

CITTA' DI
VENEZIA



DIREZIONE
SVILUPPO
DEL TERRITORIO
ED EDILIZIA



**PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO ADOTTATO AI SENSI
DELL'ART. 15 DELLA LEGGE REGIONALE N. 11/2004, CON
DELIBERA C.C. 30/31.01.2012 N. 5
INTEGRAZIONE DELL'AUTORIZZAZIONE AL SINDACO PER
LA PARTECIPAZIONE ALLA CONFERENZA DI SERVIZI.
APPROVAZIONE DEI CRITERI DI VALUTAZIONE PER LA
CONTRODEDUZIONE DELLE OSSERVAZIONI**

*Elaborato modificato a seguito approvazione di emendamenti con
Deliberazione di Consiglio Comunale n° 104 del 21.12.2012*

ALLEGATO B RELAZIONE

Venezia 19 Settembre 2012

PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO ADOTTATO AI SENSI DELL'ART. 15 DELLA
LEGGE REGIONALE N. 11/2004, CON DELIBERA C.C. 30/31.01.2012 N. 5
INTEGRAZIONE DELL'AUTORIZZAZIONE AL SINDACO PER LA PARTECIPAZIONE
ALLA CONFERENZA DI SERVIZI
APPROVAZIONE CRITERI DI VALUTAZIONE PER LA CONTRODEDUZIONE DELLE
OSSERVAZIONI

RELAZIONE

Elaborazione dati e redazione a cura di:

Gabriele Antonangeli

Marco Bordin

Giuliana Isabella Carletto

Oscar Giroto coordinatore

Brigida Pagani

Cecilia Rossettini

Flavia Tassan Lugrezin

Betti Tombolato

**PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO ADOTTATO AI SENSI DELL'ART. 15 DELLA
LEGGE REGIONALE N. 11/2004, CON DELIBERA C.C. 30/31.01.2012 N. 5
INTEGRAZIONE DELL'AUTORIZZAZIONE AL SINDACO PER LA PARTECIPAZIONE
ALLA CONFERENZA DI SERVIZI
APPROVAZIONE CRITERI DI VALUTAZIONE PER LA CONTRODEDUZIONE DELLE
OSSERVAZIONI**

RELAZIONE

INDICE

- 1. LA PROCEDURA DI APPROVAZIONE DEL PAT**
- 2. VALUTABILITA' E CLASSIFICAZIONE DELLE OSSERVAZIONI**
- 3. CRITERI DI CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI PUNTUALI**
- 4. CRITERI DI CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI NON PUNTUALI**
- 5. GRANDI TEMI**
- 6. MODIFICHE PERIMETRI AMBITI TERRITORIALI OMOGENEI (ATO)**
- 7. ACCORDI TRA SOGGETTI PUBBLICI E PRIVATI (ai sensi degli artt. 6 o 35,36,37 della LR 11/2004)**
- 8. MODIFICHE NORMATIVE e MODIFICHE ALLA RELAZIONE DI PROGETTO**
- 9. CONCLUSIONI**

**PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO ADOTTATO AI SENSI
DELL'ART. 15 DELLA LEGGE REGIONALE N. 11/2004, CON
DELIBERA C.C. 30/31.01.2012 N. 5
INTEGRAZIONE DELL'AUTORIZZAZIONE AL SINDACO PER
LA PARTECIPAZIONE ALLA CONFERENZA DI SERVIZI.
APPROVAZIONE DEI CRITERI DI VALUTAZIONE PER LA
CONTRODEDUZIONE DELLE OSSERVAZIONI**

RELAZIONE

1. LA PROCEDURA DI APPROVAZIONE DEL PAT

1.1 Il PAT del Comune di Venezia è stato adottato, con Deliberazione del Consiglio Comunale 30/31.01.2012 n. 5, ai sensi dell'Art. 15 "Procedimento di formazione del piano di assetto del territorio mediante procedura concertata tra Comune e Provincia" della Legge Regionale n. 11/2004 e s.m.i..

La successiva procedura di approvazione è regolamentata dai seguenti commi della norma richiamata che dispongono:

"5. Il piano è adottato dal consiglio comunale ed è depositato presso la sede del comune a disposizione del pubblico per trenta giorni consecutivi, decorsi i quali chiunque può formulare osservazioni entro i successivi trenta.

6. Trascorsi i termini di cui al comma 5, il comune convoca una conferenza di servizi alla quale partecipano gli enti interessati, con un rappresentante autorizzato dal rispettivo organo competente, che si esprimono sul piano e sulle osservazioni pervenute. Qualora si riscontri il consenso del comune e della provincia il piano si intende approvato ed è ratificato dalla giunta provinciale.

7. Il piano diventa efficace quindici giorni dopo la pubblicazione nel BUR del provvedimento di approvazione ed del relativo atto di ratifica della Giunta provinciale da effettuarsi a cura della provincia ed ha validità a tempo indeterminato."

Il deposito del P.A.T. comunale è durato 30 giorni consecutivi dalla pubblicazione per la consultazione da parte di chiunque ne avesse interesse e, dalla scadenza del termine per la pubblicazione, è stato riconosciuto un termine di ulteriori 30 giorni perchè potessero essere presentate osservazioni. Il deposito per la V.A.S. è durato 60 giorni consecutivi. Più in particolare a seguito di detta adozione, è stata data comunicazione alle altre Autorità che hanno competenze amministrative in materia ambientale e paesaggistica dell'avvenuta pubblicazione di tutti gli atti riguardanti il P.A.T. comunale e quelli relativi alla Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.). Dell'avvenuto deposito e pubblicazione del P.A.T. all'albo pretorio è stata data notizia mediante annuncio su due quotidiani a livello nazionale e due a livello regionale (la Direzione Sviluppo del Territorio ed Edilizia ha predisposto la pubblicazione del P.A.T. anche sul portale del Comune di Venezia).

Pur considerando che la procedura di approvazione del PAT, definita dall'art. 15 della LR 11/2004, non prevede il pronunciamento del Consiglio Comunale in merito alla controdeduzione delle osservazioni avanzate e che pertanto l'assenza di tale pronunciamento risulterebbe ininfluente ai fini della regolarità della procedura di approvazione del PAT, si ritiene comunque opportuno che la partecipazione alla Conferenza di Servizi, preordinata all'approvazione del Piano, da parte del Comune non possa prescindere da una formale definizione dei criteri di valutazione che, coerentemente con gli indirizzi e gli obiettivi del Piano adottato, vadano ad integrare il mandato che il Consiglio stesso ha attribuito al Sindaco, ai sensi del comma 7 dell'art. 15 della LR 11/2004, con la citata Deliberazione.

Tale atteggiamento appare coerente con la formazione del piano di assetto del territorio mediante procedura concertata in quanto:

- la fase delle osservazioni rappresenta la componente più rilevante del processo di informazione, partecipazione e concertazione, sancite dai principi espressi dall'art. 5 della LR 11/2004, a cui l'Amministrazione ha conformato la propria attività (*);

* Si ricorda che la fase di formazione del Documento Preliminare del PAT ha comportato la concertazione con i seguenti soggetti:

ENTI PUBBLICI TERRITORIALI e AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE

Comune di Jesolo, Comune di Marcon, Comune di Quarto d'Altino, Comune di Mogliano Veneto, Comune di Casale sul Sile, Comune di Spinea, Comune di Roncade, Comune di Preganziol, Comune di Mira, Comune di Martellago, Comune di Casier, Comune di Silea, Comune di Meolo, Comune di Mirano, Comune di Zero Branco, Comune di Chioggia, Comune di Monastier di Treviso, Comune di Salzano, Comune di Carbonera, Comune di Treviso, Comune di Dolo, Autorità portuale, Magistrato delle acque, Provincia di Venezia, Regione Veneto, Arpa Veneto, ARPAV, Regione Veneto, Istituzione Il Parco, Istituzione Il Bosco di Mestre,

ASSOCIAZIONI ECONOMICHE E SOCIALI

AMES S.p.A., ANCE Venezia - Associazione Costruttori Edili ed Affini di Venezia e provincia, APV Investimenti S.p.A., Arsenale di Venezia S.p.A., ASM - Azienda Servizi Mobilità S.p.A., Associazione Bambini del Mondo onlus, Associazione Centro Internazionale Città d'Acqua, Associazione Centro Studi Storici di Mestre, Associazione culturale Teatro a l'Avogaria, Associazione culturale Vortice, Associazione Culturale Teatro Fondamenta Nuove, AVA - Associazione Veneziana Albergatori, C.G.I.A. Associazione Artigiani e Piccole Imprese Mestre, C.G.I.L. Camera del Lavoro Metropolitana Venezia, Unione Sindacale Territoriale CISL Venezia, Centro Culturale P. M. Kolbe, CFLI - Consorzio Formazione Logistica Intermodale, Ciset - Centro Internazionale di Studi sull'Economia Turistica, CO.RI.LA - Consorzio per la gestione del centro delle attività di ricerca inerenti il sistema lagunare di Venezia, Confartigianato Associazione artigiani di Venezia, Confederazione Nazionale dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa - Associazione provinciale di Venezia, Confesercenti - Federazione Provinciale di Venezia, Conservatorio di Musica "Benedetto Marcello", Consormare S.p.A. - Consorzio per la Promozione Nautica Turistica del Veneto, Consorzio Distretto Veneto dei Beni Culturali, Consorzio Venezia Ricerche, CSA - Centro Studi Arsenale, Federazione provinciale Coldiretti di Venezia, FNV s.r.l. - Venezia da Vivere, Fondazione di Venezia, Fondazione la Biennale di Venezia, Forum per la Laguna, Grandi Stazioni S.p.A., Interporto di Venezia S.p.A., ISE - Istituto di Studi Ecumenici "S. Bernardino", ISMAR - Consiglio Nazionale delle Ricerche - Istituto di Scienze Marine, Istituzione Centro Previsioni e Segnalazioni Maree, Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Archivio di Stato di Venezia, Nuova Icona Associazione Culturale per le arti, Ordine degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Venezia, Ordine degli Ingegneri della Provincia di Venezia, Ordine dei Dottori Commercialisti della Provincia di Venezia, Prefettura di Venezia, Società Europea di Cultura, Sviluppo Italia Veneto s.r.l., U.I.L. Regionale Veneto, UMANA S.p.A., Università Ca' Foscari di Venezia, Università IUAV di Venezia, V.I.U. - Venice International University, VEGA Parco Scientifico Tecnologico di Venezia s.c.a.r.l., VELA S.p.A., Venezia Tecnologie S.p.A., AVAL - Associazione Veneziana Albergatori Lido, Confcommercio Unione Venezia - Unione del Commercio del Turismo dei Servizi e delle P.M.I. della Provincia di Venezia, Consorzio Distretto Cantieristica Nautica Veneziana, Consorzio Promovetro Murano, Fondazione Scientifica Querini Stampalia onlus, Fondazione Giorgio Cini Onlus, Stazione Sperimentale del Vetro, Nova Marghera S.p.A., Unindustria Venezia, Unione degli Industriali della Provincia di Venezia, ACLI Venezia, Assonautica Provinciale di Venezia, Aeroterminal Venezia S.p.A., ALCOA S.p.A., APT Venezia, ARTI s.p.a., Associazione Culturale "Pantakin", Associazione Italia Nostra, AUCHAN, Autostrade BS - VR - VI - PD S.p.A., Autostrade di Venezia e Padova S.p.A., Autovie Venete S.p.A., Azienda U.L.S.S. 12 Veneziana, Collegio Geometri di Venezia, Collegio Periti, Consormare S.p.A., Consorzio Distretto Produttivo Turistico, Consorzio PROMOVENE ZIA S.C a R.L., Consorzio Responsabile del bacino veneziano, Consorzio Venezia Nuova, Consorzio Venezia Ricerche, COSES, CSNEA, Distretto Veneto Dei Beni Culturali, Ecoistituto del Veneto Alex Langer, EdilVenezia S.p.A., ENEA, Fincantieri, Fondazione ENI Enrico Mattei, Fondazione Nord Est, Fondazione Solomon R. Guggenheim, Fondazione Venezia 2000, G.R.A.L. S.c.a.r.l. Gestione risorse alieutiche lagunari, Giovani H3G S.p.A., Il teatro srl, Immobiliare Veneziana srl, Interporto di Venezia S.p.A., Lega Ambiente Veneto, Lido di Venezia Eventi e congressi S.p.A., Ligabue Catering spa, Marco Polo System G.E.I.E., MPS Merchant S.p.A., Nicelli spa, Officine Aeronavali, Ordine dei dott. Agronomi e Forestali, Palazzo Grassi, Panorama SpA, Promomarghera S.p.A., Promovenezia S.C.p.A., Residenza Veneziana s.r.l., S. Paolo Partecipazioni S.p.A., Scuola del vetro Abate Zanetti - Murano, Sistema s.n.c., Sistemi Territoriali SpA, Società per le Autostrade di Alemagna S.p.A., Syndial S.p.A. Attività Diversificate, Teleporto Adriatico srl, Thetis S.p.A., Unindustria Venezia Turismo, Veneto Innovazione S.p.A., Veneto Sviluppo S.p.A., Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. Industriali Venezia.

- anche la registrazione, nell'ambito della Conferenza di Servizi, del consenso del Comune e della Provincia con cui il piano si intenderà approvato, si baserà sulla coerenza dei criteri di valutazione delle proposte di modifica al PAT adottato, avanzate attraverso le osservazioni, rispetto all'assetto del Piano definito, alla conclusione della fase di concertazione, attraverso la comune sottoscrizione degli elaborati che lo compongono.

1.2 La definizione di questi criteri, affidata al Consiglio Comunale, finalizzata alla massima valorizzazione del contributo dei cittadini e di tutti i portatori di interessi alla definizione dei contenuti del piano, produrrà un documento attraverso il quale procedere alla loro omogenea applicazione nella valutazione di tutte le proposte di modifica pervenute all'Amministrazione, anche al fine di facilitare le successive fasi procedurali relative all'iter di approvazione del PAT, conseguenti al reperimento delle osservazioni pervenute entro i 30 gg successivi al periodo di pubblicazione, che si concluderanno con l'esito della Conferenza di Servizi con la Provincia di Venezia e che, per completezza di informazione, si riportano di seguito:

- predisposizione degli atti relativi alle controdeduzioni alle osservazioni e all'aggiornamento del Rapporto Ambientale e predisposizione della delibera "Piano di Assetto del Territorio adottato con delibera C.C. n. 5/2012. Integrazione dell'autorizzazione al Sindaco per la partecipazione alla Conferenza di Servizi di approvazione. Criteri di valutazione delle osservazioni.";
- illustrazione alla Giunta Comunale della delibera e avvio del relativo procedimento;
- illustrazione del provvedimento alle Commissioni Consiliari IV^A, V^A, IX^A e X^A;
- illustrazione del provvedimento alle Municipalità;
- predisposizione delle controdeduzioni ai pareri espressi dalle Municipalità;
- discussione del provvedimento e dei citati pareri presso la V^A Commissione Consiliare;
- approvazione, da parte del Consiglio Comunale della delibera;
- preparazione e svolgimento della Conferenza di Servizi con la Provincia; copia delle osservazioni, con valutazione preliminare sulle stesse, dovranno essere fatte pervenire alla Direzione Urbanistica della Provincia per l'istruttoria ed il successivo esame.
- Acquisizione del parere della Commissione Regionale per la VAS ed il Decreto del Dirigente di attribuzione dell'Indice Complessivo di Qualità; la Commissione Regionale per la VAS si avvale del parere espresso dalla Direzione Regionale dei BB.AA.CC. che consulta la Soprintendenza BAP di Venezia;
- ai sensi dell'art. 28 della LR 11/2004, relativamente ad ambiti ed immobili demaniali o di proprietà di enti regionali, si devono acquisire, in sede di Conferenza dei Servizi, i rispettivi assensi alle modifiche delle vigenti previsioni ovvero delle destinazioni d'uso proposte con lo strumento urbanistico adottato;
- completamento dei lavori e approvazione del PAT da parte della Conferenza di Servizi con Regione e Provincia;
- il Piano di Assetto del territorio comunale e la Valutazione Ambientale Strategica, così come approvati in sede di conferenza dei servizi, sono trasmessi alla Giunta Provinciale per la ratifica nei termini fissati dalla Legge Regionale 23 aprile 2004, n. 11 e smi. Dell'avvenuta ratifica viene garantita la più ampia informazione come previsto dall'art. 9 della Direttiva CE/42/2001;
- ratifica dell'approvazione del PAT con delibera della Giunta della Giunta Provinciale;
- pubblicazione del PAT sul B.U.R. ed efficacia del PAT dopo 15 gg da tale pubblicazione.

GESTORI DI SERVIZI PUBBLICI

Insula, PMV Società per la Mobilità Veneziana S.p.A., R.F.I. S.p.A. Direzione Compartimentale Movimento di Venezia, TELECOM ITALIA, TIM ITALIA, Vodafone Omnitel, Wind Telecomunicazioni S.p.A., ACTV S.p.A., Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.A. SAVE, ATER - Azienda Territoriale per l'edilizia residenziale della Provincia di Venezia, VESTA S.p.A., Telecom Italia S.p.A.

2. VALUTABILITA' E CLASSIFICAZIONE DELLE OSSERVAZIONI

2.1 La classificazione delle osservazioni è uno strumento tecnico che fornisce immediatamente un quadro generale che permette di orientare le controdeduzioni, pur considerando la grande quantità e la complessità delle proposte di modifiche, attraverso un parere singolarmente motivato secondo criteri oggettivi.

Le osservazioni al PAT sono state raccolte e catalogate elencandole in base alla data di presentazione.

Anche alla luce dei suoi contenuti programmatici e prevalentemente non conformativi, il PAT consente di esprimere un primo criterio generale, relativo alla inclusione nel processo valutativo di tutte le osservazioni pervenute anche oltre i termini fissati dalla L.R. 11/2004, in quanto esso risulta:

- in piena continuità con le procedure, ampiamente consolidate nel Comune di Venezia, di Varianti al P.R.G. finora gestite ai sensi della LR 61/1985, in cui l'Amministrazione ha di norma inteso valutare tutte le osservazioni, pervenute anche oltre i termini di legge e fino alla protocollazione della delibera di C.C. di controdeduzioni, in funzione della salvaguardia del principio della massima partecipazione, dei cittadini e dei soggetti portatori di interessi collettivi sul territorio, alla formazione degli strumenti urbanistici;
- coerente con il perseguimento del principio di concertazione, nella definizione delle scelte che compongono i contenuti del P.A.T., che ha infatti già avuto vari momenti di applicazione sia nella fase di formazione del documento preliminare che nella fase della discussione immediatamente precedente l'adozione del Piano.
-

L'assunzione di tale criterio, consente di esprimere il seguente orientamento :

- le 3 osservazioni presentate in data successiva all'adozione del P.A.T. ma precedente alla formale pubblicazione dello stesso, si ritiene di considerarle ai fini della controdeduzione, equiparandole a quelle pervenute entro i termini disposti dal comma 5, art. 15 della LR 11/2004;
- le 745 osservazioni presentate nei termini previsti dal comma 5, art. 15 della LR 11/2004 (30 giorni di pubblicazione più 30 giorni successivi) unitamente a n. 5 integrazioni, ad osservazioni di cui sopra, presentate oltre i termini previsti dal comma 5, art. 15 della LR 11/2004, si ritiene di controdedurle secondo i criteri definiti dalla presente deliberazione;
- le 20 osservazioni presentate oltre i termini previsti dal comma 5, art. 15 della LR 11/2004 (dato riferito al 19/09/2012, data di protocollazione della presente deliberazione), si ritiene di considerarle ai fini della controdeduzione secondo i criteri definiti dalla presente deliberazione, in funzione dei principi di continuità e coerenza di anzi espressi.

Un totale quindi di 773 osservazioni complessivamente pervenute e ritenute tutte controdeducibili;

Le 773 osservazioni considerate controdeducibili, sulla base del criterio anzi descritto, presentavano spesso al loro interno più proposte di modifica e pertanto sono state divise in altrettanti sub schedati singolarmente per argomento. Complessivamente si sono individuate 1445 proposte di modifica trattate autonomamente sulle quali pertanto sono state effettuate le seguenti elaborazioni statistiche.

I proponenti sono stati suddivisi in 6 categorie principali così definite:

- 1- Privato cittadino (808 proposte di modifica pari al 55,92 % delle totali)
- 2- Associazione (248 proposte di modifica pari al 17,16 % delle totali)
- 3- Gruppo/Comitato di cittadini (56 proposte di modifica pari al 3,87 % delle totali)
- 4- Ente/Istituzione (93 proposte di modifica pari al 6,44 % delle totali)
- 5- Società (223 proposte di modifica pari al 15,43 % delle totali)
- 6- Partito politico (17 proposte di modifica pari al 1,18 % delle totali)

La schedatura principale è stata effettuata classificando le proposte di modifica secondo gli elaborati, che costituiscono il PAT, cui si riferiscono espressamente:

- elaborati grafici: 758 proposte di modifica (pari al 52,46 % delle totali);
- elaborati normativi, Norme Tecniche: 219 proposte di modifica (pari al 15,16 % delle totali);
- elaborati normativi, Norme Tecniche- Allegato A: 90 proposte di modifica (pari al 6,23 % delle totali);
- elaborati di analisi: 116 proposte di modifica (pari al 8,03 % delle totali);

-altro (per osservazioni non riconducibili alle categorie precedenti): 262 proposte di modifica (pari al 18,13 % delle totali).

2.2 Il lavoro di classificazione delle singole proposte di modifica è stato svolto utilizzando un programma di gestione banche dati di ampia diffusione, File Maker Pro; a questo scopo è stata creata una maschera di input dati costruita utilizzando tutte le voci di legenda che compongono i raggruppamenti tematici del P.A.T. (sempre che l'osservazione si riferisse o meno ad un elaborato specifico o fosse possibile ricondurla ad una casistica che ne comprendesse il tipo di richiesta) secondo questa gerarchia:

- 1) Elaborato di riferimento (es. "Tav.4a – Carta della trasformabilità" oppure "Norme Tecniche")
- 2) Tema primario, relativo agli obiettivi principali (es. "Azioni strategiche" o "Valori e tutele")
- 3) Tema secondario, relativo ai sistemi (es. "sist. insediativo" o "sist. infrastrutturale")
- 4) Tema terziario, Relativo alle singole voci di legenda (es. "Aree di urbanizzazione consolidata")
- 5) Proposta di modifica, che riporta una breve sintesi di ogni proposta che va a comporre un sub.

L'individuazione sulla carta delle proposte di modifica (quando riferite alla cartografia), attualmente in corso, è stata effettuata utilizzando come base la mappa catastale al fine di identificare precisamente i lotti di proprietà oggetto di osservazione. Ogni singola proposta è stata quindi riportata nell'elaborato del PAT oggetto di osservazione al fine di rendere un quadro complessivo delle proposte di modifica. Tale elaborazione consente la visualizzazione degli scenari derivanti dalle diverse forme di aggregazione dei dati sia in relazione alle categorie di classificazione sia, successivamente, in relazione ai criteri di valutazione.

3.CRITERI DI CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI PUNTUALI

Vengono riportati di seguito gli elementi di valutazione delle proposte di modifica che, messi in coerenza con gli obiettivi del PAT adottato, costituiscono criteri finalizzati all'espressione del parere favorevole, parzialmente favorevole o non favorevole alle proposte di modifica avanzate con le osservazioni. Si considera pertanto che le proposte in contrasto con i singoli criteri di seguito espressi non possono essere accolte.

3.1 SISTEMA INSEDIATIVO E INFRASTRUTTURALE

3.1.1 AREE DI URBANIZZAZIONE CONSOLIDATA:

Le proposte di completamento delle "Aree di urbanizzazione consolidata" vanno ricondotte al contenuto dell'art. 26 delle NT del PAT che così le definisce:

"Si intendono comunque ricomprese nelle aree di urbanizzazione consolidata, le zone di completamento del previgente P.R.G. ivi comprese le aree derivanti da sentenze della giustizia amministrativa o da altri provvedimenti di natura analoga, nonché i P.U.A. approvati alla data di adozione del P.A.T., sono altresì da intendersi ricompresi nelle aree di urbanizzazione consolidata i parcheggi scambiatori esistenti o i cui progetti siano stati approvati a detta data; il P.I. provvede conseguentemente ad adeguare la perimetrazione delle aree di urbanizzazione consolidata senza che ciò comporti variante al P.A.T.

Sono inoltre da considerare ricompresi nelle aree di urbanizzazione consolidata gli edifici intersecati da tale campitura e le rispettive aree pertinenziali nonché le attività produttive isolate da confermare, individuate dal P.R.G. vigente per la Terraferma."

3.1.1a proposte di completamenti in ampliamento degli ambiti di "Aree di urbanizzazione consolidata".

Le proposte di completamento delle aree di urbanizzazione consolidata dovranno essere coerenti con gli obiettivi e le strategie così definite dall'art. 26 delle NT:

"Il P.I., in conseguenza del dettaglio di scala e al fine di consentire la definizione di un più coerente disegno urbanistico del tessuto edilizio, può discostarsi dai perimetri da questo delineati per le aree di urbanizzazione consolidata", alle seguenti condizioni:

- *che siano rispettati il limite quantitativo di S.A.U. trasformabile determinato dal P.A.T.;*
- *che tali modifiche di norma non riguardino aree interessate da "invarianti", "vincoli" e aree classificate in "valori e tutele";*
- *che comportino modesti scostamenti funzionali al riconoscimento di fabbricati residenziali esistenti con relative aree di pertinenza, nonché di eventuali lotti di completamento o di integrazione degli insediamenti, posti in contiguità con il tessuto edificato esistente e finalizzati al miglioramento ed alla riqualificazione dei margini degli insediamenti.*

Tali variazioni devono avvenire nel rispetto degli obiettivi generali di limitazione del consumo di suolo e di contenimento della dispersione insediativa, impedendo e/o controllando la costruzione

“a nastro” lungo le strade di interconnessione tra aggregati insediativi, la “fusione” tra gli stessi, e avendo soprattutto cura di verificare che non siano alterati l’equilibrio ambientale e le condizioni di sostenibilità evidenziate nella Valutazione Ambientale Strategica.”

Pertanto saranno considerate con parere favorevole le proposte relative ai seguenti casi:

- a) edificio esistente, con relative strette pertinenze, confinante con “Aree di urbanizzazione consolidata”;
- b) ricomposizione pertinenziale di lotti edificati già prevalentemente ricompresi nelle “Aree di urbanizzazione consolidata” (in coerenza con il disposto dell’art. 26 delle N.T.); per lotti prevalentemente ricompresi nel consolidato vanno intesi quelli la cui superficie rientra per almeno il 50% e comunque la ricomposizione non può riguardare una superficie superiore ai mq.500;
- c) lotto non edificato che soddisfi contemporaneamente le seguenti caratteristiche:
 - c.1 dimensione non superiore a mq. 2000;
 - c.2 confinante per almeno tre lati con "Aree di urbanizzazione consolidata" (considerando anche i casi di viabilità esistente interposta);
 - c.3 non deve creare nuove condizioni similari per successivi completamenti;
 - c.4 non deve corrispondere ad aree appartenenti a zone di espansione previste dal PRG vigente e stralciate dal PAT;
 - c.5 non deve comportare un’incidenza rilevante:
 - sui contesti figurativi e pertinenze scoperte da tutelare;
 - sulle invarianti storico monumentali
 - sulle invarianti ambientali e paesaggistiche che interessino il progetto di rete ecologica
 - sull’assetto idrogeologico

I casi in cui le proposte corrispondano parzialmente alle predette caratteristiche, potranno essere considerati con parere parzialmente favorevole per la parte delle aree interessate che corrispondono alle stesse.

Per tutte le trasformazioni che implicano utilizzo di suolo dovrà essere verificata la disponibilità di SAU trasformabile.

3.1.1b proposte di cambi di destinazione urbanistica (inserimento di attività produttive esistenti in zona impropria, all’interno degli ambiti di "Aree di urbanizzazione consolidata").

Considerando che l’Art. 26 “Aree di urbanizzazione consolidata” prevede che sono da considerare ricompresi nelle aree di urbanizzazione consolidata le attività produttive isolate da confermare, individuate dal P.R.G. vigente per la Terraferma, le proposte relative ad attività produttive isolate non riconosciute dal P.R.G. vigente per la Terraferma, saranno considerate con parere non favorevole in quanto, essendo la zonizzazione materia di P.I, non pertinenti con i contenuti del PAT. Tali proposte saranno pertanto considerate nell’ambito dell’aggiornamento ricognitivo delle attività produttive in sede impropria che sarà attuato in sede di redazione del Piano degli Interventi.

3.1.1c proposte di cambi di destinazione urbanistica (modifica della ZTO rispetto a quella prevista dal PRG vigente) all’interno degli ambiti di "Aree di urbanizzazione consolidata".

Le proposte di attribuzione di specifiche destinazioni d’uso, tipiche della zonizzazione del PRG, nelle aree di urbanizzazione consolidata, saranno considerate con parere non favorevole in quanto, essendo la zonizzazione materia di P.I, non pertinenti con i contenuti del PAT.

Inoltre saranno considerate con parere non favorevole le proposte di diverso assetto urbanistico relative al P.R.G. vigente , anche all’interno delle aree interessate dalle “Linee preferenziali di sviluppo insediativo” indicate nel PAT.

3.1.1d tematismi delle “aree di riqualificazione e/o riconversione” (esterni all’ambito di Porto Marghera, relativo all’art. 41 del PALAV, “Zona industriale di interesse regionale”)

Le proposte di nuove individuazioni di aree di riqualificazione e/o riconversione che riguardino ambiti funzionalmente omogenei (escludendo pertanto singoli edifici), saranno considerate con parere favorevole in quanto compatibili con gli obiettivi di riqualificazione urbana del PAT.

3.1.1e tematismi delle “aree di riqualificazione e/o riconversione” e della “riqualificazione funzionale produttiva” (relativi all’ambito di Porto Marghera)

Considerando che i due tematismi si sovrappongono nell’ambito della Zona Industriale di Porto Marghera per cui il Piano fonda il suo impianto strategico sulla conferma ed il consolidamento della vocazione industriale :

- le proposte di stralcio del tematismo "Riqualificazione funzionale produttiva" saranno considerate con parere non favorevole in quanto non coerenti con gli obiettivi del PAT;
- le proposte di stralcio del tematismo "Aree di riqualificazione e/o riconversione", anche se associato a quello di "Riqualificazione funzionale produttiva" (con il conseguente mantenimento del tematismo di "aree di urbanizzazione consolidata") riguardanti aziende esistenti, il cui fine sia espressamente quello del mantenimento della destinazione d'uso industriale, saranno considerate con parere favorevole in quanto comunque non contrastanti con gli obiettivi del PAT;
- le proposte di nuove individuazioni di "Aree di riqualificazione e/o riconversione e Riqualificazione funzionale produttiva" saranno considerate con parere favorevole in quanto coerenti con gli obiettivi del PAT.

3.2 TUTELA DEI BENI STORICO-MONUMENTALI E ARCHITETTONICI

3.2.1 INVARIANTI DI NATURA PAESAGGISTICA

3.2.1a contesti figurativi o pertinenze scoperte da tutelare

Le proposte di stralcio totale o parziale di "contesti figurativi o pertinenze scoperte da tutelare", saranno considerate con parere non favorevole in quanto non coerenti con gli obiettivi di tutela dei valori storico-paesaggistici del territorio che fondano il PAT.

Le proposte di stralcio parziale di "contesti figurativi o pertinenze scoperte da tutelare" corrispondenti a mero adeguamento del perimetro a confini di proprietà (se riguardano variazioni non sostanziali.) saranno considerate con parere favorevole in quanto non sostanziali e pertanto non contrastanti con gli obiettivi di tutela dei valori storico-paesaggistici del territorio che fondano il PAT.

3.2.1b edifici e complessi di valore monumentale ed edifici di interesse storico-testimoniale

Le proposte di stralcio riguardanti situazioni documentate di scostamento dallo stato registrato dal PAT (es.: edifici demoliti o con attribuzione errata) saranno considerate con parere favorevole in quanto non contrastanti con gli obiettivi di tutela dei valori storico-testimoniali del territorio che fondano il PAT.

Le proposte di individuazione nuovi edifici, basate sui criteri definiti definiti dal PRG vigente per gli "edifici con tipo di intervento codificato" e ripresi all'art. 21 delle NT del PAT, saranno considerate con parere favorevole in quanto coerenti con gli obiettivi di tutela dei valori storico-paesaggistici del territorio che fondano il PAT.

3.3 AREE DI ESPANSIONE

3.3.1 linee preferenziali di sviluppo insediativo

3.3.1a Considerando gli obiettivi di sostenibilità e di limitazione del consumo di suolo definiti dal PAT, le proposte di previsione di nuovi interventi di espansione saranno considerate con parere favorevole esclusivamente:

- qualora riguardino ambiti le cui caratteristiche dimensionali e localizzative riconducano ai criteri di valutazione favorevole definiti al precedente punto 3.1.1a (proposte di completamenti in ampliamento degli ambiti di "Aree di urbanizzazione consolidata") della presente relazione;
- qualora corrispondano all'obiettivo di rilocalizzazione di insediamenti residenziali esistenti che saranno penalizzati (in termini espropriativi o di sostanziale innalzamento dei livelli di inquinamento) dalla realizzazione di nuove opere infrastrutturali (ferroviarie, aeroportuali, tramviarie, viarie) e che pertanto necessiteranno di soluzioni che garantiscano, tra l'altro, il mantenimento dei livelli di accessibilità ai servizi pubblici e privati già goduti (servizi sociali, scolastici, commerciali ecc.).

3.3.1b Le proposte che prefigurano accordi pubblico-privato, riconducibili all'art.6, commi 2 e 3, della L.R. 11/2004, in quanto collegate alla formulazione di impegni dei proponenti in termini di cessioni di aree o di realizzazione di interventi di interesse pubblico compensabili con nuova edificabilità in espansione, non potranno essere considerate con parere favorevole in quanto l'Amministrazione non ha inteso attuare con il PAT le procedure del citato art. 6 rinviandole al successivo P.I., tranne per i casi riconducibili a convenzioni finalizzate ad interventi di pubblico interesse riguardanti aree con caratteristiche ricomprese al precedente punto 3.1.1a .

Pur tuttavia, qualora dette proposte riguardino il ripristino e la riqualificazione paesaggistica e ambientale del territorio, interventi di miglioria idraulica coerente con le indicazioni riportate nella relazione di Valutazione di Compatibilità Idraulica allegata al PAT ovvero aree preferenziali per interventi di riqualificazione ambientale di forestazione e di ricostruzione del paesaggio agrario, queste saranno considerate con parere parzialmente favorevole considerando che l'interesse per gli apporti al miglioramento della qualità ambientale e territoriale in queste contenute, sia coerente con i criteri del PAT (artt. 43 e 44 delle Norme Tecniche) e debba pertanto essere valutato nell'ambito delle procedure di formazione del P.I., conformemente ai livelli di sostenibilità da questo fissati, anche attraverso forme di accordi ai sensi del citato art. 6 della LR 11/2004, con l'applicazione degli istituti di premialità tipici di tale strumento urbanistico (perequazione urbanistica, credito edilizio).

3.3.1c Le proposte di previsione di nuovi interventi di espansione, con contenuti diversi da quelli trattati ai punti precedenti, saranno considerate con parere non favorevole in quanto contrastanti con gli obiettivi di sostenibilità ambientale attraverso la riduzione del consumo di suolo, rispetto alla pre-vigente programmazione urbanistica, assunto come principio fondante del PAT.

3.3.1d Le proposte di stralcio delle aree di espansione attualmente previste nel PAT saranno considerate con parere non favorevole in quanto tali aree sono state definite all'interno di un equilibrato progetto di sviluppo insediativo la cui sostenibilità è documentata nell'elaborato della VAS; sarebbe inoltre difficilmente sostenibile, in termini di qualità urbana, la scelta di aggiungere carico insediativo, conseguente a tali eventuali riduzioni, all'interno delle aree di urbanizzazione consolidata.

3.3.1e Le proposte di ripristino di zone di espansione previste dal PRG vigente e stralciate dal PAT non potranno essere considerate con parere favorevole in quanto contrastanti con gli obiettivi di sostenibilità ambientale attraverso la riduzione del consumo di suolo, rispetto alla pre-vigente programmazione urbanistica, assunto come principio fondante del PAT.

Pur tuttavia, considerando:

- la delibera Giunta Provinciale 9 Novembre 2011 n. 159 che alla lett. n del dispositivo propone: *"per le aree corrispondenti a ZTO di espansione previste dal PRG vigente, che non trovano conferma nelle previsioni del PAT, in termini di "linee preferenziali di sviluppo insediativo", il PI dovrà valutare forme di compensazione, definendo le relative modalità di attuazione nelle condizioni temporali fissate dal PI stesso;"*

- tale determinazione è stata recepita dalla delibera C.C. n. 5/2012 di adozione del PAT, attraverso l'integrazione delle Norme Tecniche del P.A.T., con la direttiva di valutare forme di compensazione finalizzate al mantenimento delle scelte del P.A.T. in termini di riduzione di consumo di suolo,

queste saranno considerate con parere parzialmente favorevole considerando che debbano pertanto essere valutate nell'ambito delle procedure di formazione del P.I., conformemente ai livelli di sostenibilità da questo fissati, anche attraverso forme di accordi ai sensi del citato art. 6 della LR 11/2004 finalizzati alla positiva definizione di eventuali contenziosi che dovessero interessare l'Amministrazione, con l'applicazione degli istituti di premialità tipici di tale strumento urbanistico (perequazione urbanistica, compensazione urbanistica).

3.3.2 aree a servizi

Le proposte di modifica delle destinazioni d'uso di parte di aree di espansione (non superiori al 25% dell'area) indicate nelle tavole progettuali del PAT con " S: verde e sport, attrezzature pubbliche ed uso pubblico, parcheggi", qualora siano funzionali alla definizione di interventi di pubblico interesse, le cui caratteristiche saranno oggetto di apposite convenzioni soggette alla approvazione di Consiglio Comunale da stipulare precedentemente alla modifica di destinazione urbanistica in sede di P.I., saranno considerate con parere favorevole.

3.4 EDIFICAZIONE DIFFUSA

3.4.1 aree di edificazione diffusa

Considerando, quale riferimento, i criteri utilizzati per la definizione delle zone E4 in occasione del PRG vigente per la terraferma, saranno considerate con parere favorevole in quanto non confliggenti con gli obiettivi di tutela del PAT:

- a. le proposte di nuova individuazione che riguardano raggruppamenti continui ancorché intervallati da aree di uso pubblico, strade, piazze, giardini o simili, costituiti da almeno 7 fabbricati ad uso abitativo e che non comportano l'interclusione di lotti liberi non edificati;
- b. le proposte di ampliamento che riguardano lotti già edificati ubicati in adiacenza alle aree di edificazione diffusa già individuati dal PAT, per una superficie comunque non superiore a mq. 2000.

Tale parere favorevole sarà in tutti i casi condizionato alla compatibilità con:

- I contesti figurativi e pertinenze scoperte da tutelare
- Le invariants storico monumentali
- Le invariants ambientali e paesaggistiche che interessino il progetto di rete ecologica
- L'assetto idrogeologico

Per tutte le trasformazioni che implicano utilizzo di suolo dovrà essere verificata la disponibilità di SAU trasformabile

3.5 OPERE INCONGRUE ED ELEMENTI DI DEGRADO

3.5.1 opere incongrue

Considerando, quale riferimento, i criteri utilizzati per la individuazione delle "attività isolate in zona impropria da trasferire" in occasione del PRG vigente per la terraferma, saranno considerate con parere favorevole, in quanto coerenti con gli obiettivi di tutela del PAT:

- a. le proposte di stralcio di opere incongrue se riguardanti situazioni documentate di scostamento dallo stato fisico-funzionale definito dal PAT adottato (es.: edifici demoliti o con avvenuta modifica della destinazione ad uso compatibile);
- b. le proposte di nuova individuazione di opere incongrue coerenti con i criteri definiti all'art. 28 delle NT del PAT.

3.6 CONTESTI TERRITORIALI DESTINATI ALLA REALIZZAZIONE DI PROGRAMMI COMPLESSI

3.6.1 stralcio o modifica del perimetro

Le proposte di stralcio e di ampliamento del perimetro dei contesti destinati alla realizzazione di programmi complessi saranno considerate con parere non favorevole, in quanto non coerenti con gli obiettivi di sostenibilità del PAT che ha individuato puntualmente tali ambiti in corrispondenza ad obiettivi di programmazione già consolidati.

3.7 INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

Il PAT è un piano strutturale che definisce le principali vocazioni territoriali e detta le linee guida per la redazione dello strumento successivo, il PI. Questo presupposto definisce che il PAT, data la sua natura non conformativa, non va a trattare nel dettaglio i singoli contenuti progettuali che si riferiscono a politiche riferibili ad altri strumenti, che in termini di contenuti programmatici viene individuato nel PUM, di cui il Piano recepisce i contenuti. Tuttavia, nella fase di concertazione e discussione che hanno preceduto la formale adozione da parte del C.C., il tema delle infrastrutture e della mobilità è stato oggetto di un ampio dibattito in varie sedi (Commissioni Consiliari, Municipalità, assemblee pubbliche) nonché di un lavoro di concertazione con la Provincia di Venezia (in sede di copianificazione) e con i comuni limitrofi; di conseguenza il disegno della rete infrastrutturale riportato nelle tavole di piano è frutto di una sintesi, politica e tecnica, che ha tenuto conto di precise scelte, condivise con la struttura di riferimento (Direzione Mobilità e Trasporti, Settore Pianificazione Viabilità e Trasporti) che potranno comportare, attraverso una successiva verifica di fattibilità, aggiornamenti al citato Piano Urbano della Mobilità.

3.7.1 MOBILITA' DI TERRAFERMA

3.7.1a Viabilità di connessione urbana e territoriale - assi viari principali

- le proposte riguardanti stralci alla Viabilità indicata dal PAT come elementi di connessione urbana e territoriale (Bivi, viabilità nelle vicinanze di Forte Rossarol, Terraglio Ovest-Arzeroni) saranno considerate con parere non favorevole, in quanto non coerenti con gli obiettivi di sostenibilità del PAT che ha individuato puntualmente tali infrastrutture in corrispondenza ad obiettivi di programmazione già consolidati (Piano Urbano della Mobilità);

- le proposte riguardanti modifiche ai tracciati della Viabilità indicata dal PAT come elementi di connessione urbana e territoriale, saranno considerate con parere favorevole, se considerate coerenti con gli obiettivi di sostenibilità dalla Direzione Mobilità e Trasporti, Settore Pianificazione Viabilità e Trasporti;

- Le proposte riguardanti interventi di mitigazione di impatti provocati dalle infrastrutture viarie o ferroviarie principali, relative a zone adiacenti a dette infrastrutture e che riguardino il miglioramento della qualità urbana, saranno considerate con parere favorevole, in quanto coerenti con gli obiettivi di sostenibilità del PAT.

- Le proposte riguardanti stralci o modifiche alla Viabilità di connessione principale (con i comuni di Spinea e Martellago), saranno considerate con parere non favorevole, ribadendo che le stesse potranno essere rese superflue, nella successiva fase di progettazione, mediante il rafforzamento della mobilità pubblica (in particolare il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale – SFMR) e/o l'ottimizzazione della rete infrastrutturale esistente (anche prevedendo l'estensione di tratti autostradali liberi), in quanto non corrispondenti agli esiti della concertazione con la Provincia di Venezia, conclusa in sede di copianificazione nonché:

- con la delibera Giunta Provinciale 9 Novembre 2011 n. 159 che alle lett. a) e c) del dispositivo, prescrive:

a) si fa obbligo di raccordare alcune indicazioni progettuali con le scelte dei Comuni contermini, specificatamente:

- adeguamento della previsione della nuova viabilità di cintura al sistema urbano di Mestre,

denominato "Bivi", con previsioni urbanistiche del Comune di Spinea;

integrare delle previsioni viarie di connessione con i Comuni di Mira e Marcon;

c) si fa obbligo di inserire una nuova viabilità di collegamento casello di Martellago – sistema di adduzione all' Ospedale dell' Angelo;

- con il recepimento di tali prescrizioni fatto dalla delibera C.C. n. 5/2012 di adozione del PAT, attraverso:

relativamente alla precedente lett. a), la modifica della Tav. 4a della Carta della trasformabilità con l'inserimento del raccordo con la viabilità del Comune di Spinea e con l'inserimento del raccordo con la viabilità del Comune di Mira e dell'attraversamento del Brenta (Foglio 4) e l'inserimento del raccordo con la viabilità del Comune di Marcon (Foglio 2), come concordato con la Provincia di Venezia.

relativamente alla precedente lett. c) la modifica della Tav. 4a della Carta della trasformabilità (Foglio 1) con l'inserimento di un indicazione del collegamento come "viabilità di connessione urbana e territoriale", secondo quanto proposto dalla Provincia di Venezia.

- Le proposte presentate da Comuni limitrofi che richiedono il riconoscimento di modifiche alla viabilità corrispondenti ad opere già realizzate o in via di realizzazione, saranno considerate con parere favorevole, in quanto corrispondenti ad un aggiornamento dello stato di fatto;

- Relativamente alla previsione del nuovo asse viario denominato "Terraglio Ovest" , le proposte di modifica al tracciato saranno considerate con parere parzialmente favorevole riportando lo stesso alla grafia della Tav. 4a - Carta della Trasformabilità – allegata al presente punto al fine di preservare, anche nelle successive fasi di progettazione, l'intero compendio del Forte Mezzacapo, sottolineando che tale grafia ai sensi dell'art. 35, comma 4° delle NT, costituisce mera indicazione programmatica in quanto " spetta al P.I. definire l'assetto l'esatto tracciato e la configurazione tecnica dell'infrastruttura, non costituendo variante al PAT tracciati non coincidenti con quelli

rappresentati nella Tav. 4 in quanto vengono in questa definiti meramente le direttrici e le connessioni che si intendono perseguire”.

(vedi allegato grafico A1“Modifica Tav.4a P.A.T.”) Tale tracciato e la viabilità di adduzione collegata dovrà essere progettata e realizzata nel rispetto dei Nuclei abitati esistenti e dei nuclei storici architettonici e paesaggistici dell’area.

3.7.1b Linee tramviarie

- Le proposte riguardanti modifiche o integrazioni ai tracciati della linea tramviaria saranno valutate con parere non favorevole, in quanto non coerenti con gli obiettivi di sostenibilità del PAT che ha individuato puntualmente tali infrastrutture in corrispondenza ad obiettivi di programmazione già consolidati (Piano Urbano della Mobilità);

- Le proposte riguardanti lo stralcio o la modifica di parte dei tracciati della linea tramviaria, rispondenti a recenti revisioni dei tracciati definiti da intervenute modifiche progettuali e di programmazione, saranno valutate con parere favorevole se coerenti con i nuovi obiettivi definiti dal Settore Pianificazione Viabilità e Trasporti.

3.7.1c modifiche alla viabilità minore

- Le proposte riguardanti stralci, modifiche o integrazioni alla viabilità minore (comunale o di quartiere) non indicata come Viabilità di connessione urbana e territoriale nelle tavole del PAT, saranno considerate con parere non favorevole, in quanto non pertinenti con il livello di pianificazione tipico del PAT e saranno comunque valutate dal Settore Pianificazione Viabilità e Trasporti, in relazione alla successiva redazione del P.I. in coerenza con il PUM e il PUT.

- Le proposte riguardanti modifiche ai progetti stradali in corso di approvazione o in fase di realizzazione (es. Vallenari bis), saranno valutate con parere non favorevole, in quanto il PAT è coerente con il PUM e il PUT. Queste saranno comunque valutate, prima dell’espressione di parere, dal Settore Pianificazione Viabilità e Trasporti, in quanto il PAT è coerente con lo specifico piano di settore;

- Le proposte riguardanti stralci, modifiche o integrazioni alla rete ciclo-pedonale indicata nelle tavole del PAT saranno valutate con parere non favorevole, in quanto non coerenti con gli obiettivi di sostenibilità del PAT che ha individuato puntualmente tali infrastrutture in corrispondenza ad obiettivi di programmazione già consolidati (Piano Urbano della Mobilità). Queste saranno comunque valutate, prima dell’espressione di parere, dal Settore Pianificazione Viabilità e Trasporti, in quanto il PAT è coerente con lo specifico piano di settore;

3.7.1d modifiche alle linee ferroviarie

- Le proposte riguardanti modifiche o integrazioni alle linee ferroviarie indicate nel PAT, qualora non derivanti dalle intese con gli enti gestori del demanio statale e regionale (da espletare, nell’ambito della Conferenza di Servizi, ai sensi dell’art. 28 della LR 11/2004), saranno valutate con parere non favorevole, in quanto non coerenti con gli obiettivi di sostenibilità del PAT che ha individuato puntualmente tali infrastrutture in corrispondenza ad obiettivi di programmazione già consolidati.

3.7.2 MOBILITA’ LAGUNARE

3.7.2a linee di forza del trasporto lagunare

- Le proposte riguardanti nuovi collegamenti tra la laguna nord e la terraferma saranno valutate con parere favorevole, in quanto coerenti con gli obiettivi di sostenibilità del PAT che si pone l’obiettivo di favorire le occasioni di integrazione tra città di terraferma e città lagunare.

- Le proposte che interessano la definizione delle “linee di forza del trasporto lagunare” presente nella legenda degli elaborati del PAT, finalizzate all’attribuzione di specificità relative alla modalità di trasporto, saranno valutate con parere non favorevole, in quanto non pertinenti con i contenuti tipici del PAT in quanto la competenza nella definizione delle modalità del trasporto è attribuita al Piano Urbano della Mobilità.

3.7.2b darsene

- Le proposte di nuove darsene che non siano coerenti con la pianificazione di livello sovraordinato (PALAV e PTCP) saranno valutate con parere non favorevole, in quanto non coerenti con gli obiettivi di sostenibilità del PAT;

- Le proposte di individuare punti di ormeggio o attrezzature nautiche lungo i corsi d’acqua interni, saranno considerate con parere non favorevole in quanto, essendo materia di P.I. individuare le

attrezzature nautiche da diporto lungo i corsi d'acqua in Terraferma e le caratteristiche delle stesse nel rispetto dei valori paesaggistico-ambientali dei luoghi, sono da considerare non pertinenti con i contenuti del PAT.

3.8 INFRASTRUTTURE

- Le proposte che interessano le infrastrutture ed attrezzature rilevanti (porto, aeroporto e Stazione Ferroviaria) avanzate dai soggetti direttamente deputati alla gestione di tali servizi (APV, ENAC, SAVE, RFI) sono oggetto di criteri di valutazione puntuali, riportate nelle schede di cui all'allegato B1 alla presente relazione, in quanto anche nella prospettiva delle intese con gli enti tutori dei demani statale e regionale da espletare, nell'ambito della Conferenza di Servizi preordinata alla conclusione dell'iter approvativo del PAT, ai sensi dell'art. 28 della LR 11/2004.

Tali intese non potranno, in alcun caso, contrastare con quanto prescritto dalle previsioni e dalle Norme Tecniche del PAT adottato.

Sulla base, infine, delle considerazioni su esposte si rende necessario aggiornare alle più recenti determinazioni dell'Amministrazione Comunale le Norme Tecniche del PAT, e si ritiene pertanto di integrarne l'articolo 35 "Infrastrutture e mobilità" delle Norme Tecniche, riformulando il sesto paragrafo dalle parole "Per quanto concerne il servizio ferroviario..." alle parole " ...dimensione comunale." nei seguenti termini:

"Per quanto concerne il servizio ferroviario il PAT individua come assoluta priorità la realizzazione e la piena operatività del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale. Il servizio Alta Capacità/Alta Velocità (AC/AV) ferroviaria deve essere concepito come complesso sistema di gestione e non semplice infrastruttura fisica, la cui eventuale realizzazione andrebbe sottoposta a rigorosa valutazione di sostenibilità ambientale, trasportistica e socio-economica. Per il tracciato dell'AC/AV il PAT prevede la valorizzazione e il potenziamento tecnologico delle linee ferroviarie esistenti, già utilizzate o utilizzabili nell'ambito del territorio comunale. Il PAT promuove inoltre la connessione e integrazione con il SFMR, il sistema della mobilità urbana, i luoghi primari d'interscambio modale e la realizzazione di collegamenti con attestamenti intermodali al Porto commerciale e industriale. In quest'ottica, il PAT indica come obiettivo prioritario la realizzazione a breve termine della Bretella ferroviaria di collegamento tra l'attuale linea Mestre-Trieste, all'altezza di Dese, e l'Aeroporto "Marco Polo" di Tessera."

3.9 VALORI E TUTELE

3.9.1 AMBITO AGRARIO

3.9.1a aree preferenziali per interventi di riqualificazione ambientale, di forestazione e di ricostruzione del paesaggio agrario

le proposte di individuazioni di aree preferenziali per interventi di riqualificazione ambientale, di forestazione e di ricostruzione del paesaggio agrario saranno considerate con parere favorevole:

- qualora riguardino il rafforzamento del progetto di rete ecologica, della green belt e che prevedono aumento della superficie a bosco della città;
- qualora riguardino la mitigazione dell'impatto causato dalle opere infrastrutturali principali (tangenziale, ferrovie), in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità del PAT;

le proposte di individuazioni di aree preferenziali per interventi di riqualificazione ambientale, di forestazione e di ricostruzione del paesaggio agrario saranno considerate con parere non favorevole:

- qualora riguardino interventi di riqualificazione ambientale o idraulica associati a proposte di espansione edificatoria.

3.9.1b aree di riqualificazione e/o riconversione

le proposte di nuove individuazioni di aree di riqualificazione e/o riconversione in ambito agrario saranno considerate con parere favorevole qualora finalizzate alla costituzione di interventi di aggregazione urbana (piazze) che interessino ambiti di dimensioni non superiori a mq. 1000 e se risultino comunque compatibili con:

- I contesti figurativi e pertinenze scoperte da tutelare
- Le invariants storico monumentali
- Le invariants ambientali e paesaggistiche che interessino il progetto di rete ecologica
- L'assetto idrogeologico

Per tutte le trasformazioni che implicano utilizzo di suolo dovrà essere verificata la disponibilità di SAU trasformabile.

3.9.1c corridoi ecologici

Le proposte relative all'individuazione di nuovi "corridoi ecologici" saranno considerate con parere favorevole, qualora interessino su corsi d'acqua esistenti (fiumi, scoli consortili, canali, fossi o capofossi), in quanto coerenti con gli obiettivi di sostenibilità e di tutela ambientale del PAT;

4. CRITERI DI CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI NON PUNTUALI

4.1 DIMENSIONAMENTO DEL CARICO AGGIUNTIVO

Le proposte di riduzione del carico insediativo attualmente previsto nel PAT saranno considerate con parere non favorevole in quanto tale dimensionamento è stato definito all'interno di un equilibrato progetto di sviluppo insediativo la cui sostenibilità è documentata nell'elaborato della VAS; la copianificazione con la Provincia ha inoltre validato le previsioni del PAT.

4.2 SUPERFICIE AGRICOLA UTILIZZATA (SAU)

Le proposte di modifica del computo della SAU, attualmente previsto nel PAT, saranno considerate con parere non favorevole in quanto tale computo è stato redatto secondo i criteri e le direttive stabilite negli Atti di Indirizzo Regionali indicati nell'Accordo di Copianificazione (al punto 4 e 5) sottoscritto il 20 gennaio 2009 con la Regione e la Provincia, successivamente confermati attraverso:

- il "Parere interlocutorio rilasciato nell'ambito dell'attività di co-pianificazione per la redazione dei Piani di Assetto del Territorio di cui alla LR 23 aprile 2004, n.11". Regione Veneto, 7 agosto 2009." dalla Direzione Regionale Agroambientale e Servizi per l'Agricoltura. (osservazioni agronomiche espresse dalla Direzione Agroambientale in data 7 agosto 2009, prot. n. 443943/48.24 favorevole con precisazioni);
- dal parere rilasciato dalla Provincia di Venezia e allegato alla deliberazione di G.P. n. 159/2011, al fine della condivisione dei contenuti del PAT e della sottoscrizione dei relativi elaborati di analisi e di progetto.

Si considera infine che eventuali adeguamenti a disposizioni e orientamenti regionali emanati successivamente alla sottoscrizione dell'Accordo di Copianificazione e al conseguente avvio dell'iter di adozione del presente PAT saranno valutati, di concerto con la Provincia di Venezia, nella sede della Conferenza di Servizi finalizzata alla valutazione delle osservazioni pervenute e all'approvazione del Piano.

4.2.1 Le osservazioni che chiedono, come da legge urbanistica e indirizzi regionali, di inserire nelle N.T.A. la determinazione della massima Superficie Agricola Utilizzata trasformabile verranno accolte.

4.3 VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

Le proposte di modifica della metodologia VAS, attualmente prevista nel PAT, saranno considerate con parere non favorevole in quanto:

- tale metodologia nonché lo stato di avanzamento del processo (che segue tutte le evoluzioni dell'avanzamento del Piano) sono stati convalidati dal parere della Commissione regionale VAS, relativamente al Progetto Preliminare (atto presupposto all'Accordo di Copianificazione sottoscritto il 20 gennaio 2009 con la Regione e la Provincia) e saranno sottoposti alla medesima valutazione, per le fasi di avanzamento progettuale fino alla definizione conclusiva del PAT, che costituirà elemento propedeutico alla conclusione della Conferenza di Servizi per l'approvazione del PAT;
- la materia è stata oggetto di emendamenti, ai cui contenuti si riferiscono le osservazioni in esame, ampiamente discussi e respinti dal Consiglio Comunale in sede di adozione del Piano.

Le osservazioni inerenti l'applicazione della metodologia di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), nonché quelle aventi carattere ambientale sono da esaminare e valutare in collaborazione con la struttura regionale di supporto alla Commissione Regionale VAS, così come previsto dalla deliberazione della Giunta Regionale n. 791 del 30.03.2009 (Allegato C, paragrafo "Fase 6: parere motivato").

A seguito del parere espresso dalla Commissione Regionale VAS ed alle eventuali susseguenti revisioni in conformità del piano, questo sarà sottoposto alla Conferenza di Servizi per l'approvazione.

Qualora tali eventuali revisioni dovessero incidere sostanzialmente sul piano stesso, ovvero sui criteri di controdeduzione di cui alla presente deliberazione, questi saranno da riproporre all'esame del Consiglio Comunale.

4.4 COMPETENZE DELLA COMMISSIONE PER LA SALVAGUARDIA DI VENEZIA (CSV)

Le osservazioni contenenti censure alla procedura di adozione del PAT in quanto non comprensiva del parere della CSV, saranno considerate con parere non favorevole in quanto:

Nelle premesse gli osservanti affermano che:

- 1) Il PALAV (piano paesaggistico-ambientale dell'area veneziana elaborato in attuazione del DM 1 Agosto 1985 riguardante l'ambito della laguna veneziana, approvato dal Consiglio Regionale del Veneto, con delibera n. 70 del 9 Novembre 1995, variato con delibera n. 70 del 21 Ottobre 1999) ha sancito cartografie, prescrizioni immediatamente vigenti e direttive che devono essere articolate in "specifica disciplina" dai comuni in sede di adeguamento al PALAV dei rispettivi strumenti urbanistici;
- 2) Il Comune di Venezia con successive varianti ha in parte esperito l'adeguamento al PALAV, rinviando a successive elaborazioni le specifiche discipline per alcune tematiche e ambiti quali il litorale del Lido (rinvio a piani d'ambito), la laguna (v. direttive PALAV Titolo II) e la gronda lagunare di terraferma (si veda in BUR l'impegno del Comune di Venezia a completare l'adeguamento al PALAV in occasione della redazione del PAT: Allegato A1 alla DGR 2141 del 29 luglio 2008, Variante per la Terraferma, punto 4"previsioni non conformi alle direttive del PALAV, citazioni della delibera del Consiglio Comunale n. 88 del 2006).

Per quanto riguarda il punto 1 dell'osservazione, si segnala che il DECRETO MINISTERIALE 1 AGOSTO 1985 "DICHIARAZIONE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO RIGUARDANTE L'ECOSISTEMA DELLA LAGUNA VENEZIANA SITO NEL TERRITORIO DEI COMUNI DI: VENEZIA, JESOLO, MUSILE DI PIAVE, QUARTO D'ALTINO, MIRA, CAMPAGNA LUPIA, CHIOGGIA E CODEVIGO. INTEGRAZIONE, DELLA DICHIARAZIONE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO DI UNA PARTE DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI CODEVIGO DI CUI AL DECRETO MINISTERIALE 13 LUGLIO 1969", motiva i contenuti delle sue disposizioni nel modo seguente:

"Ritenuta l'opportunità che alla dichiarazione di bellezza naturale interessante l'ecosistema della Laguna sito nei comuni di Venezia, Jesolo (Venezia), Musile di Piave (Venezia), Quarto d'Altino (Venezia), Mira (Venezia), Campagna Lupia (Venezia), Chioggia (Venezia), Codevigo (Padova), possa più appropriatamente far seguito a causa delle sue vaste dimensioni l'emanazione di un'adeguata e definitiva disciplina di uso del territorio da dettarsi ai sensi dell'art. 5 della legge n. 1497/1939, mediante piano territoriale paesistico a cura della regione competente; Ritenuta la necessità che le misure da adottare temporaneamente siano idonee a garantire in via cautelare la conservazione dello stato dei luoghi onde evitare la vanificazione delle finalità e degli effetti dell'adottando piano territoriale paesistico;"

Per quanto riguarda il punto 2) dell'osservazione, si segnala che:

- La CSV è stata istituita in attuazione dell'art. 5 della LEGGE 16 APRILE 1973, N. 171 INTERVENTI PER LA SALVAGUARDIA DI VENEZIA che, tra l'altro, dispone che "La commissione di cui al presente articolo esplica le sue funzioni per il territorio di ciascun comune fino all'entrata in vigore dello strumento urbanistico generale redatto o modificato secondo le direttive del piano comprensoriale."
- Si sottolinea, a tal proposito, come tale norma di legge, che dispone in merito alle competenze della CSV, ne riferisce la permanenza al verificarsi dell'adeguamento alle direttive del PALAV (prima Piano Comprensoriale) dello strumento urbanistico generale del comune che, sia secondo la L.U.N. n. 1150 /1942 che secondo la successiva LR n. 40/1980 modificata ed integrata dalla LR 61/1985, è costituito esclusivamente dal PRG cioè dall'atto di pianificazione territoriale di competenza del Comune.
- Tale norma è stata successivamente integrata dalla LEGGE 29 NOVEMBRE 1984, N. 798 NUOVI INTERVENTI PER LA SALVAGUARDIA DI VENEZIA che, in particolare, all'art. 14 dispone che "Fino al termine stabilito dall'articolo 5, penultimo comma, della legge 16 aprile 1973, n. 171, la Commissione per la salvaguardia esprime il proprio parere sui progetti degli strumenti urbanistici dei comuni del comprensorio."
- Considerando che il Piano Comprensoriale è stato sostituito dal PALAV, approvato con Provvedimento del Consiglio Regionale del 9 Novembre 1995 n. 70, si considera che l'adeguamento dello strumento urbanistico generale comunale, richiesto dall'art. 5 della L. 171/1973, viene regolamentato dall'art. 55 delle Norme Tecniche "Adeguamento degli

strumenti territoriali e urbanistici” che prescrive gli adempimenti ed gli obblighi, attribuiti ai Comuni a seguito dell’approvazione del PALAV, nel modo seguente:

“Comma 2. Ai sensi dell’articolo 36, secondo comma, punto 2 della legge regionale 27 giugno 1985, n. 61 e successive modificazioni, i Comuni il cui territorio è compreso nell’ambito del presente piano di area, adeguano, entro 12 mesi dalla sua entrata in vigore, i propri strumenti urbanistici alle previsioni dello stesso.

Comma 5. In caso di inottemperanza agli obblighi di adeguamento verranno esercitati i poteri sostitutivi ai sensi della legge regionale 27 giugno 1985, n.61 e successive modificazioni.

Comma 6. I Comuni accertano con deliberazione di Consiglio Comunale eventuali previsioni di piano regolatore generale vigente già adeguate al piano di area; tali previsioni costituiscono adeguamento ai sensi del presente articolo. La deliberazione è inviata per conoscenza alla Provincia e alla Regione. “

Ciò premesso, non appare chiara la motivazione per cui gli osservanti, il primo firmatario dei quali è componente della CSV fin dall’entrata in vigore del PALAV, affermino che il Comune avrebbe “in parte esperito l’adeguamento al PALAV”.

Infatti, sulla base del combinato disposto delle norme statali e regionali richiamate, la CSV, considerati i compiti attribuiti, si configura quale organo tecnico specialistico cui viene attribuita, entro i limiti temporali fissati da dette norme, una specifica competenza locale in materia ambientale e paesaggistica che si concretizza, a seguito della L. 798/1984 art. 14, con l’obbligo di verificare che gli strumenti urbanistici generali comunali (P.R.G.C.), redatti o modificati dopo l’entrata in vigore del PALAV (sostitutivo, come detto, del Piano Comprensoriale), siano adeguati alle direttive di quest’ultimo.

Tale obbligo risulta viepiù evidente in quanto la scelta attuata dalla Regione Veneto dal Novembre 1996 di non applicare i poteri sostitutivi prescritti dall’art. 55 comma 5, delle NT del PALAV, dopo i 12 mesi dalla sua entrata in vigore (avvenuta 15 giorni dopo la pubblicazione sul BUR del Provvedimento del Consiglio Regionale n. 70 del 09.11.1995), non ha più consentito l’approvazione di strumenti urbanistici generali comunali, ai sensi della LR 61/1985, che non fossero adeguati alle direttive del PALAV, pena l’evidente infrazione, da parte degli organi di controllo regionale sovra-ordinati alla pianificazione comunale (CTR, CSV, II^a Commissione Regionale), delle prescrizioni attuative del richiamato art. 55 nonché della stessa L. 171/1973, così come integrata dalla L. 798/1984 .

In buona sostanza la Regione ha utilizzato gli strumenti offerti dagli artt. 45 (Approvazione con modifiche d’ufficio) e 46 (Approvazione con proposte di modifica) della LR n. 61/1985, per verificare l’adeguamento della strumentazione comunale alle direttive del PALAV, in luogo dell’utilizzo dei poteri sostitutivi di cui all’art. 100 della stessa LR, così come sarebbe stato richiesto dal citato art. 55 delle NT del PALAV.

Alla luce di quanto evidenziato, non apparirebbe pertanto in alcun modo giustificata, dopo l’entrata in vigore dell’art. 15, commi 2° e 5°, delle NT del PALAV e la mancata applicazione dei poteri sostitutivi dalle stesse norme prescritti, l’approvazione di Varianti al PRG non adeguate alle direttive del PALAV, così come invece paventato dalle affermazioni degli osservanti, se non allo scopo di mantenere in esercizio le funzioni della CSV con evidente possibilità di censura per ingiustificato aggravio erariale a carico dell’Amministrazione Regionale.

In merito alle affermazioni degli osservanti, secondo cui il Comune di Venezia avrebbe solo in parte esperito l’adeguamento al PALAV, “rinviando a successive elaborazioni le specifiche discipline per alcune tematiche e ambiti quali il litorale del Lido (rinvio a piani d’ambito), la laguna (v. direttive PALAV Titolo II) e la gronda lagunare di terraferma (si veda in BUR l’impegno del Comune di Venezia a completare l’adeguamento al PALAV in occasione della redazione del PAT” si segnala infatti che:

- il litorale del Lido è stato adeguato al PALAV con D.G.R.V. del 15.03.2000 n. 1848: Piano Regolatore Generale – Variante per l’Isola del Lido.
- Tale delibera evidenziava:

-che il dispositivo di approvazione regionale che fa proprie le motivazioni e le conclusioni contenute nel parere della C.T.R., integrato dal parere della C.S.V. e dal parere della Seconda Commissione Consiliare, relativamente all'adeguamento del P.R.G., Variante per l'isola del Lido, alle direttive del P.A.L.A.V., con preciso riferimento alle "peschiere di terra", al comma 6.3, secondo periodo, così recita:

"Il PALAV individua pure le Peschiere di terra (art.8) e da direttive affinché i Comuni in sede di adeguamento degli strumenti urbanistici al Piano di Area, previo censimento delle peschiere di terra esistenti, disciplinino gli ambienti così identificati. Gli elaborati di progetto della variante specificatamente non le individuano, anche se tali ambiti ricadono all'interno dei siti con valenza ambientale e vincolo di protezione. Finché il Comune non provvede al completo adeguamento, è comunque vietato ogni intervento di alterazione della morfologia delle peschiere di terra esistenti."

- che la Regione nell'approvare il P.R.G., Variante per l'isola del Lido riconosce il suo adeguamento alle direttive del Piano di Area, ad eccezione del vincolo delle "peschiere di terra",

-che per il completo adeguamento del P.R.G., Variante per l'isola del Lido, al piano sovraordinato P.A.L.A.V. si rende necessario procedere alla disciplina urbanistica degli ambiti identificati come "peschiere", previo censimento di quelle esistenti,

- Per tale motivo il C.C., successivamente all'entrata in vigore della citata DGRV n. 1848/2000, adottava la Variante per l'Isola del Lido-Ricognizione e disciplina delle peschiere di terra, ai sensi del c. 3 dell'art. 50 LR 61/1985, che veniva approvata con D.G.R.V. del 18.03.2005 n. 1168, sentita sempre la CSV che esprime a parere favorevole.

Relativamente alla Laguna, il TITOLO II "IL SISTEMA AMBIENTALE LAGUNARE E LITORANEO" delle NT del PALAV, tratta:

Art. 5 Laguna viva "

Art. 6 Barene, velme e zone a canneto "

Art. 7 Valli da pesca " 8

Art. 8 Peschiere di terra "

Art. 9 Motte "

Art. 10 Dossi "

Art. 11 Casse di colmata A, B, D-E "

Art. 12* Isole della Laguna "

Art. 13* Pinete litoranee "

Art. 14 Ambiti interessati dalla presenza di dune consolidate, " boscale e fossili e arenili

Art. 15 Aree di tutela paesaggistico della Laguna del Morto e " del Medio Corso del Piave

Art. 16 Area di tutela paesaggistica della foce dell'Adige "

Art. 17 Corsi d'acqua di preminente interesse naturalistico "

Con deliberazione n. 107 del 13.09.2004, del Consiglio Comunale, esecutiva a tutti gli effetti, il Comune ha adottato la Variante Parziale al Piano Regolatore Generale per la Laguna e le Isole minori anche ai fini dell'adeguamento al PALAV;

Il Dirigente Regionale della Direzione Urbanistica, responsabile per la Valutazione Tecnica Regionale, ha espresso parere favorevole in conformità al parere n. 381 del 26.11.2009, del Comitato previsto dall'art. 27 della L.R. 11/2004.

La variante è stata sottoposta altresì all'esame della Seconda Commissione Consiliare, la quale si è espressa a maggioranza con parere n. 811 in data 04.03.2010, integrando con prescrizioni il citato parere del responsabile per la Valutazione Tecnica Regionale.

La variante è stata sottoposta anche all'esame della Commissione per la Salvaguardia di Venezia la quale, nella seduta n. 11/10 con voto n. 53/7245 del 27.07.2010, ha espresso parere favorevole, facendo proprio quanto emerso nel parere della VTR n. 381/2009 fatto salvo il parere della Soprintendenza BAP di Venezia ed il rispetto delle singole competenze degli Enti il cui operato ricade in ambito Lagunare, che dovranno essere oggetto di specifica Intesa.

La Variante è stata approvata, con modifiche d'ufficio ai sensi dell'art. 45 della L.R. 61/1985, con Deliberazioni della Giunta Regionale N. 2555 del 02 novembre 2010.

Tale Variante, dichiarata adeguata al PALAV e pertanto anche alle direttive (per la parte riguardante l'ambito comunale veneziano) del citato Titolo II° delle sue NT, contiene specifiche disposizioni in merito al "SISTEMA AMBIENTALE LAGUNARE E LITORANEO" che interessa il territorio del Comune di Venezia, esplicitate attraverso i seguenti elaborati:

- tavola B.1 – Zone territoriali omogenee e suddivisione della Laguna in sistemi;
- tavole serie B.1.2 – Sistema della gronda lagunare: zone territoriali omogenee;
- tavole serie B.2.2 – Isole e motte – Modalità d'intervento;
- tavole serie B.2.3 – Sistema delle valli da pesca – Modalità d'intervento;
- tavole serie B.2.4 – Sistema della gronda lagunare – Modalità d'intervento;
- tavole serie B.1.2.a – Modalità di intervento nella laguna aperta;
- tavole serie B.1.2.b – Modalità di intervento nella laguna aperta;
- Sistema della laguna aperta n. 1 Fascicolo;
- Norme Tecniche d'Attuazione n. 1 fascicolo;
- n. 1 Fascicolo – Schede da Isola n. 1 Monte dell'Oro a isola n. 12 Batteria Tessera;
- n. 1 Fascicolo – Schede da Isola n. 13 S. Giacono in Paludo a isola n. 23 S. Clemente;
- n. 1 Fascicolo – Schede da Isola n. 24 S.Lazzaro degli Armeni a isola n.40 Faro Spignon;
- n. 1 Fascicolo – 'Relazione e Schede'.

Inoltre le NT della Variante regolamentano specificatamente:

Le Casse di Colmata A (art. ..)

.....

Relativamente alla gronda lagunare di terraferma, si riportano i testi relativi al punto 4° previsioni non conformi alle direttive del PALAV dell'Allegato A1 alla DGR 2141 del 29 luglio 2008, Variante per la Terraferma composto dalle proposte regionali (di cui alla DGRV 3905/2004), dalle controdeduzioni comunali (di cui alla delibera CC 88/2006) e dalle determinazioni regionali (di cui alla DGRV 2141/2008):

4/01/01 C2/RS 69

Proposta regionale DGR 3905/2004

Alcune zone residenziali di espansione e alcuni riconoscimenti dell'edificato residenziale esistente, ricadono in zona tutelata dall'art. 21/a del PALAV. Ritenendo che il nuovo Piano sia sostanzialmente adeguato al P. d'A. regionale, sono da considerarsi ammissibili soltanto quelli in cui siano effettivamente riscontrabili le condizioni poste dell'art. 21 lett. a) e contenute al comma 7° delle "Prescrizioni e vincoli", ovvero, trattandosi di zone residenziali C2/RS è riscontrabile il limitato interessamento dell'area edificabile in quella tutelata a fronte della cessione a verde pubblico del rimanente ambito.

Si propone lo stralcio della C2/RS 69

Controdeduzioni comunali DCC 88/2006

In relazione alle motivazioni avanzate dalla Regione e considerando gli approfondimenti e le verifiche che il Comune affronterà in occasione della redazione del PAT, previsto dalla L.R. 11/2004, che consentiranno una specifica valutazione in merito alla sostenibilità della previsione oggetto della proposta di modifica, si condivide la proposta di stralcio della ZTO di tipo "C2RS - 69". Si ritiene pertanto necessario che la Regione, in sede di definitivo pronunciamento in merito alla VPRG, in esame, definisca la nuova destinazione da attribuire all'area conseguentemente a tale stralcio. A tale fine, considerando lo stato attuale ed il contesto urbanistico attuale ed il contesto urbanistico delle aree non edificate circostanti il sito in questione, si propone per le aree interessate dallo stralcio, la destinazione di ZTO di tipo "E3.2 unità di paesaggio in zona agricola ad elevato frazionamento fondiario".

Determinazioni regionali

Si concorda con il Comune e si ritiene che, visto il contesto urbanistico delle aree circostanti non edificate, per omogeneità urbanistica, la destinazione d'uso possa essere ZTO E3.2

4/02/01 D/RU6

Proposta regionale DGR 3905/2004

4. Per il più vasto ambito territoriale a sud di via Orlanda SS14 Triestina e con affaccio lagunare, compreso tra S. Giuliano e l'abitato di Tessera, tutelato dall'art. 21/a del PALAV, le nuove previsioni riguardanti la zona DRU/6 non risultano ammissibili dal suddetto P. d' A. regionale. Tale zona viene pertanto stralciata (per questa il Comune proponeva "variante al PALAV" e riassume la classificazione di zona vigente. Tuttavia per alcune zone, trattandosi non di semplici episodi bensì di attività insediate da lungo tempo, di notevoli dimensioni e di notevole impatto paesaggistico, si ritiene che il Comune –in sede di controdeduzioni- possa eventualmente formulare una proposta di dettaglio, accompagnata da scheda progettuale ai sensi degli artt. 9 e 10 della LR 61/85, con la quale siano verificate le condizioni di ammissibilità e di compatibilità ambientale, anche in rapporto alla salvaguardia dei valori ambientale del più vasto ambito lagunare tutelato ed individuato come Sito di Interesse Comunitario (SIC IT 3250005)

Controdeduzioni comunali DCC 88/2006

In relazione alle motivazioni avanzate dalla Regione non si condivide la proposta di stralcio della DRU/6, in quanto l'area non ricade in zona tutelata dall'art. 21/a del PALAV.

Determinazioni regionali

Verificato l'errore si concorda con il Comune.

4/03/01 D3.2B

Proposta regionale DGR 3905/2004

Per il più vasto ambito territoriale a sud di via Orlanda SS14 Triestina e con affaccio lagunare, compreso tra S. Giuliano e l'abitato di Tessera, tutelato dall'art. 21/a del PALAV, le nuove previsioni riguardanti la zona D3.2b non risultano ammissibili dal suddetto P, d'A. regionale. Tale zona viene pertanto stralciata (per questa il Comune proponeva "variante al PALAV") e riassume la classificazione di zona vigente. Tuttavia per alcune zone, trattandosi non di semplici episodi bensì di attività insediate da lungo tempo, di notevoli dimensioni e di notevole impatto paesaggistico, si ritiene che il Comune –in sede di controdeduzioni- possa eventualmente formulare una proposta di dettaglio, accompagnata da scheda progettuale ai sensi degli artt. 9 e 10 della LR 61/85, con la quale siano verificate le condizioni di ammissibilità e di compatibilità ambientale, anche in rapporto alla salvaguardia dei valori ambientale del più vasto ambito lagunare tutelato ed individuato come Sito di Interesse Comunitario (SIC IT 3250005)

Controdeduzioni comunali DCC 88/2006

In relazione alle motivazioni avanzate dalla Regione, considerando gli approfondimenti e le verifiche effettuate con la VPRG per la zona significativa di Campalto, adottata con delibera di C.C. n. 61 del 14/02/2005 nel cui ambito rientra l'area oggetto della proposta di modifica in questione, nonché le valutazioni che la Regione potrà definire alla luce di tale nuovo strumento urbanistico, si condivide la proposta di stralcio della ZTO di tipo "D3.2b". Si ritiene pertanto necessario che la Regione, in sede di definitivo pronunciamento in merito alla VPRG, in esame, definisca la nuova destinazione da attribuire all'area oggetto della modifica precisando, nei termini delle ZTO previste dalla VPRG approvata con DGRV n. 3905/04, l'indicazione relativa alla "classificazione di zona vigente". A tale fine, considerando lo stato attuale ed il contesto urbanistico delle aree non edificate circostanti il sito in questione, si propone per le aree interessate dallo stralcio, la destinazione di ZTO di tipo "F-Sp F Speciale-Bosco di Mestre".

Determinazioni regionali

Si conferma lo stralcio e si ritiene compatibile la destinazione risultante dalla delib 531/1998 Zona E di pregio ambientale, anche allo scopo di non compromettere l'area, visto che comunque la stessa è interessata da una ulteriore variante depositata in Regione e riguardante l'abitato di Campalto.

4/04/01 Tessera e 4/04/02 Campalto

Proposta regionale DGR 3905/2004

4 - Per lo stralcio della nuova previsione viaria a sud dell'abitato di Tessera, si vedano le motivazioni esposte successivamente. Qualche contraddittorietà si è riscontrata in merito al tema della SS 14 "Triestina" ovvero all'adeguamento del Piano alle direttive dell'art. 47 del PALAV, Il Comune infatti, da un lato propone una normativa di semplice rimando alle prescrizioni del P.d' A.,

che prevede tra l'altro - in attesa dell'approvazione di uno specifico studio - il divieto di "nuovi accessi" dall'altro propone delle nuove viabilità che si interconnettono con la statale (nuovi accessi dalla nuova "complanare" di via Orlanda e nuovi accessi prima dell'abitato di Tesserà). Si propone lo stralcio dei due tronchi stradali in prossimità di Tesserà, che tra l'altro non presentano alcuna soluzione razionale d'innesto con la "Triestina", mentre per gli accessi afferenti la "bretellina" di via Orlanda, le cui caratteristiche geometriche appaiono meglio strutturate, in luogo dello stralcio, dovrà essere prodotto lo "studio" in adeguamento al PALAV almeno del tratto urbano di Campalto su cui insistono.

Controdeduzioni comunali DCC 88/2006

Tesserà

In relazione alle motivazioni avanzate dalla Regione e considerando gli approfondimenti e le verifiche che il Comune affronterà in occasione della redazione del PAT, previsto dalla L.R. 11/2004, che consentiranno una specifica valutazione in merito alla sostenibilità della previsione oggetto della proposta di modifica, si condivide la proposta di stralcio della viabilità (nuovi accessi prima dell'abitato di Tesserà). Si ritiene pertanto necessario che la Regione, in sede di definitivo pronunciamento in merito alla VPRG, in esame, definisca la nuova destinazione da attribuire all'area conseguentemente a tale stralcio. A tale fine, considerando lo stato attuale ed il contesto urbanistico delle aree non edificate circostanti il sito in questione, si propone per le aree interessate dallo stralcio, la destinazione di ZTO di tipo: tratto "A" - D3.2.b zona campeggi di progetto; tratto "B" - D3.2.a zona campeggi esistente; tratto "C" - FSp F Speciale-Bosco di Mestre; tratto "D" - D8.a zona per attività florovivaistiche; tratto "E" - Canali e corsi d'acqua; tratto "F" - E2.1 zona agricola estensiva; tratto "G" - E2.3 unità di paesaggio in zona agricola estensiva; tratto "H" - viabilità esistente; tratto "I" - P parcheggio di progetto; tratto "L" - S sport e spettacolo di progetto.

Campalto

Tratto "A" - In relazione alle motivazioni avanzate dalla Regione e considerando gli approfondimenti e le verifiche che il Comune affronterà in occasione della redazione del PAT, previsto dalla L.R. 11/2004, che consentiranno una specifica valutazione in merito alla sostenibilità della previsione oggetto della proposta di modifica, si condivide la proposta di stralcio della viabilità (nuovi accessi dalla nuova "complanare" di via Orlanda). Si ritiene pertanto necessario che la Regione, in sede di definitivo pronunciamento in merito alla VPRG, in esame, definisca la nuova destinazione da attribuire all'area conseguentemente a tale stralcio. A tale fine, considerando lo stato attuale ed il contesto urbanistico delle aree non edificate circostanti il sito in questione, si propone per le aree interessate dallo stralcio, la destinazione di ZTO di tipo: tratto "A" - D RU D di ristrutturazione urbanistica n. 9.

Tratto "B"- "C"- "D" - In relazione alle motivazioni avanzate dalla Regione, considerando gli approfondimenti e le verifiche effettuate con la VPRG per la zona significativa di Campalto, adottata con delibera di C.C. n. 61 del 14/02/2005 nel cui ambito rientra l'area oggetto della proposta di modifica in questione, nonché le valutazioni che la Regione potrà definire alla luce di tale nuovo strumento urbanistico, si condivide la proposta di stralcio della viabilità (nuovi accessi dalla nuova "complanare" di via Orlanda). Si ritiene pertanto necessario che la Regione, in sede di definitivo pronunciamento in merito alla VPRG, in esame, definisca la nuova destinazione da attribuire all'area conseguentemente a tale stralcio. A tale fine, considerando lo stato attuale ed il contesto urbanistico delle aree non edificate circostanti il sito in questione, si propone per le aree interessate dallo stralcio, la destinazione di ZTO di tipo: tratto "B" - E3.1 zona agricola ad elevato frazionamento fondiario; tratto "C" - C2RS/107 zona residenziale di espansione; tratto "D" - Vtb verde territoriale a bosco di progetto.

Determinazioni regionali

In merito allo stralcio si ripropone il problema della assegnazione di una destinazione d'uso delle aree stralciate per le quali il comune ha proposto la destinazione compatibile con l'area adiacente confinante. Si concorda anche in considerazione che è giacente in Regione la variante per Campalto e che la viabilità proposta per l'abitato di Tesserà non avrebbe alla sua fine alcuno sbocco. Si ritiene, concordando con il Comune, che le aree stralciate assumano, per uniformità di zona e destinazione urbanistica, la destinazione della zona confinante adiacente.

La semplice lettura di tale atto regionale, rende del tutto evidente che:

- relativamente al punto 4/01/01, relativo allo stralcio della C2RS 69, il Comune accoglie la proposta regionale mentre in merito agli "approfondimenti e le verifiche che il Comune

affronterà in occasione della redazione del PAT, previsto dalla L.R. 11/2004, che consentiranno una specifica valutazione in merito alla sostenibilità della previsione oggetto della proposta di modifica”, questi nulla hanno a che vedere con l’adeguamento della VPRG della Terraferma alle direttive del PALAV, che non viene nemmeno citato, bensì si riferiscono ad una eventuale riconsiderazione della previsione oggetto di stralcio, in sede di PAT. Previsione di espansione residenziale che, per altro, non figura tra quelle del PAT adottato con delibera CC n. 5/2012 e che è oggetto dell’osservazione in esame;

- relativamente al punto 4/02/01, relativo allo stralcio della D/RU 6, il Comune non condivide la proposta di stralcio in quanto l'area non ricade in zona tutelata dall'art. 21/a del PALAV e la regione riconosce l'errore. Il PAT ed il PALAV, che non vengono citati.
- relativamente al punto 4/03/01, relativo allo stralcio della D3.2B, il Comune accoglie la proposta regionale mentre in merito agli “approfondimenti e le verifiche effettuate con la VPRG per la zona significativa di Campalto, adottata con delibera di C.C. n. 61 del 14/02/2005 nel cui ambito rientra l'area oggetto della proposta di modifica in questione, nonché le valutazioni che la Regione potrà definire alla luce di tale nuovo strumento urbanistico, si condivide la proposta di stralcio della ZTO di tipo "D3.2b", questi nulla hanno a che vedere con l’adeguamento della VPRG della Terraferma alle direttive del PALAV da effettuarsi in sede di PAT, bensì si riferiscono ad un rinvio alla valutazione della previsione oggetto di proposta di stralcio, nell’ambito di altro procedimento. Il PAT ed il PALAV, che non vengono citati.
- Relativamente ai punti 4/04/01 Tessera e 4/04/02 Campalto, relativi a proposte di stralcio di previsioni di viabilità di progetto, si segnala che tale tematica, relativamente al mancato adeguamento agli indirizzi dell’art. 47 delle NT del PALAV, è stata affrontata dalla successiva VPRG per la zona significativa di Campalto, adottata con delibera di C.C. n. 61 del 14/02/2005, su cui la VTR Regionale si è così espressa con la DGRV del 09.02.2010 n. 264 in cui, relativamente all’avvenuto adeguamento al PALAV delle previsioni viarie riguardanti il centro di Campalto:
“ La realizzazione del by pass permetterà di ridisegnare la via Orlanda come un viale urbano, sgravato dal traffico di attraversamento in adeguamento a quanto previsto dall’art. 47 del PALAV che impone la riqualificazione delle aree afferenti il corridoio della SS 14 Triestina. Infatti la previsione del perimetro di Piano Particolareggiato consentirà di ripensare il tratto compreso tra le due chiese come spazio pubblico a traffico ridotto e con una sezione veicolare limitata al minimo necessario. Questa previsione, assieme al ridisegno degli ambiti direttamente prospicienti le due chiese, porterà alla costruzione di uno spazio pubblico a scala locale (asilo nido, scuola materna, sala comunale) dal significato storico-simbolico per la comunità di Campalto nonché l’inserimento di nuovi spazi commerciali e terziari. I fronti edificati lungo i due lati della via verranno schermati da siepi ed alberi di diversa altezza che contribuiranno anche a ridefinire la sezione stradale. Il tracciato del nuovo by pass consente, in adeguamento a quanto previsto dall’art.21 del PALAV, alla riqualificazione dell’area posta tra Campalto, via Orlanda e via della Libertà con particolare riguardo al ruolo di porta d’accesso alla città prevedendo interventi volti al potenziamento delle attrezzature per lo sport e tempo libero, del Bosco di Mestre e la riorganizzazione e completamento del tessuto edilizio esistente che presenta situazione di degrado. Sempre in adeguamento a quanto previsto dall’ultimo capoverso dell’art. 47 del Palav è previsto il riutilizzo e la razionalizzazione della principale rete di adduzione alla SS 14 Triestina infatti è prevista la riqualificazione della via Passo Campalto oggetto di uno specifico Piano Particolareggiato e le strade di accesso ai quartieri residenziali non saranno passanti e integreranno parcheggi ed aree verdi in un unico disegno.”
Su tale VPRG la CSV esprimeva, con voto 17/6849 nella seduta n. 2 del 26.01.2010, parere favorevole facendo proprio il citato parere VTR.
La VPRG per la zona significativa di Campalto veniva definitivamente approvata con D.G.R.V. del 02.11.2010 n. 2553.

Alla luce di quanto esibito, si segnala che le affermazioni degli osservanti in merito agli elementi portati a dimostrazione del parziale adeguamento del PRG comunale al PALAV non corrispondono al contenuto degli atti, in proposito prodotti da comune CSV e regione, dagli stessi citati, e che pertanto tali affermazioni non risultano veritiere.

Le osservazioni che chiedono di stralciare dalle norme la possibilità di “bonifiche in laguna per necessità di adeguamento dei servizi essenziali alla città storica” verranno accolte (in coerenza con la legge speciale e il Palav).

Le osservazioni che chiedono di riportare nelle Norme Tecniche le prescrizioni del Palav sulle Casse di Colmata verranno accolte.

Le osservazioni che chiedono di annullare le possibilità edificatorie di oltre un milione di mc. nel parco di S. Giuliano e in gronda lagunare (Tutelate dal PALAV) verranno accolte parzialmente attraverso la seguente integrazione del punto 5.2 lett. b) dell'All. A relativamente all'ATO 2: “ a cui il P.I. riadeguerà le previsioni edificatorie del PRG vigente attraverso opportuna riduzione dell'indice di utilizzazione territoriale”.

5. GRANDI TEMI: QUADRANTE di TESSERA, GRANDI NAVI, RETE FERROVIARIA AV/AC, IL RECUPERO DELLA RESIDENZIALITÀ DELLA CITTÀ ANTICA.

5.1 La previsione del c.d. “Quadrante Tessera” costituisce, assieme alla scelta di confermare il ruolo industriale per Porto-Marghera, la previsione di sviluppo, di valenza metropolitana, più strategica tra quelle considerate dal PAT . Tale scelta nasce dall'interesse che il Comune ha espresso di unificare l'obiettivo di dotare la città di un nuovo moderno stadio, a quello di ampliare e rendere più funzionale la sede di terraferma del Casino' Municipale, oggi collocata a Ca' Noghera, prevedendo il suo spostamento e ampliamento nell'area di proprietà della Marco Polo S.r.l. adiacente all'area per il previsto Stadio nonché l'inserimento, in detto più ampio compendio, di altre attività destinate al tempo libero e attività varie connesse, definendo peraltro un progetto urbanistico e funzionale coerente, comprendente anche una adeguata soluzione ai problemi di sostenibilità ambientale, modalità pubblica di accesso, traffico, sicurezza, standard collettivi e corretta pianificazione urbanistica. che, alla luce del potenziale ruolo sovra regionale della previsione di attrezzature e funzioni rare collegate con la principale rete stradale e ferroviaria nonché con l'aeroporto, permetta:

- a) una definizione localizzativa, più baricentrica tra il polo intermodale di Tessera e i sistemi ambientali costituiti dalla cintura verde di Favaro ed il fiume Dese,;
- b) la previsione della realizzazione di una vasta area a bosco e verde urbano attrezzato a compensazione ambientale dell'incidenza dell'intervento;
- c) l'organizzazione un sistema viario primario che preveda la realizzazione:
 - della viabilità di collegamento tra la bretella autostradale e l'aeroporto Marco Polo, con le connessioni alla viabilità comunale in località Tessera;
 - del “By Pass” di Tessera che consente la riqualificazione di tale centro abitato;
 - del conseguente spostamento, più a Nord, della prevista fermata Stadio del S.F.M.R. che consente la fattibilità altimetrica del tracciato ferroviario.

In tale nuovo scenario urbanistico, che in termini di utilizzo del suolo non si configura come espansione bensì come traslazione di previsioni urbanizzative già previste dalla strumentazione vigente e non confermate dal PAT, la previsione dell'attrezzatura per lo sport-spettacolo, viene pertanto assorbita all'interno di un sistema di funzioni terziarie che, insieme alle citate compensazioni che rafforzano quello ambientale del fiume Dese, diventa una delle scelte urbanisticamente strategiche per individuazione di un nuovo polo di sviluppo produttivo, preminentemente orientato al terziario, integrativo delle potenzialità offerte dalla riconversione funzionale di Porto Marghera in funzione del consolidamento del ruolo di Venezia nel quadro territoriale del Nord Est.

Su tale impostazione il Consiglio Comunale ha definito, attraverso l'approfondita discussione attuata in sede di adozione del Piano, un ulteriore livello di sostenibilità della previsione modificando il punto secondo dell'Art. 32 Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi nel seguente modo: “ il “Quadrante Tessera/Città dello Sport”, prevede la realizzazione lungo la bretella autostrada-aeroporto di un polo di servizi di livello sovracomunale per lo sport, lo spettacolo e il tempo libero (funzioni principali) ed altre attività accessorie (funzioni di servizio) di carattere direzionale, commerciale e ricettivo. In particolare l'attuazione degli interventi dovrà prevedere funzioni relative allo sviluppo di attività sportive, di intrattenimento a scala urbana e metropolitana nonché dei relativi servizi accessori in modo tale che le nuove

urbanizzazioni Interessino prioritariamente aree di proprietà comunale e che le stesse si sviluppino su di un ambito non superiore al 25% della complessiva superficie territoriale del programma, da computarsi al netto degli standard di legge relativi alle funzioni insediabili, e dedicando il restante 75% a destinazioni di riqualificazione ambientale, fatte salve le necessarie verifiche relative alla sostenibilità sociale, ambientale e economico-finanziaria degli interventi.”

Sulla base delle considerazioni su esposte, per il conseguimento degli obiettivi di sostenibilità definiti dal PAT e alla luce dei fatti nuovi emersi successivamente alla sua adozione con particolare riferimento al venir meno dei precedenti accordi di scambi patrimoniali sottoscritti tra gli operatori pubblici e privati che insistono sull'area interessata, si ritiene necessario integrare l'art. 32 "Contesti territoriali destinati alla realizzazione di programmi complessi " delle Norme Tecniche del PAT, sostituendo al secondo paragrafo dell'elenco puntato, dalle parole "In particolare" fino alle parole "di proprietà comunale", con il seguente testo:

“In particolare l'attuazione degli interventi dovrà prevedere che le nuove urbanizzazioni dedicate alle funzioni relative allo sviluppo di attività sportive, di intrattenimento a scala urbana e metropolitana nonché i relativi servizi accessori, interessino esclusivamente aree collocate a sud-ovest della Bretella autostradale e prioritariamente aree di proprietà comunale”.

5.1.2 L'osservazione che chiede di ripristinare l'originaria area prevista nel PRG per la realizzazione del Terminal acqueo terra-acqua di Tessera verrà accolta per garantire la realizzazione dello stesso con l'accesso al fronte acqueo sulla darsena e alla statale triestina retrostante.

5.2 La crocieristica a Venezia si è ormai affermata come punto nodale di molte linee. La realizzazione della nuova stazione marittima, lo sviluppo della crocieristica fluviale, l'intensificazione delle linee veloci, accanto alle linee traghetto esistenti, sono segnali della vitalità del comparto passeggeri. Favorire l'insediamento di servizi dedicati al settore (connessione aeroportuale, servizi ai passeggeri, logistica, catering, ecc.) e una maggiore relazione delle funzioni portuali con la città possono essere ulteriori fattori di crescita. Vanno comunque valutate le ricadute in termini di congestione sulla Città Antica rispetto al traffico di tipo turistico e di compatibilità in termini di inquinamento, di moto ondoso e di sicurezza della navigazione.

Sulla base di tali considerazioni ed in particolare sul tema della compatibilità delle grandi navi con la città storica e col contesto lagunare, il Consiglio Comunale ha definito, attraverso l'approfondita partecipazione attuata nella fase concertativa e di discussione in sede di adozione del Piano, una scelta di programmazione che prefigura uno scenario strategico per la sostenibilità ambientale dello sviluppo legato alle nuove forme di flussi turistici che gravano sulla città lagunare, che si è concretizzata attraverso l'integrazione delle Norme Tecniche con il seguente Art. 35bis Terminal portuali, navi e laguna: “Nel quadro della armonizzazione della pianificazione portuale, degli obiettivi specifici dell'ATO 1 – Venezia Città Antica relativi alla mobilità e della riorganizzazione del trasporto delle persone ai fini della tutela dell'ambiente, il Pat assume come proprio obiettivo la definitiva estromissione delle navi incompatibili con la città storica e col contesto lagunare. A tale fine, l'Amministrazione Comunale promuove una serie di studi di approfondimento sugli impatti ambientali, sanitari e sulla morfologia lagunare del crocierismo e della portualità per l'individuazione delle caratteristiche anche dimensionali incompatibili con il contesto cittadino e col recupero morfologico della laguna, che dovranno corredare il relativo P.I.. Tali studi, affidati a enti deputati (Arpav, Ulss 12), istituzioni scientifiche, studiosi indipendenti e di assoluta credibilità, andranno realizzati entro 18 mesi.”Considerando le dimensioni più complessive della presenza turistica in città, gli studi dovranno anche definire una soglia massima di sostenibilità giornaliera turistica, comprensiva anche delle presenze collegate all'attività delle navi da crociera e più in generale del traffico marittimo passeggeri.”

Sulla base delle considerazioni su esposte, le proposte di modifica relative al tema della crocieristica a Venezia, saranno considerate con parere non favorevole in quanto su tale argomento si è svolto, sia nella fase della concertazione che nella successiva fase di discussione presso le Commissioni Consiliari nonché presso il Consiglio Comunale in sede di adozione del Piano, un rilevante dibattito che ha portato all'individuazione dei descritti livelli di sostenibilità delle scelte, attraverso specifiche forme di operatività concertata (studi di approfondimento da sottoporre all'Osservatorio Permanente sulle Trasformazioni Territoriali) di cui all'art.53 delle

Norme Tecniche del PAT), largamente condivisi attraverso l'approvazione, da parte del CC. Considerato inoltre lo stato di avanzamento degli studi relativi ad una riorganizzazione alternativa del traffico delle grandi navi all'interno della Laguna di Venezia, si ritiene opportuno rinviare un'ulteriore valutazione delle osservazioni pervenute in sede di adozione del Piano regolatore portuale, ai sensi di quanto disposto dall'art. 5 della Legge 28 gennaio 1994 n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale" purchè, come normato al comma 2 del suddetto articolo, non siano in contrasto con quanto previsto dall'art. 35 bis del PAT. Si ritiene pertanto che le proposte avanzate dalle osservazioni, in merito a tali materie, non apportino nuovi elementi migliorativi rispetto alle proposte su cui si è già espresso esaustivamente l'organo istituzionale deliberante. Si ritiene infine a tal proposito necessario integrare le Norme Tecniche del PAT nell'Allegato A "A.T.O. 1 Venezia Città Antica" con la seguente disposizione:

"Nella previsione dell'attuazione di soluzioni alternative transitorie e della definitiva estromissione dalla Laguna di Venezia del traffico navale incompatibile con l'ambiente lagunare, ex art.35bis delle Norme Tecniche, e nella conseguente previsione della riconversione di parte della zona portuale le aree in tutto o in parte già oggi dismesse dall'uso portuale (Santa Marta, San Basilio, Scomenzera, ex Scalo Ferroviario in Marittima) e le altre che via via saranno dismesse devono essere progressivamente declassificate, sdemanializzate e trasferite senza onere alcuno in proprietà del Comune di Venezia.

Tali aree, in attuazione delle norme del PALAV e in armonia con le previsioni della Variante al P.R.G. oggi vigente e del futuro P.I. dovranno essere utilizzate per funzioni residenziali o di servizio pubblico alla città."

5.3 Il tema dell'evoluzione della infrastrutturazione, relativa al trasporto pubblico su ferro che interessa il Comune di Venezia, si inserisce nelle iniziative di valenza regionale, che prevedono la realizzazione della rete ferroviaria SFMR, e di valenza nazionale riguardanti la realizzazione della rete ferroviaria AV/AC nonché la localizzazione della relativa stazione di fermata locale. In particolare, l'approfondito dibattito offerto dalla partecipazione attuata nella fase concertativa e dalla discussione in sede di adozione del Piano, relativamente al tema delle realizzazioni AV/AC, si è sviluppato in modo coerente con la fase di approfondimenti attuati, sulla sostenibilità di tale realizzazione, dal Commissario di Governo incaricato, concretizzandosi attraverso:

- la ridefinizione dell'art. 35 "Infrastrutture e mobilità" delle Norme Tecniche del PAT introducendo nell'articolato, dopo il 3° comma, il seguente testo: "Il P.A.T. individua inoltre il principale sistema degli interscambi modali costituito oltre che dalle stazioni ferroviarie di Venezia-Mestre e Venezia-S.Lucia e dalle altre stazioni dell' S.F.M.R. , dai terminali di gronda localizzati a Tessera, Fusina e dall'interscambio dei PILI, la cui funzione intermodale dovrà essere attentamente verificata dal redigendo Piano urbano della mobilità. Per quanto concerne il servizio ferroviario AC/AV (Alta Velocità/Alta Capacità), da intendersi non come semplice infrastruttura fisica ma come complesso sistema di gestione, il PAT ne promuove la connessione ed integrazione con il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale, il sistema della mobilità urbana, i luoghi primari di interscambio modale e la realizzazione di collegamenti con attestamenti intermodali sul Porto. Per quanto attiene all'ipotesi di "tracciato in gronda" il PAT rinvia al parere di V.I.A. già espresso dal Comune di Venezia. Ipotesi alternative saranno valutate a partire dalla valorizzazione e potenziamento dei tracciati ferroviari già utilizzati o utilizzabili presenti nell'ambito della dimensione comunale. Il P.I. individua gli interventi necessari per attrezzare tali terminali prevedendo le funzioni idonee per sostenere l'interscambio tra le varie modalità di trasporto e regolare i flussi turistici di accesso alla Venezia insulare, in modo tale che il numero di presenze nel Centro Storico sia ambientalmente sostenibile dal particolare e fragile tessuto urbanistico-edilizio della città."

- la modifica della Tavola 4a "Carta della Trasformabilità" e la relativa legenda, attraverso lo stralcio del tracciato AV/AC di nuova previsione (parallelo alla gronda lagunare da S. Giuliano all'aeroporto M. Polo di Tessera nonché attraverso l'inserimento, nell'ambito della stazione di Mestre, di un cartiglio con la grafia AV/AC.

Sulla base delle considerazioni su esposte:

- le proposte di modifica relative all'infrastrutturazione della rete ferroviaria AV/AC, saranno considerate con parere non favorevole in quanto su tali argomenti si è svolto, sia nella fase della concertazione che nella successiva fase di discussione presso le Commissioni Consiliari nonché presso il Consiglio Comunale in sede di adozione del Piano, un rilevante dibattito che ha portato all'individuazione dei descritti livelli di valutazione ambientale e sostenibilità largamente condivisi attraverso l'approvazione, da parte del CC che ha trovato riscontro nei citati approfondimenti

commissariali. Si ritiene pertanto che le proposte avanzate dalle osservazioni, in merito a tali materie, non apportino nuovi elementi migliorativi rispetto alle proposte su cui si è già espresso esaustivamente l'organo istituzionale deliberante;

- le proposte di modifica relative ai temi dell'ottimizzazione della rete ferroviaria esistente integrata con il sistema SFMR e della previsione di soluzioni che minimizzano l'impatto della rete ferroviaria AV/AC sul territorio interessato da contesti urbani esistenti relativi al miglioramento delle connessioni urbane al sistema ferroviario con dotazioni territoriali a standard, saranno considerate con parere favorevole in quanto coerenti con gli obiettivi di sostenibilità del PAT.

- alla luce delle novità intervenute dopo l'adozione del PAT e, in particolare, coerentemente con l'Atto di Indirizzo approvato dalla Giunta Comunale il 12 giugno 2012 e con l'Ordine del giorno approvato dal Consiglio Comunale il 27 giugno 2012 avente per oggetto "Linea AV/AC Venezia-Trieste e adeguamento della linea ferroviaria esistente", si ritiene di integrare l'articolo 35 "Infrastrutture e mobilità" delle Norme Tecniche, riformulando il sesto paragrafo dalle parole "Per quanto concerne il servizio ferroviario" alle parole "dimensione comunale." nei seguenti termini:

"Per quanto concerne il servizio ferroviario il PAT individua come assoluta priorità la realizzazione e la piena operatività del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale. Il servizio Alta Capacità/Alta Velocità (AC/AV) ferroviaria deve essere concepito come complesso sistema di gestione e non semplice infrastruttura fisica, la cui eventuale realizzazione andrebbe sottoposta a rigorosa valutazione di sostenibilità ambientale, trasportistica e socio-economica. Per il tracciato dell'AC/AV il PAT prevede la valorizzazione e il potenziamento tecnologico delle linee ferroviarie esistenti, già utilizzate o utilizzabili nell'ambito del territorio comunale. Il PAT promuove inoltre la connessione e integrazione con il SFMR, il sistema della mobilità urbana, i luoghi primari d'interscambio modale e la realizzazione di collegamenti con attestamenti intermodali al Porto commerciale e industriale. In quest'ottica, il PAT indica come obiettivo prioritario la realizzazione a breve termine della Bretella ferroviaria di collegamento tra l'attuale linea Mestre-Trieste, all'altezza di Dese, e l'Aeroporto "Marco Polo" di Tessera."

5.4 Il tema del recupero della residenzialità nell'ambito della città antica costituisce uno degli argomenti più diffusamente affrontati nelle varie fasi del confronto pubblico che ha preceduto l'adozione del PAT. Esso si è concretizzato attraverso la valutazione di molteplici proposte relative ad una diversa regolamentazione della modifica della destinazione d'uso residenziale ed al contenimento del fenomeno della trasformazione turistico- ricettiva di parti sempre più estese del tessuto edilizio, anche minore, del centro storico di Venezia. Su tale tematica il Consiglio Comunale ha definito, attraverso la sintesi della discussione avvenuta, alcuni orientamenti, espressi attraverso le disposizioni delle Norme Tecniche ed, in particolare, delle Norme relative all'ATO 1 (All. A), volti a demandare al P.I. la facoltà di rivedere l'impianto normativo che attualmente regola la materia.

Considerando quindi che l'avvio di un'inversione di tendenza che porti allo sviluppo della residenzialità, costituisce una delle massime aspettative che sottendono la revisione della strumentazione urbanistica vigente per la città antica e che tale obiettivo costituisce per il PAT elemento primario per la sostenibilità ambientale e sociale del complessivo scenario di sviluppo da questo prefigurato per il territorio, le proposte di modifica relative al rafforzamento di tale obiettivo, anche attraverso adeguamenti alle NT del PAT che individuino la citata revisione dell'impianto normativo vigente affidata al P.I., in termini prescrittivi per tale strumento urbanistico, saranno considerate con parere favorevole in quanto coerenti con gli obiettivi di sostenibilità del PAT.

6. MODIFICHE PERIMETRI AMBITI TERRITORIALI OMOGENEI (ATO)

Le proposte di modifica del perimetro degli Ambiti territoriali Omogenei, che dovranno comunque riguardare rettifiche di piccola entità, saranno considerate con parere favorevole:

- qualora riguardino adeguamenti allo stato di fatto (infrastrutture, corsi d'acqua) che individuino più precisamente ambiti con caratteristiche omogenee compatibili con quelle del sistema insediativo dell'ATO limitrofo;

- qualora riguardino la ridefinizione di un perimetro al fine di farlo coincidere con un limite amministrativo (es. municipalità);

7. ACCORDI TRA SOGGETTI PUBBLICI E PRIVATI (ai sensi degli artt. 6 o 35,36,37 della LR 11/2004)

Le proposte di definizione di accordo finalizzato alla concretizzazione di benefici pubblici, genericamente individuati in cessioni di aree all'Amministrazione corrispondenti a forme di premialità per soggetti privati (compensazione, credito edilizio) saranno considerate con parere non favorevole in quanto tale istituto costituisce, secondo le disposizioni della LR 11/2004 che li istituisce, parte integrante dello strumento di pianificazione cui accede ed è soggetto alle medesime forme di pubblicità e di partecipazione. Ne consegue che se l'Amministrazione avesse inteso attivare tale istituto con il PAT avrebbe attivato adeguate forme di evidenza pubblica finalizzate al recepimento di proposte compatibili con gli obiettivi del PAT con il provvedimento di adozione dello strumento di pianificazione. Considerato che l'Amministrazione non ha inteso compiere tale scelta attraverso il PAT, si rinvia ogni definizione di accordi pubblico-privato alle procedure di formazione e approvazione del successivo PI.

Pur tuttavia, coerentemente con quanto espresso al precedente punto 3.3.1b, qualora dette proposte riguardino il ripristino e la riqualificazione paesaggistica e ambientale del territorio, interventi di migioria idraulica coerente con le indicazioni riportate nella relazione di Valutazione di Compatibilità Idraulica allegata al PAT ovvero aree preferenziali per interventi di riqualificazione ambientale di forestazione e di ricostruzione del paesaggio agrario, queste saranno considerate con parere parzialmente favorevole considerando che l'interesse per gli apporti al miglioramento della qualità ambientale e territoriale in queste contenute, sia coerente con i criteri del PAT (artt. 43 e 44 delle Norme Tecniche) e debba pertanto essere valutato nell'ambito delle procedure di formazione del P.I., conformemente ai livelli di sostenibilità da questo fissati, anche attraverso forme di accordi ai sensi del citato art. 6 della LR 11/2004, con l'applicazione degli istituti di premialità tipici di tale strumento urbanistico (perequazione urbanistica, credito edilizio).

8. MODIFICHE NORMATIVE e MODIFICHE ALLA RELAZIONE DI PROGETTO

Le proposte di stralcio o ridefinizione di parti delle NT, delle Normative Allegato A e delle relazioni, saranno considerate con parere favorevole qualora:

- comportino necessario adeguamento conseguente all'accoglimento di osservazioni relative alle materie trattate nei punti precedenti della presente relazione.
- costituiscano contributo finalizzato alla migliore lettura dei testi ovvero correzione di errori o imperfezioni degli stessi e le corrispondenti rappresentazioni negli elaborati grafici e nel Quadro Conoscitivo.

Relativamente alle proposte di modifica alle NT, nonché alle Normative relativa agli ATO di cui all'Allegato A, relative a temi che non riguardano materie trattate nei punti precedenti della presente relazione, ed in particolare:

- specifiche tematiche attuative degli interventi di trasformazione del territorio (individuazione di specifiche attrezzature da prevedere nella successiva pianificazione del territorio);
- i benefici fiscali in applicazione di specifici criteri di bio-architettura (che attengono espressamente alle politiche di bilancio dell'Amministrazione);
- disposizioni che non sono riferibili all'esclusiva competenza comunale (come ad esempio quelle in materia ambientale relativa alle emissioni in atmosfera degli impianti industriali,

saranno considerate con parere non favorevole in quanto non pertinenti con i contenuti del PAT.

9. CONCLUSIONI

Il PAT intende valorizzare tutte le realtà di un territorio che si presenta molto articolato e particolarmente complesso soprattutto in quanto composto di parti tra loro diverse morfologicamente, geograficamente e per formazione storica e in una certa misura funzionalmente autonome, riconoscendo le loro identità, pur in un quadro di coerenza complessivo, per la tutela e lo sviluppo sostenibile delle opportunità che esso offre in relazione alle necessità socio-economiche della comunità insediata.

Tale intento è rappresentato dal sistema delle diverse "invarianti" che ne costituiscono la struttura e che, oltre a scelte e previsioni territorializzate, comportano necessariamente contenuti la cui

definizione è in stretto rapporto tra le criticità esistenti sul territorio e l'individuazione di alcuni orientamenti di fondo, a partire dalla rivisitazione della strumentazione urbanistica in atto.

Come tutti gli strumenti di questo tipo, il PAT riferisce pertanto le strategie e le politiche che intende promuovere ad obiettivi di carattere generale e di lunga scadenza. Nel caso specifico, il piano di Venezia si propone di attivare strategie e politiche dalla cui realizzazione sia possibile attendersi la costruzione in un futuro vicino e misurabile di una città caratterizzata dall'alta qualità della vita dei suoi abitanti – nei suoi aspetti relazionali, lavorativi e culturali – e dall'alta qualità dei suoi assetti fisici e ambientali. Il piano delinea una città dinamica e competitiva, riferita ad un quadro di solidarietà sociale e di sostenibilità ambientale. Una città che ambisce ad essere parte qualificata e redditizia di un sistema complesso fortemente interrelato sia al contesto locale che ai contesti regionale e internazionale, capace di generare dai suoi punti di forza (turismo, cultura, ecc.) e dalla soluzione dei suoi problemi (ambiente, salvaguardia, ecc.) nuove potenzialità di sviluppo. Una città capace di trasformarsi da luogo in cui le risorse straordinarie accumulate nei secoli vengono progressivamente consumate e disperse, a luogo in cui le risorse vengono rigenerate.

In linea generale il PAT, in coerenza con la legislatura regionale e nazionale, persegue:

- la salvaguardia e la valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio a partire da alcuni elementi strutturali del territorio come il sistema lagunare, il sistema dei corsi d'acqua della terraferma, i litorali;
- la tutela, il recupero e la valorizzazione dei Centri Storici, anche come momenti fondanti dell'organizzazione insediativa del territorio, così come tutti gli edifici e i complessi significativi sotto il profilo architettonico-monumentale e/o storico-testimoniale, in cui assume particolare rilievo il sistema di fortificazioni della Piazza di Difesa Marittima di Venezia;
- la promozione della Città nell'area vasta come luogo di eccellenza si servizi per le persone e le imprese;
- la riqualificazione dell'ambiente urbano, rimuovendo elementi detrattori e di degrado e costituendo occasioni per il rafforzamento delle centralità;
- il riconoscimento e la valorizzazione delle specificità di cui il territorio è composto;
- la prevenzione e la riduzione dei rischi connessi all'uso del territorio e alle sue risorse, per la sicurezza degli abitanti e la difesa idrogeologica dei suoli.

Il perseguimento di tali obiettivi non può pertanto prescindere dalla coerenza con cui vengono affrontate, nell'importante fase partecipativa costituita dalla proposizione delle osservazioni al Piano adottato, tutte le proposte di modifica dei suoi contenuti.

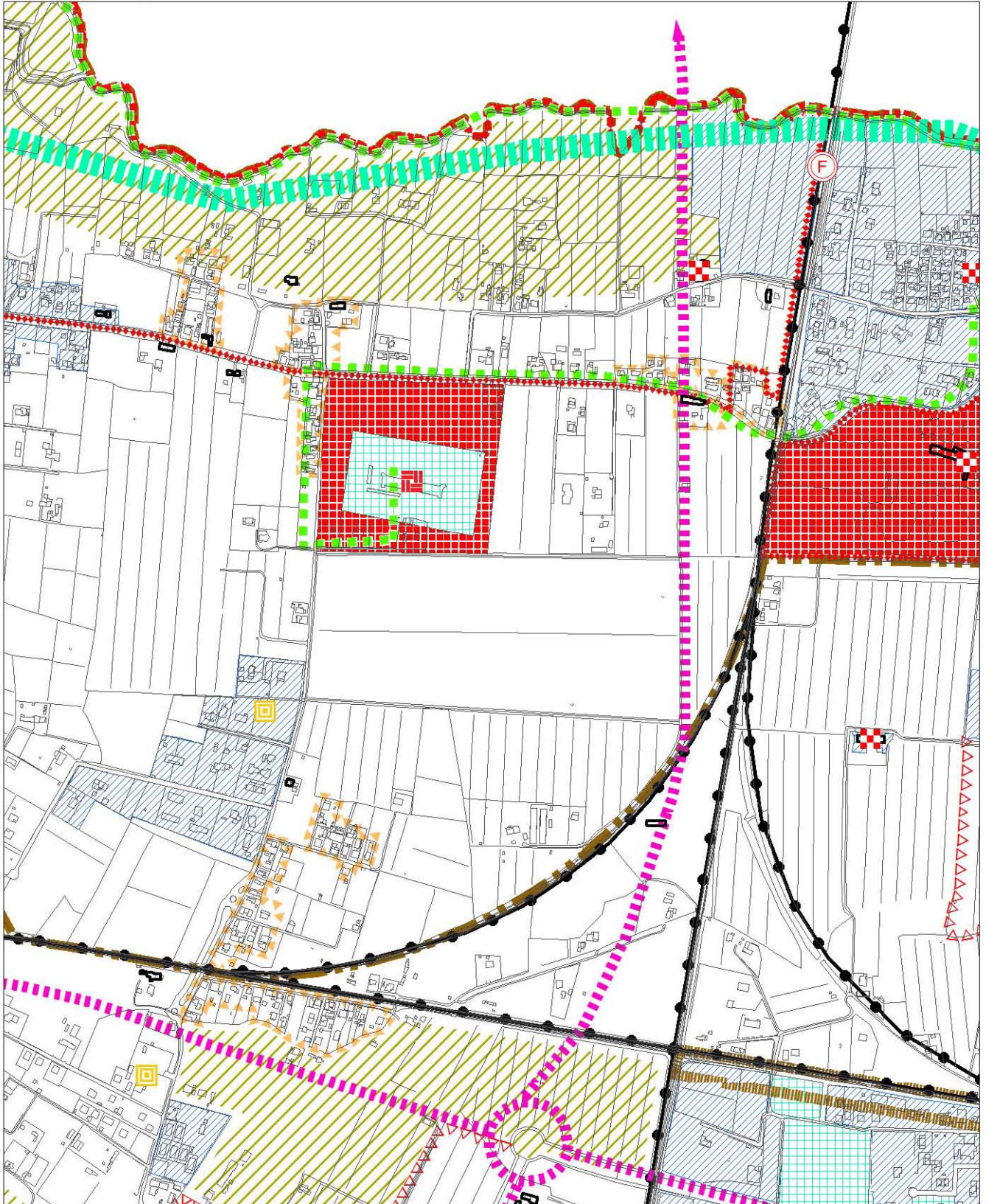
Il presente documento offre, a tal proposito, elementi di valutazione sufficienti a garantire un elevato livello di coerenza complessiva riuscendo ad ottimizzare gli numerosi apporti collaborativi pervenuti per la definizione del Piano, volti spesso a soddisfare le esigenze socio-economiche del presente, garantendo, nel contempo, il massimo livello di sostenibilità possibile al fine di non compromettere la conservazione e l'utilizzo futuro delle risorse del territorio (con particolare riferimento a quelle non riproducibili), limitare in particolare lo spreco del territorio stesso non incidendo sul sistema di "invarianti" di natura paesaggistica e ambientale e tutelare la struttura delle azioni volte a mantenere ed eventualmente aumentare la naturalità del territorio mitigando gli elementi della sua fragilità.

Da tale punto di vista il P.I. utilizzerà i presenti criteri come elemento di indirizzo e di valutazione di situazioni specifiche rapportando le scelte conseguenti alla diversa scala di approfondimento di tale strumento urbanistico.

---°°°__°°°__°°°---

Modifica Tav. 4a P.A.T.

Scala 1:11.000



Elaborato a solo scopo illustrativo