impatti ambientali e paesistici;
b) favorire la concentrazione degli insediamenti in Poli di rilievo sovracomunale dotate di adeguati servizi e infrastrutture e con localizzazioni ottimali rispetto ai principali nodi delle reti infrastrutturali e dei sistemi di trasporto pubblico (SFMR, TPL, TRAM);
c) promuovere il riordino e la razionalizzazione degli insediamenti esistenti, anche con interventi per adeguare la loro versatilità e la capacità di rispondere ad esigenze multifunzionali;
d) ridurre l'impatto e l'incidenza ambientale degli insediamenti e delle attività, operando prioritariamente mediante il recupero e la riqualificazione degli insediamenti esistenti, minimizzando il consumo di suolo agricolo e garantendo con opportune infrastrutture la riduzione dei consumi energetici, delle emissioni inquinanti, dei carichi di traffico veicolare privato sulle reti locali.
2. Per il perseguimento di detti obiettivi, il PTCP individua come afferenti al sistema del Corridoio V i seguenti Poli e Aree per le attività economiche di cui al punto b) del comma precedente:
"Poli di rilievo metropolitano regionale":

- *Polo di Porto Marghera*
- *Polo di Tessera*

"Poli di rilievo sovracomunale":

- *Polo della Città del Lemene (Gruaro, Concordia Sagittaria, Fossalta di Portogruaro, Portogruaro, Lugugnana ex AGIP)*
- *Polo Adriatico (Chioggia, Cona, Cavarzere)*
- *Polo della Città del Piave (Noventa di Piave, San Donà di Piave, Musile di Piave, Fossalta di Piave)*
- *Polo di Marcon – Dese*
- *Polo di Meolo*

"Aree da riqualificare":

- *Asse lungo la SR 515 (Santa Maria di Sala, Pianiga)*
- *Asse plurimodale del PRUSST Riviera del Brenta*
- *Asse del Passante (Mirano, Spinea, Martellago)*
- *Asse lungo la S.S. 309 Romea (Venezia - Marghera, Mira, Campagna Lupia)*
- *Santo Stino di Livenza e Torre di Mosto*
- *Ceggia*
- *Meolo*
- *Quarto d'Altino*
- *Olmo di Martellago*

Indirizzi
3. La Provincia, per il coordinamento della pianificazione comunale e il perseguimento degli obiettivi di cui al comma 1, promuove le intese intercomunali, di cui agli articoli 8, comma 5 e 9 delle presenti NTA. Con dette intese di rilevanza sovracomunale i Comuni potranno, fatte salve le verifiche di sostenibilità ambientale, prevedere la perequazione e il riequilibrio delle previsioni insediative e la revisione del dimensionamento degli incrementi ammessi facendo riferimento a territori ricadenti in comuni diversi.
3.bis In relazione all'area da riqualificare denominata "Asse del Passante" (Mirano – Spinea - Martellago) la Provincia di Venezia compie ogni azione di sua competenza per promuovere e accelerare la realizzazione del cosiddetto "Passante Verde".
3.ter Prevedere la costituzione di uno o più distretti produttivi interprovinciali mettendo in connessione infrastrutturale le realtà produttive dell'area centrale del Veneto orientale (in particolare San Stino e Torre di Mosto) con quelle dell'opitergino/mottense.
Direttive
4. Per gli aspetti di competenza provinciale, le previsioni di sviluppo e infrastrutturazione relative ai Poli di rilievo metropolitano regionale di Porto Marghera e Polo di Tessera in quanto interessano infrastrutture portuali e aeroportuali di rilevanza e competenza regionale e statale, saranno definite in sede di concertazione per il raggiungimento delle necessarie intese con i Comuni interessati, la Regione, le competenti Amministrazioni Statali e le altre Autorità interessate. In tale sede la Provincia definirà le esigenze di coordinamento della pianificazione comunale per il perseguimento degli obiettivi indicati dal PTCP in materia ambientale e infrastrutturale. Per Porto Marghera, rilevante polo industriale, portuale e logistico, dovranno essere previsti adeguati collegamenti ferroviari, anche con connessione diretta al sistema dell'Alta Capacità.
5. Le previsioni territoriali e urbanistiche finalizzate a modificare l'assetto infrastrutturale e dimensionale dei

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

"Poli di rilievo sovracomunale" sono assoggettate a PATI o, alternativamente, a Intesa per il coordinamento della pianificazione comunale di cui agli articoli 8, comma 5, e 9 delle presenti NTA.
6. In sede di adeguamento al PTCP i PAT/PATI potranno prevedere, nelle "Aree da riqualificare" di cui all'elenco del comma 2 eventuali incrementi insediativi entro la soglia massima del 10% della superficie complessiva già utilizzata, al netto delle aree destinate alla rilocalizzazione di attività già presenti nel territorio comunale e al netto di quelle per le quali si prevede una riconversione con destinazione residenziale o per servizi.
7. Le previsioni di intervento nei "Poli di rilievo sovracomunale" e nelle "Aree da riqualificare" andranno coordinate con la Provincia previo studio condotto a livello intercomunale concernente la disponibilità di aree a ciò destinate anche con riferimento ai territori dei comuni limitrofi.
8. Nelle altre aree per insediamenti economici produttivi già esistenti e non indicate al comma 2, i PAT/PATI potranno prevedere esclusivamente i completamenti necessari e la ricollocazione di attività già presenti nel territorio comunale.
9. Per quanto attiene l'indicazione "strada commercio", riportata nella tavola 4, la stessa richiede da parte dei comuni interessati la definizione, in correlazione con le previsioni relative al sistema economico produttivo di cui ai commi precedenti, la riqualificazione delle previsioni insediative per perseguire un assetto compatibile con gli obiettivi del PTCP relativi alla mobilità e alla sostenibilità ambientale. Lungo dette "strade commercio" andranno definiti già in sede di PAT/PATI specifici indirizzi, accompagnati da adeguati criteri e parametri, per favorire, anche mediante la perequazione e la compensazione urbanistica, la riqualificazione economica produttiva, la dotazione di adeguati servizi, anche di carattere
logistico, al sistema economico produttivo del territorio, la riorganizzazione dei sistemi di mobilità e, in particolare del TPL, la soluzione di specifiche situazioni di criticità relative all'assetto idraulico e ambientale. Eventuali esigenze insediative incrementali che dovessero essere individuate come fattore per incentivare il perseguimento di detti obiettivi nelle strade commercio, potranno essere oggetto di specifica valutazione in sede di intesa tra i comuni interessati e la Provincia.
10. I PAT/PATI dovranno specificare:
- *le priorità funzionali nelle destinazioni d'uso di ciascun Polo o Area,*
- *le soglie (minime o massime) per le attività commerciali o terziarie,*
- *le dotazioni infrastrutturali minime necessarie per l'attivazione di determinate funzioni,*
- *i dimensionamenti preferenziali motivati sulla base dell'ottimizzazione nel perseguire gli obiettivi.*

11. I PAT/PATI, provvedono alle specificazioni di cui sopra sulla base dei seguenti criteri.
a. *razionale utilizzazione delle aree già destinate alle attività economiche per favorire la concentrazione degli insediamenti e la migliore connessione ai corridoi di grande scorrimento;*
b. *riqualificazione delle aree esistenti, con opportune misure di compensazione e perequazione, anche mediante limitati ampliamenti finalizzati alla rilocalizzazione di residue previsioni degli strumenti urbanistici vigenti.*
c. *il positivo od equilibrato impatto rispetto agli abitati limitrofi ed ai caratteri naturalistici e culturali delle aree circostanti, raggiunto anche mediante adeguate opere di mitigazione e riequilibrio; in particolare dovranno essere rispettate distanze minime non inferiori a 400 m dai centri abitati, salvo limiti inferiori motivati.*
d. *l'adeguata qualità dei suoli.*

12. I PAT/PATI stabiliscono i parametri e le tipologie edilizie e funzionali per l'attuazione degli insediamenti per attività economiche ed in particolare:
- *le caratteristiche del sistema infrastrutturale dell'insediamento, connessioni alla rete viabile, energetica, di adduzioni e smaltimenti idraulici dotazioni di aree verdi e parcheggi, da realizzare contestualmente all'insediamento, in misura proporzionata agli utilizzi previsti,*
- *le caratteristiche delle opere di mitigazione e/o compensazione per il carico urbanistico, ambientale e per gli impatti indotti da realizzare contestualmente all'insediamento, con i relativi oneri di gestione nel tempo,*
- *le destinazioni d'uso in misure proporzionate alla capacità di carico delle dotazioni infrastrutturali, con vincolo eventualmente da inserire, ove sia limitata la dotazione di cui sopra, i parametri dimensionali tra cui: la superfice minima e massima dei lotti, l'altezza e il numero massimo dei piani interrati e fuori terra, la percentuale minima e massima della superficie fondiari e territoriale coperta,*

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

- *le funzioni e i servizi di interesse pubblico da integrare nell'insediamento la cui corrispondente superficie territoriale è esclusa dal computo del limite di incremento insediativo.*

13. I PAT/PATI definiscono le modalità di attuazione degli incrementi insediativi per le attività economiche mediante fasi temporali ciascuna non superiori a 5 anni di cui la prima deve essere limitata ad una quota non superiore alla metà della complessiva previsione insediativa.
14. I PAT/PATI fissano i criteri di revisione del dimensionamento, da applicare nel caso in cui, al termine di ciascuna fase temporale, il grado di utilizzazione complessiva degli insediamenti risulti inferiore alla quota prevista, indicando la destinazione ad altra funzione/utilizzo delle aree previste in eccesso, ovvero il mantenimento della previsione a fronte di un'analoga riduzione concordata, in altro insediamento, anche in diverso comune, mediante intesa per il coordinamento della pianificazione comunale.
15. I PAT/PATI individuano le aree dismesse da attività economica e definiscono apposite disposizioni in applicazione delle seguenti direttive:

a) *possono essere riutilizzate per qualsiasi altra destinazione solo previa effettuazione delle bonifiche che risultano necessarie a seguito di verifiche e valutazioni di impatto ex post,*
b) *devono concorrere a soddisfare il fabbisogno pregresso di infrastrutture e servizi nella zona, anche con l'eventuale cessione delle necessarie superfici, ferma restando la previsione insediativa delle aree,*
c) *le aree per le quali sia già avvenuta la dismissione e la rilocalizzazione delle attività mantengono la capacità insediativa e la destinazione già stabilite dal vigente strumento urbanistico.*

16. Successivamente alla formazione del PAT/PATI in adeguamento al PTCP, l'insediamento di nuova attività economico produttiva, oltre i limiti di cui alle precedenti direttive e che necessiti di variante al PRC, potrà avvenire previa Intesa per il coordinamento della pianificazione comunale di cui agli articoli 8, comma 5, e 9 delle presenti NTA. In sede di Intesa la Provincia, di concerto con gli altri enti interessati, valuterà la compatibilità con il PTCP e accerterà se la variante del PRC costituisca o meno modificazione del PTCP.
16.bis La Provincia, in coerenza con quanto sottoscritto nell'Accordo di Programma per la realizzazione del Passante autostradale in comune di Mirano, in relazione alla riqualificazione dell'asse del passante nei comuni di Mirano, Spinea e Martellago, si impegna a promuovere, con ogni azione a lei consentita dalle sue competenze, la realizzazione della fascia verde continua alberata della larghezza di 30 metri ai due lati del Passante, dotata di dossi alberati e biomuri con funzione di abbattimento dell'inquinamento atmosferico. Si impegna inoltre a promuovere ogni azione utile alla realizzazione delle opere previste dal progetto Passante verde promosso da Coldiretti e Regione Veneto e al loro inserimento e collegamento con la sopra descritta fascia verde continua.
16.ter Per le aree per insediamenti economici e produttivi in sede di adeguamento al PTCP, i PAT/PATI prevedono l'individuazione di specifiche aree cuscinetto, realizzate con i criteri propri delle fasce tampone, allo scopo di creare barriere vegetali aventi lo scopo di mitigare la presenza delle aree economico produttive e di migliorarne l'inserimento paesaggistico. Ove possibile tali aree andranno collegate al sistema delle reti ecologiche.
Prescrizioni
17. I termini dell'adeguamento dei piani comunali sono determinati in 12 mesi dall'entrata in vigore del PTCP e possono essere prorogati di ulteriori 12 mesi una sola volta mediante intesa di coordinamento con la Provincia e con gli altri Comuni interessati, allo scopo di favorire il pieno raggiungimento degli obiettivi di piano e per perseguire condizioni ottimali per la localizzazione delle previsioni insediative e la più efficace riduzione, mitigazione e compensazione degli impatti di scala.
[…]
TITOLO IX - SISTEMA TURISTICO
Art. 54 - Attrezzature e servizi per la nautica da diporto
[…]
Obiettivi
1. Per gli interventi e le attrezzature destinati a dotare il territorio di servizi per la nautica da diporto adeguati sia alla domanda turistica, sia agli standard di sicurezza nella navigazione, sia alla esigenza di contenere la pressione del turismo sulla qualità ambientale territoriale complessiva, il PTCP indirizza le azioni di governo ai seguenti obiettivi da perseguire, compatibilmente con i requisiti e gli obiettivi di valorizzazione ambientale e di sicurezza:

a) *ristrutturare e adeguare le attrezzature e le infrastrutture per la nautica da diporto, sportiva, ricreativa e turistica, inserendole, per poli turistici di cui al comma seguente, come sistema di servizi entro le più generali politiche del turismo;*

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

b) *favorire lo sviluppo ordinato e sostenibile delle attività nautiche ricreative e sportive con particolare riguardo per quelle tradizionali;*
c) *riqualificare con criteri e requisiti differenziati gli ormeggi, le cavane e gli approdi esistenti, autorizzati dai vigenti strumenti urbanistici, distinguendo quelli dislocati nei corsi d'acqua, nelle foci fluviali, nei canali, nelle lagune e sulla gronda lagunare;*
d) *integrare le attrezzature e i servizi esistenti, autorizzati dai vigenti strumenti urbanistici, per la nautica da diporto (manutenzione, rimessaggio, forniture, etc.) con la gestione degli ormeggi e degli approdi, con le strutture culturali, ricreative, sportive, ricettive e agrituristiche presenti o previste nei progetti di riqualificazione delle attrezzature turistiche.*

Indirizzi
2. La Provincia, per il perseguimento degli obiettivi e per il coordinamento della pianificazione comunale, promuove l'elaborazione di un Progetto Strategico della nautica mediante intesa di coordinamento con la Regione, gli enti competenti ed i Comuni interessati territorialmente.
Direttive
3. Il PTCP identifica i poli cui devono fare riferimento i progetti o programmi di adeguamento e riassetto del sistema di servizi per la nautica da diporto individuando come poli di rango provinciale quelli costituiti dall'insieme delle attrezzature e degli impianti presenti e previsti a Caorle, a Chioggia, a Jesolo - Cavallino e a Venezia. Al di fuori di detti poli sono ammessi gli interventi indicati nel PTCP (tavola 4) che I PAT/PATI riporteranno specificandone caratteristiche e localizzazione.
4. Il PTCP indica degli Ambiti soggetti a valutazione di sostenibilità tramite il Progetto strategico.
5. Nel polo di Venezia il PTCP individua l'ambito denominato "Parco Nautico" che comprende impianti e aree di rilevante interesse per lo sviluppo integrato della nautica da diporto e per i servizi e le attività connesse e per la valorizzazione e la salvaguardia della Laguna. Detto Parco Nautico assume rilevanza prioritaria per la realizzazione e l'adeguamento di idonee strutture portuali, cantieristiche e di rimessaggio. Dette strutture dovranno soddisfare tutte le tipologie di imbarcazioni e, in particolare, quelle che per caratteristiche navali e per dimensione possono essere meglio servite in prossimità alla bocca
portuale. Il PAT del Comune di Venezia, d'intesa con la Provincia, specifica i caratteri delle strutture e delle altre attività e funzioni da prevedere nel Parco Nautico.
6. I Comuni interessati adeguano i propri piani urbanistici secondo gli obiettivi sopra delineati e con riferimento alle aree e alle problematiche identificate dal PTCP anche approfondendo e precisando, di concerto con la Provincia, peculiari aspetti del sistema locale e conseguenti specifiche soluzioni previsionali.
7. Le previsioni dei PAT/PATI relative ai poli per la nautica sono oggetto di preliminari intese tra la Provincia, il Comune e gli altri Enti interessati.
8. La previsione di nuove strutture dovrà rispondere ai criteri di compatibilità e coerenza determinati dal Progetto strategico.
9. Gli interventi negli Ambiti di riqualificazione dovranno essere coordinati con apposito progetto unitario dell'intorno e degli accessi e non dovranno prevedere ampliamenti di strutture o incrementi di posti barca.
10. Al fine di garantire un adeguato coordinamento e omogeneità di approccio, anche in relazione alla dimensione delle aree interessate, le previsioni di riassetto delle strutture per la nautica esterne ai poli saranno definite alternativamente attraverso la formazione di PATI o di intese di coordinamento ad hoc tra la Provincia e i comuni interessati, di cui all'art. 8, comma 5 e 9 delle presenti NTA.
11. Il dimensionamento del fabbisogno di ormeggi è determinato:
- *in riferimento all'obiettivo di eliminare gli ormeggi, gli approdi e i rimessaggi previsti o presenti in siti di rilevanza ambientale o dislocati in modo da determinare ingombro per la fluidità e la sicurezza della navigazione,*
- *tenendo conto della capacità ricettiva nelle strutture esistenti e della quantità e della tipologia degli ormeggi, darsene e rimessaggi già dislocati sul territorio,*
- *in rapporto alla dinamica della domanda in ciascun sito e delle possibili azioni di recupero di spazi e strutture sottoutilizzate, di aree adatte al riallagamento, di siti da recuperare da precedenti utilizzi produttivi, e distinguendo quelli fuori dalle strutture esistenti in aree da riqualificare, in aree protette e in ambiti di valenza ambientale,*
- *in rapporto alla domanda di attività e servizi connessi alla nautica da diporto, esistente e prevista (produzione commercializzazione noleggio e manutenzione delle imbarcazioni, di propulsori e impianti, di complementi e accessori);*

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

- *particolare cura dovrà essere posta nel considerare i caratteri ambientali e funzionali dei siti dislocati nelle lagune di Venezia e Caorle, che richiedono precauzioni e requisiti operativi e gestionali circa i fondali, i bordi vegetati, gli accessi, gli scarichi, etc..*

12. I PAT PATI prevedono la massima integrazione delle previsioni e delle disposizioni relative alla nautica da diporto con quelle relative al perseguimento delle altre finalità del PTCP, in particolare per:

- *le relazioni tra la navigazione e i sistemi di mobilità di terra, con priorità per il TPL e per la mobilità ciclopedonale, con particolare riferimento alle attrezzature di parcheggio, alla intermodalità con il trasporto pubblico e i punti sosta per camper,*
- *la realizzazione di strutture di servizio per la ristorazione e la ricettività integrate con la struttura sia per gli aspetti funzionali che gestionali e correttamente dimensionate sulla base della domanda indotta dall'attrezzatura nautica.*

13. I PAT/PATI, in ordine alla dotazione di attrezzature per la ricettività di tipo alberghiero (RTA), residence, hotel club e simili, connessa a nuove infrastrutture per la nautica, definiscono il dimensionamento massimo entro le seguenti soglie:

- *nelle strutture che consentano lo stazionamento di oltre 400 imbarcazioni: 1 posto letto ogni 5 posti barca fino ad un massimo di 100 posti letto;*
- *nelle strutture che consentano lo stazionamento da 200 e fino a 399 imbarcazioni: 1 posto letto ogni 5 posti imbarcazione fino ad un massimo di 80;*
- *negli interventi di riqualificazione territoriale inseriti in programmi o progetti strategici di interesse provinciale: 1 posto letto ogni 3 posti imbarcazione, per qualsiasi dimensionamento degli ormeggi, fino ad un massimo 150 posti letto anche suddivisi in più strutture ricettive;*
- *in tutti gli altri casi, per strutture che consentano lo stazionamento fino a 199 imbarcazioni, al massimo 20 posti letto.*

14. Dette strutture ricettive non dovranno comunque sottrarre o determinare riduzione del patrimonio abitativo esistente o previsto nell'ambito dei centri storici dei comuni interessati.

Prescrizioni

15. Fino all'adeguamento al PTCP, ai sensi dell'art. 8 delle presenti NTA, gli strumenti urbanistici non potranno essere variati per incrementare l'attuale ricettività di imbarcazioni o per prevedere nuovi o ulteriori posti letto in strutture ricettive connesse a strutture per la nautica esistenti o previste.

16. Sino alla definizione del Progetto strategico per la nautica, di cui all'articolo 59 delle presenti NTA, gli strumenti urbanistici potranno essere variati per prevedere nuove strutture per la nautica unicamente con intese di coordinamento ai sensi dell'art. 9 delle presenti NTA, con la necessaria partecipazione della Regione Veneto.

[FINE ESTRATTO N.T.A. DEL P.T.G.M.]

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

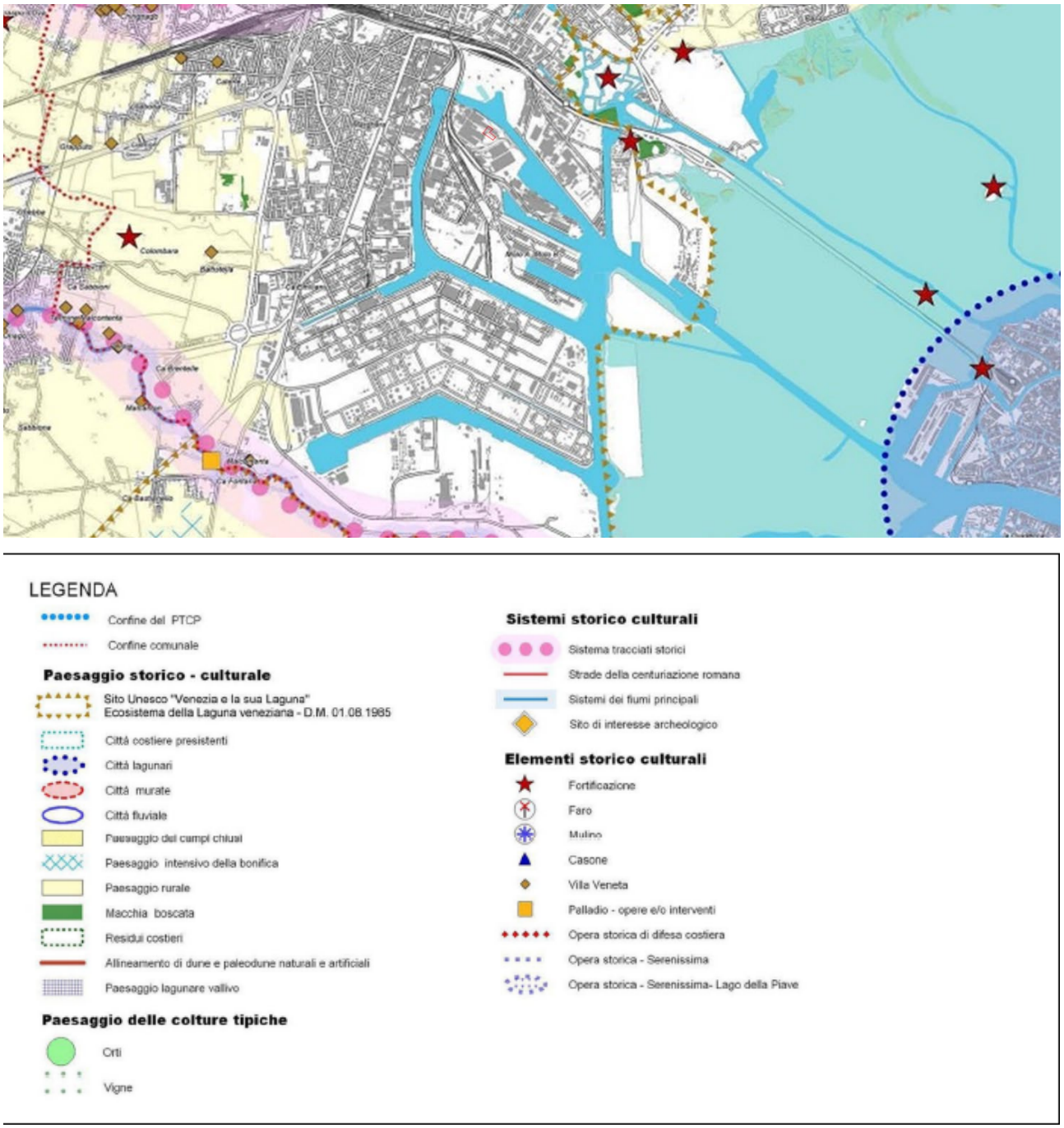


Figura 27. Estratto dell'Elaborato 5 (2/3) – Sistema del Paesaggio - Piano Territoriale Generale Metropolitano (P.T.G.M.) 2019 - Città Metropolitana di Venezia (VE).

Dall'analisi dell'Estratto dell'Elaborato 5 (2/3) – Sistema del Paesaggio, del Piano Territoriale Generale Metropolitano (P.T.G.M.) 2019 della Città Metropolitana di Venezia (VE), non vengono evidenziati tematismi relativi all'ambito oggetto di analisi.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

6.1.3 Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 & Variante al P.A.T. di adeguamento alle disposizioni sul contenimento del consumo di suolo ai sensi della L.R. 14/2017 2020 del Comune di Venezia (VE)

La Legge Regionale 11 del 2004 "Norme per il governo del territorio" stabilisce all'art. 12 che il Piano Regolatore Comunale (P.R.C.) si componga di disposizioni strutturali contenute nel Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) e di disposizioni operative contenute nel Piano degli Interventi (P.I.).

Il P.A.T. delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo del territorio, individuando le specifiche vocazioni e le invarianti di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico monumentale e architettonica.

Il P.A.T. è un "piano struttura" ovvero un documento di programmazione che:

- delinea le grandi scelte sul territorio e le strategie per lo sviluppo sostenibile;
- definisce le funzioni delle diverse parti del territorio comunale;
- individua le aree da tutelare e valorizzare per la loro importanza ambientale, paesaggistica e storico architettonica;
- fa proprie le direttive generali degli strumenti sovraordinati (P.T.R.C., P.T.C.P.) e degli strumenti comunali riferiti all'area vasta (Piano Strategico, Piano Urbano della Mobilità).

Il P.A.T. del Comune di Venezia (VE) è stato approvato in sede di conferenza decisoria del 30/09/2014.

Con Delibera di Giunta della Provincia di Venezia n. 128 del 10/10/2014 ne è stata ratificata l'approvazione.

Il P.A.T. è stato pubblicato sul B.U.R. n. 15 del 31 ottobre 2014 e dopo 15 giorni dalla pubblicazione, in data 15 novembre 2014, è divenuto efficace e ha validità a tempo indeterminato.

A seguito dell'approvazione del primo P.A.T., il P.R.G. vigente, per le parti compatibili con lo stesso, diventa il Piano degli Interventi (Art. 48 c.5bis L.R. 11/2004).

Con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 6 del 6 febbraio 2020 è stata approvata la Variante al P.A.T. per il contenimento del consumo di suolo, come prescritto dalla Legge Regionale 14 del 2017 che ha introdotto la Tavola 5 "Carta degli Ambiti di urbanizzazione consolidata ai sensi della L.R. 14/2017" e ha modificato il testo delle Norme Tecniche (Artt. 1

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

– 4 – 26 – 26 bis).

La sintesi progettuale del P.A.T. del Comune di Venezia (elaborati prescrittivi) è rappresentata da quattro tavole di progetto approvate nel 2014 a cui si aggiunge la tavola 5 approvata nel 2020 in base alle disposizioni regionali sul consumo di suolo. A corredo della parte grafica vi sono le relative Norme Tecniche e Norme Tecniche - Allegato A – Ambiti Territoriali Omogenei, nell'aggiornamento del 2020.

Le tavole di progetto, che riassumono ed esprimono i contenuti del Piano, rapportandoli alla dimensione territoriale sono i seguenti:

Tav. 1 - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale: è una carta di carattere ricognitivo che rappresenta le parti del territorio e gli edifici e complessi di edifici sottoposti a vincoli derivanti da disposizioni legislative e normative di varia natura, nonché le principali prescrizioni derivanti dalla pianificazione sovraordinata vigente. È per sua natura una carta soggetta a successive modifiche e integrazioni per adeguarsi al mutare e all'aggiornarsi dei vincoli normativi posti all'utilizzazione del territorio.

Tav. 2 - Carta delle Invarianti: rappresenta i limiti che il P.A.T. pone alla trasformazione del territorio, individuando quelle parti che, o per loro valore intrinseco o perché si intende maggiormente valorizzarle, costituiscono elementi di bassa trasformabilità sia dal punto di vista paesaggistico e ambientale sia da quello storico monumentale e testimoniale.

Tav. 3 - Carta delle Fragilità: evidenzia, in particolare, le diverse condizioni dei suoli ai fini della loro edificabilità, sia sotto l'aspetto idrogeologico, sia rispetto al dissesto idraulico. Evidenzia inoltre alcuni elementi del territorio da valorizzare che presentano particolari criticità sotto l'aspetto ambientale e/o paesaggistico (come ad esempio corsi d'acqua, arenili, aree umide minori...).

Tav. 4 - Carta della Trasformabilità: infine, rappresenta in un quadro di coerenza localizzativa le strategie di trasformazione del territorio per il suo sviluppo socioeconomico nella tutela e valorizzazione dei nuovi elementi di maggior pregio sotto il profilo ambientale, del paesaggio, dell'architettura e delle testimonianze storiche.

Tav. 5 Carta degli Ambiti di urbanizzazione consolidata ai sensi della L.R. 14/2017, introdotta con la Deliberazione di Consiglio Comunale n. 6 del 6 febbraio 2020 di Variante al P.A.T. in adeguamento alle disposizioni regionali L.R. 14/2017 per il contenimento del consumo di suolo.

Vengono di seguito riportati degli estratti degli elaborati del Piano, inerenti all'ambito oggetto

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

di analisi, così da evidenziarne i vincoli e le classificazioni e da riportare i relativi contenuti delle Norme Tecniche pertinenti a quanto previsto dalla pianificazione territoriale comunale sul sito di analisi.

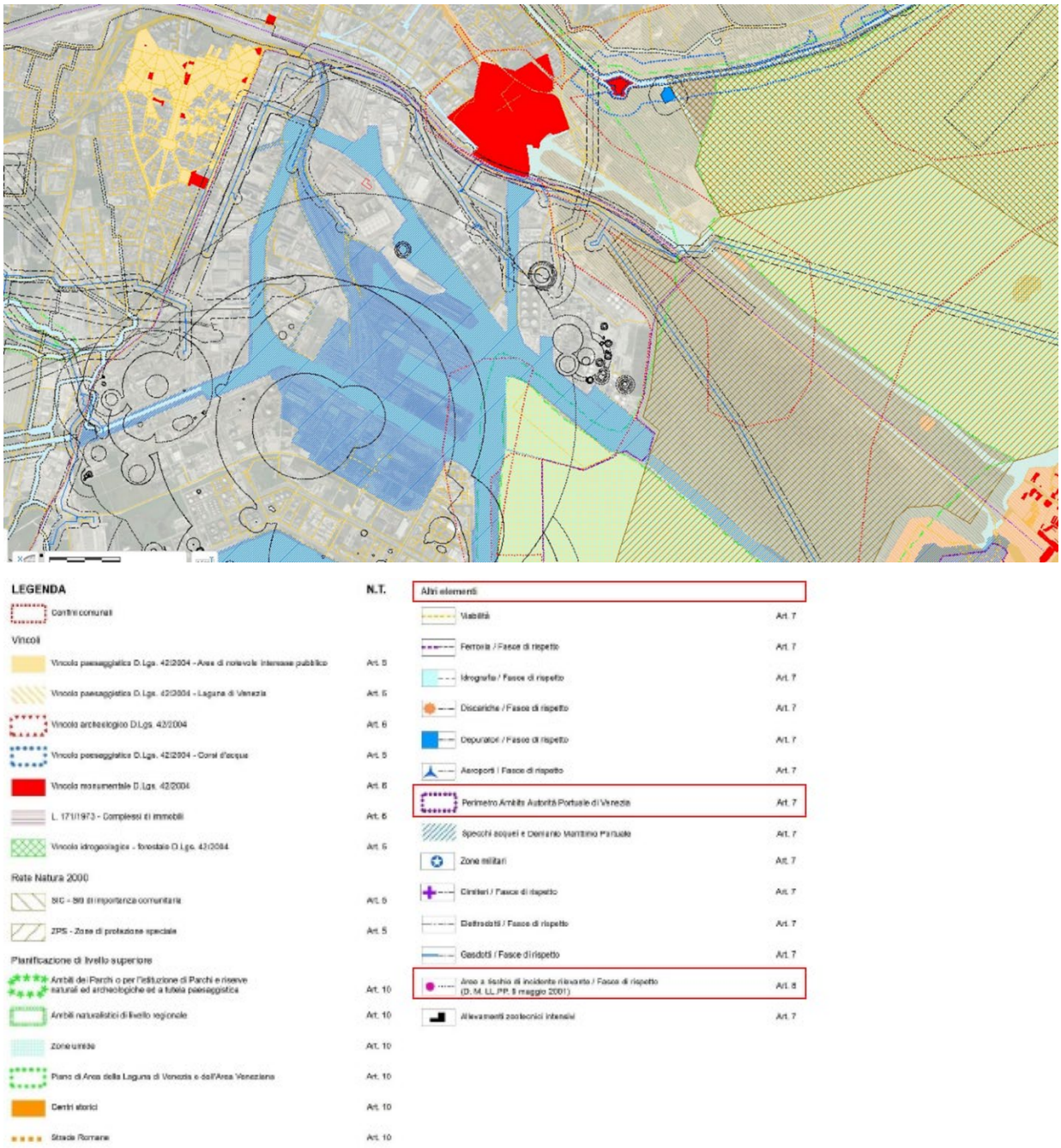


Figura 28. Estratto della Tavola 1 (Foglio 4) – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale - Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 - Comune di Venezia (VE)

Dall'analisi dell'Estratto della Tavola 1 (Foglio 4) – Carta dei Vincoli e della Pianificazione

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Territoriale, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE), emerge che l'ambito oggetto di analisi ricade interamente all'interno del perimetro dell'Autorità Portuale di Venezia (art. 7 delle N.T. del P.A.T., tematismo areale vuoto a contorno lineare punteggiato di colore viola) e parzialmente, per la sua porzione di estremità sud-orientale, all'interno della fascia di rispetto di un'area a rischio di incidente rilevante (D.M. LL.PP. 9 Maggio 2001, art. 8 delle N.T. del P.A.T., tematismo areale vuoto a contorno lineare punteggiato leggero di colore nero).

L'elaborato mostra inoltre la presenza, nelle immediate vicinanze a nord del sito di studio, di uno specchio acqueo e Demanio Marittimo Portuale (art. 7 delle N.T. del P.A.T., tematismo areale a riempimento pieno di colore ciano chiaro e retinato sovrapposto in linee diagonali parallele, continue e leggere di colore blu), corrispondente al Canale Industriale Nord confinante.

Per completezza, viene di seguito riportato un estratto delle Norme Tecniche (N.T.) del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), aggiornate al 2020, inerente agli articoli cui fanno riferimento i tematismi evidenziati.

[INIZIO ESTRATTO N.T. DEL P.A.T.]

TITOLO II - RICOGNIZIONE DEI VINCOLI

[…]

Art. 7 Altri elementi e fasce di rispetto

Il P.A.T., nella Tavola 1, individua inoltre, a titolo ricognitivo e non esaustivo:

- *le fasce di rispetto delle principali infrastrutture viarie e ferroviarie e le opere e le infrastrutture che comunque determinano una fascia di rispetto sulla base di norme nazionali o regionali, all'interno delle quali trova applicazione la disciplina indicata dal P.I., nei limiti precisati dalla disciplina di settore; le fasce di rispetto relative alle infrastrutture permangono solo con l'effettiva esistenza dell'infrastruttura stessa; il P.I. pertanto provvede a verificare e ad aggiornare le fasce di rispetto e le opere e le infrastrutture che le determinano;*
- *le fasce di rispetto e le zone di tutela dei fiumi, canali, invasi naturali e artificiali, anche ai fini di polizia idraulica e di tutela del rischio idraulico, per le quali sono previste, dalla normativa vigente, fasce di rispetto o limitazioni agli usi dei suoli circostanti; in particolare i vincoli, con particolare riferimento alle fasce di rispetto,*

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

derivanti dal R.D. 368/1904 e dal R.D. 523/1904, estesi a tutte le opere idrauliche e di bonifica, secondo la fattispecie, sono inderogabili e hanno effetti diretti sull'attività edilizia; il P.I. può stabilire, limitatamente alle aree urbanizzate ed a quelle alle stesse contigue, fasce diverse da quelle previste dal comma 1, lettera g) dell'art. 41 della L.R. 11/2004 tenuto conto degli allineamenti esistenti nell'ambito dell'urbanizzazione consolidata o di trasformazione previsti dal P.A.T.;

- *le discariche, degli impianti di depurazione autorizzati e degli impianti di trattamento rifiuti, ne precisa il perimetro e i limiti all'edificazione previsti dalla normativa di settore; le fasce di rispetto sono destinate alla protezione della struttura e al suo eventuale ampliamento;*
- *le fasce di rispetto aeroportuale, all'interno delle quali sono ammessi gli interventi di zona nei limiti della legislazione vigente in materia e in coerenza con il Piano di Rischio Aeroportuale dell'aeroporto "Marco Polo" di Tessera-Venezia adottato con Delibera del C.C n.49 del 24/06/2013 e alle relative mappe di vincolo di cui al Decreto Enac di approvazione n.6767 del 17/01/2013;*
- *le aree demaniali portuali compresi i canali di grande navigazione, le fasce demaniali (10 m dal ciglio sponda) e le relative fasce di rispetto (30 m dal limite demaniale, art. 55 del Codice della Navigazione) ai sensi del decreto 06/04/1994 di individuazione delle circoscrizioni territoriali delle Autorità Portuali del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, con esclusione degli ambiti oggetto dell'Accordo di Programma per la connessione del sistema tramviario con il terminal passeggeri di S. Basilio a Venezia;*
- *le fasce di rispetto delle reti tecnologiche determinate dalle specifiche disposizioni di legge, per le quali il P.I. provvede a determinare l'esatta estensione e a disciplinare gli interventi ammessi anche mediante previsioni di razionalizzazione e ottimizzazione di quelle esistenti da concordare con gli enti competenti;*
- *i perimetri di vincolo cimiteriale all'interno dei quali trova applicazione la disciplina di zona indicata dal P.I., nei limiti precisati dalla normativa di settore;*
- *gli allevamenti zootecnici intensivi, per i quali, in sede di P.I., verrà verificato il loro reale carico zootecnico, le caratteristiche di stabulazione e gestione delle deiezioni per una precisa definizione dell'allevamento zootecnico stesso e della relativa fascia di rispetto, ai sensi della normativa vigente in materia.*

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Il P.I. verifica la compatibilità degli interventi anche in relazione al vincolo sismico, sulla base della legislazione e delle normative vigenti in materia (O.P.C.M. 3274/2003, D.G.R. 67/CR/2003, O.P.C.M. 3519/2006, D.G.R. 71/2008).

Art. 8 - Rischio di Incidente Rilevante

Il P.A.T., nella Tavola 1, indica gli ambiti assoggettati a Rischio di Incidente Rilevante (R.I.R.) entro i quali si applicano i
relativi limiti all'edificazione.
Il P.I. stabilisce la gradazione delle modalità di utilizzazione dei suoli e degli interventi da mettere in atto tenuto conto delle valutazioni dei possibili scenari incidentali e, in particolare, di alcuni criteri quali:

- *difficoltà di evacuare soggetti deboli e bisognosi;*
- *difficoltà di evacuare i soggetti residenti in edifici pluripiano (più di cinque) e grandi aggregazioni in luoghi pubblici;*
- *minore difficoltà di evacuare soggetti residenti in edifici bassi o isolati;*
- *minore vulnerabilità di attività caratterizzate da bassa permanenza temporale di persone;*
- *generale maggiore vulnerabilità delle attività all'aperto rispetto a quelle al chiuso.*

Al modificarsi della situazione di fatto, conseguente ad interventi di mitigazione e/o riduzione del rischio connesso alle attività industriali presenti, vengono a modificarsi anche gli ambiti interessati dal R.I.R. ed individuati nella Tavola 1, per cui il P.I. individua i nuovi ambiti e le relative limitazioni all'edificazione. Tale modifica nell'ambito di applicazione e delle relative "aree di tutela", determinate in base alle diverse distanze di sicurezza, viene verificata sulla base di un aggiornamento dei dati sulle zone di isorischio considerate e della "Rappresentazione degli scenari incidentali" di cui al
D.M. 9 maggio 2001 e s.m.i.

[FINE ESTRATTO N.T. DEL P.A.T.]

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

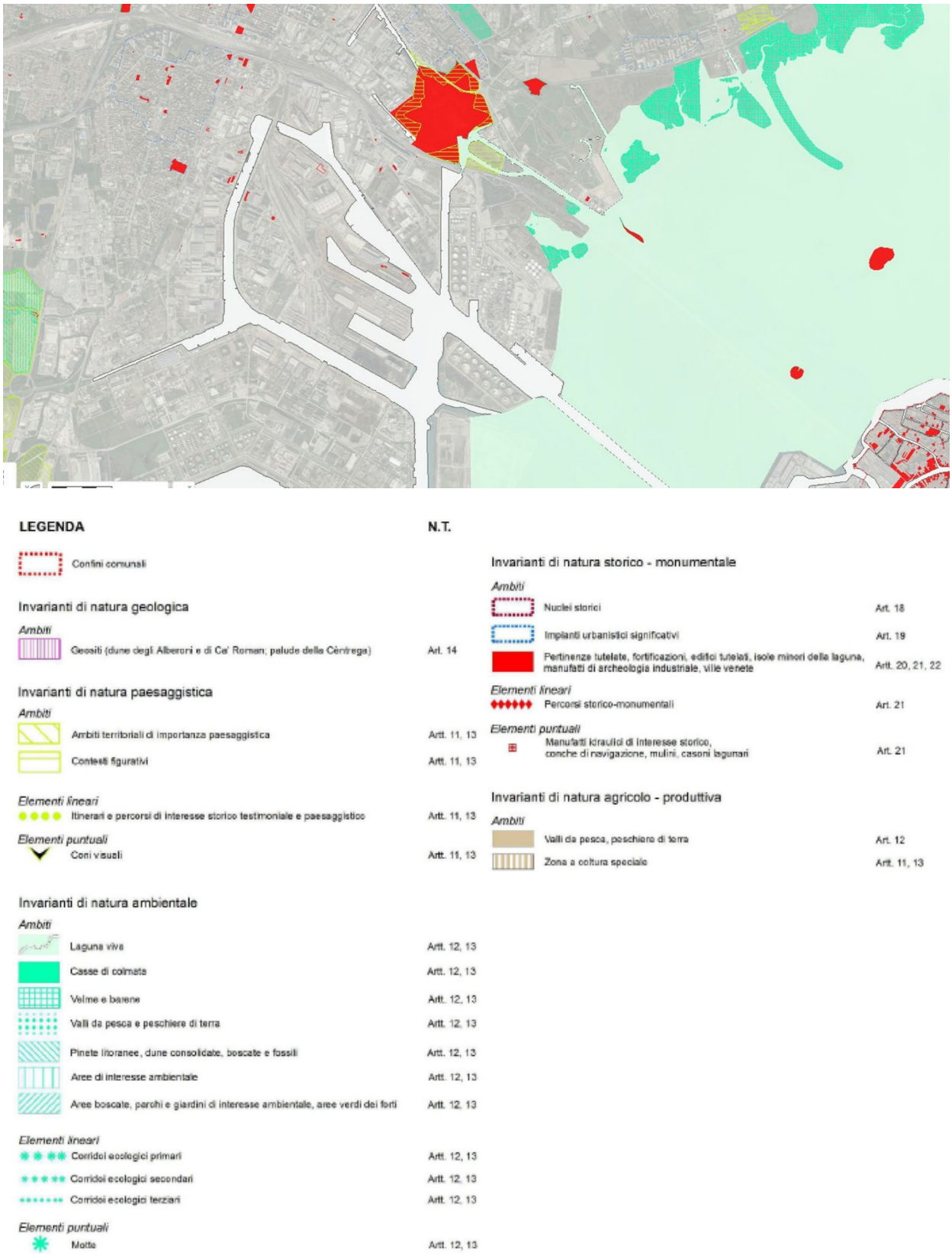


Figura 29. Estratto della Tavola 2 (Foglio 4) – Carta delle Invarianti, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE)

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Dall'analisi dell'Estratto della Tavola 2 (Foglio 4) – Carta delle Invarianti, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE), non vengono evidenziati tematismi relativamente all'ambito oggetto di analisi.

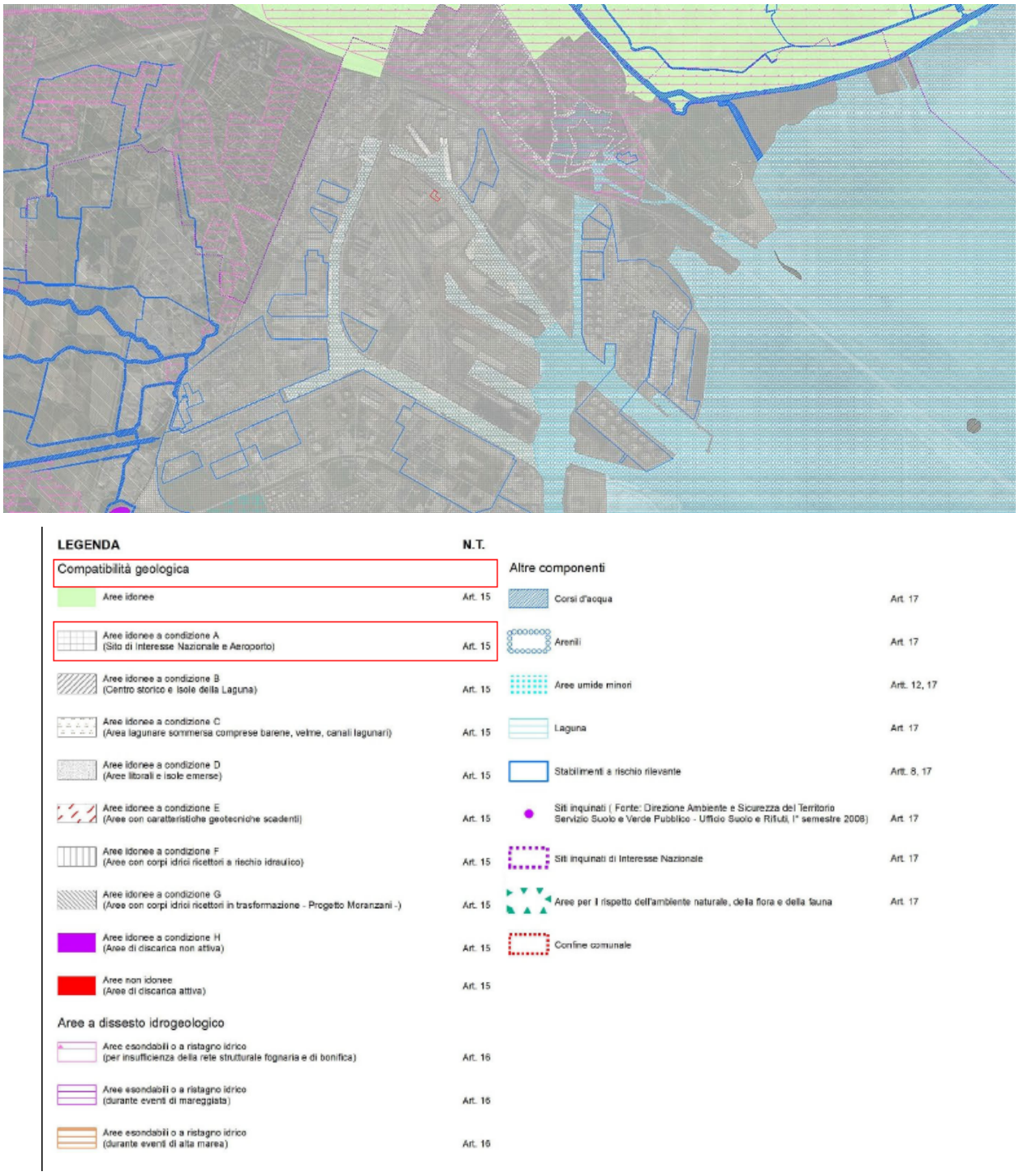


Figura 30. Estratto della Tavola 3 (Foglio 4) – Carta delle Fragilità, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE)

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Dall'analisi dell'Estratto della Tavola 3 (Foglio 4) – Carta delle Fragilità, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE), emerge esclusivamente che l'ambito oggetto di analisi rientra, per la compatibilità geologica, tra le aree idonee a condizione A (Sito di Interesse Nazionale e Aeroporto, art. 15 delle N.T. del P.A.T., tematismo areale a riempimento retinato in linee verticali e orizzontali incrociate leggere di colore nero).

Per completezza, viene di seguito riportato un estratto delle Norme Tecniche (N.T.) del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) contenente l'articolo cui fa riferimento il tematismo evidenziato.

[INIZIO ESTRATTO N.T. DEL P.A.T.]

TITOLO III – TUTELA DEL PAESAGGIO E DELL'AMBIENTE

[…]

Art. 15 - Fragilità e compatibilità ai fini dell'utilizzazione del territorio

Il P.A.T., nella Tavola 3 di progetto, individua la compatibilità idrogeologica delle aree secondo la classificazione di idoneità sottoelencata.

[…]

Aree idonee a condizione A - Sito di Interesse Nazionale e Aeroporto

Si tratta di aree emerse, imbonite con depositi eterogenei e di provenienza frequentemente antropica facenti parte per lo più del Sito di Interesse Nazionale "Venezia-Porto Marghera" (ex art. 1 L. 426/98 ed ex D.M. 23.02.2000) e delle piste dell'Aeroporto Marco Polo.

Tali aree sono caratterizzate da un ampio spessore di materiale di riporto, costituito prevalentemente da sabbie, limo ed argilla in proporzioni variabili, ed anche, come nel caso di Porto Marghera da materiali inerti (ghiaia, sabbia, laterizi ecc.)

e depositi di origine industriale.

[…]

Prescrizioni

Nell'Allegato B alle presenti norme sono contenute le specifiche prescrizioni per le aree sopra descritte e le condizioni per l'edificabilità sulle stesse. L'Allegato contiene inoltre la puntuale descrizione delle caratteristiche geologiche e le caratteristiche tecniche per gli interventi. Sono, inoltre, fatte salve e impregiudicate le statuizioni e scelte che potranno essere stabilite dalla pianificazione regionale di settore anche in materia di geologia e attività estrattive, alle quali il presente strumento urbanistico si conforma.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

[FINE ESTRATTO N.T. DEL P.A.T.]

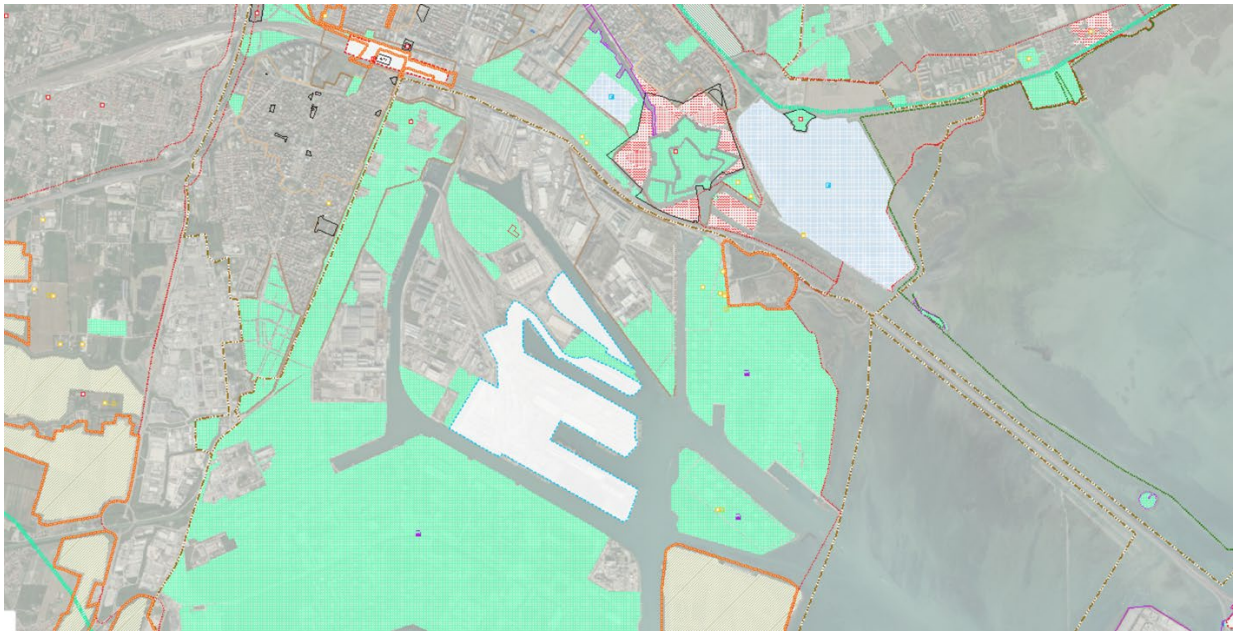




Figura 31. Estratto della Tavola 4a (Foglio 4) – Carta della Trasformabilità, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE)

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Dall'analisi dell' Estratto della Tavola 4a (Foglio 4) – Carta della Trasformabilità, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE), emerge che l'ambito oggetto di analisi rientra interamente all'interno dell'A.T.O. n. 6 – Porto Marghera (artt. 23 – 24 – 25 delle N.T. del P.A.T., tematismo areale vuoto a contorno lineare spesso tratto - punto - punto di colore oro) e, per il sistema insediativo, delle aree di riqualificazione e/o riconversione (art. 29 delle N.T. del P.A.T., tematismo areale a riempimento retinato fitto in linee verticali e orizzontali, parallele e incrociate, di colore acquamarina).
Per completezza, viene di seguito riportato un estratto delle Norme Tecniche (N.T.) del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) contenente gli articoli cui fanno riferimento i diversi tematismi evidenziati.

[INIZIO ESTRATTO N.T. DEL P.A.T.]

TITOLO V - AMBITI TERRITORIALI OMOGENEI (A.T.O.)

Art. 23 - Definizione degli Ambiti Territoriali Omogenei

Il territorio del Comune di Venezia presenta caratteristiche particolarmente complesse sia rispetto ai processi di formazione insediativa che per caratteristiche morfologiche e paesaggistiche.

Il P.A.T., individuando le omogeneità territoriali rispetto a tali caratteristiche, suddivide il territorio comunale in dodici ambiti (A.T.O.) che, in riferimento a criteri di omogeneità, sia di formazione insediativa sia di caratteristiche geografiche e morfologiche, rappresentano anche una relativa omogeneità in rapporto alle problematiche a cui il Piano intende dare risposta in merito al dimensionamento e allo sviluppo ordinato e sostenibile degli insediamenti.

Questi sono:

ATO 6 Porto Marghera

Ricomprende tutta la prima e la seconda Zona Industriale di Porto Marghera.

Art. 24 - Direttive per la formazione del P.I.

L'Allegato A "Ambiti Territoriali Omogenei" alle presenti norme individua per ciascun A.T.O. le principali invarianti e valori, i principali elementi di criticità e di degrado, gli obiettivi specifici, le funzioni prevalenti, le direttive per il P.I., il dimensionamento che nell'insieme costituiranno gli indirizzi e le strategie da perseguire per ciascun A.T.O.

Il P.I., fermi restando gli obiettivi di sostenibilità evidenziati dalla V.A.S., le strategie e il

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

dimensionamento complessivo del P.A.T., può:

prevedere limitate variazioni ai perimetri degli A.T.O., conseguenti alla definizione delle previsioni urbanistiche alla scala di maggior dettaglio;

prevedere motivate variazioni del carico insediativo tra diversi A.T.O.;

prevedere motivate variazioni del carico insediativo, previsto all'interno del singolo A.T.O., delle funzioni non residenziali, fermo restando il carico insediativo totale per l'insieme di tali funzioni.

Le capacità insediative stabilite dal P.A.T. per ciascun A.T.O. sono omnicomprensive: comprendono quindi anche le quantità derivabili da istituti o pratiche speciali o particolari, come ad esempio quelle di perequazione o quelle relative alla compensazione urbanistica o al credito edilizio, di cui ai successivi artt. 43, 44, 45 delle N.T.

Art. 25 - Interventi per A.T.O. e standard qualitativo dei servizi

Il P.A.T. definisce per ciascun A.T.O. le aree idonee per gli interventi di miglioramento della qualità urbana e territoriale, le aree di riqualificazione e riconversione, i limiti quantitativi e fisici per lo sviluppo degli insediamenti, gli ambiti territoriali cui attribuire obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione, nonché i parametri teorici di dimensionamento.

Il P.I. può nell'ambito del quadro di riferimento degli obiettivi e delle strategie del P.A.T. meglio definire le aree e gli ambiti individuati dal P.A.T. stesso, nonché prevedere altre aree e ambiti di intervento che si rendano necessari, nel limite del dimensionamento degli A.T.O. e di sviluppo degli insediamenti, per conseguire gli obiettivi di qualità che tale quadro di riferimento costituisce.

In particolare il P.I., nell'attuare il P.A.T. e in coerenza con questo, persegue la qualità dei servizi e delle dotazioni territoriali organizzandoli per sistemi e individuando specifici standard qualitativi e non meramente quantitativi, ponendo la qualità degli spazi urbani quale elemento fondamentale per la riqualificazione della città, individuando aree da destinare ad attrezzature di interesse comune, anche per l'insediamento di strutture atte a dare risposta alle problematiche della disabilità, soprattutto per un recepimento successivo nei relativi e più specifici Piani degli Interventi.

TITOLO VI - SISTEMA INSEDIATIVO E INFRASTRUTTURALE

[…]

Art. 29 - Aree di riqualificazione e/o riconversione

Il P.A.T., nella Tavola 4, individua le aree di "riqualificazione e/o riconversione" che

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

richiedono interventi volti al recupero e alla valorizzazione dei siti o presentano carattere di degrado e/o di disomogeneità nell'impianto plani-altimetrico,
nonché eterogeneità nelle caratteristiche degli edifici, oppure incompatibilità di carattere funzionale con il contesto nelle quali sono inserite.
Per tali aree il P.I. prevede di intervenire di norma, per la trasformazione delle aree, tramite P.U.A. o con comparto edificatorio o con titolo abilitativo comunque convenzionato, estesi all'intero ambito o a parti di esso. Il P.I. può altresì disciplinare i casi in cui gli interventi sono consentiti in diretta attuazione, qualora non si preveda una sostanziale modifica dell'assetto fisico e funzionale delle aree.
La riqualificazione e/o riconversione delle aree è volta al riordino degli insediamenti esistenti e al loro recupero anche attraverso l'ammodernamento delle urbanizzazioni e il miglioramento della qualità urbana, mediante la dotazione di spazi e servizi pubblici, nonché il riuso delle aree e dei manufatti dismessi e degradati, anche con il completamento dell'edificato; inoltre il P.I. e i P.U.A. individuano le capacità edificatorie nei limiti del dimensionamento degli A.T.O. e gli interventi tesi al miglioramento delle caratteristiche planivolumetriche e dell'assetto distributivo nel rapporto tra spazi pubblici e privati degli insediamenti stessi.
Il P.I. può individuare nuove aree di riqualificazione e/o riconversione o modificare il perimetro di quelle individuate nel P.A.T., per meglio adeguarlo alla situazione reale degli insediamenti, fermo restando i limiti di dimensionamento dell'A.T.O. di appartenenza e gli obiettivi di qualità del P.A.T. Al fine di ottenere la riqualificazione delle aree siano consentiti interventi anche residenziali in connessione con il tessuto urbano esistente.
Per le aree di riqualificazione e/o riconversione contrassegnate dalla presenza di invarianti di natura paesaggistica, invarianti di natura ambientale, e invarianti di natura storico-monumentale, il P.I. dovrà verificare l'eventuale stato di compromissione dei luoghi e la presenza di opere ed elementi detrattori della qualità dei complessi monumentali da tutelare.
Gli interventi previsti nelle aree di riqualificazione e/o riconversione dovranno essere sottoposti a verifica di assoggettabilità VAS.

[FINE ESTRATTO N.T. DEL P.A.T.]

[INIZIO ESTRATTO ALLEGATO A - N.T. DEL P.A.T.]

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

[INIZIO ESTRATTO ALLEGATO A - N.T. DEL P.A.T.]

1. Principali invarianti e valori

1.1 di interesse storico-testimoniale

- Edifici e complessi di valore testimoniale con particolare riguardo agli edifici puntuali, testimoni della tecnologia costruttiva e della tipologia industriale dei primi insediamenti novecenteschi.

2. Principali elementi di criticità e di degrado

2.1 Fragilità

Gran parte dell'ATO e alcune aree ai suoi margini sono interessate dal Rischio di Incidente Rilevante data la presenza di produzioni potenzialmente pericolose, pertanto l'utilizzazione dei suoli e gli interventi devono tener conto delle valutazioni dei diversi scenari incidentali. Tutta l'ATO inoltre è ricompressa nel Sito di Interesse Nazionale (S.I.N.).

2.2 Parti degradate da recuperare

- L'apparato industriale, forzatamente integrato con i principali elementi del sistema paesaggistico-ambientale circostante, risulta oggi in stato di sostanziale degrado per il carattere di disomogeneità dell'impianto urbanistico, per eterogeneità nelle caratteristiche degli edifici, nonché per una ormai evidente incompatibilità funzionale, soprattutto in relazione alle parti più a contatto con i quartieri urbani di Mestre e Marghera. La sua riqualificazione e valorizzazione, attraverso un composito recupero fisico e funzionale, possono considerarsi tra le maggiori opportunità per il ruolo di Mestre e Venezia nel più ampio quadro territoriale regionale.
- La creazione della zona portuale industriale di Porto Marghera, avvenuta tramite l'imbonimento di aree lagunari con materiali a basso costo localmente disponibili, come quelli di risulta dalle lavorazioni industriali, e le lavorazioni industriali stesse, hanno determinato la contaminazione diffusa del suolo e delle acque sotterranee e lagunari. Qualsiasi operazione, sia di riconversione che di nuovo impianto urbanistico, richiederà pertanto operazioni per il disinquinamento e/o la messa in sicurezza dei suoli, con l'obiettivo di pervenire al risanamento dell'intera area.

2.3 Depauperamento funzionale delle aree prospicienti i fronti urbani centrali

- La barriera infrastrutturale tra Mestre e Marghera, rappresenta un elemento di dicotomia tra i due fronti urbani (di Mestre, su via Trento-viale Stazione-via Ca' Marcello a nord e di Marghera, su via della Pila-via Ulloa, via Delle Industrie a sud).
- L'ambito tra via F.lli Bandiera e via Dell'Elettricità, è caratterizzato da una generale dequalificazione fisica e funzionale che accentua, dato il suo ruolo di filtro tra il quartiere urbano e la zona portuale industriale, gli effetti del degrado urbanistico dovuto alla dismissione di attività industriali e di un fenomeno di parziale riconversione funzionale non finalizzato alla valorizzazione urbana.

3. Obiettivi specifici

3.1 Ambiente

Nel tempo, si è giunti alla piena coscienza dei problemi di Porto Marghera, anche in virtù di una notevole attenzione a livello nazionale per i temi della bonifica e del risanamento ambientale dei siti contaminati. La legge n. 426/1998 ha identificato l'area industriale di Porto Marghera come sito ad alto rischio ambientale e il Decreto Ministeriale Ambiente del 23 febbraio 2000 ha definito il perimetro del Sito di Interesse Nazionale (S.I.N.). Risulta pertanto necessario coniugare tale attenzione con l'incentivazione degli interventi attraverso la semplificazione delle procedure e dell'iter approvativo dei progetti di bonifica. In questo si inserisce l'Accordo di Programma per il cosiddetto "Vallone Moranzani", per la gestione dei sedimenti di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica idraulica e viabilistica dell'area di Venezia, Malcontenta, Marghera.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

3.2 Riqualificazione del Polo Industriale di Porto Marghera

- Sulla base del principio secondo cui un paese moderno e fortemente industrializzato deve orientare l'evoluzione e lo sviluppo del settore industriale verso scenari globali ed ecosostenibili, la chimica di Marghera, che rappresenta un punto chiave nella chimica italiana, costituisce un patrimonio da qualificare, secondo una linea rigorosa di rispetto dell'ambiente. In tale processo devono essere coinvolte tutte le Istituzioni ma anche e soprattutto le imprese, che devono adeguare i loro impianti in considerazione delle particolari caratteristiche ambientali dell'area di Porto Marghera.
- Individuare un nuovo modello di sviluppo, coniugare le esigenze di tutela dell'ambiente con quelle del settore chimico e più in generale con quelle di nuovi progetti industriali, salvaguardare l'occupazione e la sicurezza sul lavoro.
- Il P.I. ha pertanto il compito di avviare un percorso di riqualificazione dell'area con il sostegno ai settori della produzione industriale in grado di generare sviluppo e innovazione. Tale processo dovrà trovare attuazione garantendo, nelle successive fasi, gli interventi di manutenzione degli impianti volti a garantire la continuità di funzionamento.

3.3 Riconversione del Polo Portuale Industriale di Porto Marghera

- La dismissione di molte funzioni produttive della prima zona portuale industriale, data la sua strategicità per l'intero contesto urbano e territoriale, richiede un governo del processo di riconversione, parzialmente già in atto, tale da produrre una riqualificazione fisico-funzionale dell'intero ambito che ponga, come obiettivi prioritari, l'immissione di nuove funzioni urbane e la valorizzazione dei segni dell'antico insediamento.
- Gli ambiti residui della seconda zona portuale industriale, attualmente dismessi o sottoutilizzati necessitano, in particolare, di una riconversione prioritariamente industriale, indirizzata alle tipologie produttive ambientalmente sostenibili e all'espansione delle funzioni portuali nonché a quelle produttive integrate con queste.
- Il P.I., fatto salvo quanto disposto in materia pianificatoria dalla L. 84/94 e previa Intesa con l'Autorità Portuale per le aree di sua competenza, individua pertanto le nuove funzioni atte alla riqualificazione urbanistica dei siti, valutandone le potenzialità anche in rapporto ai possibili sviluppi indotti a livello urbano, dalla loro riconversione.

3.4 Tutela e recupero degli edifici e complessi di valore storico e testimoniale

- Per gli edifici e complessi di valore storico-testimoniale, con particolare riguardo al sistema dei manufatti dell'archeologia industriale, il P.A.T. intende tutelare i valori storici e testimoniali individuati e regolamentati, attraverso la definizione di tipi di intervento codificati anche dal P.R.G. previgente.
- Il P.I. e il P.U.A. possono individuare altri edifici da tutelare verificandone il livello di trasformabilità.

3.5 Mobilità

- Realizzazione di un sistema di mobilità pubblica, fortemente ancorato alla nuova modalità del tram, per incentivare l'utilizzo di questa rispetto a quella privata su gomma anche in relazione al ruolo strategico di interscambio che, in relazione al consolidamento del fascio infrastrutturale lungo il Ponte della Libertà, deve assumere l'ambito dei "Pili".
- Collegare le aree della prima zona portuale industriale con gli ambiti di valenza ambientale della terraferma (fiumi, bosco, gronda lagunare) attraverso una rete di infrastrutture ciclo-pedonali.
- Ottimizzazione del rapporto tra accessibilità e tematismi del quadro pianificatorio (residenza, servizi a scala urbana e territoriale, turismo, commercio, produzione, logistica e tempo libero, struttura morfologica del territorio e degli insediamenti, elementi del paesaggio storico, agrario e lagunare, sistemi ambientali, vincoli e tutele) con particolare riferimento al rapporto tra nuova possibile funzione della portualità crocieristica e le strutture dell'interscambio per l'accessibilità alla Città Antica.
- Migliorare l'accessibilità da sud sia in connessione alla prevista "Romea commerciale", sia con la A4 attraverso il potenziamento della S.P. n.81 e contestualmente attrezzare via dell'Elettricità, via delle Macchine e via della Chimica per il traffico pesante e dedicare via F.lli Bandiera al solo traffico urbano e garantire gli ulteriori possibili adeguamenti che si dovessero rendere necessari in seguito ai processi di sviluppo, trasformazione e reindustrializzazione che interesseranno Porto Marghera.
- Adeguare l'accessibilità ferroviaria agli scenari di riconversione e reindustrializzazione di Porto Marghera nonché di sviluppo del sistema della logistica portuale, attraverso interventi, anche di integrazione di rete, ambientalmente e paesaggisticamente sostenibili e cautelativi delle attività urbane e produttive insediate nell'ambito dell'ATO e del territorio circostante, al fine di realizzare collegamenti diretti con le linee AV/AC non gravando sulla sostenibilità funzionale del nodo ferroviario di Mestre.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

3.6 Attrezzature

- Recupero ad usi urbani, di alta qualità, del sistema costituito da via F.lli Bandiera, via della Pila, dal Parco Scientifico Tecnologico e dall'area dei Pili attraverso l'insediamento di attività di servizio ad elevata valenza territoriale.

3.7 Riqualificazione ambientale e paesaggistica

- Valorizzazione del waterfront lagunare tramite un progetto finalizzato alla mitigazione dell'impatto dello skyline industriale attraverso opere di riqualificazione ambientale e paesaggistica.
- Creazione di percorsi e spazi pubblici che permettano la fruizione percettiva della laguna sud.

4. Funzioni prevalenti

La propensione di Mestre-Marghera è rimasta quella di grande snodo rivolto, da un lato verso la città storica e dall'altro verso un entroterra i cui confini trascendono quelli nazionali. Questa peculiarità, nonostante la crescita disordinata, permane come una sorta di filo conduttore coerente che costituisce, anche per le prospettive future, attraverso le grandi infrastrutture sviluppatesi in funzione del trasporto di persone e di merci (ferrovie, autostrade, porto, aeroporto), una potenzialità di elevato valore.
In tale quadro Porto Marghera, per il quale si conferma il mantenimento della vocazione portuale industriale, può giocare un ruolo di primaria importanza, anche attraverso una riconversione funzionale che, indirizzata prioritariamente all'insediamento di produzioni industriali innovative e tecnologicamente avanzate, contempli anche la logistica qualificata, il manifatturiero integrato con questa, l'espansione della cantieristica e della portualità, nonché la ricerca e le attività terziarie e di servizio.
Tale riconversione funzionale inoltre dovrà recepire modelli di sviluppo innovativi (green economy) finalizzati anche al riciclo e alla trasformazione dei rifiuti senza nuovi inceneritori. Dovrà infine ottimizzare le notevoli potenzialità offerte, in termini localizzativi dal contesto territoriale e infrastrutturale, e individuare le funzioni trainanti per la definizione del nuovo ruolo di Venezia nel quadro europeo.
Ai fini del raggiungimento degli obiettivi di riqualificazione, riconversione, mobilità e attrezzature di cui ai punti 3.2,3.3,3.5,3.6, nonché le funzioni prevalenti di cui al presente punto 4, è opportuno garantire che nuove eventuali funzioni insediate nei pressi dell'ATO in oggetto siano compatibili con le attività produttive localizzate.

5. Direttive per il Piano degli Interventi

5.1 Modalità attuative e dimensionamenti

Il P. I. individua:

- le aree in cui gli interventi sull'esistente, di nuova costruzione e/o di ampliamento sono consentiti in diretta attuazione dello stesso e le aree da assoggettare preventivamente a piano urbanistico attuativo, con particolare riguardo a quelle in cui gli interventi siano finalizzati alla riqualificazione e/o riconversione, negli ambiti così individuati dal P.A.T.; in particolare, il P.I. verifica gli interventi da consentire in diretta attuazione, qualora non si preveda una sostanziale modifica dell'assetto fisico e funzionale, con la finalità di agevolare i processi di innovazione degli stabilimenti insediati;
- gli indici di edificabilità e le destinazioni d'uso ammesse nelle zone di completamento e il puntuale dimensionamento delle capacità edificatorie e le destinazioni d'uso ammesse nelle aree da assoggettare a piano urbanistico attuativo, nei limiti del dimensionamento dell'ATO e gli interventi tesi al miglioramento delle caratteristiche planivolumetriche e dell'assetto distributivo nel rapporto tra spazi pubblici e privati degli insediamenti;
- le procedure volte alla semplificazione dell'iter approvativo dei progetti di bonifica.

5.2 Destinazioni d'uso degli insediamenti

Il P.I. individua le destinazioni d'uso compatibili:

- in relazione alle specifiche caratteristiche delle zone di completamento, con riferimento alla funzione prevalentemente produttiva e portuale delle aree di Porto Marghera;
- in relazione alla riqualificazione e/o riconversione di aree che si rendessero disponibili, all'interno di una gamma di funzioni terziarie e produttive tecnologicamente avanzate e ambientalmente sostenibili, anche in rapporto al fronte acqueo;
- in relazione alle specifiche caratteristiche delle singole aree da assoggettare a piano urbanistico attuativo, con particolare riferimento:
  a) alla funzione mista (terziaria, ricettiva, residenziale e per servizi) delle aree prospicienti l'asse via F.lli Bandiera-via dell'Elettricità;

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

b) alle funzioni complesse - terziarie, produttive, commerciali, ricettive, residenziali speciali, per servizi urbani - del settore territoriale costituito dal Parco Scientifico Tecnologico e dagli ambiti limitrofi all'interscambio dei Pili.
Negli ambiti individuati nella tav.4a per la "riqualificazione funzionale produttiva" il P.I. determina le destinazioni d'uso in funzione prevalentemente della permanenza e della riqualificazione/riconversione delle attività industriali.
Il P. I. individua inoltre la gamma di usi compatibili con le caratteristiche tipologiche degli edifici di archeologia industriale, così come degli edifici e dei complessi di valore testimoniale.

5.3 Tutele e valorizzazioni

Il P.I. individua:

- Gli ambiti destinati a specifica progettazione finalizzata alla realizzazione di interventi di riqualificazione ambientale e paesaggistica dello skyline industriale volti a riqualificare il rapporto tra laguna e paesaggio industriale.

La localizzazione del sistema dei percorsi e dei servizi realizzabili per favorire la percorribilità del fronte acqueo e la conseguente fruizione percettiva della laguna sud.

5.4 Linee guida progettuali di carattere prescrittivo (prescrizioni VINCA)

I Piani degli Interventi che interessano direttamente o indirettamente l'ATO 6 Porto Marghera sono assoggettati a procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale, con particolare riguardo per le trasformazioni di tipo commerciale-direzionale, produttivo e turistico e relative alla nautica. Qualora la VINCA evidenzi probabili incidenze significative negative sugli habitat e le specie di interesse comunitario, dirette o indirette, anche riconducibili a effetti congiunti con altri piani e progetti, e qualora tali incidenze non possano essere risolte con soluzioni alternative, misure di mitigazione o misure di compensazione, il Piano degli Interventi deve escludere le trasformazioni che originano tali incidenze, anche se questo comporta una mancata attuazione dei carichi insediativi aggiuntivi previsti nel dimensionamento definito dal PAT per l'ATO 6.

6. Dimensionamento

A.T.O. 6 Porto Marghera			
CARICO INSEDIATIVO AGGIUNTIVO		**STANDARD URBANISTICI**	
RESIDENZIALE	50 mq/abitante (1) (2) 40.000 mq	30 mq/abitante PRIMARI (3) *(6,5 mq/abitante)* 5.200 mq	 SECONDARI (4) *(23,5 mq/abitante)* 18.800 mq
COMMERCIALE DIREZIONALE	1.800.000 mq (1)	1 mq/mq di Sp PRIMARI *(0,5 mq/mq)* 900.000 mq	 SECONDARI *(0,5 mq/mq)* 900.000 mq
PRODUTTIVO	(1) 2.700.000 mq	10% della Sf per singola zona (5) 450.000 mq	
TURISTICO	(1) 50.000 mq	45mq/100mq (6) 22.500 mq	

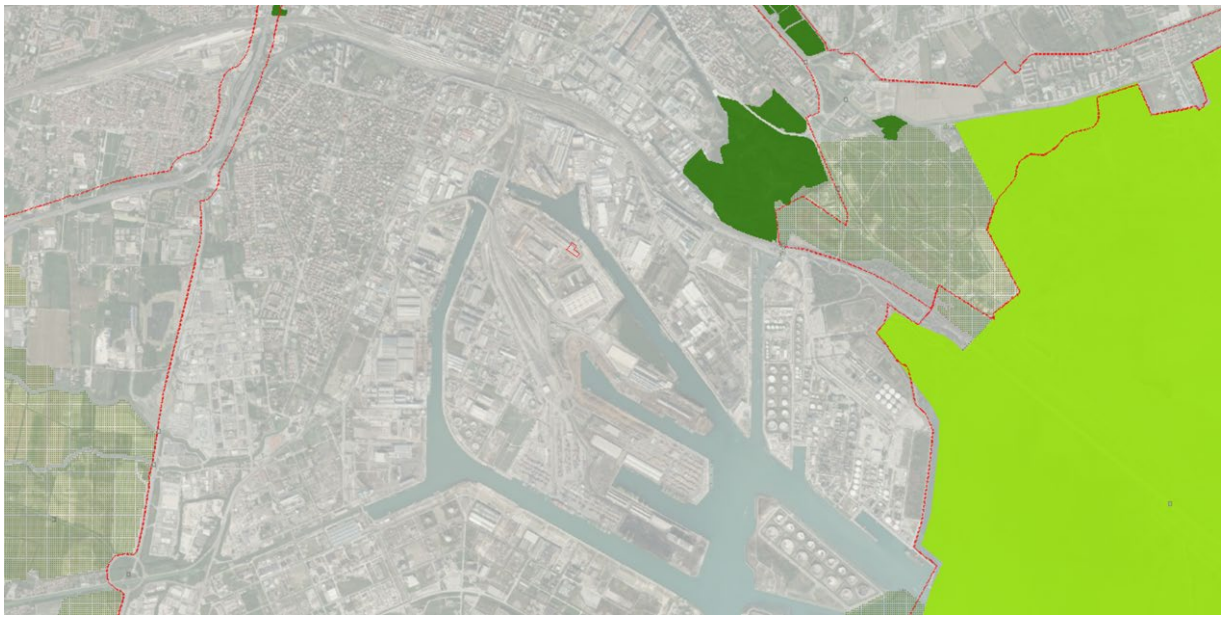
CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

DIMENSIONAMENTO AREE PER SERVIZI	
(8) ABITANTI TEORICI TOTALI	(7) AREE PER SERVIZI
966	28.980 mq

Note

(1) carico aggiuntivo espresso in Superficie lorda di pavimento (Sp)
(2) superficie equivalente a 800 abitanti teorici
(3) abitanti teorici 800 x 6,5 mq/ab
(4) abitanti teorici 800 x 23,5 mq/ab
(5) superficie fondiaria stimata zone produttive ATO 6 pari a 4.500.000 mq (art. 31 c.3 lett.b L.R. 11/04)
(6)15 mq/100 mc previsti all'art. 31 c.3 lett.d L.R. 11/04 sono equivalenti a 45mq/100mq
(7) abitanti teorici totali 966 x 30 mq/ab
(8) abitanti teorici totali comprendono:

la popolazione esistente al 31.12.2009	166
+ gli abitanti insediabili nei piani urbanistici attuativi approvati	0
+ il carico aggiuntivo di nuova previsione PAT	800



CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente



Figura 32. Estratto della Tavola 4b (Foglio 1) – Carta della Trasformabilità: Valori e Tutele – Rete Ecologica, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE)

Dall'analisi dell'Estratto della Tavola 4b (Foglio 1) – Carta della Trasformabilità: Valori e Tutele – Rete Ecologica, del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) 2014 del Comune di Venezia (VE), non vengono evidenziati tematismi relativamente all'ambito oggetto di analisi.



Figura 33. Carta degli ambiti di urbanizzazione consolidata ai sensi della L.R. 14/2017 (Allegato B), della Variante al Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) di adeguamento alle disposizioni sul contenimento del consumo di suolo ai sensi della L.R. 14/2017.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

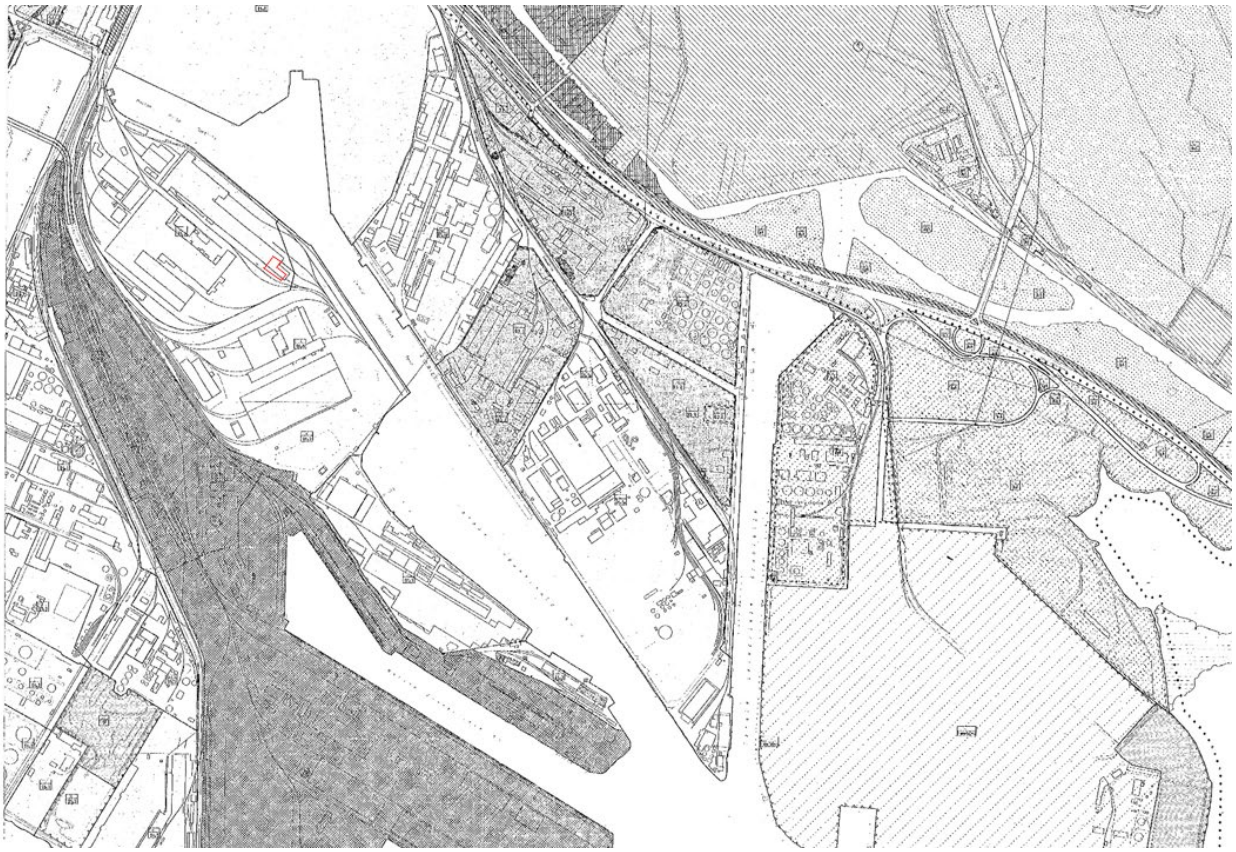
Dall'analisi dell'Estratto della Tavola 5 (Foglio 4) – Carta degli ambiti di urbanizzazione consolidata ai sensi della L.R. 14/2017 (Allegato B), della Variante al Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) di adeguamento alle disposizioni sul contenimento del consumo di suolo ai sensi della L.R. 14/2017 2020 del Comune di Venezia (VE), l'ambito oggetto di analisi viene classificato come parte degli ambiti di urbanizzazione consolidata (tematismo areale a riempimento pieno di colore celeste).

6.1.4 Variante al Piano Regolatore Generale (V.P.R.G.) per Porto Marghera 1999 del Comune di Venezia (VE) con valore di Piano degli Interventi (P.I.) vigente

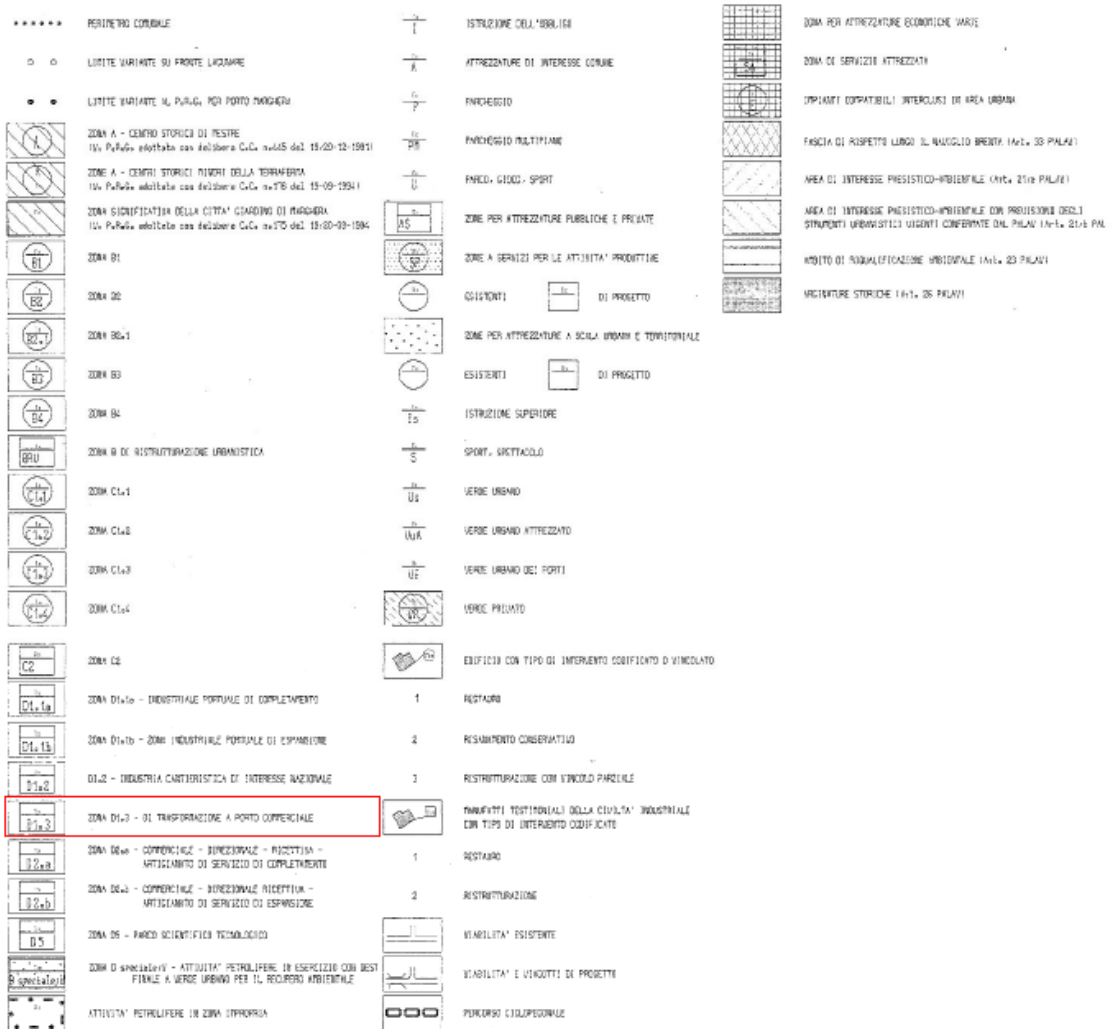
La Legge Regionale n. 11 del 2004 "Norme per il governo del territorio" stabilisce all'art. 12 che il Piano Regolatore Comunale (P.R.C.) si componga di disposizioni strutturali contenute nel Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) e di disposizioni operative contenute nel Piano degli Interventi (P.I.).
Il Piano degli Interventi (P.I.) è lo strumento urbanistico che, in coerenza e in attuazione del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e di trasformazione del territorio programmando in modo contestuale la realizzazione di tali interventi, il loro completamento, i servizi connessi e le infrastrutture per la mobilità.
Per quanto riguarda specificatamente il Comune di Venezia (VE), seguito dell'approvazione del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.), il Piano Regolatore Generale vigente è diventato il Piano degli Interventi (P.I.) per le parti compatibili con il P.A.T.
Il Piano degli Interventi (P.I.) è suddiviso in più ambiti territoriali.
L'ambito oggetto di analisi ricade nel territorio comunale di Comune di Venezia (VE), e più specificatamente all'interno della Municipalità n. 6 - Marghera, nei pressi del Ponte strallato di Porto Marghera, lungo via del Commercio, luogo in cui si affaccia sul Canale Industriale Nord, in corrispondenza del punto in cui quest'ultimo incontra il Canale Industriale Ovest.
Lo strumento urbanistico di riferimento per questa zona del territorio comunale è la Variante al Piano Regolatore Generale (P.R.G.) per Porto Marghera, approvata con Delibera della Giunta Regionale del Veneto (D.G.R.V.) n.350 del 09/02/1999.
Vengono di seguito riportati degli estratti degli elaborati grafici della pianificazione comunale descritta, inerenti all'ambito d'intervento, così da evidenziare i principali vincoli e le

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

principali classificazioni della porzione di territorio comunale sottoposta ad analisi.



CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente



CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

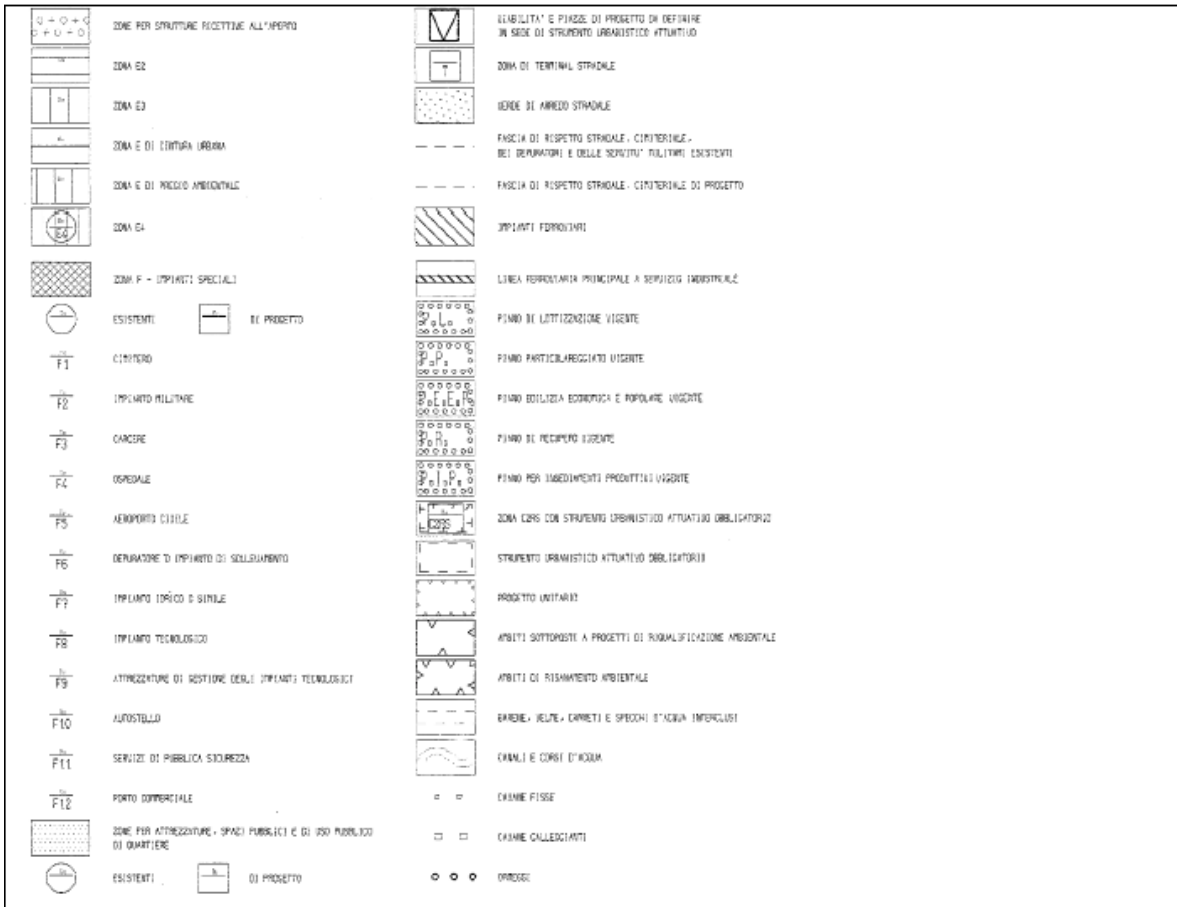


Figura 34. Estratto della Tavola 13.1.a (Foglio 37) – Zonizzazione, della Variante al Piano Regolatore Generale (V.P.R.G.) per Porto Marghera 1999 del Comune di Venezia (VE) con valore di Piano degli Interventi (P.I.) vigente.

Dall'analisi dell'Estratto della Tavola 13.1.a (Foglio 37) – Zonizzazione, della Variante al Piano Regolatore Generale (V.P.R.G.) per Porto Marghera 1999 del Comune di Venezia (VE) con valore di Piano degli Interventi (P.I.) vigente, emerge che l'ambito oggetto di analisi ricade all'interno della Z.T.O. D1.3 – Zona di trasformazione a porto commerciale (art. 27 delle N.T.A. della V.P.R.G. per Porto Marghera, tematismo areale vuoto a contorno lineare continuo nero, con riportata, in un riquadro rettangolare, la sigla d'identificazione).

Per completezza, viene di seguito riportato un estratto delle Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) della Variante al Piano Regolatore Generale (V.P.R.G.) per Porto Marghera 1999, inerente all'articolo cui fa riferimento il tematismo evidenziato.

[INIZIO ESTRATTO N.T.A. DELLA V.P.R.G. PER PORTO MARGHERA]

TITOLO II - NORME DI ZONA

CAPO I - LE ZONE PRODUTTIVE: ZONE TERRITORIALI OMOGENEE D1

[…]

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Art. 28

*La **Zona di trasformazione a porto commerciale (D1.3)** ha, quale destinazione principale, quella a porto commerciale ed in particolare quella di cui al punto 1.6 del precedente art.14**; quali destinazioni compatibili, quelle di cui ai punti 1.5, 3.2 e 4 del ricordato art.14 nonché - nella consistenza massima complessiva del 10% - quelle di cui ai punti 2.1 e 2.2 del ricordato art.14.*

La trasformazione a porto commerciale deve essere disciplinata da S.U.A. di iniziativa pubblica ovvero, se l'intervento debba essere attuato, su concessione, da soggetti privati, a mezzo di accordo di programma od a mezzo del programma integrato di cui al capo V della legge 17.2.1992, n.179 ed alle successive disposizioni attuative nazionali e regionali. Lo strumento attuativo deve rispettare i seguenti indici: UT= 1,5 mq/mq; Dc= 0 m o 5 m; Df= 10 m; Ds= 10 m.

Gli interventi finalizzati all'insediamento di attività diverse da quelle esistenti sono comunque soggetti al preventivo parere della Autorità portuale.

Sino all'approvazione del suddetto strumento attuativo è consentita la permanenza delle attività esistenti e sono autorizzati sugli edifici e sugli impianti esistenti alla data di adozione della variante del PRG per Porto Marghera, esclusivamente interventi di manutenzione e di risanamento conservativo; è altresì ammissibile l'aumento della Sp fino ad un massimo del 25% di quella esistente nel rispetto degli stessi indici previsti per lo strumento attuativo.

***TITOLO I - NORME GENERALI**

CAPO IV – LE DESTINAZIONI D'USO

Art. 14

Stanti le peculiari caratteristiche, vocazioni ed esigenze di Porto Marghera, le destinazioni d'uso -principali e/o compatibili- sono limitate alle seguenti, intendendosi vietate tutte le altre:

1) destinazioni produttive:

1.1) industriale e industriale – portuale;

1.2) industriale cantieristico;

1.3) industriale a parco scientifico tecnologico;

1.4) industriale di produzione e di distribuzione dell'energia;

1.5) industriale per interscambio modale e per movimentazione delle merci con trattamento e/o manipolazione delle merci stesse e - quindi - con esclusione dell'insediamento di attività

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

limitate al mero deposito, tra diverse fasi di trasporto, di merci già pronte per la commercializzazione;

1.6) per l'interscambio modale e per la movimentazione delle merci e, in genere, per le attività di terminal;

1.7) artigianale produttivo;

2) destinazioni terziarie:

2.1) commerciale (attività di vendita all'ingrosso ed al minuto nonché di somministrazione di alimenti e bevande);

2.2) direzionale (attività di produzione di servizi; attività bancarie, finanziarie e assicurative; attività professionali);

2.3) per deposito merci al servizio di attività insediate altrove;

2.4) ricettiva alberghiera;

2.5) ricettiva annessa alle attività produttive (foresteria);

2.6) artigianale di servizio;

3) destinazioni residenziali:

3.1) residenziale;

3.2) residenziale di servizio (alloggio integrato, fisicamente e funzionalmente, in un complesso edilizio unitario e costituente pertinenza dello stesso; l'alloggio non può avere Sp eccedenti i 150 mq; per ciascun complesso edilizio è consentita una sola residenza di servizio);

4) destinazione a servizi pubblici e/o privati quali:

4.1) impianti tecnologici (idrici, di depurazione, di sollevamento, di distribuzione dell'energia; di raccolta e di trattamento dei rifiuti da parte di enti pubblici ovvero - se relativi ai soli rifiuti prodotti dalla propria attività in sito - da parte di soggetti privati);

4.2) impianti per la protezione civile (servizi di pubblica sicurezza; caserme dei Vigili del Fuoco);

4.3) terminal passeggeri;

4.4) porto commerciale pubblico;

4.5) impianti ferroviari;

4.6) parcheggi pubblici;

4.7) opere di urbanizzazione primaria e secondaria.

Ove l'uso specifico (praticato o da praticare) non sia espressamente indicato in alcuna delle

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

categorie di cui sopra, l'Amministrazione valuterà se l'uso stesso sia riconducibile, per via analogica, alle categorie medesime oppure se si tratti di un uso riconducibile ad una destinazione diversa e pertanto vietata.

[FINE ESTRATTO N.T.A. DELLA V.P.R.G. PER PORTO MARGHERA]

6.1.5 Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.) 2005 del Comune di Venezia (VE)

La Classificazione acustica del territorio comunale è un atto tecnico - politico di governo del territorio: ne disciplina l'uso e prevede le modalità di sviluppo delle attività e delle infrastrutture al fine di prevenire l'inquinamento da rumore e fornire uno strumento di pianificazione e controllo dello sviluppo urbano.

La zonizzazione acustica fornisce una mappa di come dovrebbe essere il territorio dal punto di vista del rumore, per garantire un'adeguata tutela dei cittadini dall'inquinamento acustico e rappresenta quindi la situazione a cui tendere.

La classificazione del territorio comunale nelle 6 classi previste dalla Zonizzazione Acustica si basa esclusivamente su parametri urbanistici, demografici e di uso del territorio, in quanto in questi stessi termini è intesa dalla normativa statale e regionale di settore.

Il Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.) pianifica gli obiettivi ambientali di un'area in relazione alle sorgenti sonore esistenti per le quali vengono fissati dei limiti.

Ai sensi della Legge n. 447 del 1995 "Legge quadro sull'inquinamento acustico", il Comune di Venezia (VE), con Delibera del Consiglio Comunale n. 39 del 10/02/2005, ha approvato il Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.), basato sulla suddivisione del territorio comunale in zone omogenee corrispondenti a 6 classi. Per ciascuna classe sono definiti dei precisi parametri acustici da rispettare.

Le classi acustiche:

La classificazione acustica è basata sulla suddivisione del territorio comunale in zone omogenee corrispondenti alle 6 classi individuate dal D.P.C.M. 14/11/1997:

- Classe I - aree particolarmente protette: rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere,

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc.;

- Classe II - aree prevalentemente residenziali: rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali;
- Classe III - aree di tipo misto: rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici;
- Classe IV - aree di intensa attività umana: rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie;
- Classe V - aree prevalentemente industriali: rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni;
- Classe VI - aree esclusivamente industriali: rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi;

Viene di seguito riportato un estratto della pianificazione comunale descritta, ottenuto tramite consultazione ed esportazione dal Geoportale del Comune di Venezia (VE) - Sistema Informativo Territoriale, così da verificare la classificazione e le eventuali disposizioni previste per l'ambito oggetto di analisi.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

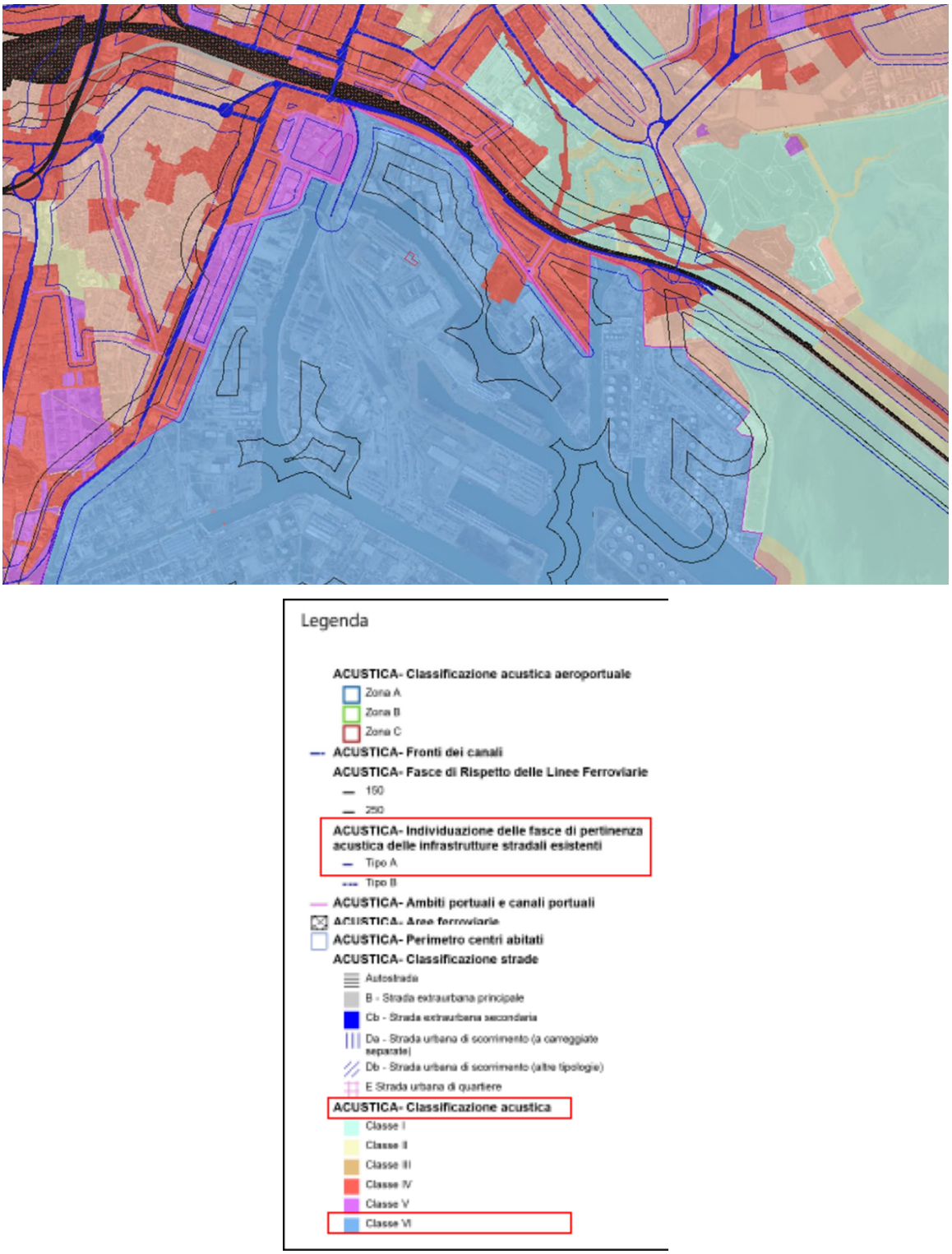


Figura 35. Estratto del Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.) 2005 ottenuto tramite consultazione ed esportazione dal geoPortale del Comune di Venezia (VE) - Sistema Informativo Territoriale.

L'Estratto del Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.) 2005 ottenuto tramite consultazione ed esportazione dal geoPortale del Comune di Venezia (VE) - Sistema

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Informativo Territoriale, mostra che l'ambito oggetto di analisi ricade in classe acustica VI area esclusivamente industriale (tematismo areale a riempimento pieno di colore azzurro chiaro); l'elaborato mostra inoltre che la porzione nord-occidentale del sito di studio ricade all'interno della fascia di pertinenza acustica dell'infrastruttura stradale esistente – Tipo A (tematismo areale vuoto a contorno lineare tratteggiato leggero di colore blu) dovuta al passaggio della vicina via del Commercio.

Per completezza, viene di seguito riportato un estratto delle Norme Tecniche di Attuazione (N.T.A.) del Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.) che permette di approfondire gli aspetti emersi dall'analisi dell'elaborato:

[INIZIO ESTRATTO N.T.A. DEL P.C.C.A.]

LIMITI ACUSTICI

2.1 Limiti di zona

In applicazione del D.P.C.M. 14/11/97, per ciascuna classe acustica in cui è suddiviso il territorio, sono definiti i valori limite di emissione, i valori limite di immissione, i valori di attenzione ed i valori di qualità, distinti per i periodi diurno (ore 6,00-22,00) e notturno (ore 22,00-6,00).

Le definizioni di tali valori sono stabilite dall'art. 2 della Legge 447/95:

valori limite di emissione: il valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora, misurato in prossimità della sorgente stessa;

valori limite di immissione: il valore massimo di rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno, misurato in prossimità dei ricettori;

i valori limite di immissione sono distinti in:

valori limite assoluti, determinati con riferimento al livello equivalente di rumore ambientale;

valori limite differenziali, determinati con riferimento alla differenza tra il livello equivalente di rumore ambientale ed il rumore residuo;

valori di attenzione: il valore di rumore che segnala la presenza di un potenziale rischio per la salute umana o per l'ambiente;

valori di qualità: i valori di rumore da conseguire nel breve, nel medio e del lungo periodo con le tecnologie e le metodiche di risanamento disponibili, per realizzare gli obiettivi di tutela previsti dalla presente legge.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Tabella 2. Tabella dei valori limite e di qualità delle classi acustiche riportata dall'art. 2.1 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Comunale di Classificazione Acustica (P.C.C.A.) del Comune di Venezia (VE).

VALORI LIMITE DI EMISSIONE- Leq in dB(A)			
Classi di destinazione d'uso del territorio		**Tempi di riferimento**	
		Periodo diurno (06-22)	**Periodo notturno (22-06)**
Classe 1	Aree particolarmente protette	**45**	**35**
Classe 2	Aree prevalentemente residenziali	**50**	**40**
Classe 3	Aree di tipo misto	**55**	**45**
Classe 4	Aree di intensa attività umana	**60**	**50**
Classe 5	Prevalentemente industriali	**65**	**55**
Classe 6	Esclusivamente industriali	**65**	**65**

VALORI LIMITE ASSOLUTI DI IMMISSIONE - Leq in dB(A)			
Classi di destinazione d'uso del territorio		**Tempi di riferimento**	
		Periodo diurno (06-22)	**Periodo notturno (22-06)**
Classe 1	Aree particolarmente protette	**50**	**40**
Classe 2	Aree prevalentemente residenziali	**55**	**45**
Classe 3	Aree di tipo misto	**60**	**50**
Classe 4	Aree di intensa attività umana	**65**	**55**
Classe 5	Prevalentemente industriali	**70**	**60**
Classe 6	Esclusivamente industriali	**70**	**70**

VALORI DI QUALITA' - Leq in dB(A)			
Classi di destinazione d'uso del territorio		**Tempi di riferimento**	
		Periodo diurno (06-22)	**Periodo notturno (22-06)**
Classe 1	Aree particolarmente protette	**47**	**37**
Classe 2	Aree prevalentemente residenziali	**52**	**42**
Classe 3	Aree di tipo misto	**57**	**47**
Classe 4	Aree di intensa attività umana	**62**	**52**
Classe 5	Prevalentemente industriali	**67**	**57**
Classe 6	Esclusivamente industriali	**70**	**70**

[FINE ESTRATTO N.T.A. DEL P.C.C.A.]

6.1.6 Piano Comunale di Protezione Civile (P.C.P.C.) 2009 del Comune di Venezia (VE)

La Legge n. 225 del 24 febbraio 1992 ha istituito il Servizio Nazionale di Protezione Civile, con l'importante compito di "tutelare l'integrità della vita, i beni, gli insediamenti e l'ambiente dai danni o dal pericolo dei danni derivanti da calamità naturali, da catastrofi e da altri eventi calamitosi".

Tale legge definisce anche le competenze del Comune e le attribuzioni del Sindaco, definendolo "Autorità comunale di Protezione Civile".

La Protezione Civile è un servizio indispensabile da organizzare a cura degli enti locali, e va

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

erogato ai cittadini senza soluzione di continuità e senza condizionamenti di tipo sociale, economico o sindacale. In tale contesto l'attività di pianificazione anche a livello comunale risulta fondamentale.

La sensibilità verso le problematiche di Protezione Civile, acuitasi nel corso di questi ultimi anni, ha portato il legislatore ad approntare una serie di norme, a carattere nazionale e regionale, per fronteggiare in maniera sempre più adeguata le calamità, assegnando un ruolo fondamentale alle amministrazioni comunali. In base a queste norme, quindi, ogni Comune deve dotarsi di una pianificazione di emergenza.

Nella Regione del Veneto, i contenuti di un Piano di Emergenza Comunale sono esplicitati dalle "Linee guida regionali per la pianificazione comunale di Protezione Civile" (art. 104 della L.R. 11/01 e art. 2 della L.R. 17/98).

Il Piano Comunale di Protezione Civile (P.C.P.C.) del Comune di Venezia è stato approvato dal Consiglio Comunale con Delibera n. 15 del giorno 18 febbraio 2009.

Il Piano Comunale di Protezione Civile (P.C.P.C.) rappresenta lo strumento con il quale l'Amministrazione analizza i rischi che possono verificarsi nel territorio e programma le azioni necessarie per prevenire o gestire le emergenze. La pianificazione consente di organizzare e razionalizzare le procedure di intervento delle strutture comunali, delle aziende dei servizi, delle forze del volontariato, per fornire una risposta adeguata, tempestiva ed efficace.

Il Piano pertanto sviluppa le seguenti analisi:

individuazione dei principali rischi presenti nel territorio comunale;

descrizione delle misure di prevenzione per la mitigazione dei rischi;

definizione delle procedure operative da adottare in previsione e al verificarsi delle situazioni di emergenza.

Il Piano è stato redatto dall'Ufficio Comunale di Protezione Civile in collaborazione con i Gruppi Comunali di Volontariato.

Nella consapevolezza che non esiste il piano perfetto, si è cercato di costruirlo in modo semplice, senza eccedere nella pianificazione dei minimi dettagli poiché l'evento emergenziale, anche se prevedibile, nella realtà si verifica in modo sempre diverso dalla più azzeccata delle previsioni.

I contenuti del Piano sono costantemente verificati così da poter sempre disporre di informazioni aggiornate.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Viene di seguito riportato un estratto dell'unico elaborato grafico ritenuto significativo, tra quelli ancora disponibili online, della pianificazione comunale descritta, inerente all'ambito oggetto di analisi, così da evidenziare i principali tematismi presenti in corrispondenza della porzione di territorio comunale in esame.



Figura 36. Estratto della Tavola 10 (Foglio 03) – Strutture tattiche e sensibili, del Piano Comunale di Protezione Civile (P.C.P.C.) del Comune di Venezia (VE) 2025.

L'analisi dell' Tavola 10 (Foglio 03) – Strutture tattiche e sensibili, del Piano Comunale di Protezione Civile (P.C.P.C.) del Comune di Venezia (VE) 2025, mostra che l'ambito oggetto di analisi non vede la presenza né al suo interno, né nelle immediate vicinanze, di nessuna struttura tattica e/o sensibile; l'elaborato mostra solamente che il più vicino nodo sensibile (tematismo puntuale costituito da un simbolo quadrangolare a riempimento pieno di colore magenta scuro, con all'interno tre linee orizzontali di colore nero di diversa lunghezza) è collocato a nord del sito di studio, in via del Commercio, in corrispondenza del collegamento della stessa con la S.R. 11 "Padana Superiore"; tale nodo sensibile individuato dalla pianificazione descritta non potrà essere in alcun modo intaccato, compromesso o interessato dagli effetti del possibile accoglimento delle richieste dell'istanza in oggetto.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

6.2 Rapporto con la Pianificazione Settoriale Sovraordinata

6.2.1 Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.R.T.R.A.) 2020 della Regione Veneto

La Regione Veneto attualmente è dotata di un Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.R.T.R.A.), approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n.° 57 dell'11 novembre 2004 (B.U.R.V. n.° 130 del 2004): esso rappresenta lo strumento per la programmazione, il coordinamento ed il controllo in materia di inquinamento atmosferico, finalizzato al miglioramento progressivo delle condizioni ambientali e alla salvaguardia della salute dell'uomo e dell'ambiente.

Lo scopo principale di tale piano è quello di definire le linee guida per la pianificazione degli insediamenti produttivi e dei servizi, proponendosi di ridurre gli inquinanti in atmosfera ai limiti previsti della più recente normativa su tutto il territorio regionale e fissare le linee che intende percorrere per raggiungere elevati livelli di protezione ambientale nelle zone critiche e di risanamento.

Il Piano provvede ad una zonizzazione preliminare del *territorio regionale* in base a criteri tecnici e territoriali. I Comuni veneti sono stati classificati sulla base dei dati delle stazioni di misura della Rete di Rilevamento della Qualità dell'Aria relativi al periodo 1996 - 2001. In particolare, sono stati presi in considerazione gli inquinanti $S0_2$, $N0_2$, 0_3, CO, PM10, benzene e IPA, e sono state individuate le postazioni nelle quali si sono verificati superamenti del valore limite e soglie d'allarme. Oltre a questi parametri per la zonizzazione sono stati presi in considerazione anche altri fattori come il numero degli abitanti e la densità abitativa. In base alla normativa la Regione ha individuato le zone a diverso grado di criticità, rispetto ai valori limite previsti, per i diversi inquinanti atmosferici. In particolare, sono state individuate tre tipologie di zone:

- *ZONA A:* i livelli di uno o più inquinanti comportano il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme; in queste zone andranno applicati i Piani di Azione;
- *ZONA B:* i livelli di uno o più inquinati eccedono il valore limite aumentato del margine di tolleranza o sono compresi tra il valore limite e il valore limite aumentato del margine di tolleranza; in queste zone dovranno essere applicati i Piani di Risanamento;

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

- *ZONA C:* livelli degli inquinanti sono inferiori al valore limite e sono tali da non comportare il rischio del superamento degli stessi; in queste altre zone andranno applicati i Piani di Mantenimento.

La zonizzazione ha l'obiettivo di definire gli interventi da attuare per il miglioramento dello stato di qualità dell'aria.

Definiti ed analizzati il quadro di sintesi sull'inquinamento atmosferico, gli scenari e le tendenze future, il piano si concentra sulla definizione di una serie di azioni integrate o dirette, a breve, medio e lungo termine finalizzate alla riduzione ed al contenimento delle emissioni inquinanti, tra le quali rientrano anche le attività di monitoraggio.

Poiché il problema dell'inquinamento atmosferico è gestito a diversi livelli istituzionali in sede di realizzazione del P.R.T.R.A. si è resa necessaria l'istituzione, quale prassi di governo della qualità dell'aria nel territorio veneto, di un Comitato di Indirizzo e Sorveglianza regionale (C.I.S.) e sette Tavoli Tecnici Zonali provinciali (T.T.Z.) per la definizione e valutazione delle azioni (o misure) di contenimento, risanamento e mantenimento della qualità dell'aria, secondo quanto prescritto dai decreti legislativi e ministeriali vigenti.

L'attuale normativa nazionale ha recepito le Direttive comunitarie in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria imponendo l'aggiornamento del vigente Piano. Pertanto, con D.G.R. n.° 788 del 07/05/2012, in coerenza con il D. Lgs. n.° 155/2010, sono state avviate le fasi previste dalla Parte II, Titolo II, del Decreto legislativo n. 152 del 2006 e s.m.i., di valutazione ambientale strategica, adottando come primo atto, il Documento preliminare di piano ed il Rapporto ambientale preliminare.

Nel B.U.R. del 22 gennaio 2012, è stata pubblicata la Deliberazione della Giunta Regionale n.° 2872 del 28/12/2012, con la quale, nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), sono stati adottati il Documento di Piano, il Rapporto Ambientale, il Rapporto Ambientale - sintesi non tecnica dell'aggiornamento del Piano regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera.

Nel B.U.R. n. 44 del 10 maggio 2016, è stata pubblicata la Deliberazione n.° 90 del 19 aprile 2016 con la quale Il Consiglio regionale ha approvato l'Aggiornamento del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera.

L'Aggiornamento del Piano di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera aveva fatto propria la zonizzazione di cui alla deliberazione n.° 2130 del 23/12/2012, la quale è confluita integralmente nel medesimo.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Considerato che l'art. 4 e l'art. 8 del citato D. Lgs. n.° 155 del 2010 prevedono che la classificazione delle "zone" e degli "agglomerati", sia riesaminata almeno ogni cinque anni e comunque, in caso di significative modifiche delle attività che incidono sulle concentrazioni degli inquinanti nell'atmosfera, è stato predisposto il progetto di "Revisione della zonizzazione della Regione Veneto in adeguamento alle disposizioni del Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n.° 155".

Nel B.U.R. n.° 14 del 29 gennaio 2021 è stata approvata l'ultima "Revisione della zonizzazione e classificazione del territorio regionale ai sensi degli artt. 3 e 4 del D. Lgs n.° 155 del 13/08/2010 approvata con D.G.R. n.° 2130 del 23/10/2012", facendo seguito alla Deliberazione del Consiglio Regionale n.° 121 del 17/11/2020.

Il progetto di revisione della zonizzazione della Regione del Veneto, redatto da ARPAV - Servizio Osservatorio Aria in accordo con l'Unità Organizzativa Tutela dell'Atmosfera, non modifica nella sostanza i contenuti di quella precedentemente approvata con la Deliberazione n.° 2130 del 2012. Infatti, nonostante sia stata registrata una diminuzione complessiva a livello regionale delle emissioni inquinanti, non si è modificata la distribuzione del carico emissivo per ciascun inquinante nei vari comuni del territorio regionale.

È necessario infine sottolineare infine che nel B.U.R. n.° 157 del 23/11/2021 è stata pubblicata la Deliberazione n.°1537 del 11 novembre 2021, con la quale la Giunta regionale ha avviato la procedura di aggiornamento del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera, avvalendosi ancora una volta del supporto dell'Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto (ARPAV).

ALLEGATO A – D.G.R. n. 1855 del 29 dicembre 2020

La *"Revisione della zonizzazione della Regione Veneto in adeguamento alle disposizioni del D. Lgs. 13 agosto 2010, n. 155"* non modifica, nella sostanza, quanto contenuto nella precedente *D.G.R.V. n.° 2130 del 2012*. Nonostante le emissioni regionali degli inquinanti siano complessivamente diminuite, non si è infatti modificata la distribuzione del carico emissivo, per ciascun inquinante, nei comuni del territorio regionale. Si è proceduto quindi a modificare la zonizzazione, solo nei casi in cui ci fossero stati, negli ultimi cinque anni (*2014-2018*) evidenze sperimentali di modifiche da apportare in alcuni comuni sulla base dei monitoraggi effettuati nel quinquennio.

Nel processo di zonizzazione del territorio regionale, si è proceduto, in primo luogo, all'individuazione degli agglomerati e, successivamente, all'identificazione delle altre zone.

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

L'*articolo 2 del D. Lgs. n.° 155 del 2010* definisce *agglomerato "una zona costituita da un'area urbana o da un insieme di aree urbane che distano tra loro non più di qualche chilometro oppure da un'area urbana principale e dall'insieme delle aree urbane minori che dipendono da quella principale sul piano demografico, dei servizi e dei flussi di persone e merci, avente:*

1) una popolazione superiore a 250.000 abitanti

oppure

2) una popolazione inferiore a 250.000 abitanti e una densità di popolazione per km^2 superiore a 3.000 abitanti".

Tenendo conto di quanto previsto in *Appendice I* al *D. Lgs. n.° 155 del 2010*, in *Veneto* sono stati individuati 5 agglomerati ciascuno costituito dal rispettivo *Comune Capoluogo di provincia*, dai *Comuni contermini* e dai *Comuni limitrofi* connessi ai precedenti sul piano demografico, dei servizi e dei flussi di persone e merci; nella tabella sottostante sono indicate anche la popolazione e l'area afferente a ciascun agglomerato.

Sostanzialmente la conformazione degli agglomerati è rimasta la medesima di quella assegnata con la precedente *zonizzazione* di cui alla *D.G.R.V. n.° 2130 del 2012*. Le uniche variazioni riguardano l'inserimento del *Comune di Montegrotto Terme (PD)* nell'*Agglomerato di Padova*, in considerazione della continuità e similarità al *Comune di Abano Terme* e la fuoriuscita del *Comune di Fumane (VR)* dall'*Agglomerato di Verona*, per effetto della riduzione della densità emissiva determinata dalla chiusura di un cementificio. Il *Comune di Fumane (VR)* è assegnato quindi, per valore di densità emissiva e per caratteristiche orografiche alla *zona IT0525 "Prealpi Alpi".*

Dopo l'individuazione degli *agglomerati*, della *zona "Alpi e Prealpi"* e della *zona "Fondovalle"*, si è provveduto a definire le altre zone del territorio regionale. La zonizzazione di tali aree è stata effettuata considerando il criterio della densità emissiva. Nello specifico, è stata stimata la densità emissiva comunale, utilizzando i dati delle emissioni dell'inventario *INEMAR20151.* La classificazione dei *Comuni* è stata realizzata in aree a differente criticità a seconda che il valore di densità emissiva comunale fosse inferiore o superiore a 6 tonnellate/anno km^2, mediana regionale della densità emissiva calcolata considerando tutti i *Comuni* del territorio regionale. Tale valore costituisce dunque il discriminante tra le zone a minore e maggiore criticità in relazione allo stato della qualità dell'aria. I risultati della valutazione delle densità emissive hanno evidenziato una situazione analoga a quella della

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

zonizzazione approvata con *D.G.R.V. n.° 2130 del 2012*, ovvero l'esistenza di una zona centrale del *Veneto* a maggiore densità emissiva e di un'altra zona, a minore densità emissiva, comprendente la *fascia costiera* e il *Polesine*.

Considerato che le polveri costituiscono l'inquinate più critico per il *Veneto*, soprattutto in relazione al superamento del valore limite giornaliero del *PM10*, sono stati utilizzati, rispetto alla precedente versione della zonizzazione, anche i dati di concentrazione di *PM10* stimati con il modello *SPIAIR*, implementato dal *Servizio Osservatorio Aria* di *ARPAV*. Sono state stimate le concentrazioni di *PM10* degli ultimi cinque anni in una griglia a maglia quadrata (4x4km). Tramite tale valutazione è emersa una zona di gradiente delle concentrazioni di PM10 corrispondente alla fascia pedemontana, ovvero alla zona di passaggio tra l'area di montagna e quella di pianura. Tale zona è stata quindi disgiunta dalla *zona di pianura (ex zona IT0513)* e denominata *IT0524 "Zona Pedemontana"*.

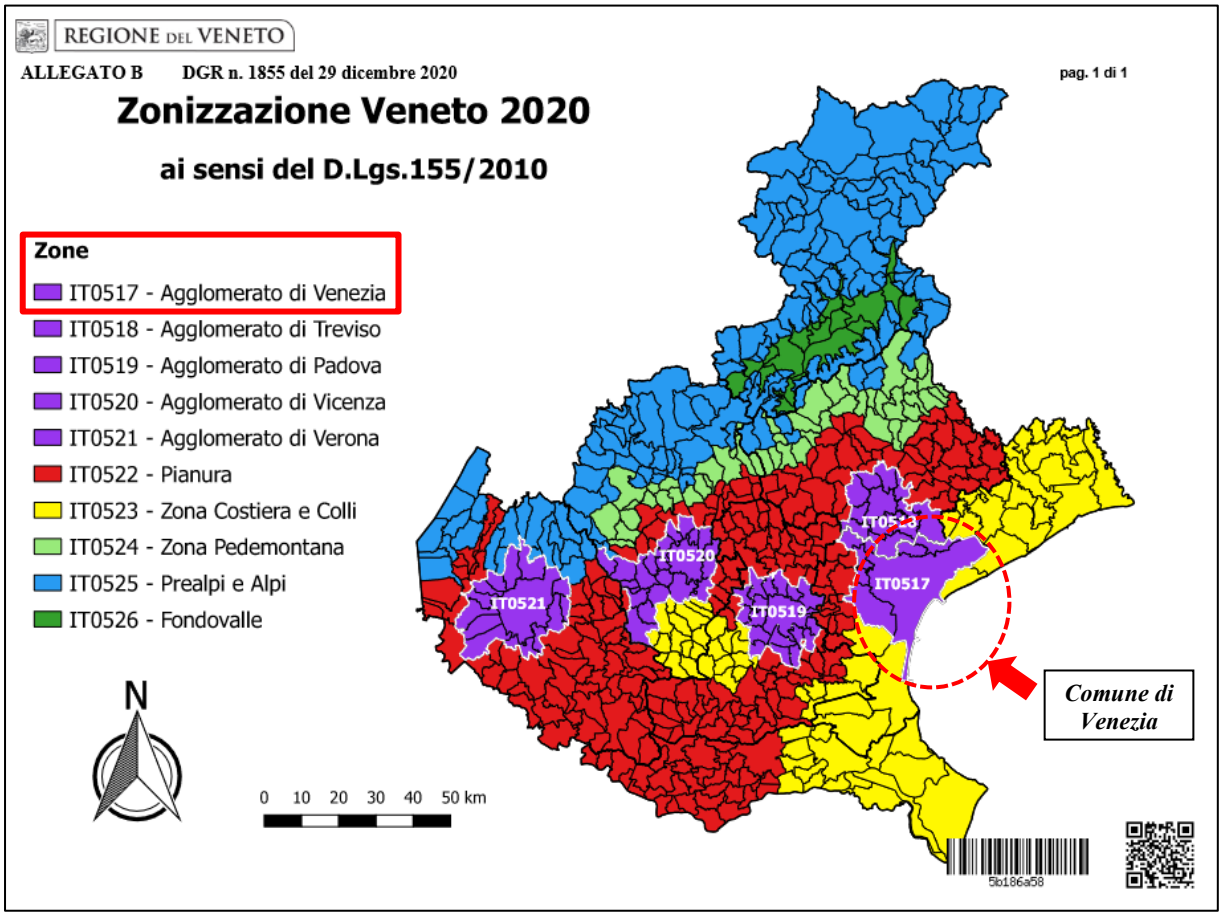


Figura 37. Zonizzazione Veneto 2020 (Dlgs 155/2010).

Il Comune di Venezia (VE) e, conseguentemente, l'ambito oggetto di analisi, ricadono all'interno dell'Agglomerato di Venezia (tematismo areale a riempimento pieno di colore

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

viola e contorno lineare bianco, ad indicare i limiti amministrativi dell'Agglomerato, e nero, ad indicare i limiti amministrativi dei comuni), contraddistinto dal codice IT0517.

I livelli di biossido di zolfo, monossido di carbonio, piombo, arsenico, cadmio, nichel si situano sotto la soglia di valutazione inferiore in tutte le zone.

Le criticità principali si riscontrano per gli inquinanti quali il biossido di azoto, il particolato PM10 e PM2.5, l'ozono ed il benzo(a)pirene in relazione ai target di protezione della salute umana.

Relativamente all'indicatore orario per il biossido di azoto, le zone che eccedono la SVS sono gli Agglomerati di Padova, Vicenza e Verona.

Si situano tra le due soglie gli Agglomerati di Venezia e Treviso e le zone di Pianura; è sotto la SVI la zona Prealpi e Alpi.

Rispetto all'indicatore annuale per la salute umana, la SVS viene superata in tutti gli Agglomerati e nella zona di Pianura, mentre i livelli sono sotto la SVI nella Bassa Pianura e Colli, Prealpi e Alpi.

Il particolato PM10 e PM2.5 eccede la *SVS* in tutte le zone, rispetto sia ai valori giornalieri che annuali.

Analoga situazione si riscontra per l'ozono, poiché tutte le zone registrano il superamento dell'obiettivo a lungo termine.

La *SVS* per il Benzo(a)pirene viene superata in tutti gli Agglomerati e nella zona di Pianura.

Nel contesto della pianura e di tutti gli Agglomerati, gli interventi prioritari di risanamento dell'atmosfera riguardano il biossido di azoto NOx, il particolato PM10 e PM2.5, l'ozono ed il Benzo(a)Pirene.

Le azioni del piano programmate nel periodo 2013 – 2020 si sono sviluppate nell'analisi e controllo dell'utilizzazione delle Biomasse in impianti industriali e in piccoli impianti civili, nonché riguardo le combustioni incontrollate.

Viene inoltre analizzato il fenomeno del risollevamento ed emissioni non motoristiche da traffico.

Per quanto riguarda le emissioni prodotte dal settore industriale, vengono indicati i margini di intervento sui piccoli impianti, indicando poi le azioni per il contenimento dell'inquinamento industriale e da impianti di produzione energetica, focalizzando infine il contenimento delle emissioni da particolari distretti produttivi.

Un'altra delle azioni previste consiste nell'incentivare gli interventi di riconversione del

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente

patrimonio edilizio in funzione del risparmio energetico.

Risultano, poi, di fondamentale importanza gli interventi sulla mobilità, declinati nelle diverse componenti del trasporto passeggeri, del trasporto merci e della multimodalità, e quelli sull'agricoltura ed ammoniaca.

Le azioni di piano si concludono con la contestualizzazione delle emissioni da cantieri di costruzione civili e di grandi infrastrutture.

6.2.2 Piano Energetico Regionale - Fonti Rinnovabili - Risparmio Energetico – Efficienza Energetica della Regione Veneto (P.E.R.F.E.R.) 2017 della Regione Veneto

La Regione, in applicazione dell'art. 2 della legge regionale 27 dicembre 2000, n. 25 "Norme per la pianificazione energetica regionale, l'incentivazione del risparmio energetico e la sviluppo delle fonti rinnovabili di energia", nell'ambito dello sviluppo in forma coordinata con lo Stato e gli Enti locali degli interventi nel settore energetico, predispone il Piano Energetico Regionale.

Tale atto di programmazione regionale è un piano settoriale, predisposto dalla Giunta Regionale ed approvato con provvedimento amministrativo del *Consiglio Regionale*, la cui durata è stabilita in ragione degli obiettivi e delle strategie poste a suo fondamento.

Esso definisce le linee di indirizzo e di coordinamento della programmazione in materia di promozione delle fonti rinnovabili e del risparmio energetico in attuazione di quanto previsto dal D.M. 15 marzo 2012 "Definizione e quantificazione degli obiettivi regionali in materia di fonti rinnovabili e definizione della modalità di gestione dei casi di mancato raggiungimento degli obiettivi da parte delle regioni e delle provincie autonome" (c.d. Burden sharing).

Detto Piano è stato inoltre sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica, secondo i contenuti indicati nell'allegato VI del D. Lgs. n° 152 del 2006 (TUA) e le procedure individuate nell'Allegato A della D.G.R.V. n° 791 del 31/03/2009.

Vengono di seguito riportati, in ordine cronologico, i provvedimenti e gli atti che hanno permesso la realizzazione dell'iter necessario all'approvazione del P.E.R.F.E.R.:

Con D.G.R.V. n. 2912 del 28 dicembre 2012 la Giunta Regionale ha adottato il Documento Preliminare del "Piano Energetico Regionale – Fonti Rinnovabili – Risparmio Energetico –

CITTA METROPOLITANA DI VENEZIA
Protocollo Arrivo N. 76692/2026 del 30-10-2026
Allegato 4 - Class. 12.3.0 - Copia Del Documento Firmato Digitalmente