



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE

## MAGISTRATO ALLE ACQUE

NUOVI INTERVENTI PER LA SALVAGUARDIA DI VENEZIA

LEGGE 29/11/1984 N. 798

CONVENZIONE REP. 7191 DEL 04.10.1991

ATTI ATTUATIVI 7395 DEL 23.11.1993 E 8149 DEL 10.05.2006

INTERVENTI PER L'ARRESTO E L'INVERSIONE  
DEI PROCESSI DI DEGRADO DELLA LAGUNA



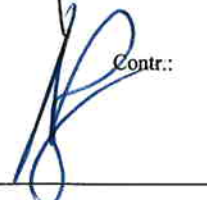

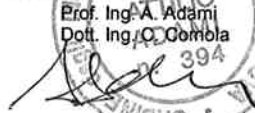


*CONCESSIONARIO: CONSORZIO "VENEZIA NUOVA"*

### INTERVENTI DI SISTEMAZIONE DEL CANALE INDUSTRIALE SUD A PORTO MARGHERA 4° STRALCIO – SPONDA SUD E DARSENA TERMINALE LOTTO 9 (SPONDA ALCOA)

#### PROGETTO ESECUTIVO DI MESSA IN SICUREZZA

#### STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO

Gennaio 2008

| COORDINAMENTO  | PROGETTAZIONE   |   |
|--|---|---|
| <br>CONSORZIO VENEZIA NUOVA<br>Ing. JOHANN STOCKER<br><br>Verif: <br>Contr.:  | <br>Protecno s.r.l. – Padova<br><br>Direttori tecnici:<br>Prof. Ing. A. Adami<br>Dott. Ing. C. Comola<br><br><br>Collaboratori:<br>Dott. Ing. A. Venuti | <br>STUDIO ALTIERI S.p.A.<br><br>Responsabile della progettazione:<br>Dott. Ing. Guido Zanovello<br><br><br>Direttore tecnico:<br>Dott. Ing. Everardo Altieri |

149023R0105-1ED

M0016 EB RLA 0005

*Interventi di sistemazione del Canale Industriale Sud a Porto Marghera*  
*4° stralcio – Sponda Sud e darsena terminale – Lotto 9 (Sponda Alcoa) –*  
*PROGETTO ESECUTIVO di messa in sicurezza*

**STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO**

---

**INDICE**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1 INTRODUZIONE.....</b>   | <b>2</b>  |
| <b>2 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E INSERIMENTO</b>  |           |
| <b>URBANISTICO DELLE OPERE IN PROGETTO .....</b>   | <b>4</b>  |
| 2.1 STRUMENTI PIANIFICATORI DI RIFERIMENTO.....  | 4         |
| 2.2 INSERIMENTO URBANISTICO DELLE OPERE.....   | 5         |
| 2.2.1 P.T.R.C. ....  | 5         |
| 2.2.2 PALAV.....   | 6         |
| 2.2.3 PTP di Venezia. ....   | 7         |
| 2.2.4 P.R.G. Venezia. Variante al Piano Regolatore Generale per Porto<br>Marghera.....                 | 8         |
| 2.2.5 PRP/PM. Piano Regolatore Portuale del Porto di Venezia per la sezione<br>di Porto Marghera ..... | 11        |
| 2.3 RIFERIMENTI PROGRAMMATICI SPECIFICI.....   | 12        |
| <b>3 CONCLUSIONI.....</b>  | <b>14</b> |
| <b>4 ELENCO ALLEGATI.....</b>  | <b>16</b> |

## **STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO**

---

### **1 INTRODUZIONE**

La laguna di Venezia è un'area di assoluto pregio storico, architettonico e paesaggistico, ma anche umano e naturalistico: gli insediamenti antropici del recente passato hanno indotto una serie di profondi squilibri che oggi è possibile leggere nel degrado della laguna ed in particolare in quello dell'area industriale di Porto Marghera.

Il progetto “*Interventi per la sistemazione del Canale Industriale Sud a Porto Marghera*” si propone in primo luogo di rimediare alla situazione di rischio ambientale conseguente allo stato delle sponde del Canale Industriale Sud, impedendo il rilascio nel canale delle sostanze inquinanti e pericolose che si sono accumulate nel corso degli anni lungo le sponde; allo stesso tempo prevede l'arretramento di alcune banchine industriali, secondo quanto previsto dagli strumenti di pianificazione territoriale vigenti.

Le aree industriali di Porto Marghera sono state realizzate innalzando e consolidando il terreno naturale che costituiva le barene fino ad una quota di circa +2.00 m s.m.m., sia mediante l'impiego di materiali provenienti dal dragaggio, sia accumulando rifiuti di vario tipo, anche provenienti dalle lavorazioni industriali.

Sono principalmente due i problemi che si sono riscontrati e che sono connessi al tipo di materiali che costituiscono l'area industriale di Porto Marghera:

- i terreni su cui si fonda si prestano ad essere gradualmente erosi sotto l'azione degli agenti atmosferici e dell'idrodinamica, sia per azioni naturali che per quelle indotte dal densissimo traffico navale che percorre i canali industriali;
- il rilascio di eluati inquinati nelle acque dei canali, come conseguenza del moto di filtrazione delle falde attraverso i terreni.

La situazione appena descritta produce evidentemente delle conseguenze dirette sia sulla morfologia della Laguna Veneta, che, soprattutto, sulla qualità delle acque.

## **STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO**

---

Con gli *Interventi di sistemazione del Canale Industriale Sud a Porto Marghera* si intende contribuire alla vasta operazione di risanamento dell'area lagunare veneta: la conterminazione delle sponde dei canali industriali di Porto Marghera, oltre ad ovviare ai problemi suddetti, contribuisce a rendere efficaci e duraturi gli interventi attivati in parallelo sulla laguna veneta, come le operazioni di dragaggio, il controllo dei rilasci fognari, nonché gli interventi di ripristino ambientale ed architettonico.

In ottemperanza al punto 3.1.a dell'APCM<sup>1</sup> (cfr. *allegato 10*), nonché delle prescrizioni del Piano Portuale vigente, il progetto degli *Interventi per la sistemazione del Canale Industriale Sud a Porto Marghera - 4° stralcio – Sponda Sud e darsena terminale* è stato sviluppato a livello di Progetto Definitivo anche sulla base delle indicazioni emerse dal confronto con l'Autorità Portuale di Venezia (riunioni del 20/09/2000, del 12/10/2000 e del 17/10/2000, tenutesi presso la sede dell'Autorità Portuale): in particolare si è tenuto conto delle esigenze della stessa Autorità Portuale e delle richieste delle aziende frontiste per quanto riguarda le opere di conterminazione dei siti e le eventuali opere di banchinamento (cfr. *allegato 9*).

In questa sede è stato sviluppato il Progetto Esecutivo del Lotto 9 degli *Interventi di sistemazione del Canale Sud a Porto Marghera - 4° stralcio – Sponda Sud e darsena terminale*, relativo al tratto prospiciente l'area Alcoa: si rimanda alla Relazione Generale del presente Progetto Esecutivo per la descrizione completa delle opere.

Nei capitoli seguenti si descrive la compatibilità delle opere previste dal Progetto Definitivo del 4° Stralcio degli Interventi di sistemazione del Canale Sud, comprendenti anche quelle previste dal presente Lotto Esecutivo, con gli strumenti programmatici vigenti come analizzata nel Progetto Definitivo stesso.

---

<sup>1</sup> Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera, approvato con DPCM 12/02/99

## **STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO**

---

## **2 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E INSERIMENTO URBANISTICO DELLE OPERE IN PROGETTO**

### **2.1 Strumenti pianificatori di riferimento**

Gli interventi previsti dal progetto rientrano in un'area appartenente al Demanio dello Stato. Tali aree risultano soggette alle prescrizioni degli Strumenti Territoriali e Urbanistici vigenti, quali:

- P.T.R.C. (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento), approvato dal Consiglio Regionale con provvedimento n.382 del 28/05/1992; il piano venne adottato con deliberazione della Giunta Regionale n.7090 del 23/12/1986 e definitivamente approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n.250 del 13/12/1991;
- Variante al PALAV (Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana), adottata con deliberazione della Giunta Regionale n.2802 del 05/08/1997, e approvata dal Consiglio Regionale in data 21/10/1999 con delibera n.70;
- P.T.P. Venezia (Piano Territoriale della Provincia di Venezia), adottato dal Consiglio Provinciale con delibera prot. n.51195 del 17/02/1999 e approvato dal Consiglio Provinciale con delibera n.22724/170 del 26-27/05/1999;
- P.R.G. Venezia (Piano Regolatore Generale per Venezia), approvato con deliberazione della Giunta Regionale Veneto n.350, del 09/02/1999;
- P.R.P. (Piano Regolatore Portuale), adottato dal Comitato Portuale con delibera n. 1/2000 del 17/02/2000 e approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n.212 del 26/07/2000, tuttora in fase di approvazione (V.I.A. - Valutazione Impatto Ambientale in corso).

## **STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO**

---

### **2.2 Inserimento urbanistico delle opere**

#### **2.2.1 P.T.R.C.**

Il PTRC (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento del Veneto; cfr. *allegato I*) è stato presentato al Consiglio Regionale nel 1986 e poi approfondito nel 1990 sulla base delle indicazioni del Programma di Sviluppo del 1988, e successivamente approvato dal Consiglio Regionale in data 13/12/1991. Il PTRC è un piano che contiene indirizzi e direttive che hanno l'obiettivo di garantire uno sviluppo del territorio compatibile con la necessità di tutelare le componenti ambientali ed il paesaggio.

Citando letteralmente la prefazione del documento: *“Il piano si propone di favorire lo sviluppo complessivo del sistema sociale ed economico, garantendo nel contempo la conservazione, dinamicamente intesa, dei caratteri specifici dell'insediamento”*.

Con riferimento ad un'articolazione del territorio in quattro sistemi costitutivi (ambientale, insediativo, produttivo, relazionale), il Piano mira all'individuazione delle risorse naturalistiche ambientali e alla loro tutela, alla definizione delle direttive e dei vincoli che servono da guida per la redazione dei Piani di settore in scala ridotta; il PTRC stabilisce inoltre quali siano gli ambiti di interesse regionale in seno ai quali predisporre le particolari iniziative di recupero e salvaguardia.

Il PTRC individua, fra le altre, la Laguna di Venezia come oggetto di apposito Piano di Area ed assume anche valenza paesaggistica, in quanto:

- individua il sistema delle risorse naturalistiche ambientali;
- formula direttive, prescrizioni e vincoli per la tutela del paesaggio e dell'ambiente, che dovranno essere specificati in altri strumenti di pianificazione (Piani di Area, P.T.P., Piani di Settore) e nei piani comunali (P.R.G.);

## **STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO**

---

- regola quelle iniziative di pianificazione paesistica successiva e/o subordinata, che possono essere adottate dalle Province e dai Comuni o loro consorzi, mediante opportune forme di coordinamento.

**Le opere previste nel progetto appaiono rispondenti alle norme di piano in quanto in accordo con i vincoli in questo formulati e in quanto conformi, come meglio specificato nel seguito, ai piani specifici di settore (PALAV, PTP, PRG, PRP).**

### **2.2.2 PALAV**

Il PALAV (Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana), adottato una prima volta nel 1986 e poi revocato, quindi modificato e riadottato dalla Giunta Regionale nel dicembre 1991 e definitivamente approvato dal Consiglio Regionale del Veneto con provvedimento n.70 del 9 novembre 1995, rappresenta un approfondimento del PTRC a livello di sub-area regionale, destinato a precisare le politiche settoriali della Regione nell'area lagunare veneziana. La sua Variante è stata adottata con deliberazione della Giunta Regionale n.2802 del 05/08/1997 ed approvata con delibera del Consiglio Regionale n.70 del 21/10/99.

Questo documento programmatico intende coordinare l'insieme delle opere idrauliche di tutela del paesaggio e dell'ambiente, delle infrastrutture e degli insediamenti, per un inquadramento complessivo e coerente della realtà del territoriale lagunare.

Il contesto geografico di applicazione del PALAV comprende il territorio di 16 comuni e di 3 province, che coprono sia le aree a diretto contatto con la laguna (e quindi soggette alle leggi speciali che regolamentano la conterminazione lagunare), sia quelle situate verso l'entroterra, che sono tuttavia assai rilevanti in quanto appartenenti ai bacini scolanti.

## **STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO**

---

Particolari obiettivi del PALAV sono:

- la conservazione della morfologia terrestre ed acquea;
- il ripristino degli equilibri biologici e paesaggistici;
- la rinaturalizzazione di vaste porzioni del territorio lagunare e di quello ad esso prospiciente realizzando parchi ed aree verdi;
- la protezione del paesaggio agrario ed idrografico, convertendo progressivamente ad attività più “pulite” l’area di porto Marghera;
- la riorganizzazione dell’area urbana di Mestre.

Si vedano gli *allegati 2 e 3*, in cui sono riportati la “*Tavola dei Sistemi e Ambiti di progetto*”, e due articoli delle “*Norme di Attuazione*”, che contengono indicazioni delle prescrizioni a cui l’intorno dell’area in oggetto deve attenersi.

Le prescrizioni del PALAV si applicano agli interventi di trasformazione del territorio attraverso i Piani Regolatori dei comuni ad esso subordinati, che devono recepirne le indicazioni.

**Le opere previste dal progetto si localizzano nella zona definita dalla “*Tavola dei sistemi ed ambiti di progetto*” come zona industriale di interesse regionale ed appaiono in linea con i relativi obiettivi formulati nel piano.**

### ***2.2.3 PTP di Venezia.***

Il PTP (Piano Territoriale Provinciale della Provincia di Venezia), il cui progetto preliminare era stato adottato dal Consiglio Provinciale in data 10/03/95, è stato adottato dallo stesso Consiglio con delibera del 17/02/99 ed approvato con delibera n.22724/170 del 26-27 maggio 1999. Tale testo affronta per la prima volta il problema del raccordo tra le politiche territoriali della Regione e il coordinamento della pianificazione a livello sovracomunale.



## **STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO**

---

È stato redatto in attuazione dell'articolo 15 della L.8/6/90, n.142, del D.lgs.31/3/98, n. 112, e della L.Reg.27/6/85, n. 61, e successive modifiche ed integrazioni.

Si vedano gli *allegati 4 e 5*, contenenti rispettivamente le Tavole grafiche in scala originale (1:25000 e 1:50000), nelle quali si definiscono lo stato di fatto e lo stato di progetto di piano, e le Norme Tecniche di Attuazione.

**Le opere previste dal progetto si localizzano nelle aree di “*insediamento produttivo e infrastrutture connesse (porti/aeroporti) – aree produttive strategiche*” e appaiono in linea con gli obiettivi e con le prescrizioni formulati dal PTP in merito.**

### *2.2.4 P.R.G. Venezia. Variante al Piano Regolatore Generale per Porto Marghera*

Porto Marghera ha esercitato, fin dalla sua realizzazione, un ruolo fondamentale nell'economia veneziana: la presenza di un polo industriale è però storicamente in contrapposizione alla forte specializzazione di Venezia nei servizi al turismo.

Il problema di Porto Marghera non è solo di natura urbanistica: se l'obiettivo fosse esclusivamente quello di rivitalizzare un'area in declino industriale risanandone il contesto ambientale, un piano urbanistico potrebbe essere lo strumento adeguato. In realtà, l'azione del Comune per Porto Marghera è a più ampio spettro e comprende una pluralità di interventi nel campo del ripristino ambientale e della protezione civile, e la promozione degli investimenti pubblici, in primo luogo per il Parco Scientifico Tecnologico e per la riorganizzazione del Porto Commerciale, e di quelli privati, innescati dalla pubblica competizione tra aziende che mostrano i requisiti desiderati.

## **STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO**

---

La Variante urbanistica per Porto Marghera costituisce inoltre il recepimento delle indicazioni e prescrizioni del PALAV nel Piano Regolatore Comunale di Venezia, per la porzione di territorio regolamentata da questo strumento urbanistico.

In questo quadro, la Variante urbanistica per Porto Marghera, approvata con Deliberazione della Giunta Regionale n.350, del 9/02/1999, assolve un ruolo essenziale nell'ambito dell'azione complessiva di riconversione e rivitalizzazione di Porto Marghera.

Il piano urbanistico è necessario per accompagnare la riconversione produttiva con un ripensamento complessivo dell'assetto della zona industriale, creando una maggiore connessione, anche fisica, con il resto della città.

L'area interessata dalle opere, pur appartenendo al Demanio dello Stato, si rapporta con le aree adiacenti, all'interno delle quali gli interventi consentiti devono rispettare le singole destinazioni d'uso, rappresentate (vedi *allegati 6 e 7*) nelle Tavole di Progetto, "*Documento cartografico n.47-48-51 - 13.1.a Zonizzazione in scala 1:2000*" e descritte al cap.3 della "*Relazione*" della VPRG (1999).

Più precisamente, l'area di intervento è compresa sotto la denominazione di "*Zona industriale di interesse regionale*", destinazione d'uso D1.1a "*Zona industriale portuale di completamento*".

Va sottolineato che le Norme Tecniche di Attuazione, all'art. 2, dispongono che:

*"L'attuazione della disciplina della variante di Porto Marghera, rispetto alle aree appartenenti al demanio marittimo ed a quelle appartenenti al demanio stradale di enti diversi dal Comune, potrà avvenire solo d'intesa con le autorità rispettivamente competenti.*

*Sono comunque consentiti – su iniziativa o previa autorizzazione dell'Autorità Portuale – gli interventi volti a mantenere, consolidare, allargare o rimodellare le sezioni dei canali portuali, anche con la formazione di nuovi specchi acquei,*

## **STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO**

---

*ovvero volti alla realizzazione, all'ampliamento od alla modifica di banchine portuali."*

Pertanto, per quanto concerne la scelta delle sezioni, le profondità del canale in cunetta ed in accosto alla sponda, nonché il posizionamento della poligonale del marginamento, è vincolante il parere delle specifiche Autorità competenti, mentre la Variante al PRG è piano orientato unicamente alla zonizzazione, ovvero alla differenziazione della destinazione d'uso delle aree emerse (cfr. *allegato 7*).

In relazione a quanto sopra, nella misura in cui il progetto definitivo per la sistemazione della sponda sud e della darsena terminale del Canale Industriale Sud è in linea con le previsioni di piano circa le aree a tergo dell'intervento, esso può effettivamente dirsi **conforme alla programmazione urbanistica**.

Nella planimetria di *Tavola 1* vengono poste a confronto la linea di riva attuale, come individuata dal rilievo topografico del 1999 (Consorzio Venezia Nuova), la linea di sponda prevista nel progetto esecutivo e la linea di riva come indicato nella Variante al PRG per Porto Marghera. Le tre linee si presentano generalmente ben coincidenti lungo il tratto di intervento, con alcune piccole differenze locali dettate da necessità legate alle modalità realizzative delle opere anche in relazione agli effettivi spazi cantierabili.

Lungo la sponda è presente un'opera di presa. In fase A, per non arrecare danno alle attività produttive di Alcoa, tale manufatto viene mantenuto e aggirato con un palancolato leggero, con possibilità di dragare al massimo fino a - 8.00 m s.m.m. Successivamente, in fase B, quando verrà demolita l'opera e arretrata la linea di sponda di progetto, verranno rispettate sia la linea di sponda prevista nella Variante al PRG che la quota di dragaggio alla - 12.00 m s.m.m. prevista dal PRP a ridosso della conterminazione.

L'unico scostamento dalla linea di sponda prevista dalla Variante al PRG si rileva a est dell'opera di presa, dove si riconosce un tratto di sponda soggetto in passato ad

## **STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO**

---

un notevole fenomeno erosivo, che ha causato un arretramento della linea di riva. Il progetto prevede di seguire la linea di riva preesistente l'arretramento verificatosi in seguito ai fenomeni erosivi.

**Per quanto detto, si conclude che gli interventi previsti in progetto appaiono conformi al piano e in particolare a quanto prospettato nella “Relazione” della VPRG in merito alla destinazione d'uso dei suoli limitrofi e a quanto espresso dall'Art.2 delle “Norme di Attuazione” della VPRG in merito al rapporto di quest'ultima con gli altri strumenti pianificatori.**

### ***2.2.5 PRP/PM. Piano Regolatore Portuale del Porto di Venezia per la sezione di Porto Marghera***

Il Piano Regolatore Portuale costituisce lo strumento fondamentale con il quale l'Autorità Portuale provvede ad assolvere i compiti di programmazione che la Legge 28/01/1994, n. 84, “*Riordino della legislazione in materia portuale*” le attribuisce (cfr. *allegato 8*).

Il Piano Regolatore Portuale del Porto di Venezia attualmente in vigore è stato approvato nel 1965; la Variante generale è stata adottata con delibera del Comitato Portuale n. 10 nella seduta del 16-09-99, è attualmente in corso di Valutazione d'Impatto Ambientale ed è stata approvata con voto n.212 del 26/7/2000 dal Consiglio Superiore dei LL.PP., che si è espresso favorevolmente sui suoi contenuti.

Il Piano definisce, tra l'altro, l'assetto delle strutture portuali, tra cui la larghezza e profondità dei canali.

**Le opere previste dal progetto appaiono in linea con gli obiettivi formulati nel Piano in quanto ne rispettano le prescrizioni e le previsioni in termini sia del**

## **STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO**

---

Consiglio Superiore dei LL.PP., che si è espresso favorevolmente sui suoi contenuti.

Il Piano definisce, tra l'altro, l'assetto delle strutture portuali, tra cui la larghezza e profondità dei canali.

**Le opere previste dal progetto appaiono in linea con gli obiettivi formulati nel Piano in quanto ne rispettano le prescrizioni e le previsioni in termini sia del futuro assetto dei canali navigabili che delle relative sponde: tale aspetto ha costituito di fatto uno dei vincoli assunti nella progettazione.**

### **2.3 Riferimenti programmatici specifici**

Come supporto all'emanazione del provvedimento inerente la certificazione della conformità urbanistica delle opere progettate da parte della Commissione Salvaguardia di Venezia e della sua laguna, si elencano di seguito alcuni riferimenti programmatici:

- l'intervento ricade tra quelli previsti nel Piano Generale degli interventi di cui al comma 1 art.3 L. 139/92 ed in particolare tra quelli previsti in seno al *“Progetto Generale di Massima per l'Arresto e l'Inversione del Degrado Lagunare”* del settembre 1992;
- gli interventi sulle sponde dei canali erano stati inseriti nelle schede per il coordinamento degli interventi di salvaguardia ambientale predisposto dalla Regione del Veneto e dal Magistrato alle Acque nel settembre del 1995, assentite dal comitato di Indirizzo, Coordinamento e Controllo ex art. 4 L. 798/84 nell'adunanza del 12/12/1995;
- l'urgenza di operare sulle sponde dei canali di Porto Marghera, in quanto fonti di potenziale rischio ambientale per la Laguna, è stata ribadita anche dall'Ordinanza Ronchi del 01/10/1996;

**STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO**

---

- il progetto è coordinato con le attività previste dal Piano Direttore 2000 per il disinquinamento del bacino scolante della laguna di Venezia ed in particolare con il Progetto Integrato Fusina;
- le opere previste sono state progettate in ottemperanza delle disposizioni di legge e delle direttive programmatiche vigenti;
- in particolare è stato verificato che le opere non interferiscano con quanto previsto dal PTRC, dal PALAV, dalla Variante al PRG per Porto Marghera, dal Piano Portuale in essere (1965) e dalle indicazioni contenute nella Variante al Piano Portuale in fase di approvazione (già assentito dal Comitato Portuale, dal Comune di Venezia e dal Consiglio Superiore dei LL. PP.);
- il progetto è stato sviluppato in accordo con l'Autorità Portuale di Venezia, sulla base degli accordi intervenuti tra Magistrato alle Acque e la stessa Autorità Portuale in conseguenza del punto 3.1.a dell'”*Accordo per la Chimica a Porto Marghera*”.

## **STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO**

---

### **3 CONCLUSIONI**

Alla luce delle considerazioni sviluppate nei capitoli precedenti e consapevoli della sensibilità delle sponde dei Canali Industriali di Porto Marghera al fenomeno erosivo, si ritiene che le opere previste in progetto siano adeguate alle esigenze del caso, infatti:

- decenni di storia pregressa dei Canali Industriali hanno insegnato che la modifica delle sezioni o della superficie liquida dei canali può avere conseguenze ambientali considerevoli, tali da optare per una sistemazione delle sponde che non apporti modifiche sostanziali all'attuale assetto del canale;
- le eventuali variazioni sono state inserite in quanto necessarie per la riconfigurazione dell'assetto funzionale del canale secondo le indicazioni del Piano Portuale vigente, cioè per integrare gli obiettivi di protezione ambientale delle acque lagunari agli obiettivi funzionali ed operativi, oppure per ripristinare le aree recentemente soggette ad erosione;
- gli strumenti di pianificazione territoriale sono rispettati relativamente al loro precipuo scopo di regolamentare le destinazioni d'uso del territorio, tenendo sempre presente gli obiettivi del piano di sistemazione dell'area industriale di Porto Marghera, a cui questo progetto partecipa;
- l'assetto delle sponde è tale da non alterare l'equilibrio naturale del sistema in cui si interviene, se non in senso positivo, ossia ovviando agli attuali problemi di forte rischio ecologico e sanitario;
- la poligonale di progetto, nel suo complesso, pur con qualche minimo arretramento o avanzamento della linea di riva, non modifica sostanzialmente l'attuale assetto dell'area demaniale.

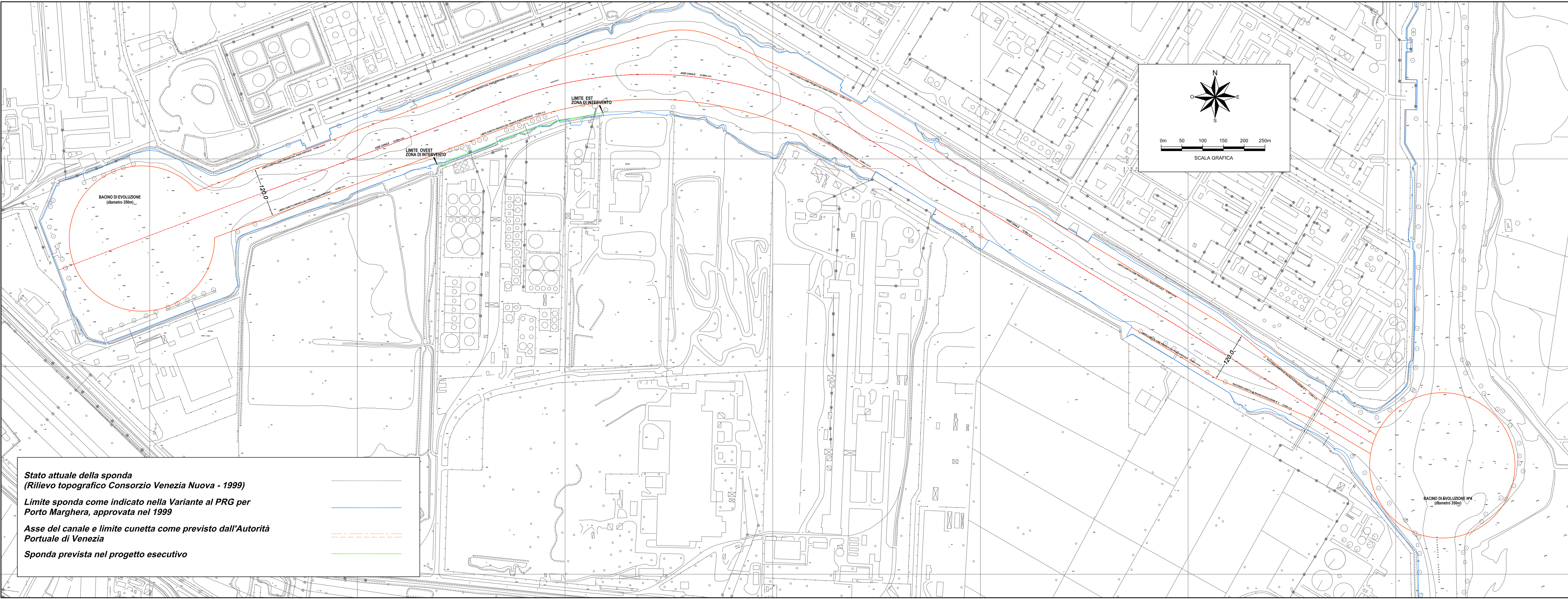
***Interventi di sistemazione del Canale Industriale Sud a Porto Marghera***  
***4° stralcio – Sponda Sud e darsena terminale – Lotto 9 (Sponda Alcoa) –***  
***PROGETTO ESECUTIVO di messa in sicurezza***

**STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO**

---

Sulla base di queste osservazioni appare evidente che l'analisi delle caratteristiche dei manufatti, delle specifiche modalità operative e dei materiali previsti nel progetto permette di sostenere, in relazione alle norme e ai riferimenti programmatici vigenti ed in approvazione, l'adeguatezza delle scelte operate.





Interventi per la sistemazione del canale  
Industriale Sud a Porto Marghera

STUDIO DI INSERIMENTO  
URBANISTICO

TAVOLA 1

Confronto tra la linea di sponda prevista  
nel progetto esecutivo,  
lo stato attuale della sponda e le  
indicazioni dei Piani Regolatori





Interventi per la sistemazione del canale Industriale Sud a Porto Marghera

STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO

TAVOLA 2

Aerofotogrammetria del 2001.  
Confronto con il limite sponda  
indicato nella Variante al PRG per  
Porto Marghera, approvata con  
deliberazione della Giunta Regionale  
Veneto n.350 del 9/2/1999



**STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO**

---

**4 ELENCO ALLEGATI**

Allegato 1 **P.T.R.C.**

*Estratti da “Relazione”*

*Estratti da “Norme Tecniche di Attuazione”*

*Art.11*

Allegato 2 **PALAV**

*Tavola dei sistemi e ambiti di progetto*

Allegato 3 **PALAV**

*Estratti da “Norme Tecniche di Attuazione”*

*Art.41, 58*

Allegato 4 **PTP**

*Tavole grafiche*

*STATO DI FATTO:*

*Tavola 1 “Carattere della struttura territoriale”*

*Tavola 2 “Sistema ambientale”*

*Tavola 3 “Mosaico dei PRGC e dei piani regionali”*

*PROGETTO:*

*Tavola 1 “Assetto territoriale”*

Allegato 5 **PTP**

*Estratti da “Norme Tecniche di Attuazione”*

*Art. 44, 45, 71.*

**STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO**

---

**Allegato 6    Comune di Venezia**

**Variante al Piano Regolatore Generale per Porto Marghera**

***13.1a Zonizzazione***

***Tavole 47, 48 e 51***

**Allegato 7    Comune di Venezia**

**Variante al Piano Regolatore Generale per Porto Marghera**

***Estratti da “Relazione”***

***Cap.2 “Inquadramento territoriale ed urbanistico”, par.2.1 “Il quadro pianificatorio sovraordinato”***

***Cap.3 “La Variante al PRG per Porto Marghera”, par.3.4.3 “La promozione di protocolli d’intesa”; par.3.5.2 “La zonizzazione proposta dalla V.PRG per Porto Marghera”; par.3.5.2.1 “La zona industriale propriamente detta”***

***Estratti da “Norme Tecniche di Attuazione”***

***Titolo I***

***Capo I “Disposizioni varie”: Art.1, 2, 3***

***Capo IV “Le destinazioni d’uso”: Art.14***

***Titolo II***

***Capo I “Le zone produttive: zone territoriale omogenee D1”:  
Art.25***

**Allegato 8    Piano Regolatore Portuale**

**Sezione di Porto Marghera**

***Tavole descrittive***

***1, 3.2, 5.1, 5.3***

**Allegato 9    Piano Regolatore Portuale**

***Interventi di sistemazione del Canale Industriale Sud a Porto Marghera***  
***4° stralcio – Sponda Sud e darsena terminale – Lotto 9 (Sponda Alcoa) –***  
***PROGETTO ESECUTIVO di messa in sicurezza***

**STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO**

---

**Sezione di Porto Marghera**

***Estratti da “Relazione”***

*Cap.6 “Il quadro della pianificazione portuale esistente e il quadro legislativo di riferimento”, par. 6.10*

*Cap.10 “Le scelte fondamentali del piano regolatore portuale del Porto di Venezia per la sezione di Porto Marghera”, par.10.1, 10.2, 10.3, 10.5*

***Estratti da “Norme Tecniche di Attuazione”***

*Art.4, 8*

**Allegato 10 Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera**

*Punto 3.1.a*