

RELAZIONE PAESAGGISTICA SEMPLIFICATA

Cantiere esistente per la costruzione e allestimento di unità navali di varia tipologia e grandezza, ubicato in Via delle Industrie 18 – Marghera (VE)

INDICE

1. PREMESSA	4
2. ANALISI DELLO STATO ATTUALE.....	6
2.1 Inquadramento del progetto	6
2.2 Geologia e geomorfologia	7
2.2.1 <i>Inquadramento morfologico</i>	7
2.2.2 <i>Inquadramento geologico-geomorfologico</i>	8
2.3 Inquadramento vegetazionale e sistemi naturalistici	12
2.4 Analisi della Pianificazione ai diversi livelli istituzionali	14
2.4.1 <i>Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C)</i>	14
2.4.2 <i>Piano Paesaggistico Regionale d’Ambito (PPRA)</i>	18
2.4.3 <i>Piano Territoriale Generale Metropolitano (P.T.G.M.)</i>	18
2.4.4 <i>Piano di Assetto Territoriale del Comunale di Venezia (P.A.T.)</i>	22
2.4.5 <i>Piano di Zonizzazione Acustica</i>	25
2.5 Quadro dei Vincoli	27
2.5.1 <i>Beni paesaggistici ai sensi del D.Lgs. 42/04</i>	28
2.5.2 <i>Beni culturali</i>	29
2.5.3 <i>Sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna"</i>	31
2.5.4 <i>Aree Naturali Protette e Rete Natura 2000</i>	36
2.5.1 <i>Vincolo idrogeologico</i>	41
2.5.2 <i>Siti di Interesse Nazionale</i>	42
2.6 Paesaggio, patrimonio culturale e beni materiali	43
2.6.1 <i>Caratteri paesaggistici dell'area di riferimento</i>	43
2.6.2 <i>Sistema insediativo</i>	46
2.6.3 <i>Sistema infrastrutturale</i>	51
2.6.4 <i>Sistema storico-culturale</i>	52
3. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	54
3.1 Descrizione delle attività produttive	54
3.2 Descrizione degli interventi progettuali.....	55
4. COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA	57
4.1 Coerenza tra progetto e sistema della pianificazione e della tutela paesaggistica	57
4.2 Valutazione degli impatti sul Paesaggio	57
4.3 Opere di mitigazione paesaggistica	58

INDICE FIGURE

Figura 1-1 Localizzazione dello stabilimento Fincantieri	5
Figura 2-1 Inquadramento territoriale dello stabilimento (<i>Fonte Google Earth</i>)	6
Figura 2-2 Stralcio della Carta geomorfologica di Venezia	9
Figura 2-3 Modello geologico e idrogeologico di Porto Marghera (<i>Fonte PAT Comune di Venezia</i>)	10
Figura 2-4 - Traccia profili geologici non interpretati riportati nella <i>Indagine Idrogeologica sull'area di Porto Marghera</i>	11
Figura 2-5 Stralcio dello <i>Sviluppo economico e produttivo</i> (<i>Fonte: Tav.5a del P.T.R.C.</i>)	17
Figura 2-6 Stralcio della Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale	19
Figura 2-7 Stralcio del Sistema insediativo-infrastrutturale	20
Figura 2-8 Stralcio della Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (<i>Fonte: Tav.1c del P.A.T. di Venezia</i>)	22
Figura 2-9 Stralcio della Carta delle Fragilità (<i>Fonte Tav.3c del P.A.T. di Venezia</i>).....	23
Figura 2-10 Stralcio della Carta della Trasformabilità (<i>Fonte Tav.4 c del P.A.T. di Venezia</i>) ...	24
Figura 2-11 Zonizzazione acustica dell'area di studio.....	25
Figura 2-12 Aree di notevole interesse pubblico (<i>Fonte: PAT di Venezia - Tav.1</i>)	29
Figura 2-13 Forte Marghera (<i>Fonte: P.A.T. di Venezia</i>)	30
Figura 2-14 Sito UNESCO <i>Venezia e la sua Laguna</i>	31
Figura 2-15 Rete Natura 2000 (<i>Fonte: Geoportale Regione Veneto</i>)	37
Figura 2-16 Aree EUAP (<i>Fonte: Geoportale nazionale</i>)	39
Figura 2-17 Important Bird Area.....	40
Figura 2-18 Vincolo idrogeologico	41
Figura 2-19 Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera	42
Figura 2-20 Ambito paesaggistico n.14. Arco costiero adriatico, laguna di Venezia e delta del Po'(<i>Fonte: PTRC Veneto - Allegato D</i>).....	43
Figura 2-21 Paesaggio della pianura agropolitana centrale (<i>Fonte: PTRC Veneto - Allegato D</i>)	44
Figura 2-22 Forte Carpenedo (<i>Fonte: PTRC Veneto</i>)	46
Figura 2-23 Zona industriale di Porto Marghera (<i>Fonte: PTRC Veneto - Allegato D</i>)	47
Figura 2-24 Schematizzazione dei Prg per Porto Marghera	49
Figura 2-25 Città Giardino e Villa in stile liberty in via Orsini	50
Figura 2-26 Mobilità e trasporti (<i>Fonte: Google Earth</i>).....	51
Figura 2-27 Porta dell'Innovazione.....	52
Figura 2-28 Torre idrica.....	53
Figura 2-29 Torre di Raffreddamento	53

INDICE TABELLE

Tabella 2-1 Pianificazione indagata	14
Tabella 2-2 Classi acustiche	26
Tabella 2-3 Valori limite di riferimento.....	26
Tabella 2-4 Macroemergenze del sito e indirizzi per la loro gestione	32
Tabella 2-5 Progetti strutturali di salvaguardia ambientale.....	35
Tabella 2-6 Siti Rete Natura 2000	36

1. PREMESSA

La presente Relazione Paesaggistica Semplificata, redatta ai sensi del DPR 31/2017 e ss. mm. ii., riguarda lo stabilimento Fincantieri di Marghera, che interessa il territorio comunale di Venezia.

Il fine della presente relazione paesaggistica è la verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, come previsto ai sensi dell'articolo 146, comma 3 del "Codice dei beni culturali e del paesaggio" di cui al D.Lgs. 22/01/2004, n. 42.

Lo studio fornisce gli elementi necessari per verificare la relazione tra il progetto e le aree vincolate ai sensi del D. Lgs.42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio", per valutare l'incidenza delle azioni di progetto sul paesaggio.

Le modifiche previste dalla società Fincantieri presso il Cantiere di Marghera riguardano l'aumento della quantità di prodotti vernicianti.

Di seguito si riporta l'individuazione dell'area dello stabilimento Fincantieri sulla Carta Tecnica Regionale.



Figura 1-1 Localizzazione dello stabilimento Fincantieri

Nella tabella seguente sono riportate le informazioni relative al richiedente del procedimento autorizzativo.

Dati del Richiedente	
Ragione sociale	Fincantieri S.p.A
Sede centrale	Via Genova 1- Trieste
Telefono	040 3193111
Fax	040 3192305
Sito internet	http://www.fincantieri.it
Ragione sociale	Fincantieri S.p.A. – Unità produttiva di Marghera
Sede	Via delle Industrie 18 - Marghera
Telefono	+39 0187 543111
Fax	+39 0187 543550
Sito internet	http://www.fincantieri.it
Superficie complessiva (m ²)	364.145
Superficie coperta (m ²)	136.861
Superficie pavimentata (m ²)	364.145
Superficie scoperta (m ²)	227.284

Inoltre, si precisa che la ricognizione degli strumenti urbanistici e del regime dei vincoli è stata ultimata nel mese di giugno 2022.

2. ANALISI DELLO STATO ATTUALE

2.1 Inquadramento del progetto

Lo stabilimento Fincantieri di Marghera ricade nel territorio comunale di Venezia ed è situato all'interno della zona industriale Porto di Marghera in Via delle Industrie n. 18, di seguito si riporta l'inquadramento territoriale di area vasta.

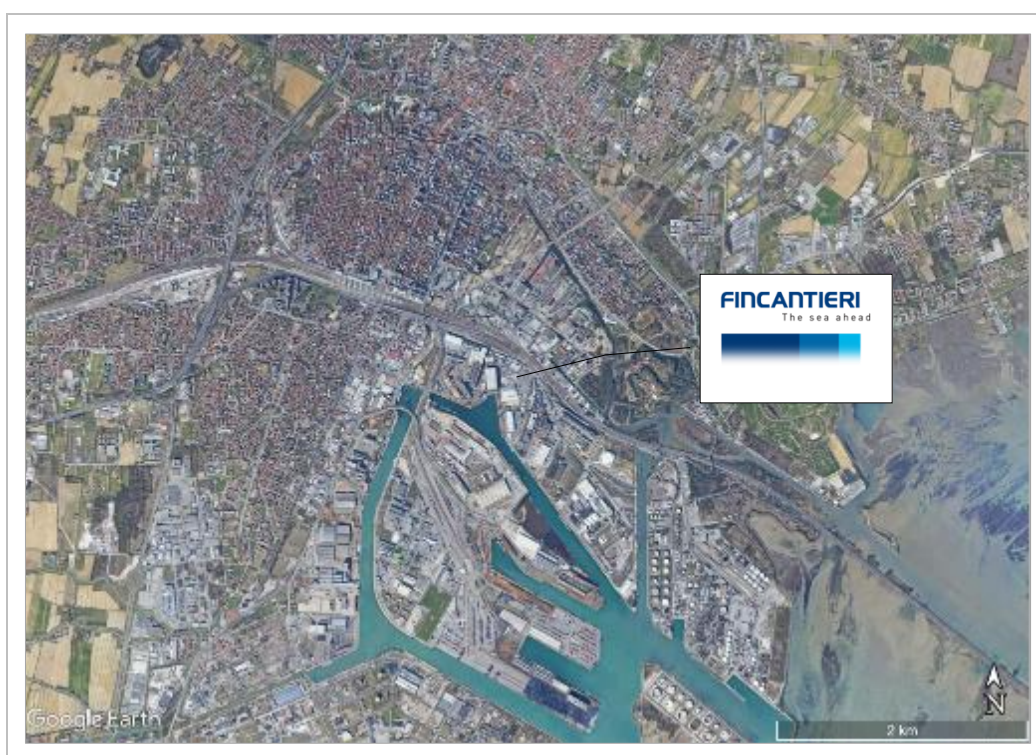


Figura 2-1 Inquadramento territoriale dello stabilimento (Fonte Google Earth)

Lo stabilimento Fincantieri di Marghera ricade all'interno dell'Ambito Territoriale Omogeneo n. 6 *Porto Marghera*, che ricomprende tutta la prima e la seconda Zona Industriale di Porto Marghera. L'area industriale si estende su una superficie complessiva di oltre 2.000 ettari dei quali circa 1.400 occupati da attività industriali, commerciali e terziarie, circa 350 occupati da canali navigabili e bacini, 130 riservati al porto commerciale e il restante suolo occupato da infrastrutture stradali, ferroviarie, servizi, ecc. (40 km di strade interne, 135 km di binari ferroviari, 18 km di canali portuali e circa 40 ettari occupati da aree demaniali).

Per maggiori approfondimenti in merito alla destinazione d'uso prevista dalla pianificazione comunale si rimanda al paragrafo 2.4.4 .

L'area in esame fa parte della prima zona che venne industrializzata a partire dal 1919. Come dettagliato nel seguito il sito industriale è sorto su terreni di origine naturale e non su tratti di laguna imboniti con materiali di riporto di varia origine come molte delle altre attività industriali presenti a Porto Marghera.

L'area ad inizio secolo, quando il Conte Volpi, cominciò a promuovere la realizzazione della zona industriale, faceva già parte della "terraferma" e su di essa si insediarono le prime attività produttive legate alla cantieristica navale che si sono sempre mantenute le uniche attività industriali presenti in situ. Si premette quindi fin da ora che la tipologia di attività produttiva è rimasta invariata in quasi un secolo di storia del sito; ciò ovviamente, come più in dettaglio illustrato in seguito, riduce drasticamente le possibilità che si abbia avuto una contaminazione del suolo e delle acque sotterranee.

In sintesi, l'evoluzione del sito può essere distinta in tre periodi:

- Fino agli anni '20: il sito risulta un'area di margine naturale (emersa);
- Anni '20 - anni '70: le attività produttive si concentrano nella parte orientale del sito, mentre quella occidentale rimane un'area seminaturale;

A partire dagli anni '70: il sito assume l'attuale configurazione con la realizzazione del nuovo "bacino di costruzione" e della "officina lavorazione scafi" nella parte orientale dello stabilimento.

2.2 Geologia e geomorfologia

2.2.1 Inquadramento morfologico

La *Carta geologica Superficiale* della Cartografia Geologica dei Mari Italiani (Foglio NL 33-7 Venezia), nell'area del Golfo di Trieste, riporta alcune evidenze di strutture morfologiche superficiali riconducibili ad un sovrascorrimento sepolto, con direzione NNO SSE, potenzialmente connesso al fronte dinamico più esterno, ovvero al prolungamento verso mare del sovrascorrimento sepolto, *linea di Palmanova* che corre, sigillato dalla successione miocenica, nel settore SO della pianura friulana centrale.

Nella sopracitata Carta sono rappresentati alcuni profili CHIRP Sonar che intersecano le tracce del sovrascorrimento sepolto e si nota come la porzione nord est del settore di piattaforma sia, nel complesso, più sollevata di quella sud ovest. Il sistema di scarpate morfologiche, dossi ed alti sub superficiali è molto complesso ed influenza la sedimentazione recente dei depositi olocenici. Nei profili paralleli alla costa sono state intercettate forme erosive canalizzate molto profonde che potrebbero essere correlate a faglie orientate NE-SO riconosciute a terra come dislocazioni *anti-dinariche* trasversali e sub verticali.

2.2.2 Inquadramento geologico-geomorfologico

La pianura alluvionale del fiume Brenta occupa circa un quarto della superficie provinciale, pari a 507 km², ed è delimitata a nord dal fiume Sile e a sud dal Bacchiglione. I sedimenti sono fortemente calcarei, con un contenuto di carbonati intorno al 30-40%. Nella provincia di Venezia è compresa la parte della bassa pianura antica e di quella recente (figura 5B.1 e 5B.2); la prima è contraddistinta da suoli fortemente decarbonatati ed evoluti, mentre la seconda da suoli con riorganizzazione interna dei carbonati molto debole. Il limite tra queste due pianure è rappresentato dal corso del Naviglio Brenta. La pianura antica si è formata nel corso dell'ultima glaciazione (LGM) per effetto delle portate liquide e solide garantite dal ghiacciaio che occupava il bacino montano del Brenta (megafan di Bassano): più a monte della fascia delle risorgive si sono deposte le ghiaie (alta pianura) e più a valle i sedimenti più fini (bassa pianura); a questo sistema sedimentario pleistocenico si sono sovrapposti altri due conoidi in età olocenica incidendolo nella parte superiore e sovrappoendosi ad esso nella parte inferiore di bassa pianura.

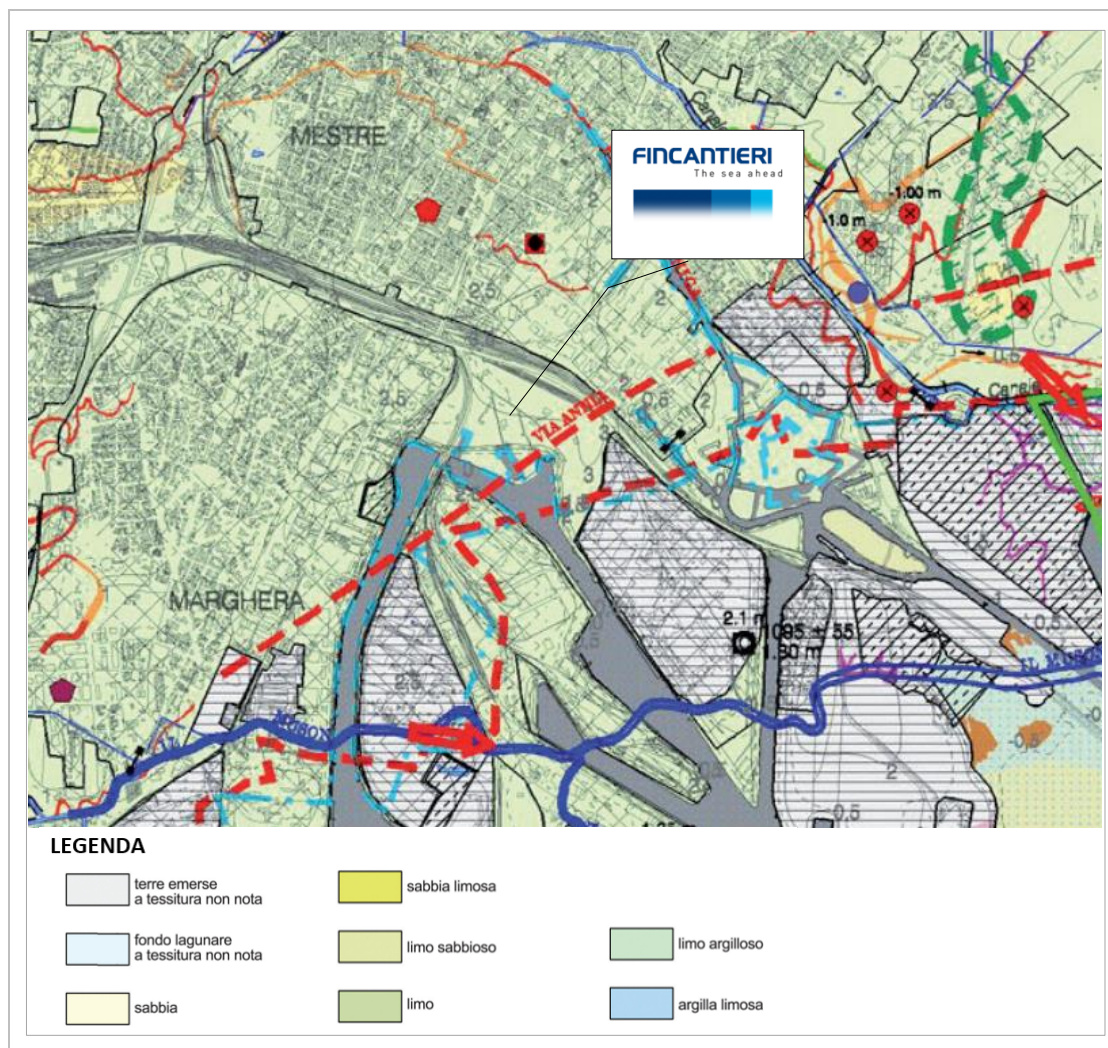


Figura 2-2 Stralcio della Carta geomorfologica di Venezia

(Fonte Atlante Geologico della Provincia di Venezia)

Per quanto riguarda le caratteristiche geologiche di Porto Marghera, di seguito si riporta la descrizione stratigrafica e idrogeologica dell'area.

Le indagini svolte sembrano confermare la presenza di architetture sedimentarie variabili che mostrano in realtà la presenza di soluzioni di continuità tra le diverse falde acquifere superficiali e settori caratterizzati da maggior concentrazione di sedimenti grossolani alternati a fasce dove la sedimentazione fine è prevalente.

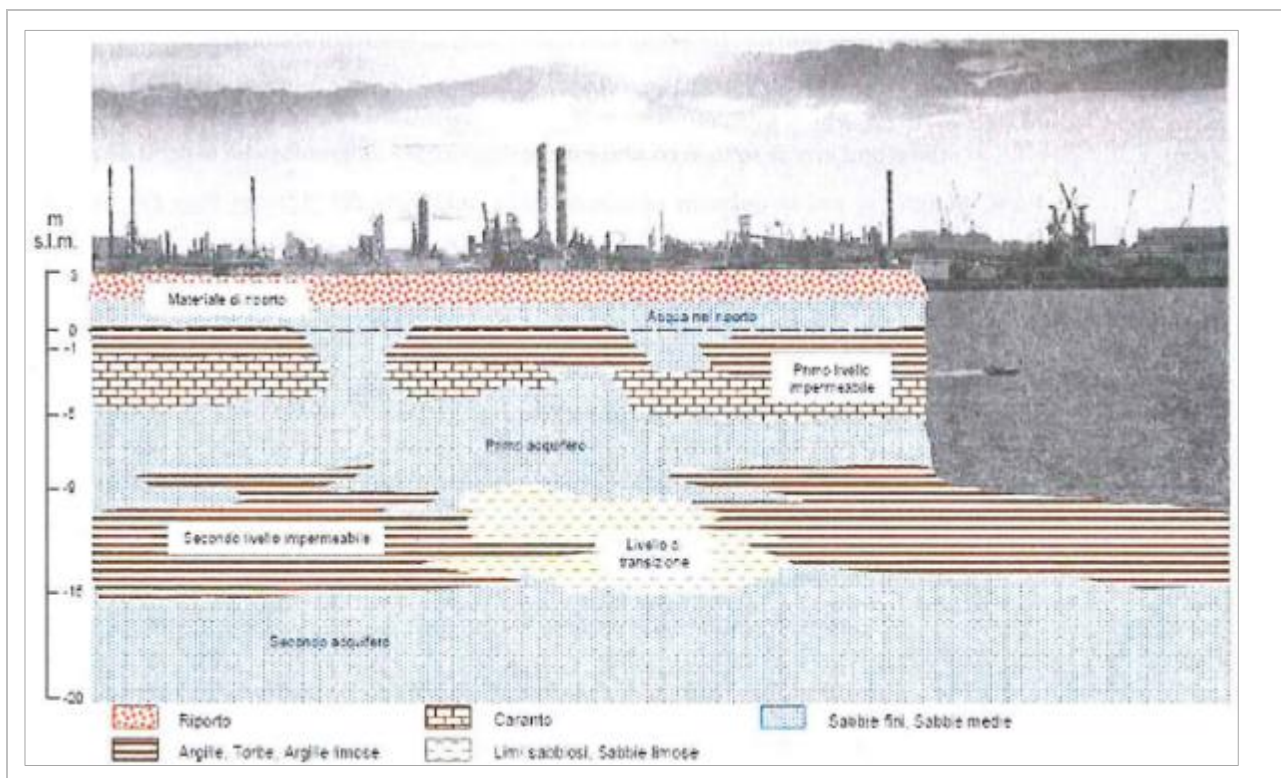


Figura 2-3 Modello geologico e idrogeologico di Porto Marghera (Fonte PAT Comune di Venezia)

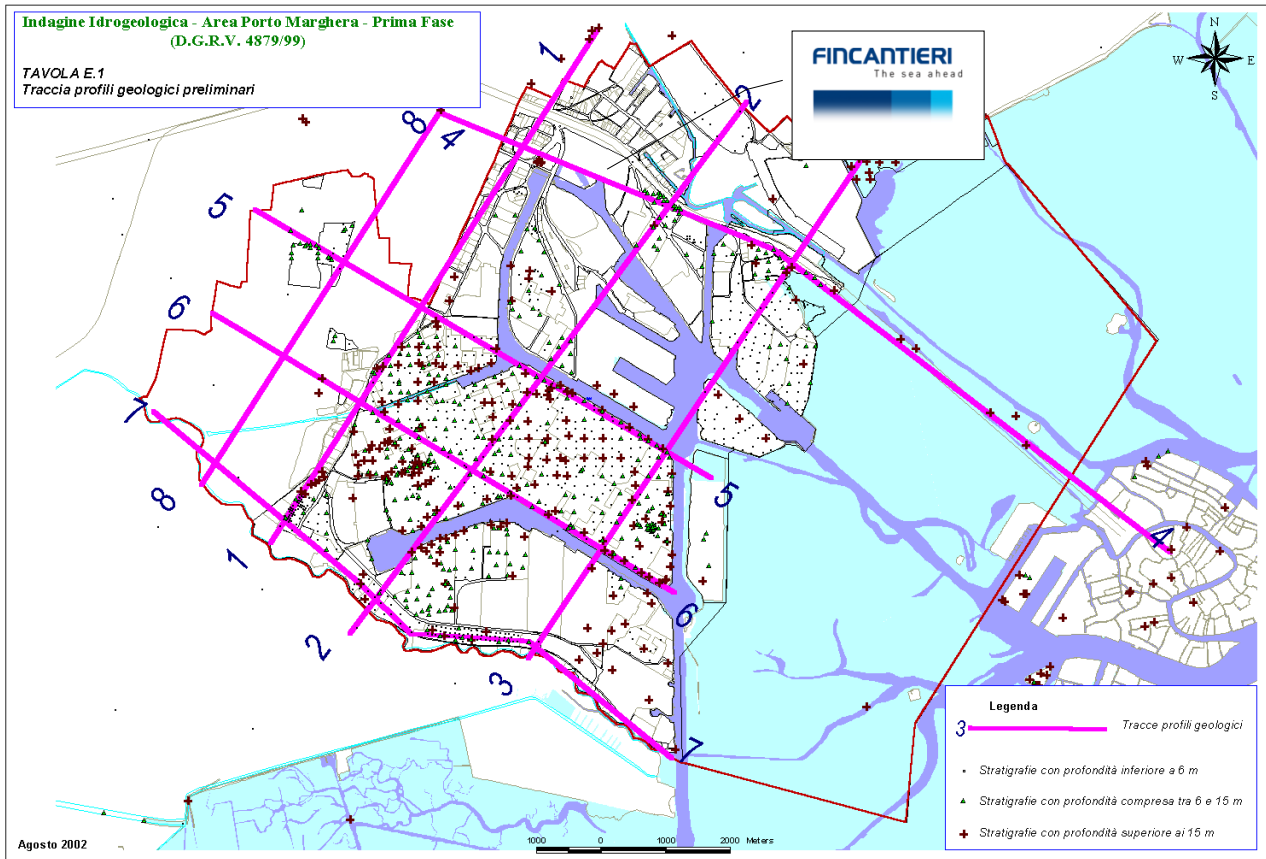
In particolare, si nota che la *Carta della fotointerpretazione e della antica idrografia di Porto Marghera (Venezia)* (Bondesan, 2001; realizzata nell’ambito della prima fase della *Indagine Idrogeologica sull’area di Porto Marghera*¹) riporta nell’area Fincantieri un’unica traccia di un canale rettilineo che attraversa un breve tratto dello spigolo sud-ovest dell’area.

Gli elaborati della prima fase della *Indagine Idrogeologica sull’area di Porto Marghera*, sintetizzati anche nelle parti idrogeologiche del *Master Plan*², riportano un profilo geologico (n. 4) non interpretato che interessa l’area Fincantieri.

Tale profilo non comprende, in quanto all’epoca non disponibili, punti all’interno del sito Fincantieri. Viene comunque riportato, in quanto utile come inquadramento. Le tracce dei profili sono riportate nella seguente figura.

¹Indagine svolta da Regione Veneto, Provincia di Venezia, Comune di Venezia ed ARPAV in base al Decreto della Giunta Regionale n. 4879/99. Al momento risulta realizzata la prima fase della Indagine (cfr. anche il Master Plan).

²Nel Master Plan sono riportati anche altri profili geologici tratti dalla *Indagine idrogeologica sull’area di Porto Marghera*.



Agosto 2002
Rapporto prima fase (a cura di P. Zangheri - coordinatore) - Parte e - Struttura geologica ed idrogeologica:ricostruzione preliminare

Figura 2-4 - Traccia profili geologici non interpretati riportati nella Indagine Idrogeologica sull'area di Porto Marghera

Sulla base delle indagini precedentemente menzionate la geologia e l'idrogeologia sono schematizzabili in estrema sintesi come di seguito riportato:

- dal piano campagna fino a 2-4 m di profondità si hanno pavimentazioni e materiali di sottofondo poggianti su sedimenti prevalentemente fini (limi ed argille);
- seguono, fino ad una profondità di 10-15 m dal piano campagna, materiali in netta prevalenza granulari (sabbie più o meno limose);
- i materiali limosi ed argillosi localmente presenti nelle stratigrafie risultano lentiformi o comunque sicuramente privi di continuità tale da differenziare l'acquifero in più acquiferi confinati;
- a partire da una profondità di 10-15 m divengono prevalenti i materiali a bassa permeabilità (argille e limi).

I dati disponibili sulla piezometria pongono a circa 3 m dal piano campagna la superficie della prima falda che si incontra dal piano campagna.

In coerenza con questa situazione litologica, la situazione idrogeologica è caratterizzata sostanzialmente da un unico acquifero alloggiato in materiali sabbiosi e localizzato indicativamente nell'intervallo 3-15 metri. Esso è classificabile come freatico, anche se è

possibile che in altre aree non oggetto di carotaggi possa risultare la presenza di un confinamento. In questa situazione idrogeologica in condizioni naturali si avrebbe evidentemente una possibilità di interscambio tra le acque dei canali industriali e le acque della falda. Si ricorda però che l'area dello Stabilimento Fincantieri di Marghera è, anche grazie ad interventi recenti, interessata dalla costruzione di una banchina che, come noto, è un intervento che si frappone nell'interscambio tra acque sotterranee ed acque lagunari.

2.3 Inquadramento vegetazionale e sistemi naturalistici

L'area lagunare³ è costituita da specchi d'acqua poco profondi e da terre soggette a periodica sommersione per effetto della marea (*barena* e *velme*), solcate da numerosi canali naturali e artificiali. Gli specchi d'acqua e i canali sono parzialmente colonizzati da macroalghe (*Ulva* sp., *Chaetomorpha* sp.) e dalle fanerogame marine: nelle aree a salinità limitata e con fondali a tessitura limosa, *Zostera marina* e *Zostera noltii*, dove la salinità aumenta e su sedimenti prevalentemente sabbiosi, *Cymodocea nodosa*.

Le *velme*⁴, che emergono solamente durante la bassa marea, sono invece, generalmente prive di comunità di piante superiori e sono, al contrario, ricoperte da popolamenti di alghe azzurre e diatomee, che le rendono un habitat di elevata importanza per l'alimentazione dell'avifauna.

L'elemento più caratterizzante del paesaggio lagunare è dato dalle barene, con le loro comunità alofile, formate da piante in grado di svolgere il loro ciclo vitale in ambienti inospitali per altre specie vegetali.

La variazione dal punto di vista altimetrico dei terreni barenicoli determina il fenomeno noto come zonazione, per cui una barena non è mai completamente uniforme, ma in essa si può distinguere un complesso di microhabitat, cui corrispondono specie e comunità diverse.

Tra le prime specie a colonizzare i fanghi salmastri delle aree più depresse merita particolare attenzione *Salicornia veneta*⁵, specie annuale, endemica nord-adriatica. Questa specie forma popolamenti quasi puri dove l'acqua salmastra permane per tempi molto lunghi e la salinità rimane quindi contenuta. Dove le dinamiche tidali sviluppano energie maggiori, il compito di stabilizzare i fanghi è affidato all'efficienza dell'apparato ipogeo di *Spartina maritima*⁶, che forma

³Habitat 1150* Lagune costiere

⁴ Habitat 1140 Distese fangose o sabbiose emergenti durante la bassa marea

⁵ Habitat 1310 Vegetazione annua pioniera a *Salicornia* e altre specie delle zone fangose e sabbiose

⁶ Habitat 1320 Prati di *Spartina*

una comunità pioniera. Una sua potenziale concorrente è *Spartina x townsendii*, un ibrido sterile diffuso in molti paesi europei ed extra europei, di recente segnalazione per la laguna di Venezia ma già diffuso in numerosi siti con tendenza a diffondersi invadendo nicchie ecologiche di altre specie.

Nei terreni ancora molto umidi, ma soggetti ad un parziale disseccamento estivo, si riscontrano vere e proprie praterie a *Limonium narbonense*. Inoltre, nel tardo periodo estivo per gli sono presenti le specie *L. virgatum*, *L. bellidifolium* e *L. densissimum*, con un elevato valore conservazionistico.

Dove l'emersione è più prolungata si determina un'elevata concentrazione di sali nel suolo, in queste aree si instaurano comunità dominate dalle salicornie perenni (*Sarcocornia fruticosa*⁷ e *Arthrocnemum macrostachyum*) ma nelle quali è facile trovare ancora *Limonium narbonense*, *Puccinellia palustris*, *Suaeda maritima* e *Aster tripolium*. Le stazioni più evolute sono, invece, dominate da vere e proprie praterie salate che si sviluppano su suoli piuttosto umidi, con diversi giunchi. Tra cui il più comune è *Juncus maritimus*⁸; di taglia inferiore e dall'aspetto gracile è invece *J. gerardii* che normalmente occupa superfici di scarsa estensione. Su terreni a matrice più grossolana, in condizioni di minor igrofilia e di moderata salinità si trovano comunità a *Elymus elongatus*, specie poco diffusa in laguna e con distribuzione molto localizzata. I margini barenali, dove maggiore è l'accumulo di sostanza organica formata in gran parte da residui vegetali depositati dalle maree, sono spesso ricoperti da dense formazioni di specie alo-nitrofile come *Atriplex portulacoides*, *Atriplex latifolia*, *Salsola soda*, *Suaeda maritima* e *Aeluropus littoralis*.

Dove la salinità diminuisce, soprattutto nella fascia di gronda o di contatto tra l'ambiente lagunare e la terraferma, compare, e a volte domina, *Phragmites australis*, specie molto comune che forma folti canneti, in corrispondenza dei siti di immissione in laguna di fiumi e canali. *Phragmites australis* crea l'ambiente di vita ideale per numerose specie di uccelli acquatici, che si concentrano in particolare durante le stagioni migratorie e d'inverno. Man mano che diminuisce l'effetto dell'acqua dolce, il canneto si arricchisce di specie alotolleranti e con il progressivo aumento del contenuto salino, a *Phragmites australis* si sostituisce *Bolboschoenus maritimus*.

⁷ Habitat 1420 Praterie e fruticeti alofili mediterranei e termo-atlantici (Sarcocornietea fruticosi)

⁸ Habitat 1410 Pascoli inondatai mediterranei (Juncetalia maritimi)

2.4 Analisi della Pianificazione ai diversi livelli istituzionali

Nel seguente paragrafo si restituisce il quadro delle disposizioni di governo del territorio vigenti e, a seguire, il quadro dei vincoli efficaci all'interno dell'ambito di studio.

Il Codice dei beni culturali e del paesaggio con gli articoli 135, 143, 144, 145 demanda alla pianificazione paesaggistica la tutela e di disciplina del territorio, stabilendo una gerarchia in ordine all'efficacia della strumentazione di governo del territorio che vede il piano paesaggistico sovraordinato agli altri strumenti di carattere territoriale ed urbanistico, provinciali e comunali.

Tabella 2-1 Pianificazione indagata

Livello territoriale	Piano	Approvazione
Regionale	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C)	Adottato con D. n.427 del 10/04/2013 e Approvato con D.C.R. n.62 del 30/06/2020.
	Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito (PPRA)	
Sovracomunale	Piano Territoriale Generale Metropolitano (P.T.G.M.)	Approvato con D.C. n. 3 del 01/03/2019
Comunale	Piano di Assetto Territoriale del Comunale di Venezia (P.A.T.)	Adottato con D.C.C. n. 5 del 30/01/2012 e Approvato il 30/09/2014
	Piano di Zonizzazione Acustica	Adottato con D.C. n.39 del 10/02/2005.

2.4.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C)

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), adottato in precedenza con deliberazione n. 427 del 10 aprile 2013, è stato approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale n.62 del 30 giugno 2020.

Per quanto riguarda la *valenza paesaggistica*, questa è stata attribuita al PTRC nel 2013 con adozione della Variante. In seguito alla scadenza delle misure di salvaguardia conseguenti alla sua adozione, la variante adottata nel 2013 è stata approvata con DCR n. 62 del 30 giugno 2020, "per la sola parte urbanistica di competenza" e senza più attribuzione della valenza paesaggistica.

Il nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, entrato in vigore il 2 agosto 2020, sostituisce il PTRC del 1992, ai sensi dell'articolo 82 delle Norme tecniche dello stesso.

Nel PTRC 2020, privo di valenza paesaggistica, è sostituita la disciplina urbanistica ed è assente quella relativa al paesaggio e correlata al D.lgs. 42/2004. Sebbene all'art. 80 co. 3 delle Norme Tecniche si stabilisce che *resta ferma la disciplina* di cui alle parti II e III del D.lgs. 42/2004. Inoltre, si precisa che nel nuovo piano è presente un elaborato grafico relativo alla *Ricognizione degli Ambiti di tutela del PTRC 1992* che, dunque, sembrano permanere.

Il PTRC ha il compito specifico di indicare gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione, riempendoli dei contenuti indicati dalla legge urbanistica. È dunque un piano di idee e scelte, piuttosto che di regole; un piano di strategie e progetti, piuttosto che di prescrizioni.

Il PTRC rinnova la pianificazione territoriale assumendo ed integrando nelle strategie e nel disegno regionale i principi fondativi della concezione del paesaggio del Veneto e le politiche per la sua salvaguardia, gestione e progettazione rivolte all'intero territorio. Lo Statuto Regionale afferma che la Regione tutela il paesaggio e riconosce l'importanza delle attività rurali e forestali ai fini del miglioramento della qualità della vita, della tutela della biodiversità, della sicurezza alimentare e della salvaguardia del territorio.

La *finalità* del PTRC è di proteggere e disciplinare il territorio per migliorare la qualità della vita in un'ottica di sviluppo sostenibile e in coerenza con i processi di integrazione e sviluppo dello spazio europeo, attuando la Convenzione europea del Paesaggio, contrastando i cambiamenti climatici e accrescendo la competitività.

Nella Relazione illustrativa del piano in merito alla portualità di Venezia viene ribadita l'importanza del porto di Marghera, precisando quanto segue:

*Ad un secolo dalla nascita di Porto Marghera, il contesto in cui sono inseriti il Porto di Venezia e di Chioggia è, infatti, radicalmente mutato e **vanno pertanto individuati nuovi obiettivi di sviluppo** che li rendano ancora attrattivi e conformi alle esigenze del territorio e alle aspettative del mondo del lavoro, ricostruendo quel legame che si è affievolito anche a causa dei fenomeni legati alla globalizzazione e all'avvio di forme di automazione che stanno sempre più interessando l'industria dei trasporti e della logistica.*

Il *sistema degli obiettivi di progetto*, riportato nell'elaborato Tav.10, è costituito da finalità, gli obiettivi strategici e operativi del Piano. Inoltre, il sistema è articolato per *tematiche*: uso del suolo, biodiversità, energia e ambiente, mobilità, sviluppo economico, crescita sociale e culturale. Per ciascun tema sono definiti *obiettivi strategici*, articolati a loro volta in *obiettivi operativi* che perseguono Linee di progetto (montagna, città, paesaggio) con carattere trasversale.

Per quanto riguarda il progetto in esame si ritiene rilevante approfondire gli *obiettivi strategici* relativi al tema *sviluppo economico* sono:

- migliorare la competitività produttiva favorendo la diffusione di luoghi del sapere della ricerca e della innovazione;

- promuovere l'offerta integrata di funzioni turistico-ricettive mettendo a sistema le risorse ambientali, culturali, paesaggistiche e agroalimentari.

Gli *obiettivi strategici* individuati si traducono nei seguenti *obiettivi operativi*:

- 5.1) rendere coerenti e concomitanti le strategie per la riqualificazione dei sistemi produttivi e dei territori;
- 5.2) promuovere partnership tra ricerca e imprese;
- 5.3) razionalizzare le strade mercato e i grandi parchi polifunzionali e commerciali di livello regionale;
- 5.4) predisporre il territorio per le reti a banda larga, accessibilità alle reti telematiche e tecnologiche wireless;
- 5.5) valorizzare le proprietà demaniali regionali;
- 5.6) valorizzare tutelare le risorse legate alla fruizione turistica e sviluppare le connessioni tra i vari segmenti;
- 5.7) incrementare la compatibilità ambientale dei sistemi produttivi.

AI fini delle presenti analisi è stata esaminata la tavola 5a *Sviluppo economico e produttivo*, di cui si riporta di seguito uno stralcio relativo all'area di indagine.



Figura 2-5 Stralcio dello Sviluppo economico e produttivo (Fonte: Tav.5a del P.T.R.C.)

Nell'elaborato grafico *Sviluppo economico e produttivo* il PTRC individua i sistemi produttivi di livello regionale, costituiti da un insieme di elementi di elevata complessità e specializzazione, che ricoprono un ruolo strategico per l'economia del Veneto e si pongono nel quadro complessivo di un'elevata sostenibilità ambientale, come risorsa per il futuro da utilizzare per dare competitività all'intero sistema.

L'area di indagine interessa uno dei *territori strutturalmente conformati* disciplinati dall'art. 45 delle NTA del PTCP, che prevede quanto segue:

comma 5. I territori strutturalmente conformati si articolano:

a) Aree e macroaree produttive afferenti ai corridoi intermodali europei: sono le polarità di eccellenza produttiva di Verona, Padova e Venezia-Porto Marghera connesse al Corridoio Mediterraneo (individuato tra i "core network corridors"), nel tratto compreso tra Verona e Portogruaro. Le Province e la Città Metropolitana di Venezia, nel proprio strumento di pianificazione territoriale, determinano i criteri per il funzionale posizionamento degli ambiti

produttivi rispetto al fascio infrastrutturale, al fine di rendere efficienti il collegamento e l'accessibilità alle aree produttive.

L'intervento in esame risulta coerente con la disciplina del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento.

2.4.2 Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito (PPRA)

Gli Ambiti di Paesaggio vengono identificati con efficacia ai sensi dell'art. 45 ter, comma 1, della LR 11/2004 e ai sensi dell'art. 135, comma 2 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio.

Per ciascun Ambito di Paesaggio è prevista la redazione di uno specifico Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito (PPRA), così come specificato all'art. 71 ter delle Norme Tecniche del PTRC. I PPRA si configurano come un momento sostanziale della pianificazione paesaggistica regionale: la circoscrizione alla scala di Ambito infatti consente la declinazione delle politiche paesaggistiche regionali in relazione ai contesti specifici di ciascun Ambito, e permette l'attivazione di un adeguato confronto con le realtà territoriali locali.

Il territorio regionale è stato articolato in quattordici Ambiti di Paesaggio. La loro definizione è avvenuta in considerazione degli aspetti geomorfologici, dei caratteri paesaggistici, dei valori naturalistico-ambientali e storico-culturali e delle dinamiche di trasformazione che interessano ciascun ambito, oltre che delle loro specificità peculiari.

Gli ambiti di Paesaggio sono identificati nel *Documento per la Pianificazione Paesaggistica* che fa parte degli elaborati della Variante Parziale con attribuzione della valenza paesaggistica al PTRC adottata con DGR 372/2009. Lo stesso documento, rivisto e integrato, è ricompreso tra gli elaborati del PTRC 2020 con il titolo *Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto*.

L'area di intervento ricade nell'ambito del PPRA Arco costiero adriatico, Laguna di Venezia e Delta del Po, del quale è stato adottato il Documento Preliminare con D.D.R. n.40 del 25 settembre 2012.

2.4.3 Piano Territoriale Generale Metropolitano (P.T.G.M.)

Nel 2014 sono state attribuite nuove funzioni alla Città Metropolitana di Venezia, con l'approvazione della legge relativa alle *Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni*.

Con la legge n. 56 del 7 aprile 2014 ed in particolare l'art.1 co. 44, sono state attribuite alla Città Metropolitana di Venezia le funzioni fondamentali delle province, tra cui *la pianificazione territoriale provinciale di coordinamento* (co. 85 lett. b).

Di conseguenza, il *Piano Territoriale Generale della Città Metropolitana di Venezia*, approvato con Delibera del Consiglio metropolitano n. 3 del 01/03/2019, ha recepito tutti i contenuti del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 3359 del 30/12/2010, costituiva lo strumento di pianificazione urbanistica attraverso il quale la Provincia esercitava la sua azione di governo del territorio.

La Città metropolitana, che assume il ruolo di promotore e catalizzatore anche delle iniziative di altri soggetti e di altri livelli o settori di governo, persegue i seguenti obiettivi:

- coordinare iniziative, altrimenti frammentate, armonizzandole tra loro e orientandole verso un disegno strategico più preciso;
- definire le priorità di intervento, selezionando le iniziative più interessanti che necessitino di promozione e sostegno.

Per valutare la coerenza della pianificazione con il progetto in esame sono stati approfonditi i contenuti degli elaborati grafici ritenuti più significativi, riportati di seguito.

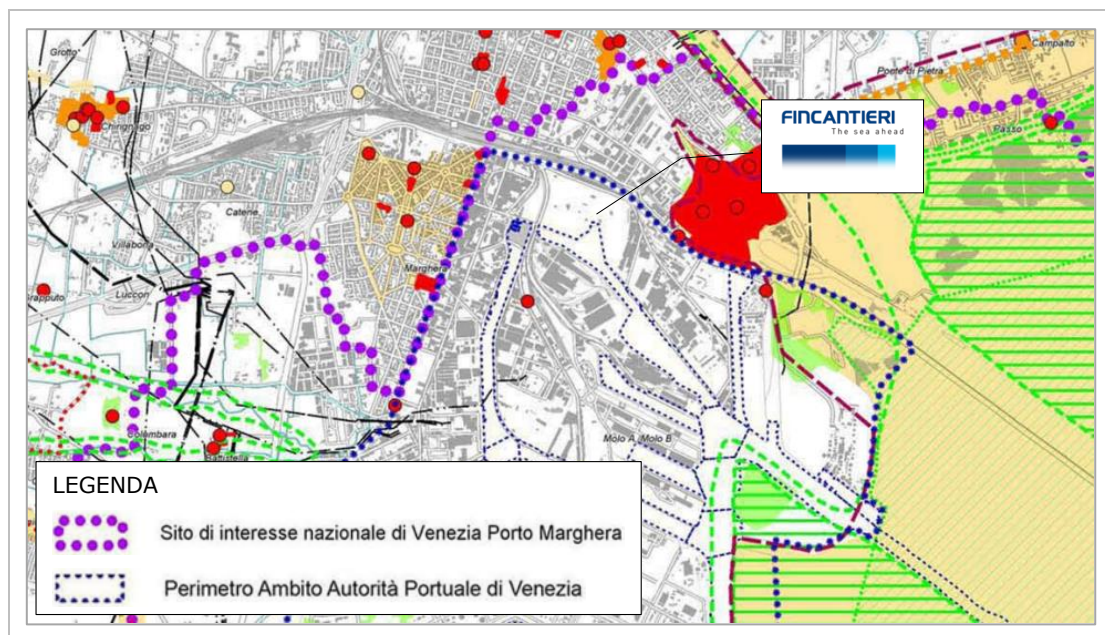


Figura 2-6 Stralcio della Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale
(Fonte Tav.1-2 del P.T.G.M. di Venezia)

Dallo stralcio della Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale si evince che l'area di studio ricade nel sito di interesse nazionale di Porto Marghera e all'interno dell'ambito dell'Autorità Portuale di Venezia. Il ruolo del porto di Marghera viene approfondito nel paragrafo 2.4 del quadro conoscitivo del piano, relativo allo scenario economico.

L'area del Porto di Marghera ha una funzione industriale manifatturiera, di polo scientifico e tecnologico e la funzione cantieristica. In merito al ruolo di cantiere, grandi navi da crociera e

grandi yacht innescano una filiera importante per l'arredo navale che si gioca a scala regionale e del nord-est. In merito alla funzione cantieristica del porto di Marghera, viene precisato quanto segue: *l'Italia è leader mondiale nella cantieristica di lusso e ha diversi poli a scala nazionale: aree a ridosso di Fincantieri potrebbero giovare dell'innescò di tale filiera. In questo scenario, fatta salva la questione dell'escavo adeguato dei canali (vedasi Vallone Moranzani), sono da considerare positivamente attrezzature nautiche ed aree destinate alla cantieristica anche piccola e media per la costruzione:*

- a destinazione leisure, particolarmente destinate alla manutenzione del segmento lusso;
 - a destinazione crocieristica, come una delle alternative o integrazioni alla localizzazione in città antica".
- Nell'elaborato grafico tav.4 "sistema insediativo-infrastrutturale" sono rappresentati gli elementi che afferiscono al sistema insediativo e produttivo, al sistema infrastrutturale, al sistema dei servizi e delle funzioni territoriali, ed al territorio rurale.

In merito al sistema insediativo-infrastrutturale sono stati individuate alcune strategie, tra cui la seguente:

"9) Promuovere il sistema economico provinciale attraverso i distretti produttivi e la riqualificazione di Porto Marghera, con una politica di pieno utilizzo (ottimizzazione) delle aree esistenti e di adeguamento ai nuovi modelli produttivi e di distribuzione.

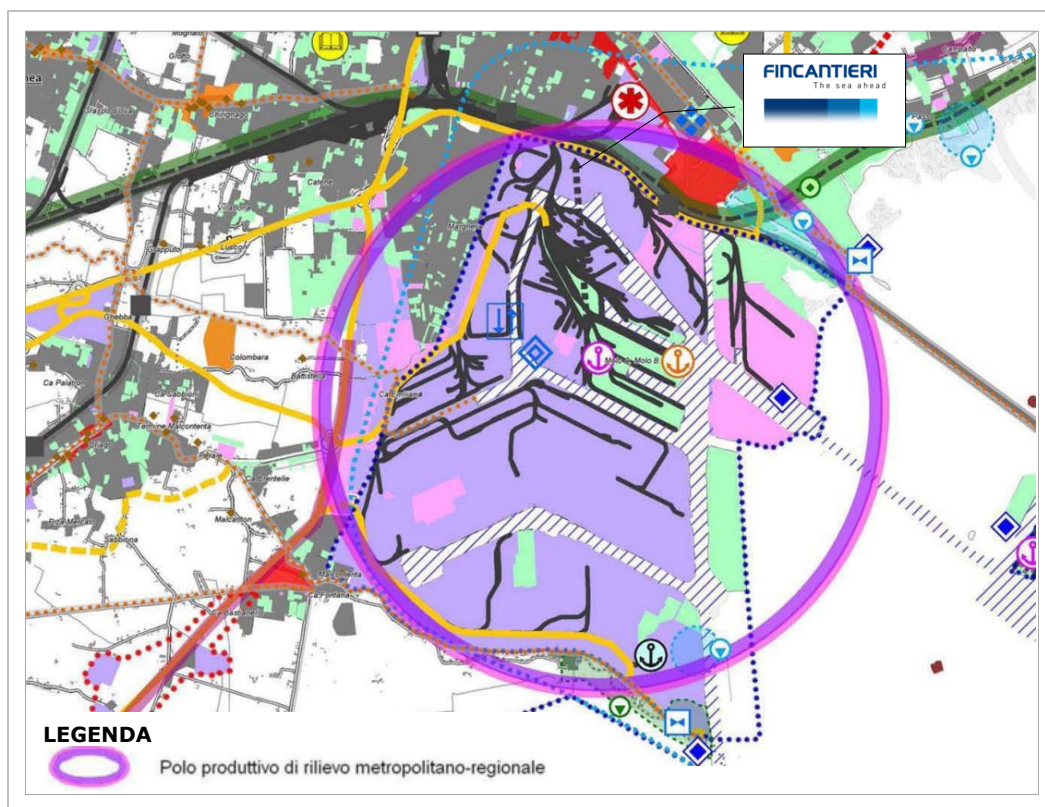


Figura 2-7 Stralcio del Sistema insediativo-infrastrutturale
(Fonte Tav.4-2 del P.T.G.M. di Venezia)

Come si evince dall'elaborato relativo al Sistema Insediativo-Infrastrutturale, l'area oggetto di studio ricade in un polo produttivo di rilievo metropolitano-regionale, disciplinato all'art.50 delle NTA del PTGM di Venezia.

L'art. 50 prevede in relazione agli insediamenti per attività economico produttive, quanto segue:

"1. Il PTCP definisce i seguenti obiettivi:

- a) garantire un dimensionamento della capacità insediativa delle attività economico produttive che sia realmente commisurato alle esigenze dello sviluppo economico locale con caratteristiche che favoriscano la competitività territoriale e la positiva risoluzione di pregresse carenze di organizzazione e comunque non inneschino processi di ulteriore disfunzionalità per quanto riguarda l'accessibilità, le interferenze di traffico, gli 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.*

[..] 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.

Dalla consultazione degli elaborati si ritiene che il progetto in esame sia pienamente coerente con le previsioni del Piano Territoriale Generale Metropolitano di Venezia.

2.4.4 Piano di Assetto Territoriale del Comunale di Venezia (P.A.T.)

Il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia è stato adottato con D.C.C. n. 5 del 30/01/2012 e approvato in sede di conferenza decisoria il 30/09/2014. L'approvazione del PAT di Venezia è stata ratificata in seguito con Delibera di Giunta della Provincia di Venezia n. 128 del 10/10/2014.

La documentazione del PAT del Comune di Venezia è rappresentata da quattro elaborati grafici prescrittivi a cui si aggiungono le relative Norme Tecniche.

Come si evince dall'analisi dell'elaborato *Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale* l'area oggetto di indagine lambisce un'area demaniale portuale. Inoltre, l'area ricade all'interno del perimetro d'ambito dell'Autorità Portuale di Venezia.

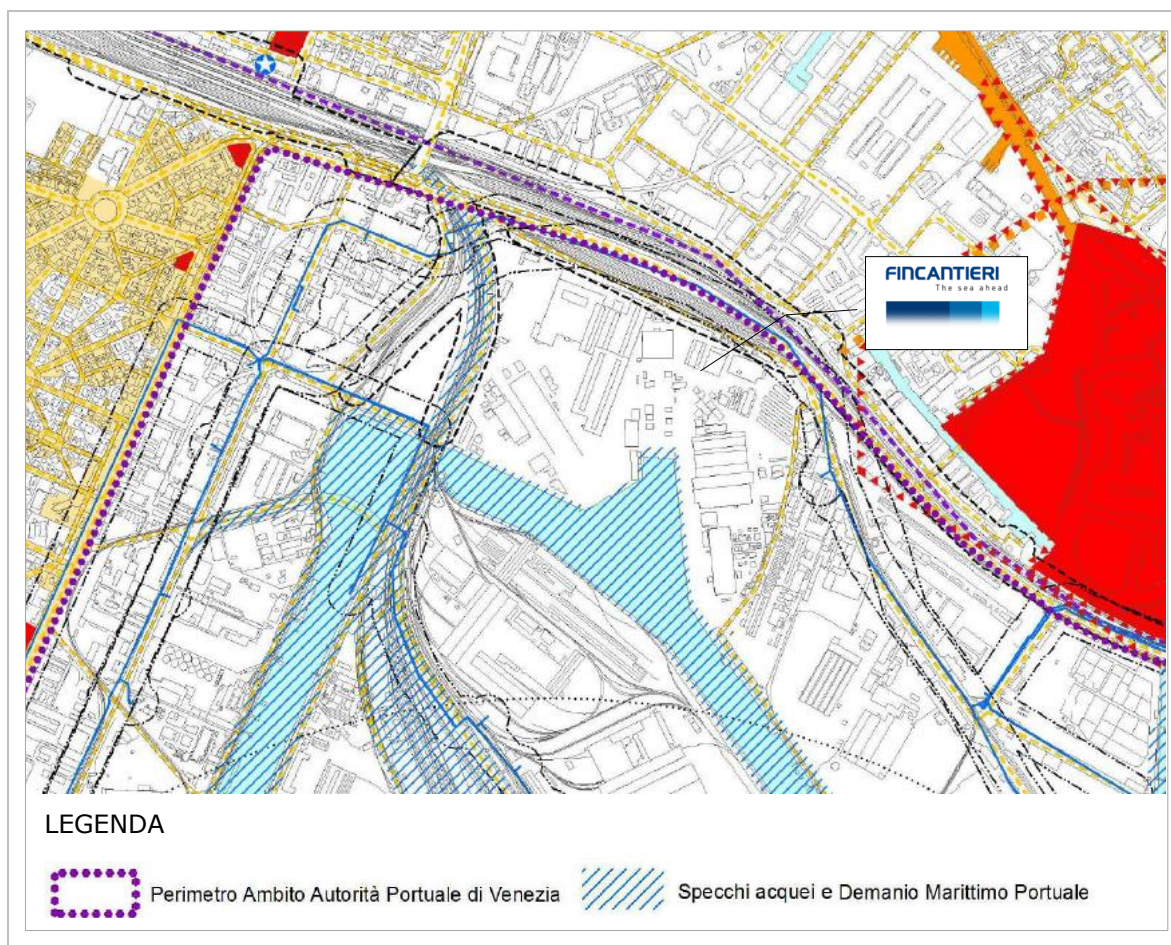


Figura 2-8 Stralcio della Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (Fonte: Tav.1c del P.A.T. di Venezia)

Per quanto riguarda le invarianti di natura paesaggistica, il PAT valorizza e tutela gli ambiti territoriali e gli elementi che compongono il quadro delle invarianti di natura paesaggistica, al

fine di arrestare i processi degenerativi in corso, orientando l'evoluzione verso situazioni di equilibrio e di riqualificazione delle caratteristiche del paesaggio. Nell'elaborato *Carta delle Invarianti* il P.A.T. individua il canale litoraneo di lido, denominato Canale delle Scoasse in prossimità dell'area di indagine.

Di seguito si riporta uno stralcio dell'elaborato grafico *Carta delle fragilità*, nel quale vengono individuate le aree idonee all'utilizzazione urbanistica.

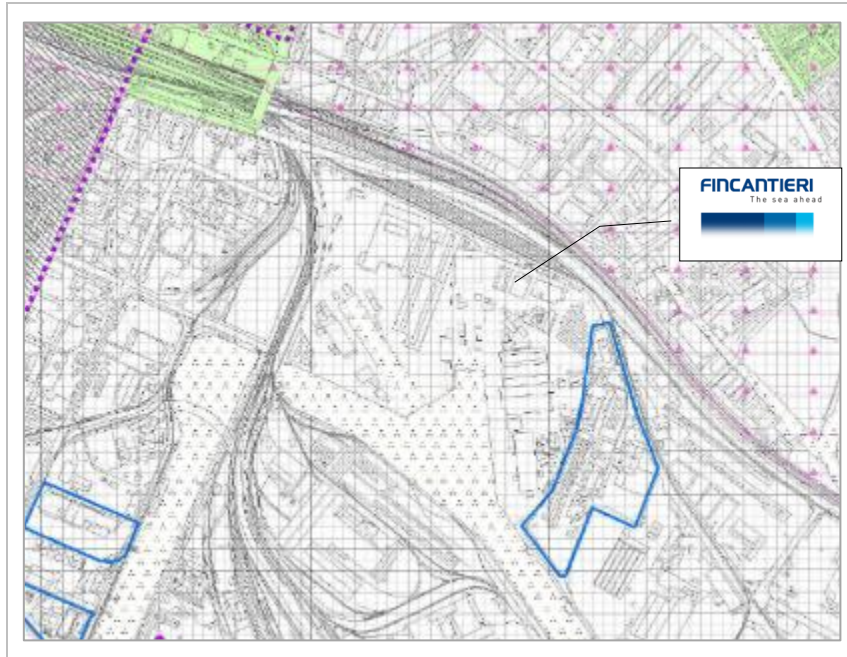


Figura 2-9 Stralcio della Carta delle Fragilità (Fonte Tav.3c del P.A.T. di Venezia)

L'area di studio ricade in un'area idonea alla condizione A e nello specifico in un sito inquinato di interesse nazionale, disciplinata all'articolo 15 delle NTA che stabilisce quanto segue: *Aree idonee a condizione A sono 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.*

Il P.A.T., individua 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.

L'area d'indagine ricade nell'*Ambito Territoriale Omogeneo n. 6 Porto Marghera*, che ricomprende tutta la prima e la seconda Zona Industriale di Porto Marghera, rappresentato nella seguente immagine.

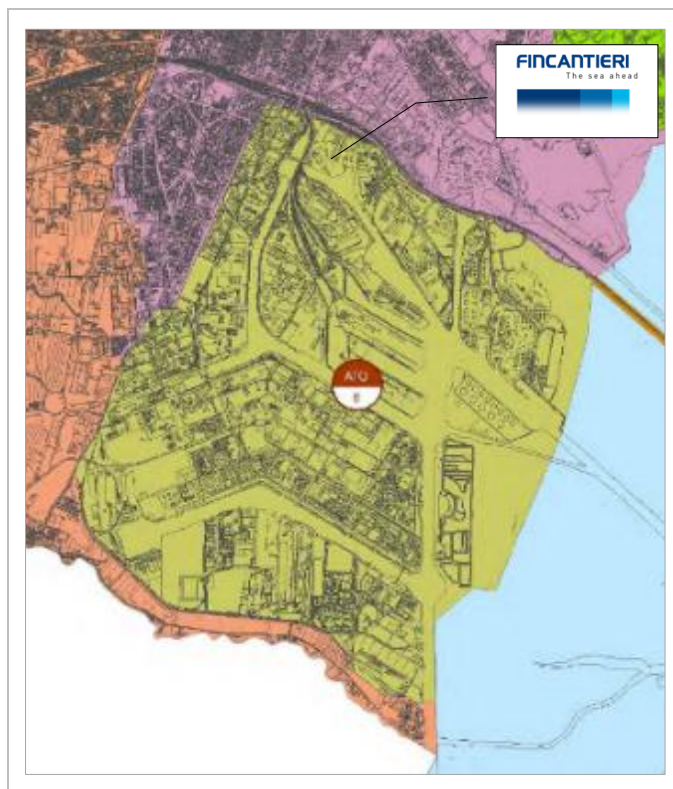


Figura 2-10 Stralcio della Carta della Trasformabilità (Fonte Tav.4 c del P.A.T. di Venezia)

Le prescrizioni relative all'ATO 6 sono individuate agli articoli 23-24-25 delle Norme Tecniche di Attuazione del PAT. L'Allegato A alle NTA per questo specifico ambito, in merito al tema delle funzioni prevalenti, riconosce il suo ruolo di grande snodo rivolto, da un lato verso la città storica e dall'altro verso un entroterra. Questa peculiarità permane e costituisce anche per le prospettive future una potenzialità di elevato valore.

Inoltre si precisa che *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, nonché le funzioni prevalenti individuate, è opportuno garantire che nuove eventuali funzioni insediate nei pressi dell'ATO in oggetto siano compatibili con le attività produttive localizzate.

Tra gli obiettivi specifici per l'ATO n. 6 "Porto Marghera", l'obiettivo relativo alla riqualificazione del polo porto industriale pone in evidenza che *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.*

L'intervento in esame non prevede nuovi impianti e/o interventi strutturali che possano interferire con quanto previsto dal Piano di Assetto Territoriale del Comune di Venezia.

2.4.5 Piano di Zonizzazione Acustica

Il territorio comunale di Venezia è dotato di piano di zonizzazione acustica, adottato con deliberazione consiliare n. 39 del 10/02/2005.

Nella seguente immagine si riporta la zonizzazione acustica del Comune di Venezia nell'area di Porto Marghera.



Figura 2-11 Zonizzazione acustica dell'area di studio

(Fonte <https://geoportale.comune.venezia.it/>)

L'area del cantiere oggetto di studio ricade nella *Classe VI Aree esclusivamente industriali*, adiacenti alle zone di classe VI sono presenti una zona di classe IV in corrispondenza degli insediamenti residenziali collocati a Nord e Est del cantiere e una zona V ad Ovest.

Il piano fa riferimento alla classificazione introdotta dal D.P.C.M. 14/11/1997 e i relativi limiti, riportati in Tabella 2-2.

Tabella 2-2 Classi acustiche

Classe I	Aree particolarmente protette: aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc.
Classe II	Aree destinate ad uso prevalentemente residenziale: 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: 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: 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: aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.
Classe VI	Aree esclusivamente industriali: aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi.

Per ciascuna classe acustica in cui è suddiviso il territorio, sono definiti dal D.P.C.M. 14/11/97 i valori limiti di emissione, i valori limite di immissione, i valori di attenzione ed i valori di qualità, distinti per i periodi diurno (6.00-22.00) e notturno (ore 22.00-6.00).

Tabella 2-3 Valori limite di riferimento

Classi	Valori limite di emissione in dB(A)		Valori limite assoluti di immissione in dB(A)		Valori di qualità in dB(A)		Valori di attenzione riferiti a 1 ora in dB(A)	
	Diurno	Notturno	Diurno	Notturno	Diurno	Notturno	Diurno	Notturno
I	45	35	50	40	47	37	60	45
II	50	40	55	45	52	42	65	50
III	55	45	60	50	57	47	70	55
IV	60	50	65	55	62	52	75	60
V	65	55	70	60	67	57	80	65
VI	65	65	70	70	70	70	80	75

2.5 Quadro dei Vincoli

La finalità dell'analisi documentata nel presente paragrafo risiede nel verificare l'esistenza di interferenze fisiche tra le opere in progetto ed il sistema dei vincoli e delle tutele, quest'ultimo inteso con riferimento alle tipologie di beni nel seguito descritte rispetto alla loro natura e riferimenti normativi:

- *Beni culturali* di cui alla parte seconda del D.lgs. 42/2004 e s.m.i. e segnatamente quelli di cui all'articolo 10 del citato decreto.

Secondo quanto disposto dal co. 1 del suddetto articolo «sono beni culturali le cose immobili e mobili appartenenti allo Stato, alle regioni, agli altri enti pubblici territoriali, nonché ad ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ivi compresi gli enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico», nonché quelli richiamati ai commi 2, 3 e 4 del medesimo articolo.

- *Beni paesaggistici* di cui alla parte terza del D.lgs. 42/2004 e s.m.i. e segnatamente ex artt. 136 "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" e 142 "Aree tutelate per legge".

Come noto, i beni di cui all'articolo 136 sono costituiti dalle "bellezze individue" (co. 1 lett. a) e b)) e dalle "bellezze d'insieme" (co. 1 lett. c) e d)), individuate ai sensi degli articoli 138 "Avvio del procedimento di dichiarazione di notevole interesse pubblico" e 141 "Provvedimenti ministeriali".

Per quanto riguarda le aree tutelate per legge, queste sono costituite da un insieme di categorie di elementi territoriali, per l'appunto oggetto di tutela *ope legis* in quanto tali, identificati al comma 1 del succitato articolo dalla lettera a) alla m). A titolo esemplificativo, rientrano all'interno di dette categorie i corsi d'acqua e le relative fasce di ampiezza pari a 150 metri per sponda, i territori coperti da boschi e foreste, etc.

- *Aree naturali protette*, così come definite dalla L 394/91, ed aree della Rete Natura 2000.

Ai sensi di quanto disposto dall'articolo 1 della L394/91, le aree naturali protette sono costituite dai quei territori che, presentando «formazioni fisiche, geologiche, geomorfologiche e biologiche, o gruppi di esse, che hanno rilevante valore naturalistico e ambientale», sono soggetti a specifico regime di tutela e gestione. In tal senso, secondo quanto disposto dal successivo articolo 2 della citata legge, le aree naturali protette sono costituite da parchi nazionali, parchi naturali regionali, riserve naturali.

Ai sensi di quanto previsto dalla Direttiva 92/43/CEE "Habitat", con Rete Natura 2000 si intende l'insieme dei territori soggetti a disciplina di tutela costituito da aree di particolare pregio naturalistico, quali le Zone Speciali di Conservazione (ZSC) ovvero i Siti di Interesse Comunitario (SIC), e comprendente anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS), istituite ai sensi della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli", abrogata e sostituita dalla Direttiva 2009/147/CE.

La ricognizione dei vincoli e delle aree soggette a disciplina di tutela è stata operata in data 16/10/2020, sulla base delle informazioni tratte dalle seguenti fonti conoscitive:

- il Piano di Assetto Territoriale del Comune di Venezia – Geoportale del Comune di Venezia⁹ nel quale è possibile visualizzare e scaricare gli shapefile relativi ai beni paesaggistici, ai Beni culturali e al Vincolo idrogeologico.
- Geoportale Nazionale¹⁰, al fine di individuare la localizzazione delle Aree naturali protette ed aree della Rete Natura 2000.

2.5.1 Beni paesaggistici ai sensi del D.Lgs. 42/04

Il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, all'art. 134, individua le seguenti categorie di beni paesaggistici:

- Immobili e aree di interesse pubblico elencate all'art. 136;
- Aree tutelate per legge elencate all'art 142;
- Immobili e aree tipizzati, individuati e sottoposti a tutela dai piani paesaggistici previsti dagli articoli 143 e 156.

Gli immobili e aree tutelate dall'art.136 sono elementi che per il valore paesaggistico sono oggetto dei provvedimenti dichiarativi del notevole interesse pubblico.

Nell'area di studio è presente l'area denominata "Quartiere Giardino" di Marghera di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art.136 co.1 lett.c) del D.Lgs.42/2004.

⁹ <https://geoportale.comune.venezia.it/Html5Viewer/index.html?viewer=GeoPortale.Geoportale&LOCALE=IT-it>

¹⁰ <http://www.pcn.minambiente.it/viewer/>



LEGENDA

- Area Fincantieri
- Aree e immobili di notevole interesse pubblico (art.136)

Figura 2-12 Aree di notevole interesse pubblico (Fonte: PAT di Venezia – Tav.1)

L'area costituisce "un insieme caratteristico del Novecento che testimonia una fase significativa della storia della città e delle teorie urbanistiche, costituendo un paesaggio urbano di notevole interesse per i suoi caratteri d'insieme e delle sue singole parti.

Come tale, il Quartiere Giardino di Marghera, per impianto urbano, per la distribuzione dei lotti con scoperto a giardino e delimitazione con recinzioni caratteristiche integrate da siepi, per la tipologia dei villini ancorchè per quelle delle case a schiera ed a palazzina, rappresenta un insieme di valore storico ed estetico di non comune testimonianza meritevole di tutela paesaggistica".

L'area di notevole interesse pubblico "Quartiere Giardino" è distante circa 700 metri dal cantiere Fincantieri, pertanto non si determinano interferenze.

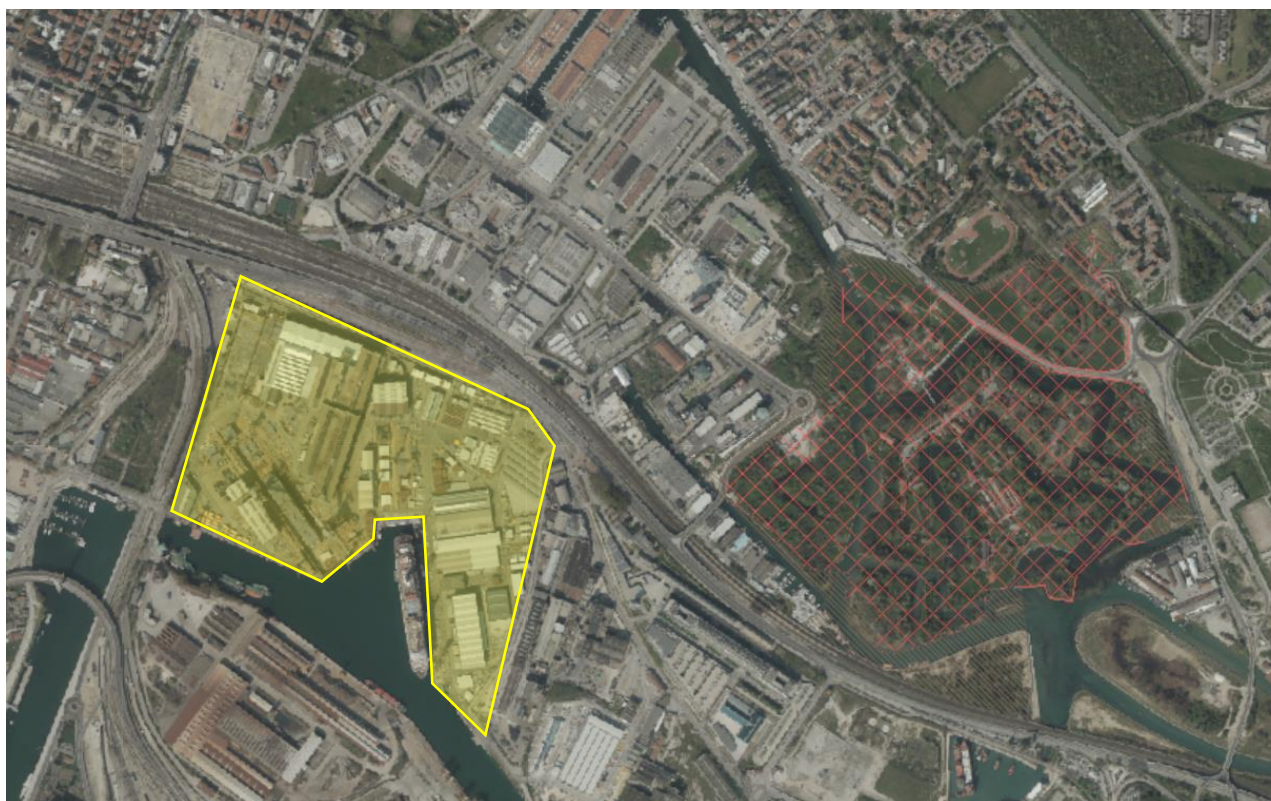
2.5.2 Beni culturali

Il patrimonio dei beni culturali è tutelato dal "Codice per i Beni Culturali e del Paesaggio" D.Lgs. n.42/2004, come modificato e integrato dal D.Lgs. n.156 del 24.03.2006. Sono soggetti a tutela tutti i beni culturali di proprietà dello Stato, delle Regioni, degli Enti pubblici territoriali, di ogni altro Ente e Istituto pubblico e delle Persone giuridiche private senza fini di lucro sino a quando

l'interesse non sia stato verificato dagli organi del Ministero. Sono altresì soggetti a tutela i beni di proprietà di persone fisiche o giuridiche private per i quali è stato notificato l'interesse ai sensi della L.364 del 20 giugno 1909 o della L.778 del 11.06.1922 (*"Tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico"*), ovvero è stato emanato il vincolo ai sensi della L.1089/39 (*"Tutela delle cose di interesse artistico o storico"*), della L.1409 del 30.09.1963 (relativa ai beni archivistici), del D.Lgs. n.490 del 29.10.1999 (*"Testo Unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali"*) e infine del D.Lgs. 42/04.

Tale categoria di beni trova regolamentazione nella Parte Seconda del succitato D.Lgs. 42/04.

Nella macroarea di studio è presente il bene culturale Forte Marghera tutelato con provvedimento legislativo del 28/11/ 2002.



LEGENDA



Area Fincantieri



Beni culturali

Figura 2-13 Forte Marghera (Fonte: P.A.T. di Venezia)

Forte Marghera rappresenta *"un esempio di fortificazione a fronti bastionati poligonali, il forte è strutturato da una doppia cinta muraria poligonale circondata da fossati, completata, sul retro da tre bastioni di controguardia, e sul fronte da un'opera di difesa permanente esterna al*

perimetro principale. Il forte sorge sull'area del piccolo borgo di Marghera, situato ai margini della terraferma, sul confine della conterminazione lagunare."

Si precisa che il bene culturale "Forte Marghera" dista circa 640 metri dall'area del cantiere Fincantieri, pertanto non si determina alcuna interferenza con il bene tutelato.

2.5.3 Sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna"

La Laguna di Venezia è stata designata dall'UNESCO (Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Educazione, la Scienza e la Cultura) come Sito Patrimonio dell'Umanità e registrata nel 1987 nella lista del Patrimonio Naturale dell'Umanità (World Heritage List).

Il Sito "Venezia e la sua Laguna" è stato iscritto nella World Heritage List dell'UNESCO per l'unicità e singolarità dei suoi valori culturali, costituiti da un patrimonio storico, archeologico, urbano, architettonico, artistico e di tradizioni culturali eccezionale, integrato in un contesto ambientale, naturale e paesaggistico altrettanto eccezionale e straordinario.

Nella Figura 2-14 è rappresentato in grigio il sito UNESCO Venezia e la sua Laguna.



Figura 2-14 Sito UNESCO Venezia e la sua Laguna
(Fonte Geoportale Veneto)

Come si evince dalla figura soprariportata, lo stabilimento Fincantieri non ricade all'interno del Sito UNESCO *Venezia e la sua laguna*, posto ad una distanza minima di 0,7 km circa.

In aderenza agli obiettivi della Dichiarazione di Budapest del 2002, le linee guida redatte dal Comitato del Patrimonio Mondiale per l'implementazione della Convenzione del 1972 prevedono espressamente che i siti si dotino di un Piano di Gestione, la cui concreta attuazione va garantita da parte degli organismi proponenti, predisponendo a tale scopo tutti gli strumenti per un'efficace protezione dell'area.

Con la legge n. 77 del 20 febbraio 2006, l'Italia ha previsto che l'elaborazione del Piano di Gestione costituisca anche una dotazione obbligatoria dei siti già iscritti nella WHL, nell'ottica di garantire una protezione e tutela continua di tali beni ed elevare gli stessi standard di tutela alle indicazioni contenute nella dichiarazione di Budapest.

Piano di Gestione 2012-2018 - Venezia e la sua laguna patrimonio mondiale UNESCO

Il Piano di Gestione 2012-2018 di Venezia e la sua Laguna, attualmente in fase di approvazione, è lo strumento che, oltre a procedere ad una individuazione e ricognizione dello stato di conservazione dei beni patrimoniali culturali e naturali del Sito, descrive il processo di azioni e di indirizzi volti a tutelarli e a valorizzarli per le future generazioni, in coerenza con l'obiettivo di un equilibrato ed armonico sviluppo economico e sociale.

Obiettivo

Il Piano definisce un sistema di gestione che, partendo dai valori che hanno motivato l'iscrizione del sito alla Lista del Patrimonio Mondiale, effettua un'analisi integrata dello stato dei luoghi individuando le forze del cambiamento in atto, identifica gli obiettivi futuri raggiungibili attraverso le opzioni di intervento e le possibili strategie, ne valuta gli impatti probabili sul sistema locale, sceglie i Piani di Azione per conseguire i traguardi fissati, definisce le modalità di coordinamento e di attuazione e ne verifica il conseguimento tramite una serie di indicatori che attuano il monitoraggio sistematico dei risultati nel tempo.

Tabella 2-4 Macroemergenze del sito e indirizzi per la loro gestione

MACRO EMERGENZE - 1. Rischio idraulico - acqua alta

Il fenomeno del rischio idraulico nei territori di gronda lagunare è determinato dall'esondazione dei fiumi e dei corsi d'acqua del bacino scolante durante le piogge intense specie se accompagnate dalla risalita delle acque marine e lagunari per effetto delle acque alte e mareggiate di scirocco. Il rischio idraulico nei centri storici lagunari è dovuto al fenomeno dell'acqua alta che si verifica quando la marea per effetto delle mareggiate di scirocco supera a Venezia la soglia dei 100-110 cm. sopra lo zero mareografico di Punta della Salute. Gli effetti del cambiamento climatico a seguito dell'aumento delle emissioni dei gas serra in atmosfera possono aumentare il rischio idraulico in tutto il territorio a causa delle prospettate intensificazioni delle piogge invernali e dell'aumento del livello dei mari.

L'aumento del livello del mare e il maggior numero di acque alte compromettono la tutela del sistema morfologico lagunare e la conservazione del sistema monumentale.

INDIRIZZI - 1. Rischio idraulico - acqua alta

- 1.1) Completare la realizzazione del sistema di barriere mobili alle bocche di porto per risolvere definitivamente il problema delle acque alte nei centri abitati lagunari.
- 1.2) Diffondere una responsabile cultura della prevenzione del rischio, fatta di buone pratiche condivise dai soggetti pubblici e privati attivi nel Sito responsabili dell'ordinaria gestione e messa in sicurezza del patrimonio ambientale e culturale del Sito.
- 1.3) Difendere i centri abitati del bacino scolante dagli allagamenti provocati dall'esondazione dei fiumi e dei corsi d'acqua, anche con apposita gestione del sistema delle barriere mobili del MoSE. Infatti, la chiusura delle bocche di porto con barriere mobili permette di mantenere basso il livello in laguna e garantire il deflusso delle acque dolci.
- 1.4) Prevenire i danni attraverso interventi strutturali e di mitigazione.
- 1.5) Prima dell'entrata in funzione del MoSE prevista dopo il 2016, migliorare l'accessibilità della città in caso di acqua alta attraverso il rialzo del Piano di calpestio e la predisposizione di percorsi in quota.
- 1.6) Ridurre l'impermeabilizzazione delle superfici drenanti, mantenere e potenziare la rete di scolo e realizzare bacini di contenimento e riutilizzo delle acque di prima pioggia.
- 1.7) Mantenere il livello di protezione dei litorali dalle mareggiate, raggiunto con gli interventi di ripascimento, e delle componenti morfologiche lagunari con il riuso dei sedimenti di dragaggio per ricostruire le comunità biostabilizzanti di fondale, di barena, di canneto e di duna.

MACRO EMERGENZE - 2. Moto ondoso

Per la Laguna di Venezia, il fenomeno del moto ondoso è imputabile soprattutto al notevole incremento del traffico acquatico dei natanti a motore. Gli effetti distruttivi sull'ambiente sono determinati dalla potenza dei motori, dalla velocità delle imbarcazioni e dalle caratteristiche idrodinamiche delle carene dei natanti.

INDIRIZZI - 2. Moto ondoso

- 2.1) Salvaguardare e tutelare la struttura morfologica della laguna e degli insediamenti storici lagunari attraverso le opere previste nel Piano di recupero morfologico e ambientale del Magistrato alle Acque: riuso dei sedimenti, sovralti e velme e barene artificiali di canalizzazione e intercettazione del moto ondoso da vento e da traffico acquatico.
- 2.2) Promuovere una serie di studi di approfondimento sugli impatti ambientali, sanitari, socio-economici, occupazionali e sulla morfologia lagunare del crocierismo e della portualità. Sulla base di tali studi pianificare gli interventi necessari per rendere compatibili tali attività con gli obiettivi di tutela del Sito.
- 2.3) Riorganizzare il sistema di distribuzione delle merci nella città storica.
- 2.4) Monitorare il degrado delle strutture urbane.
- 2.5) Regolamentare la circolazione acquatica e promuovere campagne educative sulla navigazione.
- 2.6) Predisporre un Piano per la nautica da diporto e il traffico acquatico in laguna.
- 2.7) Ripensare il centro d'interscambio merci cittadino.
- 2.8) Ridurre drasticamente gli effetti prodotti dai natanti a motore.

MACRO EMERGENZE - 3. Inquinamento

Le principali fonti di inquinamento delle acque lagunari sono determinate dagli scarichi industriali di origine civile e agricola che vengono sversati direttamente in laguna o introdotti tramite la rete idrografica del bacino scolante. L'insediamento industriale di Porto Marghera e in particolare il Petrolchimico ha costituito per molto tempo una delle principali fonti di inquinamento della laguna veneta. Le fonti di inquinamento non sono soltanto quelle prodotte dalle attività industriali ma sono anche quelle derivate dagli scarichi di tipo domestico dei centri abitati lagunari privi di adeguati sistemi di depurazione e l'apporto di sostanze inquinanti provenienti dai terreni agricoli concimati del bacino scolante. Inquinamento dei fondali nell'area tra Venezia e Marghera.

INDIRIZZI - 3. Inquinamento

1. Migliorare la qualità dei corsi d'acqua del bacino scolante secondo gli indirizzi del nuovo Piano del distretto.
2. Ridurre i carichi inquinanti in laguna provenienti dalle attività industriali, agricole e dai reflui urbani; Completare la conterminazione dei siti inquinati di Marghera.
3. Attuare gli interventi di messa in sicurezza del Sito di interesse nazionale di Porto Marghera avviati dal Magistrato alle Acque di Venezia.
4. Allontanare il traffico delle petroliere in laguna per prevenire il rischio di un disastro ecologico con il terminal off-shore ora in corso di progettazione. Realizzare ulteriori aree umide di fitodepurazione lungo la gronda lagunare e sul bacino scolante.
5. Attuare operazioni di dragaggio e asportazione dei sedimenti contaminati dai fondali dei canali industriali.

Le grandi criticità del sistema lagunare individuate come macroemergenze sono da tempo affrontate dai vari enti competenti che operano sul territorio del Sito, attraverso una serie di progetti e di interventi che hanno come obiettivo generale la salvaguardia del patrimonio ambientale e architettonico del territorio lagunare. Tali progetti, che hanno evidentemente una valenza strutturale per le finalità di salvaguardia del Piano di Gestione, sono recepiti e sostenuti dal medesimo attraverso l'attuazione dei progetti di sistema e puntuali contenuti nei Piani di Azione.

Nella tabella seguente, estratta dal Piano di gestione, si riportano i progetti strutturali di salvaguardia ambientale che interessano Porto Marghera contenuti nel Piano di azione.

Tabella 2-5 Progetti strutturali di salvaguardia ambientale
 (Fonte Piano di Gestione 2012-2018)

PROGETTO	DESCRIZIONE	ENTE DI RIFERIMENTO	COSTI	FASE DI ATTUAZIONE
Salvaguardia ambientale				
Bonifiche dei canali portuali e delle aree industriali	Bonifiche con fini di riqualificazione ambientale, tutela e conservazione della qualità delle acque lagunari e delle falde nonché reimpiego di aree dismesse mediante la realizzazione di nuove infrastrutture. Opere di dragaggio dei fondali dei canali portuali comprensive di interventi di caratterizzazione dei fanghi. Bonifiche di intere aree contaminate. Marginamenti delle sponde e banchinamento Isola Petrochimico-Canale Industriale Ovest.	Autorità Portuale di Venezia (territori coinvolti: Comuni di Venezia, Mira e Cavallino Treporti)	€ 100.000.000,00 (fondi disponibili € 40.000.000,00 Da reperire: € 60.000.000,00)	In corso di esecuzione
Intervento di riconversione di aree industriali dismesse ad attività terzi lungo il waterfront lagunare di Porto Marghera e Fusina	Riqualificazione ambientale e valorizzazione dell'area Ex Alumix a Fusina, con realizzazione di un nuovo terminal. Interventi di bonifica del suolo e trattamento delle acque di falda; opere di marginamento della Banchina Nord, a tutela dell'ambiente lagunare. Realizzazione di una darsena e relativa area retro portuale (Piattaforma Logistica Fusina), con opere di banchinamento, per l'attracco di navi traghetto del tipo ro-ro, ed infrastrutture destinate ad accogliere i traffici di cabotaggio nazionale ed internazionale.	Autorità Portuale di Venezia	€ 224.000.000,00 (fondi disponibili € 24.000.000: APV € 200.000.000: Venice Ro-Port Mos)	In fase di esecuzione gli interventi di bonifica ambientale. Procedura di V.I.A. per il relativo progetto: in corso

2.5.4 Aree Naturali Protette e Rete Natura 2000

La disamina delle aree di interesse naturalistico ricadenti nell'area di studio è stata compiuta al fine di segnalare la presenza di ambiti di pregio naturalistico e soggetti a tutela nell'area di intervento, al fine di segnalare eventuali problematiche connesse al progetto in esame.

Rete Natura 2000

La *Rete Natura 2000* è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della [Direttiva 92/43/CEE "Habitat"](#) per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario. La rete Natura 2000 è costituita dai *Siti di Interesse Comunitario (SIC)*, identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali *Zone Speciali di Conservazione (ZSC)*, e comprende anche le *Zone di Protezione Speciale (ZPS)*, istituite ai sensi della [Direttiva 2009/147/CE "Uccelli"](#) concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

La Direttiva 92/43/CEE "Habitat", ha istituito la Rete Natura 2000 quale strumento a livello europeo attraverso il quale garantire la tutela di habitat e specie di flora e fauna minacciati o in pericolo di estinzione. Tale Rete è costituita dalle Zone Speciali di Conservazione (ZSC) ovvero dai Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e dalle Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli", abrogata e sostituita dalla Direttiva 2009/147/CE.

Lo stabilimento Fincantieri di Marghera è situato in una zona ad elevato pregio naturalistico, caratterizzata dalla presenza di tre siti Rete Natura 2000 elencati nella seguente tabella:

Tabella 2-6 Siti Rete Natura 2000

CODICE		DENOMINAZIONE
IT3250046	ZPS	Laguna di Venezia
IT3250031	ZSC	Laguna superiore di Venezia
IT3250030	ZSC	Laguna medio inferiore di Venezia



Figura 2-15 Rete Natura 2000 (Fonte: Geoportale Regione Veneto)

Lo stabilimento Fincantieri è situato ad una distanza di circa 1,9 km in linea d'aria dal perimetro del sito della rete Natura 2000 ZPS IT3250046 "Laguna di Venezia" e circa 2,2 km SIC IT3250031 "Laguna superiore di Venezia" e circa 3,5 km dal SIC IT3250010 Bosco di Carpenedo.

ZPS Laguna di Venezia (IT3250046)

La zona a protezione speciale (ZPS) Laguna di Venezia presenta un'estensione di 55.209 ettari e comprende tutta la Laguna di Venezia, complesso sistema specchi d'acqua, foci fluviali, barene, canali, paludi, con ampie porzioni usate prevalentemente per l'allevamento del pesce e di molluschi.

Il paesaggio naturale è caratterizzato da spazi di acqua libera con vegetazione macrofita sommersa e barene che ospitano tipi e sintipi alofili, alcuni dei quali endemici del settore nord-adriatico. In parte sono presenti anche aree bonificate negli anni sessanta per uso industriale (casse di colmata); tali zone sono state da allora ricolonizzate da vegetazione spontanea con formazioni umide sia alofile che salmastre e formazioni boschive costituite in prevalenza da pioppi e salici. Qualità e importanza del sito sono legate alla presenza di tipi e sintipi endemici, di specie animali e vegetali rare e minacciate sia a livello regionale che nazionale. Il sito è una zona di eccezionale importanza per svernamento e migrazione dell'avifauna legata alle zone umide, in particolare aldeidi, anatidi e limicoli, ed è un'importante area di nidificazione per numerose specie di uccelli, tra i quali sternidi e caradriformi. Ben 66 sono le specie ornitiche presenti nel sito e citate all'interno dell'allegato I della Direttiva 79/409/CEE

La vulnerabilità del sito è data dai seguenti fattori:

- Erosione delle barene a causa della presenza di natanti.
- Perdita di sedimenti non compensata da un eguale tasso di import marino.
- Inquinamento delle acque (Polo petrolchimico di Marghera, agricoltura, acquacoltura).
Attività di itticoltura intensiva.

ZSC¹¹ LAGUNA SUPERIORE DI VENEZIA (IT 3250031)

Il bacino settentrionale del sistema lagunare veneziano, caratterizzato dalla presenza di un complesso sistema di barene, canali, paludi e foci fluviali con ampie porzioni utilizzate prevalentemente per l'allevamento del pesce. Il paesaggio naturale è caratterizzato da spazi di acqua libera con vegetazione macrofita sommersa e da ampi isolotti piatti (barene) che ospitano tipi e sintipi alofili, alcuni dei quali endemici del settore nord-adriatico. Importante area per lo svernamento e la migrazione di uccelli acquatici, in particolare limicoli. Area di nidificazione per alcuni caradiformi tra cui Cavaliere d'Italia e Pettegola. Presenza di tipi e sintipi endemici e di entità floristiche di notevole interesse a livello nazionale e/o regionale.

ZSC⁴ LAGUNA MEDIO INFERIORE DI VENEZIA (IT 3250030)

Il bacino inferiore del sistema lagunare veneziano si connota per la presenza di un complesso sistema di barene, canali, paludi e foci fluviali con ampie porzioni utilizzate prevalentemente per l'allevamento del pesce. Il paesaggio naturale è caratterizzato da spazi di acqua libera con vegetazione macrofita sommersa e da ampi isolotti piatti (barene) che ospitano tipi e sintipi alofili, alcuni dei quali endemici del settore nord-adriatico. Presenza di tipi e sintipi endemici, nonché di specie vegetali rare e/o minacciate sia a livello regionale che nazionale. Zona di eccezionale importanza per svernamento e migrazione dell'avifauna legata alle zone umide. Importante sito di nidificazione per numerose specie di uccelli.

Il sito rappresenta un ecosistema isolato, molto diverso dalle aree circostanti, fortemente antropizzate, identificabile come relitto delle selve di querce insediatesi nell'ultimo periodo post-glaciale.

¹¹ DECRETO 27 luglio 2018 Designazione di 35 zone speciali di conservazione (ZSC) della regione biogeografica alpina e di 61 ZSC della regione biogeografica continentale insistenti nel territorio della Regione Veneto. (18A05429)

Aree naturali protette

La legge 394/91 definisce la classificazione delle *Aree naturali protette*¹² e viene istituito l'Elenco ufficiale (EUAP), attualmente è in vigore il sesto aggiornamento approvato con Decreto del 27/04/2010, nel quale vengono iscritte tutte le aree che rispondono ai criteri stabiliti dal Comitato nazionale per le aree protette.



Figura 2-16 Aree EUAP (Fonte: Geoportale nazionale)

L'area dello stabilimento non ricade in aree iscritte nell'elenco EUAP e dista circa 14,3 km dal *Parco naturale regionale del Fiume Sile* (EUAP0240).

Important Bird Area

Le Important Bird Areas (IBA) sono state individuate come aree prioritarie per la conservazione, definite sulla base di criteri ornitologici quantitativi, da parte di associazioni non governative appartenenti a "BirdLife International". L'inventario delle IBA di BirdLife International è stato riconosciuto dalla Corte di Giustizia Europea (Sentenza C-3/96 del 19 maggio 1998) come strumento scientifico di riferimento per l'identificazione dei siti da tutelare come ZPS. In Italia il

¹² Le Aree naturali protette includono: Parchi nazionali, Parchi naturali regionali e interregionali, Riserve naturali, Zone umide di interesse internazionale.

progetto è curato da LIPU (rappresentante italiano di BirdLife International): il primo inventario delle IBA (Aree Importanti per l'Avifauna) è stato pubblicato nel 1989 ed è stato seguito nel 2000 da un secondo inventario più esteso. Una successiva collaborazione tra LIPU e Direzione per la Conservazione della Natura del Ministero Ambiente ha permesso la completa mappatura dei siti, l'aggiornamento dei dati ornitologici ed il perfezionamento della coerenza dell'intera rete.



Figura 2-17 Important Bird Area
(Fonte Geoportale del Veneto)

Dalla disamina effettuata è emerso che lo stabilimento Fincantieri non ricade all'interno di alcuna IBA e dista almeno 1,7 km dall' IBA064 "Laguna di Venezia".

2.5.1 Vincolo idrogeologico

Le aree sottoposte al regime di vincolo idrogeologico sono tutelate ai sensi dell'art.1 R.D.L. n. 3267 del 1923. Nella seguente figura è rappresentato la macroarea di studio e sono evidenziate rispettivamente: in rosso l'area dello stabilimento Fincantieri e in verde le aree sottoposte a vincolo idrogeologico.



Figura 2-18 Vincolo idrogeologico

(Fonte <https://geoportale.comune.venezia.it/>)

Dalla consultazione degli elaborati del PAT di Venezia è emerso che lo stabilimento Fincantieri non ricade in aree sottoposte a vincolo idrogeologico.

2.5.2 Siti di Interesse Nazionale

L'area industriale di Porto Marghera è stata individuata come Sito di Bonifica di Interesse Nazionale con la L.426/1998 *Nuovi interventi in campo ambientale* che, per la prima volta in Italia, riconosce alcune aree industriali ad alto rischio ambientale per le quali lo Stato si è impegnato per interventi di messa in sicurezza e bonifica.

Con D.M. 23 febbraio 2000, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 52 del 3 marzo 2000, è stata individuata la perimetrazione del SIN ai sensi dell'articolo 1, comma 4, della legge 426/98.

Con decreto 24 aprile 2013 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio è stata approvata la ridefinizione del perimetro del sito di bonifica di interesse nazionale di Porto Marghera su proposta della Regione Veneto (DGRV 58/2013). La precedente delimitazione era stata definita nel 2002 in un contesto di conoscenze ambientali completamente diverso da quello oggi esistente, che misura circa 1900 ettari e circonda il SIN alle sole aree industriali.



Figura 2-19 Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera
(Fonte Arpa Veneto)

L'intero sito appare caratterizzato da un inquinamento diffuso dei suoli e delle acque sotterranee, la genesi di tale inquinamento è sostanzialmente triplice:

- l'avanzamento della linea di costa è stato ottenuto impiegando rifiuti di lavorazione derivanti dalla Prima Zona Industriale, prodotti di scarto di molteplici lavorazioni dalla

chimica e al trattamento dei metalli, come materiale per l'imbonimento, pertanto, si parla di inquinamento dei "terreni di riporto";

- le emissioni incontrollate di varie sostanze, principalmente cloro derivati tra i quali il famigerato CVM, e i PCB, nei terreni e nelle acque sotterranee;
- la ricaduta delle particelle immesse nell'atmosfera nel corso degli anni, in particolare prodotti dioxin-like.

Risulta opportuno precisare che una piccola parte dei superamenti dei limiti normativi riscontrati nel sottosuolo di Porto Marghera, con particolare riferimento alla presenza nei suoli di alcuni metalli pesanti quali Arsenico e Stagno, e nelle acque sotterranee quali Arsenico, Ferro e Manganese, potrebbe essere ricondotta alla stessa orogenetica del sito (in assenza di sorgenti di origine antropica), come riportato in dettaglio nell'analisi svolta dall'ISPRA in merito ai valori di fondo naturale di tali contaminanti, con relativa proposta di ridefinizione dei valori di fondo naturale stessi.

2.6 Paesaggio, patrimonio culturale e beni materiali

2.6.1 Caratteri paesaggistici dell'area di riferimento

Dalla ricognizione effettuata dal PTRC del Veneto il Comune di Venezia ricade nell'ambito paesaggistico n.14. "Arco costiero adriatico, laguna di Venezia e delta del Po", di seguito riportata.

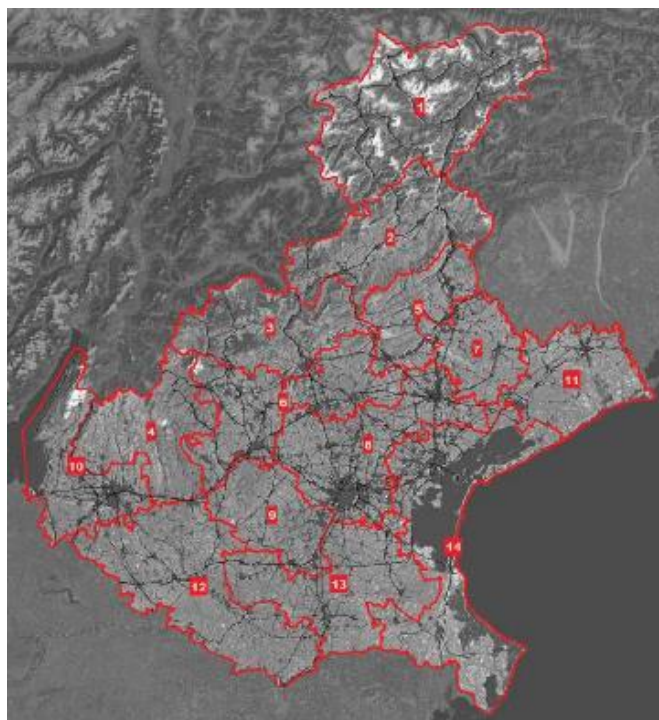


Figura 2-20 Ambito paesaggistico n.14. Arco costiero adriatico, laguna di Venezia e delta del Po' (Fonte: PTRC Veneto - Allegato D)

Il sistema paesaggistico della macroarea di studio è caratterizzato da due principali unità di paesaggi, costituite dalla laguna e dalla terraferma.

L'area di studio, parte dell'unità di paesaggio della terraferma relativo alla zona industriale di Marghera, ricade nel paesaggio della "Pianura Agropolitana Centrale" (cfr. Figura 2-1).

L'area della Pianura agropolitana centrale comprende l'area metropolitana centrale, costituita dal sistema insediativo e dai territori di connessione afferenti alle città di Padova e Mestre, fino all'hinterland trevigiano, inclusa tra la fascia delle risorgive e l'area oggetto della ricognizione della centuriazione a nord e l'area della riviera del Brenta a sud.

Tale paesaggio risulta tra quelli identificati a frammentazione alta con dominante insediativa (*Profilo C*).

La categoria di comprende i territori comunali che sono occupati da aree urbanizzate per frazioni comprese tra un sesto e un terzo della loro estensione complessiva, con usi del suolo ripartiti pressoché esclusivamente tra urbano e agricolo.

Il paesaggio presenta condizioni di crisi della continuità ambientale, con spazi naturali o seminaturali relitti e fortemente frammentati dall'insediamento, per lo più quasi sempre linearmente conformato lungo gli assi di viabilità, e dalle monoculture agricole.

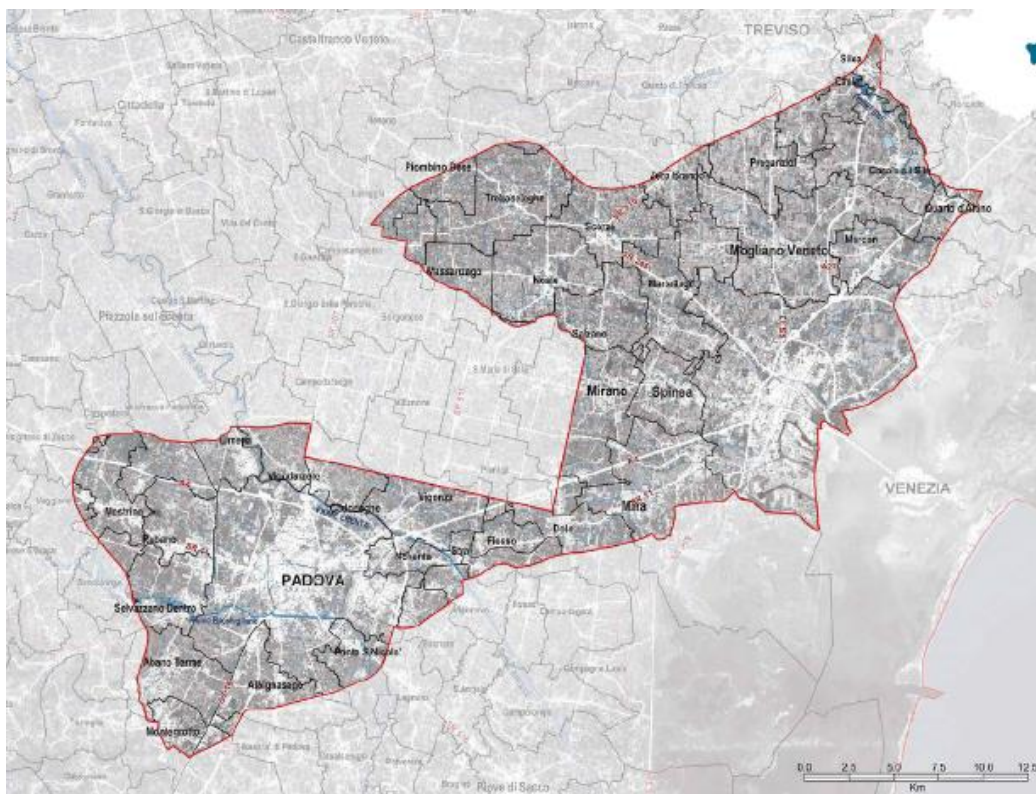


Figura 2-21 Paesaggio della pianura agropolitana centrale (Fonte: PTRC Veneto - Allegato D)

L'area fa parte del sistema della bassa pianura antica, calcarea, a valle della linea delle risorgive con modello deposizionale a dossi sabbiosi e piane a depositi fini; in particolare appartiene al sistema deposizionale del Brenta pleistocenico (tutta la parte a nord del Naviglio) e alla pianura olocenica del Brenta con apporti del Bacchiglione (tutta l'area padovana). L'area è caratterizzata dalla forte presenza di argille con corridoi determinati da dossi del Brenta (dove si concentrano maggiormente le sabbie) e del Bacchiglione.

Dal punto di vista morfologico l'area si può inserire in un contesto di bassa pianura alluvionale interessata da corsi d'acqua che si sviluppano, per lo più, con un andamento meandriforme.

La divagazione delle aste fluviali dei principali corsi d'acqua presenti nella zona ha generato la sovrapposizione nel tempo e nella sequenza stratigrafica, di diversi ambienti caratterizzati da differente energia di trasporto e deposizione dei sedimenti.

I dossi fluviali e paleoalvei si distinguono per la presenza di lenti e depositi a granulometria media, generalmente sabbie (sabbie limose e limi sabbiosi), sopraelevati rispetto ai terreni circostanti.

La struttura geomorfologica è influenzata dalle opere antropiche per il controllo dell'idrografia, come il canale Limenella, che attualmente segna il confine occidentale del territorio comunale di Padova, o il Taglio Novissimo di Brenta scavato dalla Repubblica di Venezia per impedire l'interramento della Laguna; ma anche opere realizzate in tempi più recenti, come l'imbonimento della zona industriale di Porto Marghera e il tratto realizzato dell'idrovia Venezia – Padova.

L'idrografia è caratterizzata dalla presenza di alcuni corsi d'acqua di importanza regionale, i fiumi Sile, Brenta e Bacchiglione), di alcuni corsi d'acqua di risorgiva, quali il Dese, lo Zero, il Marzenego, appartenenti al bacino scolante della Laguna di Venezia), del Naviglio Brenta a sud, di parte del canale Taglio Novissimo, dei canali Piovego e Brentella e del fiume Tergola nel padovano.

L'area è caratterizzata da una forte presenza antropica e pertanto gli elementi vegetazionali sono di tipo sinantropico-ruderale, ovvero associati alla presenza dell'uomo.

La vegetazione forestale più diffusa è costituita da saliceti a salice bianco (*Salix alba*), distribuiti a ridosso dei fiumi. Le realtà associate ai corsi d'acqua presentano ancora vegetazione di boschi riparali, seppur poco diffusi, e canneti, in particolare lungo il fiume Sile; nella parte centrale dell'area oggetto della ricognizione tali elementi risultano rari e per lo più associati ad attività produttive legnose (presenza di pioppeti).

Il paesaggio agrario, caratterizzato un tempo dalla diffusa presenza della coltura promiscua del seminativo arborato vitato è stato trasformato per esigenze produttive in seminativo semplice con estese colture di mais e frumento, a carattere intensivo e pioppeti per la produzione di legname da cellulosa.

Le tradizionali sistemazioni agricole permangono più frequentemente nei territori a nord dell'area oggetto della ricognizione della pianura centuriata (Scorzè, Martellago, Noale, ecc).

I filari arborei e i boschetti interpoderali sopravvivono solo in alcune zone lungo i fiumi, dove si possono rinvenire formazioni vegetali tipiche degli ambienti umidi.

Nell'area oggetto della ricognizione la presenza di alcune aree, quali il bosco del Parauro a Mirano, il *bosco di Carpenedo* e le cave senili di Noale, Salzano, Martellago e Gaggio, in cui si riscontrano elementi naturalistici di particolare pregio, associati alla presenza di boschi planiziali, zone umide e conseguente vegetazione igrofila.



Figura 2-22 Forte Carpenedo (Fonte: PTRC Veneto)

2.6.2 Sistema insediativo

L'area mestrina è caratterizzata dalla presenza del polo industriale di Porto Marghera, dove, nell'ultimo decennio, in particolare nel nucleo del Parco scientifico e tecnologico Vega, sono andate consolidandosi una serie di iniziative e di attività collegate alla conoscenza e alla ricerca. Il Porto industriale e altri piccoli sobborghi come Malcontenta e Ca' Sabbioni: è delimitata a nord dalla ferrovia Milano-Venezia e a sud e a ovest dai confini comunali con Mira e Campagna Lupia.



Figura 2-23 Zona industriale di Porto Marghera (Fonte: PTCR Veneto – Allegato D)

All'inizio del ventesimo secolo il Porto di Venezia era il secondo in Italia dopo quello di Genova. Considerate le carenze strutturali e l'aumento degli scambi, emerse l'esigenza di creare un porto di sostegno sulla terraferma sfruttando anche la rete stradale e ferroviaria, che si stava rapidamente sviluppando.

Per l'espansione del porto venne individuata l'area dei "Bottenighi", successivamente denominata Porto Marghera.

Il progetto di espansione del porto commerciale e della prima zona industriale, affidato all'ing. Enrico Coen Cagli su incarico dell'ing. Giuseppe Volpi Conte di Misurata, venne presentato nel maggio del 1917 e nel luglio venne sottoscritta la convenzione per l'avvio dei lavori di costruzione.

Nel 1919 venne scavato il Canale Vittorio Emanuele III che collegava la Giudecca a Marghera e contemporaneamente la società Sade avviò la costruzione della prima centrale termoelettrica.

Nel 1920 la Società Porto Industriale venne incaricata di realizzare le infrastrutture per il porto industriale ed il porto commerciale, i raccordi ferroviari e stradali necessari al trasporto di merci e materie prime dirette alle lavorazioni.

L'area di Porto Marghera, pensata e progettata fin dall'inizio come zona industriale costiera, si sviluppò molto rapidamente fino alla Seconda guerra mondiale.

Nel 1925 venne elaborato un nuovo Piano Regolatore Portuale che prevedeva l'estensione delle aree industriali sino al Naviglio di Brenta. A partire dagli anni '30, si sviluppò l'industria metallurgica e dei materiali non ferrosi e venne realizzato un grande impianto per la produzione dell'ammoniaca sintetica per concimi azotati, a cui si aggiunsero alcuni stabilimenti alimentari. Inoltre, in quegli anni si insediarono numerose produzioni minori e imprese di servizi come le aziende di trasporti.

Lo sviluppo dell'area venne frenato a causa dei bombardamenti e delle devastazioni subite durante la Seconda guerra mondiale.

Gli stabilimenti industriali colpiti vennero rapidamente ricostruiti e, superata la fase di assestamento postbellico, la zona industriale ritornò ad espandersi.

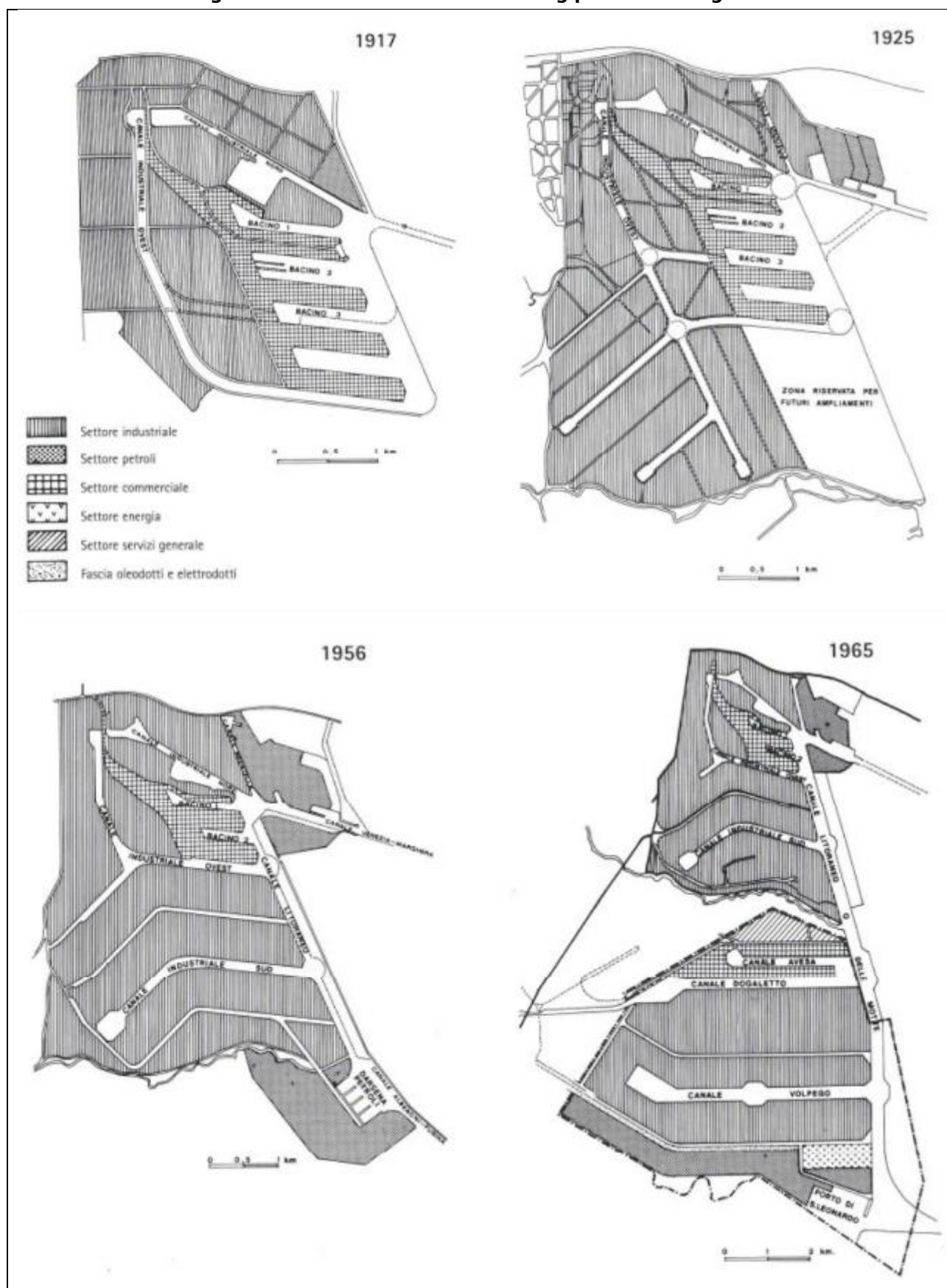
A causa della saturazione della prima zona industriale nei primi anni '50 venne elaborato il progetto di una seconda zona industriale, che sorse in gran parte su aree sottratte alla Laguna, mediante interrimento o rialzo del piano campagna con l'impiego di rifiuti e scarti delle lavorazioni industriali insediate nella prima zona industriale e di materiali provenienti dallo scavo dei canali.

Nel periodo post bellico la crescita fu così sostenuta che nel 1960 erano attive circa 200 aziende, specie nei settori della chimica, metallurgia non ferrosa, costruzioni, acciaio, ceramica e petrolchimica. Considerato il forte sviluppo dell'area, venne avviata anche la progettazione di una terza zona industriale che in seguito fu però abbandonata. Negli anni '60 lo sviluppo di Porto Marghera e la crescita dei traffici industriali richiese l'avvio di un'ulteriore fase di interventi.

Nel 1966, in seguito alla crescita dei traffici industriali, venne realizzato il porto petrolifero di San Leonardo e, tre anni più tardi, venne ultimato lo scavo del canale Malamocco-Marghera, per consentire a tutte le navi petroliere di raggiungere il porto di San Leonardo e le aree industriali attraverso la bocca di porto di Malamocco, evitando così il bacino di San Marco e il centro storico della città.

Marghera ha rappresentato una delle maggiori concentrazioni industriali negli anni '60 e '70, in particolare nel periodo di massima occupazione erano presenti circa 229 aziende.

Figura 2-24 Schematizzazione dei Prg per Porto Marghera



A partire dagli anni '70, si iniziò un percorso di ridimensionamento dell'area industriale, che ebbe motivazioni diverse: un'attenzione crescente agli aspetti ambientali (che si rafforzò e si strutturò dopo l'alluvione del 1966), il forte incremento del prezzo delle materie prime ed in particolare il petrolio, il declino della chimica di base porta alla necessità di ridimensionare molti dei grandi impianti.

A ciò si aggiunse la fine della fase "interventista" dello stato nell'economia. Le grandi imprese di Marghera, a prevalente proprietà pubblica, cominciarono quindi a registrare consistenti perdite. Gli anni '80 e '90 furono caratterizzati da una pesante crisi delle industrie di base storicamente insediate, accompagnata da dismissioni di impianti produttivi e dal conseguente calo dei livelli occupazionali.

A partire dall'Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera, approvato con D.P.C.M. 12/02/1999, sono stati promossi numerosi strumenti di programmazione territoriale ed economica che hanno delineato scenari e prospettive di sviluppo per l'area di Porto Marghera. Attualmente, nonostante la progressiva dismissione di importanti impianti industriali, Porto Marghera si conferma come un'area a forte vocazione industriale e portuale, come testimoniano i progetti finalizzati alla reindustrializzazione e al recupero di aree dismesse.

Nel 1920 venne costruito il Quartiere Giardino ad Ovest rispetto al polo industriale di Porto Marghera.

Il Quartiere Giardino venne progettato da Emilio Emmer come la realizzazione italiana delle teorie urbanistiche di Ebenezer Howard sulla città giardino.

Il quartiere è stato realizzato, secondo lo schema delle città giardino londinesi, con il viale centrale come fulcro della composizione urbana, la suddivisione in lotti e la tipologia della casa con giardino.



Figura 2-25 Città Giardino e Villa in stile liberty in via Orsini

Lo sviluppo edilizio non seguì le previsioni urbanistiche, il quartiere giardino fu realizzato organicamente nella sua parte settentrionale e centrale mentre la maglia stradale rimase vuota nella parte sud e venne saturata solo dallo sviluppo edilizio del dopoguerra con caratteristiche ben diverse da quelle del quartiere giardino.

Le unità residenziali si rifanno alla tarda stagione dell'ecllettismo e del liberty, edifici con tipologia a villino e rari esempi di architettura razionalista.

2.6.3 Sistema infrastrutturale

L'area del polo industriale di Marghera, costituendo un nodo strategico del territorio, presenta una buona dotazione infrastruttura e risulta ben collegata attraverso i collegamenti ferroviari e stradali. Nella figura seguente è rappresentato il sistema infrastrutturale dell'area d'indagine, evidenziata in rosso.



Figura 2-26 Mobilità e trasporti (Fonte: Google Earth)

La zona industriale è prossima alla stazione ferroviaria Venezia Porto Marghera, distante circa 600 m, ed inoltre è servita dal terminal commerciale della stazione di Venezia Marghera Scalo, attiva per i soli treni merci. Nello specifico, limitrofa all'area del cantiere è presente un fascio di binari del Parco Breda, fascio di presa e consegna per l'area industriale nord di Porto Marghera. Nell'area d'indagine è presente la strada statale SS11 "Padana Superiore", che da Torino attraversa la parte settentrionale della Pianura Padana collegando zone particolarmente produttive del paese.

Nello specifico il tratto finale della SS11 si sviluppa in prossimità del polo Petrolchimico di Marghera e dopo aver lambito Mestre prosegue sul Ponte della Libertà concludendo il proprio percorso all'ingresso di Venezia.

A circa di 2 km dall'area di studio è presente lo svincolo d'accesso alla Tangenziale di Mestre, dal 2009 classificata come autostrada (A57) che alle due estremità presenta le interconnessioni (ovest e est) con l'autostrada A4, mentre nel tratto centrale hanno inizio l'autostrada A27 e la diramazione per l'aeroporto Marco Polo.

L'aeroporto Venezia Marco Polo, distante circa 8 km dal sito Fincantieri, rappresenta il terzo polo aeroportuale italiano.

2.6.4 Sistema storico-culturale

Il sistema storico-culturale dell'area di studio, costituita da una zona produttiva di recente realizzazione, presenta alcune architetture del '900 di interesse storico-culturale, come la Porta dell'Innovazione, la Torre idrica di Marghera e la Venezia Heritage Tower.

L'edificio denominato "Porta dell'Innovazione" si trova all'interno del Parco Scientifico Tecnologico VEGA e dispone di uno spazio di 1500 mq presso l'edificio Porta dell'Innovazione.

L'edificio, costruito negli anni '20 del '900 in stile razionalista, è stato successivamente modificato negli anni '90 per ospitare al suo interno i locali della Ca' Foscari Challenge School.

L'architettura originale della facciata è stata conservata mentre sono stati radicalmente ristrutturati gli interni per trasformarlo in uffici e sale da convegni.



Figura 2-27 Porta dell'Innovazione

La torre piezometrica dell'acquedotto di Mestre è un edificio a pianta circolare, collegato con tubazioni alla sala macchine e alla rete di distribuzione. La torre, ultimata nel 1926, è realizzata interamente di calcestruzzo armato ed è alta 57,50 metri alla sommità del cupolino terminale. In sommità riporta un serbatoio della capacità di 800.000 litri, oggi fuori uso.



Figura 2-28 Torre idrica

La Torre di Raffreddamento costituisce un iperboloide dal design perfettamente simmetrico sia nelle sezioni orizzontali che intorno al suo asse verticale.

La struttura, costruita nel 1938 in calcestruzzo armato gettato in opera, ha consentito il funzionamento di grandi impianti industriali raffreddando semplicemente acqua e recuperandola in un circuito chiuso nel massimo rispetto dell'ambiente.

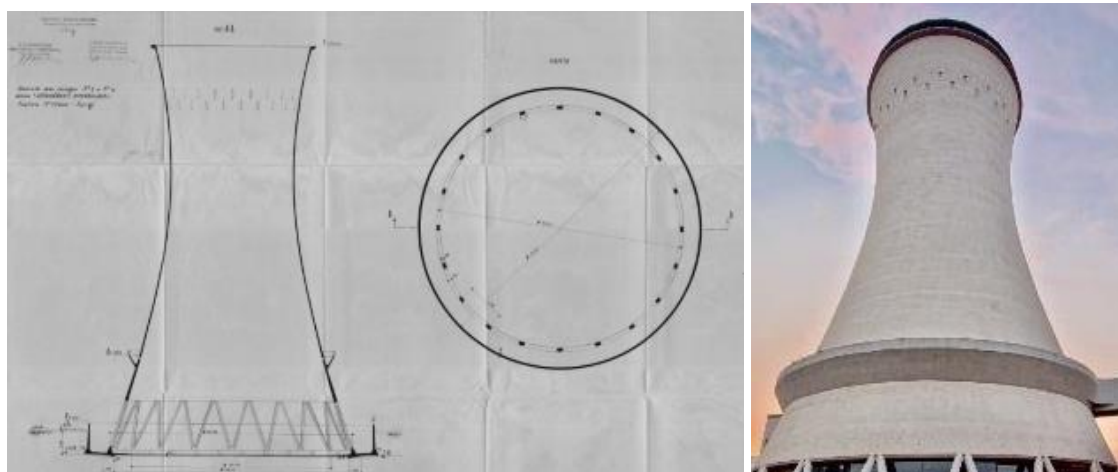


Figura 2-29 Torre di Raffreddamento

La torre è da un punto di vista geometrico un iperboloide iperbolico, cioè una superficie ad una falda e a pianta circolare.

La torre di Marghera, alta 54,22 metri, presenta uno spessore variabile tra i 10 e i 35 centimetri, con ottime prestazioni meccaniche. Nello specifico lo spessore permette di ridurre significativamente l'utilizzo di calcestruzzo, rendendo l'opera economicamente sostenibile. La torre presenta un restringimento, detto sezione di gola, che consente di migliorare il funzionamento "a camino" ossia aumentando la velocità dell'aria all'interno della torre e garantendo una migliore prestazione rispetto a torri cilindriche di pari dimensioni.

La sua realizzazione della sua forma iperboloide in cemento armato rappresenta un capolavoro costruttivo e grazie all'unicità strutturale è considerata un'icona dell'archeologia industriale veneziana.

La Torre, salvata dalla demolizione ed ultima rimasta delle cinque esistenti a Venezia, è stata oggetto di un restauro unico. La struttura, rinominata Venezia Heritage Tower, oggi costituisce un Hub per eventi culturali, mostre, esibizioni e performance artistiche.

3. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

3.1 Descrizione delle attività produttive

Lo stabilimento Marghera della Fincantieri è esteso su una superficie di poco inferiore ai 37 ha, di cui quasi 12 ha coperti e quasi 2 ha occupati dal bacino di lavorazione.

Posto ad una quota topografica di circa di 2-3 m s.l.m., è ubicato al margine della zona industriale di Porto Marghera tra Via delle Industrie, Via del Commercio e la parte terminale del Canale Industriale Nord. In esso viene svolta attività di costruzione ed allestimento di unità navali di varia tipologia e grandezza mediante le seguenti attività principali:

- costruzione di strutture metalliche a terra e successivo pre-montaggio e montaggio di manufatti in carpenteria saldata di acciaio o lega leggera;
- montaggio di tutte le apparecchiature quali turbine, motori principali e/o ausiliari, salpancore, timoneria, assi portaelica, verricelli, argani, ecc. comprese relative barenature;
- costruzione e/o montaggio degli impianti di bordo (ventilazione, impianti elettrici, tubolature per fluidi e gas tecnici ed impianti di apparato motore);
- montaggio di tutti i macchinari ed arredi di bordo;
- coibentazioni e pitturazioni varie;
- prove e collaudi;
- prove a mare.

3.2 Descrizione degli interventi progettuali

La società Fincantieri per esigenze di mercato ha previsto delle modifiche presso il Cantiere di Marghera, che riguardano:

- Aumento del consumo massimo teorico annuo di solvente;
- Aumento dell'Emissione totale annua di solventi organici volatili.

Le esigenze di mercato sono dovute principalmente a:

- Costruzione di navi di dimensioni maggiori (da 110.000 a 140.000 tonnellate);
- Costruzioni di Prototipi (costruzioni di navi di nuova generazione con probabili modifiche in corso d'opera).

La tipologia di intervento in esame riguarda la produzione e quindi indirettamente gli impianti tecnologici e costituisce una modifica permanente ma di carattere reversibile.

Lo stabilimento Fincantieri di Marghera ricade tra le attività che producono emissioni di COV soggette all'applicazione dell'art. 275 del D.Lgs. 152/06. Nello specifico:

- Parte II, Allegato III alla Parte V del D.Lgs. 152/2006, 2. Attività di rivestimento, c) superfici metalliche e di plastica (comprese le superfici di aeroplani, navi, treni), con una soglia di consumo di solvente superiore a 5 tonnellate/anno.

L'Autorizzazione Unica Ambientale, aggiornata dalla Città Metropolitana di Venezia con Determina n. 473/2021 del 10/03/2021, prevede alla lett. b) del punto 4.1, quanto segue:

Stralcio Determina n. 473/2021 del 10/03/2021

4.1 - EMISSIONI IN ATMOSFERA

(...)

b. Lo stabilimento autorizzato dovrà essere gestito nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

(...)

2) ai sensi del D.Lgs.152/2006 - art. 275, comma 6, il consumo massimo teorico annuo di solvente autorizzato (COV), è pari a 170 tonnellate;

3) ai sensi del D.Lgs. 152/06 - art. 275, comma 6, l'emissione totale annua autorizzata di solventi organici volatili (SOV) è pari a 90 tonnellate;

(...)

Fincantieri, con la modifica, intende richiedere:

- Aumento del consumo massimo teorico annuo di solvente (da 170 a 190 tonnellate/anno);
- Aumento dell'Emissione totale annua di solventi organici volatili (da 90 a 120 tonnellate/anno).

Detta richiesta, come detto precedentemente, è legata ad esigenze di mercato.

Di seguito viene riportato il confronto dei quantitativi dei solventi desunti dal PGS presentato per l'anno 2021 e l'assetto futuro.

Tabella 3-1 Piano Gestione solventi

		Stato attuale anno 2021 (tCOV/anno)	Nuovo assetto (tCOV/anno) (dato stimato)
INPUT DI SOLVENTI ORGANICI			
I1	Solventi organici acquistati e immessi nel processo	90,585	190,00
I2	Solventi organici recuperati e reimmessi come solvente nel processo	-	-
OUTPUT DI SOLVENTI ORGANICI			
O1	Emissioni negli effluenti gassosi	0,288	1
O2	Solventi organici scaricati nell' acqua, al netto di O5	-	-
O3	Solventi organici residui nei prodotti all'uscita del processo	-	-
O4	Emissioni diffuse di solventi organici nell'aria (inclusa la ventilazione dei locali)	76,958	150,0
O5	Solventi organici persi per reazioni chimiche e/o fisiche (es. incenerimento, adsorbimento)	13,340	45,0
O6	Solventi organici nei rifiuti raccolti	6,968	25,0
O7	Solventi organici, da soli o contenuti in preparati, venduti come prodotti commerciali	-	-
O8	Solventi organici contenuti nei preparati recuperati per riuso, ma non per riutilizzo nel processo, al netto di O7.	-	-
O9	Solventi organici scaricati in altro modo	-	-
Input (I1 + I2) di solvente per la verifica del limite per le emissioni diffuse		90,85	190,00
Emissione diffusa totale F = O2 + O3 + O4+O9-O6		69,990	125,000
Emissione totale effettiva dell'impianto E = F + O1		70,278	120,00

Le modifiche verranno apportate appena verrà rilasciata autorizzazione da parte dell'Autorità Competente.

4. COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA

4.1 Coerenza tra progetto e sistema della pianificazione e della tutela paesaggistica

In merito alla coerenza tra gli interventi progettuali e la pianificazione vigente è possibile affermare che le opere in esame, oltre ad essere conformi al dettato normativo, risultano coerenti con il complesso di obiettivi e finalità individuati dagli strumenti pianificatori.

In merito alla coerenza con la disciplina del piano regionale, il progetto in esame è in linea con l'obiettivo strategico relativo allo sviluppo economico che punta a migliorare la competitività produttiva favorendo la diffusione di luoghi del sapere della ricerca e della innovazione.

Per quanto riguarda la disamina effettuata sui vincoli paesaggistici, riportata al paragrafo 2.5, è emerso che la zona industriale di Marghera è distante dai principali beni di importanza storica, culturale o archeologica presenti, rispettivamente:

- 700 metri dall'area di notevole interesse pubblico *Quartiere Giardino*;
- 640 metri dal bene culturale *Forte Marghera*.

Considerato che non sussistono interferenze tra l'intervento previsto e i beni paesaggistici presenti nel contesto, è possibile ritenere che ricorrano le condizioni di compatibilità tra dette opere ed i valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo.

4.2 Valutazione degli impatti sul Paesaggio

Per quanto riguarda gli impatti sul paesaggio e il patrimonio culturale le possibili modificazioni, indotte nel contesto territoriale dalla realizzazione degli interventi di progetto, sono indicate di seguito:

- Modifica della struttura del paesaggio;
- alterazione della percezione visiva del paesaggio e del patrimonio culturale.

L'intervento in esame, che non prevede la realizzazione di nuove strutture né la modifica di quelle esistenti, per caratteristiche tipologiche è tale da non comportare alcuna modifica dell'assetto morfologico e sul contesto paesaggistico.

L'attività oggetto di tale approfondimento, che si svolge in un'area industriale preesistente, non interferisce su nuove superfici e sui soprassuoli vegetati. Pertanto, non determinando la perdita,

la frammentazione o il cambiamento negli elementi ecosistemici, il progetto non incide significativamente su processi ecologici e ambientali dell'ecosistema urbano.

Per quanto riguarda l'alterazione della percezione visiva del paesaggio, questa è determinata dall'inserimento nel territorio di elementi incongrui rispetto alle componenti che caratterizzano il paesaggio (per tipologia, dimensione e/o carattere), tali da generare una intrusione e/o barriera visiva, al punto da limitare o impedire la visibilità e la lettura del paesaggio.

Considerate le caratteristiche degli interventi progettuali e i caratteri del contesto in cui si inserisce il sito Fincantieri, l'aumento dell'utilizzo di prodotti vernicianti all'interno dello stabilimento esistente non comporta alcuna modificazione, occupazione di nuovi lotti, compromissione, interferenza che rechi pregiudizio ai valori paesaggistici oggetto di protezione.

In merito all'eventuale alterazione del patrimonio culturale è opportuno premettere che l'area industriale si inserisce in un contesto culturale di pregio, come testimonia la presenza del Sito UNESCO *Venezia e la sua Laguna* e di numerosi beni di interesse culturale. Considerati la tipologia degli interventi progettuali previsti e la localizzazione dello stabilimento, situato ad una considerevole distanza dalle aree e dai beni tutelati ai sensi del D.Lgs.42/2004, è possibile ritenere che l'opera non determini alcuna alterazione del patrimonio culturale.

La valutazione dell'impatto sul paesaggio effettuata ha evidenziato che l'aumento del quantitativo dei prodotti vernicianti non determina alcun impatto sul contesto paesaggistico attuale.

4.3 Opere di mitigazione paesaggistica

Gli interventi progettuali in esame non determinano impatti sul contesto paesaggistico e di conseguenza non si prevedono azioni di prevenzione e opere di mitigazione.



