81 | 34230 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente la medesima sup. terr. |
| D2.b | Comm.-direz.-ric.-art.serv. di espans. | 97 | 45240 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente sup. terr. pari a mq 125180 |
| D5 | Parco scientifico tecnologico | 46 | 107340 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente la medesima sup. terr. |



Variante al P.R.G. per Porto Marghera

Prospetto analitico delle zone territoriali omogenee

| sigla | descrizione zona | n° zona rif. tav. 13.1a | superficie (mq) | note |
|-------|---|----------------------------|-----------------|--|
| D5 | Parco scientifico tecnologico | 47 | 94210 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente la medesima sup. terr. |
| D5 | Parco scientifico tecnologico | 48 | 87990 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente la medesima sup. terr. |
| D5 | Parco scientifico tecnologico | 49 | 58960 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente la medesima sup. terr. |
| D5 | Parco scientifico tecnologico | 75 | 14700 | |
| D/V | Att. petrolifere in esercizio con dest. finale a verde urbano per recup.amb. | 24 | 413000 | |
| D/V | Att. petrolifere in esercizio con dest. finale a verde urbano per recup.amb. | 33 | 944480 | |
| F8 | Impianto tecnologico esistente | 5 | 96260 | |
| F8 | Impianto tecnologico esistente | 6 | 59760 | |
| F8 | Impianto tecnologico esistente | 11 | 142940 | |
| F11 | Servizi di P.S. esistenti | 88 | 1270 | |
| F12 | Porto commerciale esistente | 70 | 886830 | |
| F12 | Porto commerciale di progetto | 36 | 50480 | |
| F12 | Porto commerciale di progetto | 121 | 165930 | |
| PM | Parcheggio multipiano di progetto | 83 | 4670 | |



Variante al P.R.G. per Porto Marghera

Prospetto analitico delle zone territoriali omogenee

| sigla | descrizione zona | n° zona rif. tav. 13.1a | superficie (mq) | note |
|-------|---|----------------------------|-----------------|---|
| SP | Servizi per le attività produutt. esist. | 41 | 18850 | |
| SP | Servizi per le attività produutt. esist. | 42 | 13090 | |
| SP | Servizi per le attività produutt. esist. | 86 | 820 | |
| SP | Servizi per le attività produutt. esist. | 92 | 7110 | |
| SP | Servizi per le att. produutt. di progetto | 8 | 125690 | zona assoggettata a progetto di riqualificazione ambientale |
| SP | Servizi per le att. produutt. di progetto | 9 | 692990 | zona assogg. a prog. di riqualif. ambient. - in parte att. petr. in zona imp. |
| SP | Servizi per le att. produutt. di progetto | 19 | 140190 | zona assoggettata a progetto di riqualificazione ambientale |
| SP | Servizi per le att. produutt. di progetto | 21 | 188850 | |
| SP | Servizi per le att. produutt. di progetto | 22 | 7120 | |
| SP | Servizi per le att. produutt. di progetto | 34 | 63030 | |
| SP | Servizi per le att. produutt. di progetto | 50 | 117700 | zona assoggettata a progetto di riqualificazione ambientale |
| SP | Servizi per le att. produutt. di progetto | 61 | 39710 | zona assoggettata a progetto di riqualificazione ambientale |
| SP | Servizi per le att. produutt. di progetto | 95 | 15670 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente sup. terr. pari a mq 125180 |
| SP | Servizi per le att. produutt. di progetto | 96 | 14990 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente sup. terr. pari a mq 125180 |



Variante al P.R.G. per Porto Marghera

Prospetto analitico delle zone territoriali omogenee

| sigla | descrizione zona | n° zona rif. tav. 13.1a | superficie (mq) | note |
|-------|--|----------------------------|-----------------|---|
| SP | Servizi per le att. produtt. di progetto | 98 | 3420 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente sup. terr. pari a mq 125180 |
| SP | Servizi per le att. produtt. di progetto | 99 | 6170 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente sup. terr. pari a mq 44040 |
| SP | Servizi per le att. produtt. di progetto | 100 | 6440 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente sup. terr. pari a mq 43280 |
| SP | Servizi per le att. produtt. di progetto | 101 | 2660 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente sup. terr. pari a mq 22430 |
| SP | Servizi per le att. produtt. di progetto | 105 | 9850 | |
| SP | Servizi per le att. produtt. di progetto | 106 | 4460 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente sup. terr. pari a mq 19230 |
| SP | Servizi per le att. produtt. di progetto | 109 | 6050 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente sup. terr. pari a mq 27720 |
| SP | Servizi per le att. produtt. di progetto | 115 | 1880 | |
| Vu | Verde urbano di progetto | 25 | 567820 | zona assoggettata a progetto di riqualificazione ambientale |
| VuA | Verde urbano attrezzato di progetto | 51 | 285910 | |
| VuA | Verde urbano attrezzato di progetto | 52 | 6970 | |
| VuA | Verde urbano attrezzato di progetto | 53 | 24750 | |
| VuA | Verde urbano attrezzato di progetto | 54 | 1930 | |
| VuA | Verde urbano attrezzato di progetto | 55 | 2920 | |



Variante al P.R.G. per Porto Marghera

Prospetto analitico delle zone territoriali omogenee

| sigla | descrizione zona | n° zona rif. tav. 13.1a | superficie (mq) | note |
|---------|-------------------------------------|----------------------------|-----------------|--|
| VuA | Verde urbano attrezzato di progetto | 56 | 3080 | |
| VuA | Verde urbano attrezzato di progetto | 57 | 3750 | |
| VuA | Verde urbano attrezzato di progetto | 58 | 68650 | |
| VuA | Verde urbano attrezzato di progetto | 59 | 164450 | zona assogg. a prog. di riqualif. ambient. - attività petrolifera in zona imp. |
| T | Terminal stradale | 1 | 273460 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente la medesima sup. terr. |
| P.di R. | Piano di recupero | 37 | 179460 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente la medesima sup. terr. |
| P.di R. | Piano di recupero | 89 | 9980 | zona assoggettata a strum. urban. attuativo, avente la medesima sup. terr. |

