

città di **Venezia**
documento del **Sindaco**
per il
Piano degli Interventi



documento illustrato dal Sindaco Luigi Brugnaro
nella seduta del Consiglio Comunale del 15 giugno 2016

15 giugno 2016

1	Documento del Sindaco per il Piano degli Interventi	5
1.1	L'idea di città	6
1.2	Il Progetto di Piano	9
2	I temi strategici di area metropolitana	10
2.1	Porto Marghera	11
2.2	Porto Commerciale	13
2.3	Attività crocieristica e Grandi Navi	14
2.4	Bonifiche	15
2.5	Alta Velocità ferroviaria	15
2.6	Aeroporto Marco Polo e Terminal Tessera	16
2.7	Viabilità Metropolitana e Hub Intermodali	16
2.8	Energia e ambiente	17
2.9	Grandi eventi e intrattenimento	18
2.10	Attività produttive tradizionali	19
2.11	Università ed Enti di formazione	20
2.12	La rete digitale	21
2.13	La manutenzione della città	22
3	Gli ambiti tematici del Piano degli Interventi	24
3.1	Mestre e Marghera - gli ambiti di trasformazione e la città verticale	24
3.2	Venezia città antica - residenza e servizi	27
3.3	Le centralità urbane della Terraferma e delle Isole	30
3.4	Il sistema di accoglienza turistica diffusa	36
3.5	La città pubblica e la dotazione di servizi	38
3.6	La cintura verde e la rete ecologica	40
3.7	Le opere incongrue	43
3.8	La mobilità sostenibile	44

4	Le principali linee di azione del Piano degli Interventi	46
4.1	Istituire l'Ufficio di Piano	47
4.2	Regolamentare	47
	4.2.1 La revisione delle Zone Territoriali Omogenee	47
	4.2.2 La riscrittura delle Norme	50
4.3	Trasformare	52
4.4	Valorizzare il sistema paesaggistico	54
	4.4.1 I sistemi complessi	54
	4.4.2 La città pubblica e la dotazione di servizi	57
4.5	Attuare	60
4.6	Rapportarsi	64
4.7	Programmare	66

1 Documento del Sindaco per il Piano degli Interventi

La Legge Urbanistica Regionale n. 11 del 2004 articola il Piano Regolatore Comunale in disposizioni strutturali, contenute nel Piano di Assetto del Territorio (PAT) e in disposizioni operative, contenute nel Piano degli Interventi (PI).

Il Consiglio Comunale, con Deliberazione n. 5 del 30-31 Gennaio 2012, ha adottato il Piano di Assetto del Territorio, successivamente approvato in Conferenza dei Servizi con la Provincia di Venezia il 30 Settembre 2014.

La ratifica della Giunta Provinciale (delibera n. 128 del 10 Ottobre 2014) è stata pubblicata nel B.U.R. n. 105 del 31 Ottobre 2014 e conseguentemente il PAT è entrato in vigore il giorno 15 Novembre 2014.

A seguito dell'approvazione del primo PAT, il Piano Regolatore Generale (PRG) vigente diventa il Piano degli Interventi per le parti compatibili con il PAT stesso, ai sensi del comma 5 bis dell'art.48 della L.R. 11/04.

In termini meramente quantitativi, il PRG è compatibile con il PAT per gran parte del territorio comunale.

L'Amministrazione è chiamata ora a superare l'attuale fase transitoria e a prevedere la redazione del Piano degli Interventi ai sensi dell'art. 18 che, dovendo sostituire in toto il vecchio PRG, necessiterà di una serie di approfondimenti tematici che richiederanno una durata temporale adeguata alla loro complessità.

La Legge Regionale 11/2004, al comma 1 dell'art. 18, introduce l'obbligo da parte del Comune, nel momento in cui intraprende la redazione del Piano degli Interventi (PI), di produrre un documento "in cui sono evidenziati, secondo le priorità, le trasformazioni urbanistiche, gli interventi, le opere pubbliche da realizzarsi nonché gli effetti attesi", chiamato "Documento del Sindaco".

Il Documento del Sindaco deve essere illustrato in un apposito Consiglio Comunale.

Nel Documento del Sindaco vengono fissate le mete e gli obiettivi della pianificazione, attraverso la definizione di linee guida che saranno rese operative attraverso la redazione del Piano degli Interventi (PI), detto anche "Piano del Sindaco" poiché le previsioni di trasformazione ed espansione hanno una durata di 5 anni, termine stabilito dalla legge.

1 Documento del Sindaco per il Piano degli Interventi

1.1 L'idea di Città

Questo documento, come precisa scelta, contiene obiettivi chiari e concreti, elementi necessari per farlo diventare il punto di partenza per la redazione del nuovo Piano degli Interventi e per aprire il dibattito e la partecipazione con i cittadini, con le categorie economiche e con i portatori di interesse in generale, consapevoli che ogni "idea di città" deve necessariamente coinvolgere la cittadinanza tutta.

Questa fase, da non intendersi solo come un mero adempimento alle disposizioni di legge, è fondamentale per far sì che il Piano degli Interventi abbia dei contenuti condivisi e inclusivi, facendo sintesi tra le linee di mandato dell'Amministrazione, gli obiettivi di carattere generale già individuati dal PAT e le proposte di soggetti terzi che potranno concorrere alla formazione del Piano stesso.

Per la formazione del Piano sarà quindi attivato un processo di consultazione e partecipazione mirato all'approfondimento delle esigenze delle comunità locali e di tutti i soggetti interessati, programmando delle occasioni di confronto.

L'esito di questo processo, per il quale saranno attivati una serie di strumenti partecipativi innovativi, permetterà di definire strategie ed azioni da intraprendere per il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Dal 2009, anno della prima stesura del PAT, ad oggi, si è registrato un radicale cambiamento socio-economico che ha interessato il nostro paese ed impone una revisione di tutte le scelte strategiche, visti gli effetti negativi della crisi finanziaria ed economica che ha generato pesanti conseguenze sul mondo del lavoro e sulle condizioni di vita.

La crisi del settore immobiliare, insieme alla sopravvenuta offerta di aree dismesse (aree produttive, aree militari, patrimonio immobiliare residenziale obsoleto ecc.), ha lasciato sul territorio una fitta trama di elementi costruiti e di aree urbanizzate, imponendo all'Amministrazione un'attenzione speciale a questi ambiti.

Lo sviluppo edilizio dev'essere orientato prevalentemente al recupero, al riuso, al rifacimento parziale o totale, alla modernizzazione degli immobili, soprattutto da

due punti di vista:

- funzionale (efficientamento degli impianti e risparmio energetico, innovazioni tecnologiche, utilizzo di nuovi materiali, diffusione della domotica, superamento delle barriere architettoniche, etc);
- estetico (retrofitting, nuovo layout degli edifici, sviluppo in altezza, edifici green, pareti e tetti verdi, arredo urbano, etc).

La progettazione urbanistica non dev'essere più per "retini", ma per luoghi strutturati in rapporto, anche volumetrico, ai contesti urbani, in connessione con gli assi della mobilità, con i poli funzionali e con le dotazioni di servizi.

L'obiettivo è la riduzione del consumo di suolo, prevedendo di concentrare le trasformazioni principalmente su parti della città consolidata. Il criterio da adottare è, prima di tutto, quello del vantaggio e dell'economicità per l'Amministrazione.

Esiste, tuttavia, la necessità urgente di realizzare nuovi impianti sportivi polifunzionali e per l'entertainment, con requisiti dimensionali e qualitativi non presenti nel territorio metropolitano. Il Quadrante di Tesserà, collocato in una zona servita dalle maggiori infrastrutture, è l'area destinata allo sviluppo di tali funzioni.

Si prevede, inoltre, di ridefinire in modo puntuale la struttura delle dotazioni di servizi, non fermandosi solo all'individuazione degli standard di legge per le nuove aree di sviluppo, ma ampliando e integrando l'offerta di spazi pubblici, di luoghi di aggregazione e di strutture funzionali che compongono il sistema della Città.

Il Piano degli Interventi, definirà contenuti puntuali e azioni possibili per raggiungere l'obiettivo primario di rendere la città metropolitana più attrattiva, accessibile, smart e resiliente.

L'obiettivo primario dell'Amministrazione di aumentare il livello di sicurezza dei cittadini, garantendo una migliore qualità della vita, sarà raggiunto anche

attraverso la riqualificazione delle parti più degradate e isolate della città, delle aree periferiche, degli spazi interstiziali ad oggi non progettati, dismessi e abbandonati.



1 Documento del Sindaco per il Piano degli Interventi

1.2 Il Progetto di Piano

Il Progetto di Piano sviluppa alcuni ambiti di intervento tematici contenuti nelle "Linee Programmatiche 2015-2020" dell'Amministrazione, fatte proprie dal Consiglio Comunale in data 29 ottobre 2015, e ne individua le azioni conseguenti.

Nel contesto della competizione tra aree metropolitane a livello globale, l'obiettivo principale è di collocare Venezia, città metropolitana e capoluogo del Veneto, nello scenario delle maggiori città europee e mondiali.

Il punto di forza in questa sfida è proprio l'unicum veneziano, un territorio variegato e con grandi potenzialità di crescita.

Tutte le idee di sviluppo della città diventano temi progettuali che, raccolti e inseriti in un disegno generale, vanno a comporre il "Catalogo degli investimenti a Venezia", sui quali si concentrerà l'attività della Agenzia di Sviluppo.

Questo nuovo soggetto, infatti, ha il preciso mandato di interfacciarsi con i possibili investitori nazionali ed internazionali, al fine di valorizzare tutte le iniziative mobiliari ed immobiliari nel Comune di Venezia.



2 I temi strategici di area metropolitana

Le azioni del Piano possono avere effetti non solo nel Comune di Venezia, ma anche nell'area vasta della Città Metropolitana, che ha da poco avviato il percorso per la stesura del Piano Strategico, e più in generale in tutta la Regione Veneto.

Per questo motivo l'identificazione degli obiettivi va condivisa con altri soggetti preposti alla gestione e allo sviluppo del territorio, in particolare con i concessionari dei servizi portuali, aeroportuali, ferroviari e stradali.

Il nuovo Piano Regolatore che l'Autorità Portuale di Venezia si appresta a redigere d'intesa con l'Amministrazione Comunale, la previsione del tracciato ferroviario e dei punti di attestazione dell'Alta Velocità, l'S.F.M.R., l'identificazione dei nuovi nodi intermodali di rango metropolitano, le bonifiche a Porto Marghera, lo sviluppo dell'aeroporto Marco Polo sono temi con i quali il Piano degli Interventi dovrà confrontarsi.

La loro trattazione non verrà effettuata nel dettaglio in questo documento, ma gli orientamenti generali di seguito riportati verranno tenuti in considerazione nella redazione del PI.



2.1 Porto Marghera

La zona industriale di Porto Marghera rappresenta un nodo fondamentale dell'economia veneziana e dell'intero Veneto sia per la sua dimensione territoriale che per le sue caratteristiche produttive ed occupazionali. Si tratta infatti di un'area di circa 2200 ettari, la cui struttura insediativa è caratterizzata da tre differenti ambiti territoriali:

- la prima zona industriale, corrispondente al complesso degli insediamenti di primo impianto che, essendo più obsoleti e in prossimità del centro urbano, hanno subito i primi significativi interventi di riconversione funzionale;
- il porto commerciale e gli insediamenti della logistica, che configurano il complesso delle attività produttive più vitali della zona industriale;
- la seconda zona industriale, che ospita gli insediamenti prevalentemente legati alla chimica di base, che, segnati dalle problematiche congiunturali ed ambientali di tale settore produttivo, necessitano di una profonda riqualificazione.

L'attività pianificatoria dell'area di Porto Marghera dovrà svolgersi perseguendo il duplice obiettivo di consolidare e rilanciare quelle parti del territorio destinate ad attività industriali e commerciali e nel contempo attivare un processo di rigenerazione urbana di quella parte del territorio compresa fra la Città Giardino e la gronda Lagunare a sud di Via della Libertà, nelle aree più prossime alla città consolidata.

In particolare, per quanto riguarda la parte a vocazione produttiva industriale e commerciale, Porto Marghera deve tornare ad essere il centro del sistema economico del nostro territorio. Si tratta infatti di un ambito collocato nel cuore dell'area metropolitana, infrastrutturato e in grado di offrire le migliori opportunità di sviluppo per nuove funzioni economiche da insediare accanto a quelle tradizionali.

Il rilancio delle attività industriali di più antico insediamento deve avvenire contestualmente all'implementazione di nuove attività manifatturiere industriali legate allo sviluppo di produzioni e servizi propri della "green economy" (si pensi all'Ecodistretto di Fusina, polo produttivo del riciclo e della produzione di energia da rifiuti), ma anche di altro genere, come la logistica industriale integrata o la produzione di tecnologie avanzate. Fattori chiave per lo sviluppo di tali produzioni

sono la presenza in loco di capacità manageriali consolidate e di forza lavoro altamente qualificata, oltre alla disponibilità di aree industriali in cui realizzare nuove iniziative imprenditoriali. Sotto tale ultimo profilo, il Comune è impegnato in partnership con la Regione Veneto per rendere concretamente utilizzabili i 107 ettari di territorio, rilevati da Syndial, attraverso l'innescò di un processo che garantisca tempi e procedure certi per la bonifica e la messa in sicurezza dei suoli.

Un ulteriore volano di sviluppo potrà essere l'istituzione della Zona Franca Venezia nel territorio di Porto Marghera nel rispetto di quanto previsto dai Regolamenti comunitari nn. 450/2008 e 952/2013 al fine di promuovere un'area di defiscalizzazione per rilanciare il commercio e le esportazioni e le nuove attività produttive nell'ambito industriale di Porto Marghera.

Il rilancio produttivo dell'area va inoltre attuato attraverso il consolidamento del polo logistico di maggior valore dell'Alto Adriatico e il rafforzamento delle attività portuali, con la promozione del District Park e il conseguente sviluppo di nuove economie legate alla logistica integrata.

L'Amministrazione condivide il progetto di Porto Off-Shore dell'Autorità Portuale (il Venice Off-Shore On-Shore Port System, V.O.O.P.S.), quale scelta per garantire lo sviluppo delle attività industriali e commerciali nell'area, anche quando entrerà in funzione il sistema di dighe mobili per contenere il fenomeno dell'acqua alta in Laguna.

Quanto al secondo obiettivo dell'attività pianificatoria da porre in essere per Porto Marghera, la riqualificazione urbanistica di quella parte di territorio che ha già subito i primi significativi interventi di riconversione funzionale andrà perseguita e ampliata innescando un vero e proprio processo di rigenerazione urbana delle aree più prossime al centro abitato, comprese fra la città Giardino e la gronda lagunare a sud di Via della Libertà.

Occorre creare le condizioni per lo sviluppo di una nuova parte di città, che diventi il cuore amministrativo e culturale dell'area metropolitana del Nord-Est.

Per far questo occorre superare l'idea del distretto, inteso come luogo deputato ad accogliere attività specifiche, e orientarsi alla costruzione di una nuova

centralità urbana. Tale scelta comporta che nelle aree interessate da tale processo rigenerativo, accanto all'insediamento di centri di produzione di servizi alle imprese e alle persone, ad attività proprie del settore terziario avanzato, a centri di produzione di tecnologie avanzate, legate alla robotica e alla telematica, andranno insediate anche attività turistico, ricettive e commerciali, per il tempo libero e per il "loisir", integrate alla residenza.

In altre parole, è necessario proporre un modello urbano avanzato, efficiente, aperto, inclusivo, nel quale bellezza e socialità siano valori imprescindibili e dove l'elevato livello di "mixité" funzionale sia quello della città contemporanea, intesa come dispositivo in grado di garantire un'efficace redistribuzione delle risorse.

I progetti da sviluppare devono proporre un'inedita forma di città, pur tenendo conto delle principali caratteristiche fisiche del territorio e delle criticità legate all'inquinamento dei suoli, privilegiando la dimensione del rapporto costituito da acqua e terraferma. Le parole chiave sono le seguenti: città verticale, mix funzionale, waterfront, spazi pubblici, sostenibilità ambientale ed energetica, connessioni e intermodalità.

2.2 Porto Commerciale

Nella delicata fase di predisposizione del nuovo Piano Regolatore Portuale il Comune di Venezia intende partecipare attivamente. Le scelte, necessariamente condivise, possono garantire la congruità degli obiettivi di sviluppo e gestione del complesso sistema portuale con la necessità di attenzione posta verso la città, definendo obiettivi chiari e concreti.

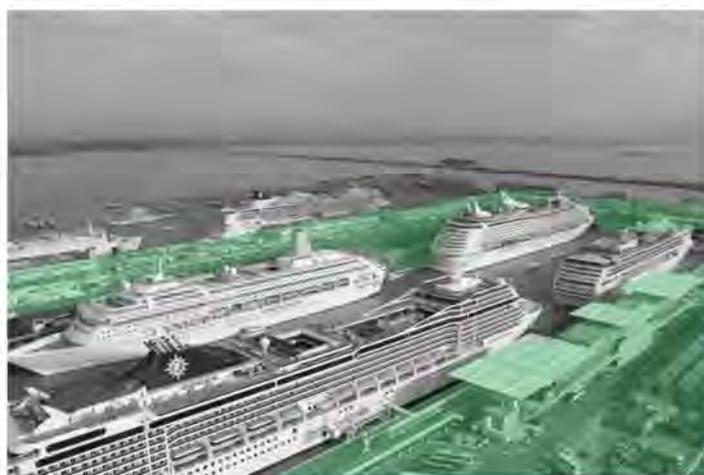
Le aree afferenti al Demanio Portuale rappresentano il punto di partenza per la redazione del PRP, mentre il rimanente ambito del porto industriale sarà oggetto di una trattazione coerente con gli strumenti di pianificazione dell'Amministrazione Comunale.

2.3 Attività crocieristica e Grandi Navi

Convinti della necessità di una soluzione urgente alternativa al passaggio delle "grandi navi" nel Bacino di San Marco, la sfida dell'Amministrazione è sostenere il settore della crocieristica, che influenza il sistema economico locale con la domanda di beni e servizi ad aziende localizzate nel territorio comunale e metropolitano, che occupano migliaia di addetti. La natura di "homeport" garantisce, infatti, un importante indotto occupazionale ed economico, che comprende forniture navali, filiera agroalimentare, servizi per i viaggiatori e sistema ricettivo.

L'Amministrazione Comunale intende quindi favorire il mantenimento dell'arrivo delle navi da crociera alla Stazione Marittima, promuovendo la diversificazione dell'accesso attuale. Questo si rende possibile attraverso l'individuazione di un percorso che, dalla bocca di Malamocco, raggiunga la Stazione Marittima utilizzando il Canale Malamocco-Marghera ed il Canale Vittorio Emanuele. Allo stato attuale è stata proposta una soluzione da parte dell'Autorità Portuale, progettata con l'Amministrazione Comunale, che è al vaglio dei competenti Ministeri e che prevede un collegamento attraverso l'isola delle Tresse.

Solamente linee di sviluppo portuale chiare e definite consentiranno la certezza degli investimenti che si tradurranno nel miglioramento delle strutture a terra, delle compatibilità ambientali e paesaggistiche, della logistica e dei servizi.



2.4 Bonifiche

Il territorio comunale ha visto nel recente passato l'evoluzione della perimetrazione del Sito d'Interesse Nazionale (SIN) di Porto Marghera e l'avvio di una nuova fase di gestione delle Bonifiche a seguito della sottoscrizione dell'“Accordo di Programma per la Bonifica e la Riqualificazione Ambientale del Sito di Interesse Nazionale di Venezia - Porto Marghera e aree limitrofe” del 16 aprile 2012.

Si deve provvedere ad una revisione dell'Accordo e dei regolamenti conseguenti, che garantisca procedure e tempi autorizzativi certi, puntando principalmente alla semplificazione amministrativa, al fine di completare i processi di bonifica in corso e di snellire la valutazione di quelli in itinere.

L'obiettivo più importante è riuscire a dare avvio concretamente alle bonifiche, secondo una logica nuova: contestualmente al progetto di bonifica va autorizzato anche il progetto edilizio, definendo un percorso che preveda tempi e costi certi per gli investitori.

La regia pubblica deve comunque consentire e favorire gli interventi dei privati quali soggetti attuatori interessati a tutte le fasi della rigenerazione.

Senza dubbio, si tratta della più grande sfida di recupero ambientale in Italia, e può diventare una grande opportunità per riqualificare il territorio e riconsegnarlo alla città.

2.5 Alta Velocità ferroviaria

Venezia Santa Lucia deve rimanere stazione di testa dell'Alta Velocità e punto di attestazione del S.F.M.R. (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale), sviluppando la vocazione di hub intermodale, connesso ai sistemi di mobilità acqua.

La stazione dei treni di Mestre Centro, quale fermata dell'Alta Velocità, deve svolgere la funzione di volano per i processi di rigenerazione urbana di tutte le aree che ad essa afferiscono, a cominciare dall'asse di via Piave.

A tale scopo è in corso un'attenta revisione delle previsioni di trasformazione, includendo nel progetto anche la possibilità di collegare, con una piastra polifunzionale sopraelevata che diventi parte integrante della nuova stazione, l'abitato di Mestre e quello di Marghera, connettendo così le due parti di città attualmente separate dalla barriera infrastrutturale data dal fascio di binari.

2.6 Aeroporto Marco Polo e Terminal Tessera

L'Amministrazione Comunale è interessata allo sviluppo dell'aeroporto Marco Polo quale hub internazionale.

L'evoluzione dei collegamenti del sistema aeroportuale con la città porterà, d'intesa con i soggetti gestori e concessionari, l'arrivo a Tessera della rete ferroviaria.

Un elemento d'interesse in diretta relazione con l'ambito aeroportuale è l'area del Terminal di Tessera, in previsione di una possibile integrazione dei servizi all'aeroporto, anche con funzione di punto di smistamento dei flussi (non solo turistici) e di collegamento diretto alla terraferma per gli abitanti delle isole della Laguna nord, evitando così il passaggio forzato per Venezia.

2.7 Viabilità metropolitana e Hub Intermodali

L'area metropolitana di Venezia è un attrattore di importanti flussi di persone e merci, che vanno necessariamente gestiti attraverso strumenti di pianificazione a scala sovracomunale. Le infrastrutture esistenti costituiscono sul territorio un complesso reticolo di viabilità locale, nel quale oggi viene privilegiato l'uso del mezzo di trasporto privato.

Il trasporto pubblico locale, seppur sviluppato e diversificato in termini di offerta (tram, bus, SFMR in fase di realizzazione, vaporette, ferry-boat), non è sempre supportato da un'adeguata possibilità di scambio intermodale con i mezzi di trasporto privati.

Diventa quindi strategico individuare sul territorio degli hub che permettano l'intermodalità, favorendo così l'incremento dell'uso dei mezzi pubblici, migliorando l'accessibilità alle zone centrali di Mestre e l'arrivo a Venezia.

Sarà necessario integrare le scelte del Piano degli Interventi con quelle da definirsi nei nuovi Piano del Traffico (PUT), Piano della Mobilità (PUM) e Piano del Traffico Acqueo, al fine di privilegiare interventi che puntino a una mobilità efficiente e sostenibile.

2.8 Energia e ambiente

Venezia è l'esempio per eccellenza di città resiliente, riconosciuto anche dall'ONU. Quotidianamente deve rispondere agli effetti dei cambiamenti climatici in corso, quali ad esempio innalzamento del livello del mare, aumento della frequenza degli eventi meteorologici estremi, ondate di calore.

L'Amministrazione Comunale intende promuovere un rinnovamento della città cogliendo la sfida ai cambiamenti climatici come un'opportunità di rilancio economico e di ripensamento degli spazi e delle strutture urbane.

Il progetto di Piano può sia intervenire sul bilancio delle emissioni di gas climalteranti (già previsto dal PAES – Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile) sia incentivare azioni e interventi maggiormente efficienti sotto il profilo energetico, a minore emissione di CO₂.

Va favorito anche lo sviluppo di energie alternative, promuovendo la produzione diretta da fonti rinnovabile e la creazione di un sistema che sfrutti le attività già insediate nel sito industriale di Porto Marghera.

Va inoltre garantita la difesa del sistema ambientale, favorendo le politiche e le strategie previste dalla U.E. e da tutti gli strumenti di pianificazione sovraordinata che impongono di tutelare le matrici di terra, acqua, aria e biodiversità. La necessità di tutela non deriva solo dalla fragilità del nostro territorio, ma dalla convinzione che non possa esserci crescita senza il rispetto delle risorse sulle quali la stessa si appoggia.

È comunque necessario verificare la sostenibilità del processo di crescita attraverso la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), sottoponendo a screening VAS tutti i processi di trasformazione per i quali il PAT non aveva definito in modo specifico contenuti, azioni ed effetti sulle matrici e sulle componenti ambientali.

2.9 Grandi eventi e intrattenimento

L'Amministrazione Comunale considera strategica e prioritaria l'opportunità di ampliare l'attuale offerta di servizi territoriali correlati allo sviluppo di strutture polifunzionali per il settore sportivo e dell'intrattenimento, quali stadio e palasport, facilmente integrabili con quelle culturali e fieristiche.

La previsione di nuove strutture, può creare un significativo indotto a livello occupazionale e la crescita del settore, dato che l'area metropolitana di Venezia scarseggia di luoghi dove si possano svolgere grandi eventi collocabili in un panorama internazionale. L'obiettivo dell'Amministrazione è quello di individuare degli spazi e delle aree, sulle quali poter realizzare delle strutture innovative e tecnologicamente avanzate, integrandole nel complesso sistema dei servizi territoriali di area metropolitana. Il requisito fondamentale è quello dell'accessibilità attraverso il sistema infrastrutturale esistente e il trasporto pubblico locale, facilitando così l'inserimento delle strutture nell'ambito dell'area vasta. Il Quadrante di Tessera è l'ambito interessato allo sviluppo di tali funzioni.

Anche nella Città Antica è necessario reperire degli spazi che diventino luoghi di aggregazione e nuovi centri del loisir, alternativi a quelli inseriti nel delicato tessuto urbano, al fine di soddisfare la richiesta delle diverse fasce di popolazione (abitanti, turisti, studenti residenti, etc.) e di rivitalizzare spazi oggi poco utilizzati come l'Arsenale, le aree della Scomenzera e Santa Marta.

2.10 Attività produttive tradizionali

La pesca e l'agricoltura sono delle risorse tipiche della Laguna veneziana che meritano attenzione e incentivazione, così come altre attività produttive tradizionali, come, ad esempio, il vetro di Murano, il merletto di Burano e di Pellestrina.

Si tratta di attività che hanno caratterizzato storicamente il sistema economico di tutto l'ambito lagunare e, che negli ultimi anni, sono state messe in secondo piano a favore di una economia più globalizzata, trascurando l'importante valore culturale e identitario delle stesse. Possono invece rappresentare ancora una voce fondamentale nel bilancio economico della città, in quanto favoriscono la residenzialità nel territorio insulare.

Un particolare ambito di sviluppo è il settore della diportistica, dalla cantieristica minore allo sviluppo di darsene e dei relativi servizi, fino alla creazione di nuovi punti di approdo per le imbarcazioni in tutto il territorio lagunare.

L'obiettivo è di mantenere e riscoprire la vocazione produttiva della città storica e delle isole, creando così le condizioni per nuovi posti di lavoro nei diversi settori, dal commercio all'artigianato, dall'agricoltura alla pesca, dalle piccole e medie imprese alle libere professioni.



2.11 Università ed Enti di formazione

La presenza in città di due Atenei universitari (Ca' Foscari e IUAV) e di altri enti di formazione di eccellenza (Marcianum, IUSVE, Conservatorio musicale, Accademia delle Belle Arti, etc.), con sedi nella città d'acqua, ma anche in terraferma, costituisce un vero e proprio giacimento culturale e un'enorme risorsa che, in termini di sviluppo, può essere paragonata ad un settore produttivo in continua crescita.

E' quindi necessario favorire la crescita di queste istituzioni e delle loro attrezzature, per garantire la loro capacità attrattiva di talenti provenienti non solo dal territorio nazionale, ma dall'Europa e dal mondo intero.

La principale richiesta è di alloggi e servizi per studenti e docenti che decidano di fermarsi in città durante il periodo degli studi universitari, ma la vera sfida è di creare le condizioni affinché, una volta terminati gli studi, scelgano questo territorio per vivere e lavorare. La città si presta ad una conformazione di "campus diffuso", che favorisce l'integrazione con la residenzialità storica.

Questo processo genera un importante indotto economico e favorisce la realizzazione di dotazioni strutturali che rimangono a disposizione della città e dei city user che la frequentano.

2.12 La rete digitale

La trasformazione digitale è il fattore catalizzante "immateriale" per creare sviluppo, buona occupazione e migliori servizi a cittadini e imprese. Venezia è dotata di una rete infrastrutturale pubblica in fibra ottica di alta qualità, che può fungere da piattaforma per una nuova visione cittadina.

Interi settori dell'economia veneziana, da quello della ricerca sull'ambiente e sulle acque a quello artigianale e del vetro, possono essere accompagnati per tenere insieme conoscenza "antica" con tecnologie "innovative". Favorendo un salto tecnologico e culturale delle imprese, anche quelle turistiche, Venezia può diventare un esempio virtuoso di come una città storica possa arrivare preparata all'appuntamento della modernità digitale.

L'occasione del Piano Nazionale Banda Ultralarga 2014-2020, che vede Venezia come una delle prime cinque città in Italia coinvolte dall'infrastrutturazione Enel Open Fiber per la parte di investimento privato, insieme agli ingenti finanziamenti pubblici previsti per le aree a fallimento di mercato, è fondamentale per lo sviluppo del territorio.

Dal canto proprio, l'Amministrazione deve farsi artefice del processo di digitalizzazione delle proprie procedure, semplificando il rapporto con i cittadini e le imprese, attraverso la revisione e informatizzazione dei processi interni, oltre a migliori sistemi e servizi digitali verso l'utenza.

L'infrastruttura digitale è la piattaforma sulla quale implementare il sistema di vigilanza e di controllo del territorio per ragioni di sicurezza. Questa consente la maggiore distribuzione delle telecamere di sorveglianza, la creazione di varchi elettronici nelle principali arterie di accesso alla città, un sistema intelligente di illuminazione delle aree urbane, la capillare raccolta di segnalazioni da parte dei cittadini attraverso gli strumenti telematici, in un'ottica di sicurezza partecipata.

2.13 La manutenzione della città

Il Piano triennale delle Opere pubbliche è quasi interamente costituito da piccoli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria di strade, marciapiedi, scuole, edifici pubblici e in generale di tutti i beni strumentali a garantire le funzioni pubbliche essenziali e quelle che migliorano la qualità della vita urbana.

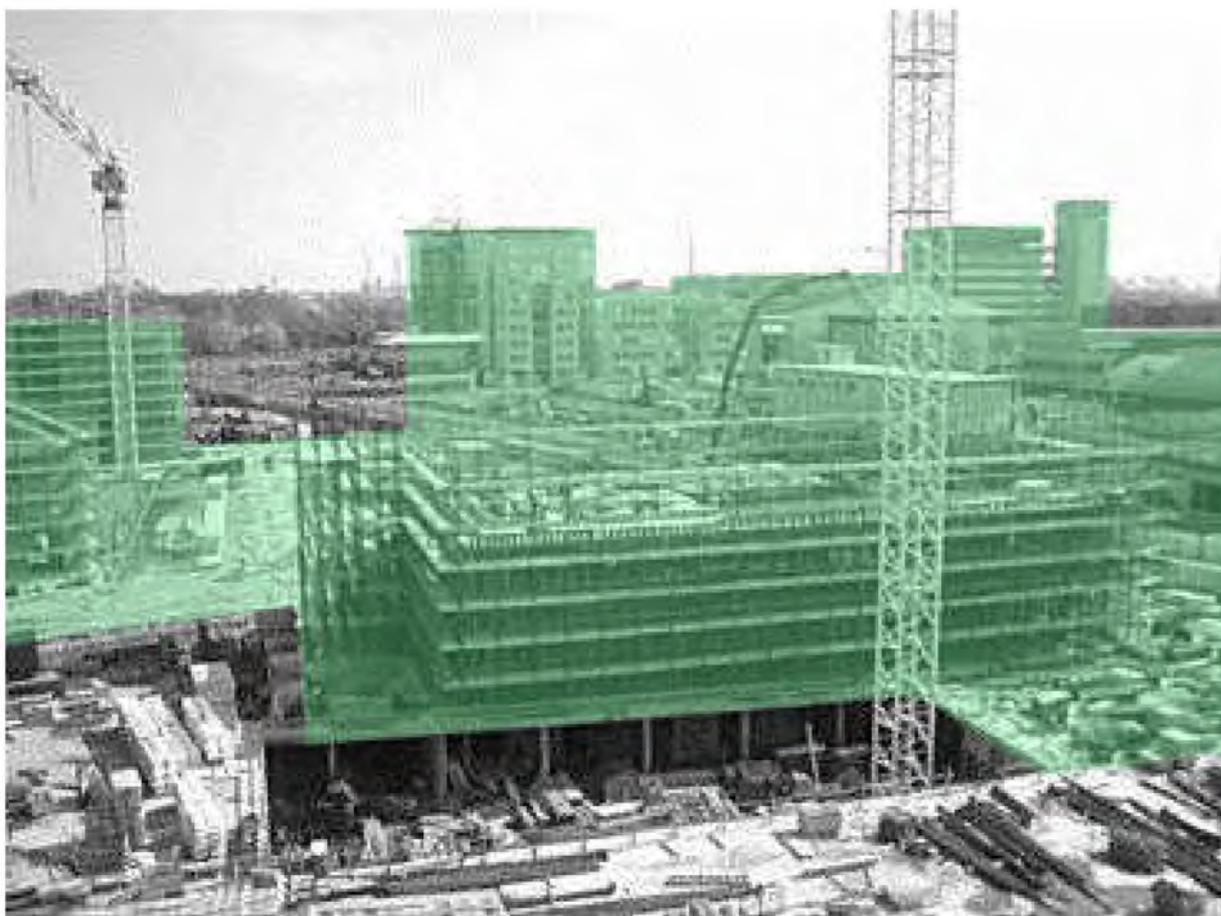
Se per un verso questa è una scelta in qualche modo obbligata dalla limitatezza delle risorse pubbliche effettivamente disponibili, per l'altro assume un significato preciso se associata all'insieme delle azioni messe in campo dall'Amministrazione per l'affermazione di una vera e propria "etica della responsabilità" nella gestione e nell'uso dei beni pubblici.

Effettuare costantemente la manutenzione di un bene, in modo da garantirne la funzione intrinseca, oltre a conservarne il valore economico, ne rende possibile soprattutto la fruibilità alla collettività nel tempo e tale attività acquista, pertanto, un significato etico pregnante.

La manutenzione dei beni strumentali costituisce il presupposto per poter garantire i servizi pubblici, ma è anche una scelta che assume un significato culturale contro ogni spreco di risorse e contro il disinteresse per ciò che è "pubblico".

La manutenzione è un fatto culturale nella misura in cui recupera antichi saperi e professionalità tradizionali. Si pensi alla manutenzione dell'ambiente naturale e in generale dei manufatti e della struttura fisica della Città storica.

In questo senso, l'Amministrazione intende utilizzare anche l'attività pianificatoria per agevolare l'attività di manutenzione ordinaria e straordinaria su edifici e strutture privati, perché anche il miglioramento dell'estetica e del decoro complessivo della città contribuisce a rafforzare il senso di appartenenza alla comunità cittadina.



3 Gli ambiti tematici del Piano degli Interventi

Il Piano degli Interventi, come disposto dalla L.R. 11/2004 può essere redatto in un'unica soluzione estesa all'intero territorio comunale, per Ambiti Territoriali Omogenei o con provvedimenti parziali. L'operazione di sviluppo può quindi avvenire per fasi che predispongono l'attuazione per parti limitate di territorio e/o per ambiti tematici d'intervento.

Le Linee Programmatiche 2015-2020 dell'Amministrazione esplicitano alcune delle priorità relativamente ai principali temi per i quali è necessaria una programmazione urbanistica di breve periodo e concretamente attuabile.

- 3.1 Mestre e Marghera - gli ambiti di trasformazione e la città verticale

Il sistema urbano centrale di Mestre e Marghera deve tornare ad essere il cuore pulsante della città di terraferma ed è il primo ambito tematico sul quale concentrare l'attenzione. Il modello proposto è quello della città che si sviluppa su se stessa, che migliora la qualità del vivere e dell'abitare, che adegua la dotazione di servizi alle esigenze dei cittadini e che diventa sicura e frequentabile per tutti. E' quindi necessario che ogni ipotesi o progetto di trasformazione sia coerente con questi obiettivi e funga da volano per la rigenerazione dei tessuti urbani circostanti.

Il Piano degli Interventi ha il compito di definire le modalità operative per gli ambiti di trasformazione, al fine di orientare gli interventi possibili verso un disegno complessivo coerente con le disposizioni del piano strutturale, prediligendo le aree con buona accessibilità e sufficiente dotazione di servizi alla persona.

Le trasformazioni urbanistiche da programmare con il PI devono favorire principalmente azioni di recupero, di rigenerazione e di densificazione dei tessuti urbani degradati nella città già costruita, in attuazione delle politiche di contenimento del consumo di suolo e di miglioramento della qualità urbana e ambientale.

Il Piano individua due grandi categorie di ambiti di trasformazione, che necessitano di una trattazione diversa a seconda dei casi.

Il primo è quello che il PAT individua come “Linee preferenziali di sviluppo insediativo”, destinate ad una nuova espansione delle aree urbanizzate.

E' necessario definire puntualmente gli strumenti attuativi per la progettazione e realizzazione di interventi e le relative regole, non riferendosi esclusivamente all'idea di sviluppo edilizio, ma anche allo sviluppo di aree verdi o attrezzate per servizi. E' inoltre importante verificare la coerenza dei progetti di trasformazione con l'ambito territoriale di riferimento, affinché ogni previsione di sviluppo tenga in forte considerazione il contesto urbano, ambientale e paesaggistico circostante e selezioni di conseguenza gli elementi fisici e funzionali inseribili in tale contesto.

Il secondo ambito è quello delle aree individuate nel PAT come “Aree di riqualificazione e riconversione”, sulle quali le previsioni di piano potranno essere riviste e modificate permettendo nuove modalità di trasformazione e nuove funzioni insediabili. Anche in questo caso non si tratta solo di parti di città consolidata per la quale si prevedono processi di rigenerazione urbana, ma anche di ambiti con specifiche caratteristiche storiche, paesaggistiche ed ecosistemiche per i quali è necessario intervenire con azioni mirate alla valorizzazione e alla rifunzionalizzazione.

All'interno di questi ambiti si inserisce il progetto di “città verticale”, con l'obiettivo di sviluppare il cuore amministrativo e culturale dell'area metropolitana del Nord-Est, luogo di un possibile abitare sostenibile e di insediamento principalmente del terziario e del terziario avanzato, accogliendo giovani imprenditori che sviluppino start-up e innovazione. La prospettiva è di densificazione e incremento volumetrico di alcune aree, come ad esempio il sistema urbano centrale di Mestre, a partire dal nucleo di Piazza Ferretto, salotto cittadino, attraverso via Piave e via Cappuccina, fino alla stazione

3 Gli ambiti tematici del Piano degli Interventi

ferroviaria, per arrivare all'ambito di via Torino e via Ca' Marcello, includendo anche le parti di Porto Marghera più prossime ai contesti urbani di Mestre e della città giardino.

Oltre alle aree di possibile trasformazione già individuate, potranno essere prese in considerazione anche proposte di soggetti attuatori privati, privilegiando quelle che prevedono un rilevante interesse pubblico e processi di rigenerazione del tessuto socio-economico locale.

Per tutti i sopracitati ambiti di trasformazione è comunque necessario definire le modalità della pianificazione attuativa e i relativi procedimenti finalizzati all'approvazione, per poi passare alla fase di attuazione prevista nel quinquennio di durata del Piano, verificando sempre la congruità delle scelte progettuali con il disegno di piano.

Rientra in questo ambito tematico, seppur non afferente al sistema urbano centrale, anche l'ipotesi di sviluppo delle aree a nord dell'aeroporto, in particolare quelle definite come "Quadrante di Tessera".

L'individuazione di un "contesto territoriale destinato alla realizzazione di programmi complessi" ne definisce la vocazione di rango metropolitano. È un caso nel quale per l'attuazione delle previsioni è necessaria l'azione integrata e coordinata di una pluralità di attori pubblici e privati che, sotto un'unica regia, possano sviluppare un sistema di strutture per lo sport, l'intrattenimento, lo spettacolo e il tempo libero, oltre a tutti i servizi legati a queste funzioni. Le previsioni localizzative del precedente Accordo di programma potranno essere riviste, interessando anche le aree poste in adiacenza o alternative al perimetro iniziale.

3.2 Venezia città antica - residenza e servizi

Favorire la residenzialità nella città antica è uno degli obiettivi fondamentali dell'Amministrazione per il mandato in corso.

Si tratta di un tema di grande complessità, che richiede una pluralità di strategie convergenti, solo alcune delle quali afferiscono direttamente alla materia urbanistica e possono essere trattate con il Piano degli Interventi.

Bisogna invertire il progressivo impoverimento dei servizi ai residenti, sostituiti da attività ricettive di basso livello e attività commerciali destinate prevalentemente o esclusivamente ai turisti.

Una prima strategia, a breve termine, è quella di contenere il fenomeno della progressiva occupazione del patrimonio residenziale cittadino da parte di attività ricettive alberghiere ed extra-alberghiere, attraverso la revisione delle norme urbanistiche che disciplinano i cambi d'uso. Tale revisione dovrà consentire all'Amministrazione di valutare caso per caso le richieste di insediamento o ampliamento di attività ricettive. I nuovi criteri saranno in primis la qualità delle strutture e l'alta gamma dei servizi offerti, la specifica localizzazione nell'ambito del centro storico, la capacità di innescare processi di riqualificazione degli spazi pubblici circostanti, l'uso razionale degli immobili, l'impatto occupazionale e l'indotto economico derivante.

Una seconda strategia, sempre attuabile attraverso l'adeguamento delle norme urbanistiche, deve mirare ad un'equa distribuzione fra pubblico e privato del maggior valore immobiliare generato dall'insediamento o ampliamento di attività ricettive, notoriamente molto elevato nel centro storico di Venezia. Tale risultato sarà perseguito anche con l'adeguamento degli oneri di urbanizzazione primari e secondari.

Il Piano degli Interventi dovrà disciplinare adeguatamente la realizzazione o monetizzazione degli standard urbanistici legati all'insediamento di attività ricettive e/o di medie e grandi strutture commerciali di vendita. Infatti, la peculiarità della città d'acqua, che non consente la realizzazione di parcheggi e, nella maggior parte dei casi, neppure quella di aree verdi ad uso pubblico, non

3 Gli ambiti tematici del Piano degli Interventi

può tradursi in un semplice vantaggio per l'operatore privato, che configura peraltro un profilo di iniquità rispetto a chi opera in terraferma.

Una terza strategia deve riguardare l'immissione nel mercato immobiliare di alloggi a canone di locazione sostenibile (ad esempio social housing ed edilizia convenzionata), da destinare alle categorie di cittadini che, pur non potendo accedere all'edilizia A.T.E.R. a causa del superamento del massimale di reddito, non possono comunque permettersi di affrontare gli elevati canoni di affitto proposti dal libero mercato nel centro storico.

In tale prospettiva, assume particolare rilevanza il tema della riqualificazione delle aree dismesse o parzialmente dismesse del centro storico fra cui, in particolare:

- l'area ex Italgas di Santa Marta
- l'area dell'Ospedaletto dell'IRE a San Giovanni e Paolo
- l'area dell'ex ospedale pediatrico Umberto I a Cannaregio
- l'area dell'ex Orto Botanico, a Cannaregio
- l'area ex Actv a Sant'Elena
- l'area di San Pietro di Castello
- l'area ex Scalerà - Trevisan alla Giudecca
- l'area ex Italgas di San Francesco della Vigna

Dato atto che la maggior parte degli interventi programmati per tali aree stenta a decollare a causa dell'attuale congiuntura economica, attraverso il Piano degli Interventi sarà possibile rivalutare attentamente le previsioni urbanistiche vigenti.

L'obiettivo è di rendere più facilmente attuabile il recupero attraverso il coinvolgimento di soggetti privati, per realizzare insediamenti di elevata qualità caratterizzati da un'equilibrata coesistenza di residenza, servizi ed aree verdi.

Parallelamente, sarà necessario promuovere la conoscenza di tali risorse urbane presso i potenziali investitori, anche avvalendosi della nuova Agenzia di Sviluppo Venezia.

A tal fine sarà necessario agire:

- sulla semplificazione delle norme urbanistiche ed edilizie, con l'obiettivo di dare certezza agli interventi ammissibili, accelerare i procedimenti e rendere più facilmente adattabili gli spazi interni degli edifici;
- sulle previsioni della nuova Legge speciale per Venezia, operando affinché siano introdotti specifici finanziamenti a sostegno degli interventi di riqualificazione del patrimonio immobiliare residenziale da parte dei privati proprietari.

Anche sul fronte delle attività commerciali, si valuterà la possibilità di approvare specifiche disposizioni finalizzate a limitare l'espansione degli esercizi destinati unicamente ai turisti e favorire l'insediamento di attività di servizio alla residenza, in modo da contenere il progressivo impoverimento del tessuto commerciale del centro storico.

Il Piano degli Interventi dovrà inoltre favorire l'adeguamento delle attività produttive esistenti e l'insediamento di nuove attività, in particolare quelle tradizionali e compatibili, con attenzione all'artigianato e alla cantieristica minore, in modo da rivitalizzare il tessuto produttivo della città storica.

Specifiche attenzioni andranno dedicate:

- all'Isola del Tronchetto, dove è necessario provvedere ad un riordino del sistema distributivo e della logistica, in relazione con le attività direzionali e commerciali;
- all'Arsenale, per rilanciare il compendio sotto il profilo urbanistico e funzionale, nel rispetto del suo valore storico-architettonico, valorizzando la presenza della Marina Militare.

3 Gli ambiti tematici del Piano degli Interventi

3.3 Le centralità urbane della Terraferma e delle Isole

Le centralità urbane della Terraferma, costituite attorno a piccoli centri storici o a nuclei rurali nel periodo dell'espansione della città, e i centri urbani insulari, caratterizzati in prevalenza dai nuclei storici originari, hanno sempre rappresentato dei nuclei di identità locale, ricchi di un tessuto socio-economico che permetteva agli abitanti una buona qualità della vita.

Questi centri sono stati penalizzati da scelte localizzative ed economiche che ne hanno snaturato la caratteristica di comunità locale. Nel territorio di terraferma infatti, il fenomeno della dispersione insediativa, il continuo sviluppo di centri commerciali al di fuori dei centri urbani, hanno determinato un lento ma inesorabile declino dei centri minori.

Lo stesso destino è toccato ai centri urbani insulari della Laguna, aggravato dalla difficoltà di collegamenti e dall'impossibilità di soddisfare le esigenze abitative minime primarie, in un contesto nel quale i limiti fisici (alloggi troppo piccoli, impossibilità di accorpamento di unità immobiliari, servizi igienici inadeguati) rappresentano tutt'oggi una difficoltà da superare. Ne è stata conseguenza diretta una forte tendenza allo spopolamento e all'abbandono di ogni tipo di attività, commerciale, artigianale o di servizio, provocando anche un impoverimento della struttura economica legata alle attività tradizionali locali (vetro, merletto, pesca, cantieristica minore, etc).

Per rafforzare i centri urbani di terraferma e insulari sono quindi necessarie due principali strategie che non sono di esclusiva competenza della programmazione urbanistica, ma implicano il coinvolgimento di diversi settori.

La prima strategia è quella di favorire il mantenimento e lo sviluppo della residenza in tutti i centri minori, con l'effetto di mantenere in vita le attività esistenti e i servizi ai cittadini rivitalizzando il tessuto sociale ed economico.

Per far ciò sarà necessario:

- la semplificazione delle regole di trasformazione degli immobili storici inseriti nei contesti urbani insulari, oggi vincolati da previsioni di piano che impediscono l'adeguamento alle attuali condizioni di vita di chi sceglie di rimanere a vivere in questi luoghi;
- l'inserimento di servizi alla persona decentrati (seppur minimi), permettendone

la fruizione anche ai soggetti con difficoltà di spostamento dal luogo di residenza, favorendo una struttura di welfare urbano diffusa su tutto il territorio comunale;

- il rafforzamento e l'oculata gestione del trasporto pubblico locale, favorendo l'uso del mezzo pubblico per i residenti dei centri minori di terraferma e rafforzando le linee acquedotte di collegamento con le isole lagunari;
- l'individuazione e/o la valorizzazione di spazi collettivi che favoriscano l'aggregazione, l'inclusione sociale, il gioco e lo sport, lo stare insieme, lo svolgimento di eventi pubblici e di manifestazioni d'ogni genere.

La seconda strategia è quella di favorire l'inserimento di nuove funzioni commerciali, turistiche e di servizio alla residenza, facilitando i processi di trasformazione e riqualificazione degli immobili esistenti.

Questa strategia va declinata in diverse modalità operative:

- la facilitazione delle trasformazioni degli immobili finalizzate all'inserimento di funzioni di servizio alla persona, attraverso la definizione di norme adeguate;
- il sostegno alle attività commerciali dei centri minori, in controtendenza con la creazione di grandi centri di interesse economico e commerciale, favorendo invece i negozi di vicinato e le attività tradizionali, anche attraverso la semplificazione burocratica legata alle possibilità di insediamento di nuove attività;
- il recupero delle attività tradizionali che hanno caratterizzato le microeconomie dei centri urbani insulari (vetro a Murano, merletto e pesca a Burano e Pellestrina, cantieristica minore in tutto l'ambito lagunare);
- l'inserimento e lo sviluppo di attività turistico-ricettive che permettano di rivitalizzare i centri minori e di creare delle economie legate alla conoscenza, frequentazione e fruizione di ambiti diversi da quello di Venezia città antica.

3 Gli ambiti tematici del Piano degli Interventi

Si riportano di seguito alcuni obiettivi specifici, indicativi e non esaustivi, come base di partenza per il confronto con le Comunità locali, per le diverse zone che costituiscono il cuore delle centralità urbane di terraferma e insulari.

Campalto e Tessera

- riordinare il sistema della mobilità con l'obiettivo di sgravare i centri dal traffico di attraversamento;
- valorizzare il collegamento ciclo-pedonale tra i centri di Campalto, Tessera, il bordo lagunare, il parco di San Giuliano e i Forti;
- valorizzare il rapporto con la Laguna favorendo la nautica da diporto, attraverso • il miglioramento degli accessi acquei e degli approdi;
- favorire il rapporto con le nuove aree di sviluppo aeroportuale, con il Terminal di Tessera e con il Quadrante di Tessera;
- rafforzare l'idea di centralità urbana dei nuclei abitati principali.

Dese

- completare e sviluppare l'area per Attrezzature Economiche Varie (AEV);
- sviluppare le connessioni ciclabili, collegandole alla dorsale fluviale del Dese, mettendole in rete con il Bosco di Mestre;
- avviare processi di riqualificazione ambientale;
- incentivare il turismo diffuso e l'escursionismo naturalistico.

Favaro Veneto

- valorizzare i luoghi di aggregazione, in particolare la piazza;
- sviluppare le strutture di servizio al cittadino, come il distretto sanitario e gli impianti sportivi;
- rivedere le previsioni di nuove connessioni viabilistiche a seguito della realizzazione delle nuove infrastrutture quali il tram e la Vallenaris bis, valutando i flussi di traffico e le conseguenti necessità;
- completare il sistema di piste ciclabili previste.

Zelarino e Trivignano

- favorire collegamenti attraverso la rete capillare di piste ciclabili e pedonali lungo la direttrice Castellana;
- valorizzare l'asta fluviale del Marzenego e del Dese;
- limitare i flussi di traffico generati dall'ospedale e della zona AEV Terraglio;
- definire i bordi della città consolidata evitando ulteriore dispersione insediativa;
- favorire l'uso agricolo dei terreni e il turismo diffuso in campagna.

Chirignago, Asseggiano e Gazzera

- mitigare l'impatto del traffico di attraversamento della Miranese;
- riconnettere gli spazi interstiziali e interclusi con il tessuto urbano circostante;
- perseguire l'obiettivo di far terminare i lavori delle stazioni S.F.M.R. di Gazzera e via Olimpia e della loro viabilità;
- valorizzare gli elementi storico-monumentali presenti sul territorio connettendoli a un itinerario culturale fruibile a piedi e in bicicletta.

Marghera e Catene

- connettere la "Città giardino" con il centro di Mestre, sfruttando il progetto di riqualificazione della stazione ferroviaria;
- incentivare i servizi di qualità e migliorare la sicurezza per le comunità di Marghera e Catene;
- dare una nuova centralità urbana alla località di Catene attraverso la valorizzazione della piazza che dovrà interagire anche con il parco esistente;
- rivedere i percorsi ciclo-pedonali per renderli più compatibili con la struttura urbana;
- favorire i collegamenti per l'abitato di Ca' Sabbioni mitigando le cesure degli assi stradali di grande scorrimento;
- individuare Malcontenta e Fusina come punti di attestazione dei flussi turistici provenienti dal Naviglio Brenta.

3 Gli ambiti tematici del Piano degli Interventi

Murano

- valorizzare il sistema della produzione del vetro migliorando l'approvvigionamento delle materie prime e delle fonti energetiche;
- incentivare l'ammodernamento degli impianti produttivi e favorire la loro espansione;
- favorire insediamento di strutture ricettive e di qualità in aree dismesse o di riconversione;
- rivitalizzare il tessuto urbano evitando lo svuotamento serale, inserendo funzioni di servizio ai cittadini e valorizzando gli spazi pubblici;
- incentivare la riqualificazione del patrimonio edilizio inutilizzato sostenendo interventi di riconversione a nuove destinazioni d'uso;
- facilitare le connessioni via acqua con la terraferma e Venezia, migliorando l'accessibilità;
- riordinare le parti marginali come Sacca San Mattia e Sacca Serenella;
- migliorare il sistema degli approdi per la nautica da diporto.

Burano, Mazzorbo e Torcello

- favorire l'accoglienza turistica diffusa riducendo il fenomeno del pendolarismo turistico giornaliero, anche con l'adeguamento delle norme esistenti;
- favorire collegamenti rapidi con la terraferma, anche verso l'aeroporto;
- facilitare i processi di adeguamento delle abitazioni alle necessità primarie per contenere il fenomeno della migrazione dei residenti.

Lido

- rilanciare la ricettività di alto livello;
- attrarre il turismo metropolitano, sfruttando il sistema di mobilità integrata;
- valorizzare il sistema turistico legato alle spiagge;
- rilanciare le funzioni legate all'aeroporto e all'eliporto e riqualificare gli ambiti di servizio ad essi collegati;
- trasformare l'"ex Ospedale al mare" con destinazioni non solo residenziali, ma anche legate al sanitario e al benessere;

-
- valorizzare la Mostra del Cinema e gli eventi collaterali;
 - favorire la nautica da diporto;
 - verificare la possibilità di connessione con Pellestrina, Chioggia e il Cavallino attraverso la pista ciclabile sotterranea legata alle strutture del Mose.

S. Erasmo

- fornire maggiori servizi di supporto alla comunità residente, favorendo la residenzialità;
- attuare progetti sperimentali di promozione della cultura e dei prodotti agricoli tipici dell'isola, incentivando l'autonomia anche nella gestione delle manutenzioni del territorio;
- incentivare lo sviluppo del polo nautico all'isola della Certosa e l'idroscalo nell'isola di Sant'Andrea.

Pellestrina

- creare opportunità per trasformare le aree oggi dismesse a seguito dell'abbandono delle attività principali, pesca, itticoltura e orticoltura;
- favorire la nautica da diporto, anche attraverso nuovi attracchi;
- incentivare il turismo attraverso forme di accoglienza alternative e compatibili con l'ambiente lagunare (campeggi, ricettività residenziale diffusa, etc.);
- attrezzare le spiagge per la fruizione balneare;
- favorire la creazione di strutture per l'ittiturismo e agriturismo;
- promuovere la cultura e i prodotti ittici e agricoli dell'isola con interventi mirati anche a carattere sperimentale.

3 Gli ambiti tematici del Piano degli Interventi

3.4 Il sistema di accoglienza turistica diffusa

Il turismo rappresenta per Venezia una componente fondamentale dell'economia locale, incentrato principalmente sull'indiscusso fascino della città d'acqua con la sua storia e i suoi monumenti.

Obiettivo fondamentale del PI è favorire lo sviluppo del sistema di accoglienza turistica in tutto l'ambito comunale, utilizzando il brand "Venezia" come volano per diffondere la conoscenza delle risorse e dei valori che caratterizzano il nostro territorio.

La Laguna, le isole minori, i sistemi litoranei, la gronda Lagunare, le dorsali fluviali, il sistema delle fortificazioni, la campagna, diventano elementi sui quali dirottare una parte dei flussi turistici che possono trovare ospitalità in un sistema turistico ricettivo alternativo, caratterizzato da forme di accoglienza quali l'albergo diffuso, i B&B, gli affittacamere, gli appartamenti turistici, i punti di ristorazione e quelli di vendita e consumo dei prodotti locali.

Le strategie da attuare sono di seguito riportate:

- la valorizzazione del patrimonio storico esistente (forti, manufatti rurali, mulini, edifici ex-produttivi) per lo sviluppo di nuove attività legate al turismo "slow";
- la valorizzazione delle componenti ambientali e naturalistiche del nostro territorio, che circondano la città di terraferma e sono l'elemento caratterizzante degli ambienti lagunari ed insulari;
- la connessione di tutti gli elementi attraverso un sistema di piste ciclabili, itinerari naturalistici, percorsi ambientali, percorsi pedonali in gronda lagunare e lungo le dorsali fluviali, vie d'acqua per la navigazione lenta;
- la creazione di strutture che permettano di informare, gestire e smistare il flusso di persone e di mezzi, incentivando così la rifunzionalizzazione delle strutture edilizie che si potrebbero prestare a questi usi (compresi gli edifici storici);
- l'individuazione di aree di sosta lunga (aree attrezzate per i camper e agricampeggi, attracchi per houseboat) e breve (aree attrezzate, zone pic-nic e punti di approdo per piccole imbarcazioni da diporto) in tutto il territorio di terraferma, in gronda lagunare e nelle isole minori;

-
- l'individuazione e la strutturazione di aree di interscambio modale (parcheggi auto e camper inseriti nel sistema delle piste ciclabili e delle vie di navigazione lenta, piccole darsene e scivoli per barche) e di smistamento dei flussi (approdi e aree attrezzate per i natanti turistici, la voga e la vela) dove si possano anche noleggiare mezzi (bici, barche);
 - la semplificazione delle regole di trasformazione degli edifici e delle strutture funzionali alla costruzione di questo sistema nell'ambito di terraferma e delle isole;
 - la semplificazione delle regole di trasformazione degli edifici e delle strutture funzionali a tutte le attività tradizionali e compatibili con l'ambiente lagunare, quali la pesca, l'ittiturismo e la diportistica minore.



3 Gli ambiti tematici del Piano degli Interventi

3.5 La città pubblica e la dotazione di servizi

Il Piano degli Interventi, come prevede la L.R. 11/2004, non deve limitarsi alla semplice individuazione degli standard di legge relativi alle nuove aree di sviluppo, ma deve invece puntare alla qualità del sistema di servizi alla persona, anche nella città esistente.

L'obiettivo dell'Amministrazione è quello di integrare il PI con uno specifico "Piano delle dotazioni dei servizi della Città".

Tale strumento di programmazione è atto ad censire la dotazione di servizi esistenti, ad individuarne la necessità di potenziamento o ammodernamento e a definire il fabbisogno di nuovi servizi. In tali interventi è contemplata la partecipazione di soggetti attuatori privati nelle implementazioni di funzioni di servizio ai cittadini, favorendo quindi processi virtuosi di strutturazione della rete del welfare urbano.

Una particolare attenzione va dedicata agli spazi pubblici intesi come luoghi d'aggregazione, prevedendo il miglioramento di quelli esistenti e individuando nuovi spazi pubblici o privati, anche residuali, che possano contribuire al miglioramento della qualità urbana e del vivere. La gestione di questi spazi, non necessariamente pubblica, può essere demandata anche ad associazioni o a privati, creando così un senso di appartenenza e di identificazione che favorisce la cura e allo stesso tempo la sicurezza dei luoghi stessi.

Le produzioni culturali, intese come servizio ai cittadini, sono un campo nel quale la Città ha un potenziale da consolidare a livello mondiale, sempre retoricamente evocato e mai tradotto in specifici impegni. Non sono significative solo per se stesse, ma per il contributo indiretto che portano, anche in campi diversi, nel territorio di riferimento.

Ecco perché il sistema culturale, costituito da una pluralità di soggetti, sia pubblici (Biennale, Fenice, MuVE, MiBact), che privati (Fondazione Pinault, Guggenheim, Fondazione Cini), sia della città storica (Querini-Stampalia, Bevilacqua la Masa) che della terraferma (Centro Candiani, M9), unitamente al ricco tessuto di associazioni culturali, costituiscono un attrattore policentrico, sia per residenti che turisti.

Alcuni dei grandi temi afferenti al Piano delle dotazioni e dei servizi della Città sono:

- grandi parchi urbani, come San Giuliano e il Bosco di Mestre, e loro collegamenti attraverso percorsi pedonali e piste ciclabili, nell'ottica di una gestione oculata e di una possibile fruizione "sicura";
- spazi verdi e delle aree attrezzate, inseriti nel tessuto urbano, tra i quali il parco Bissuola-Albanese e Piraghetto, per farli tornare ad una frequentazione di vicinato, come centri di animazione sociale e culturale;
- spazi e strutture per l'istruzione di ogni ordine e grado e servizi per l'infanzia, come base dei servizi dedicati ai giovani, che svolgono funzione pedagogica nello sviluppo formativo e del senso civico;
- spazi e strutture dedicate al gioco e lo sport, prevedendo la possibilità di interventi per la loro ottimizzazione funzionale, anche nella logica della sussidiarietà;
- spazi pubblici e privati da concedere in uso ad associazioni e comitati, come luoghi di aggregazione, con la funzione di elementi di ricucitura tra i tessuti urbani;
- spazi per i servizi di accoglienza alle persone bisognose e disagiate, con una forte attenzione alla relazione con gli ambiti urbani nei quali sono inseriti;
- spazi per i servizi sanitari e assistenziali;
- spazi attrezzati per la cura degli animali e la sgambatura dei cani;
- spazi per gli eventi culturali e per gli eventi sportivi;
- riordino delle strutture cimiteriali e dei servizi ad esse connessi;
- presenza di servizi igienici pubblici diffusi in tutti gli ambiti territoriali interessati da forme di turismo di massa o di grosse concentrazioni di persone.

3 Gli ambiti tematici del Piano degli Interventi

3.6 La cintura verde e la rete ecologica

I recenti dispositivi di regolamentazione in materia di governo del territorio, a livello nazionale e locale, sono orientati all'obiettivo della riduzione del consumo di suolo. Il concetto che la città si debba sviluppare su se stessa è ormai stato assimilato e va integrato dalla definizione, ove possibile, del bordo della città.

A tal fine il PI si propone di definire le modalità di costruzione della cintura verde, un elemento che favorisce la realizzazione del progetto di Rete Ecologica, che punta alla conservazione della biodiversità e allo sviluppo della rete Natura 2000.

La rete Natura 2000 è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC), che vengono classificati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e le Zone di Protezione Speciale (ZPS). Il nostro territorio è caratterizzato dalla presenza di questi siti (il più importante e vasto è la Laguna di Venezia) e di altri ambiti naturali o semi-naturali ricchi di biodiversità che rappresentano elementi di alto valore naturalistico.

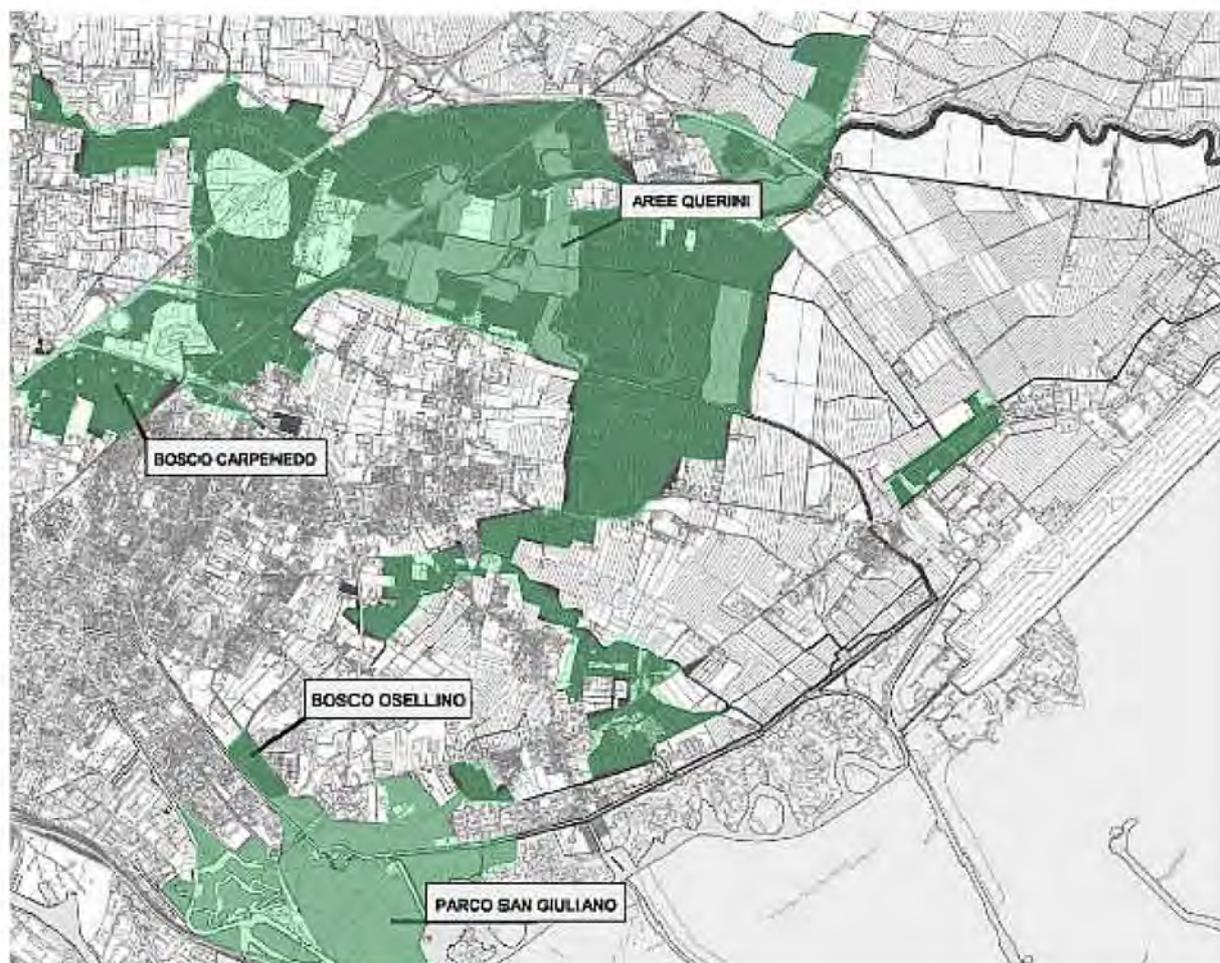
Il progetto di rete ecologica riconosce l'importanza di alcuni elementi del paesaggio che svolgono un ruolo di connessione per la flora e la fauna selvatica, definendone la funzione di corridoio ecologico, e identifica delle aree tampone come elementi di tutela degli habitat, favorendo la loro conservazione e mantenendoli accoglienti per le numerose specie animali e vegetali ormai rare e minacciate presenti sul nostro territorio.

Tale progetto favorisce inoltre la salvaguardia dei beni pubblici ambientali quali la biodiversità, il paesaggio, la qualità dell'aria, dell'acqua e del suolo, la stabilità climatica, asseconda le necessità di riduzione dei gas serra e l'immagazzinamento del carbonio, aumentando anche la resistenza dei terreni all'erosione delle acque di scorrimento superficiali e rallentando i processi idrogeologici che provocano allagamenti ed esondazioni.

Il PI ha il compito di individuare le aree da utilizzare per la costruzione della cintura verde e della rete ecologica locale e di definire le modalità di attuazione del progetto, riferendosi non solo agli elementi naturali ma anche a quelli semi-naturali che afferiscono al mondo dell'agricoltura, in particolare:

-
- sviluppare la forestazione integrando il progetto del Bosco di Mestre e favorendo l'utilizzo di terreni incolti da dedicare alla creazione di nuove aree boschive, da compensare anche attraverso il credito edilizio;
 - favorire la ricostruzione del paesaggio agrario "a campo chiuso" che caratterizzava le nostre campagne e concorre al mantenimento della biodiversità;
 - valorizzare il patrimonio agricolo e tutelare l'efficienza delle unità produttive, fonte di occupazione e di conservazione dei valori tradizionali della nostra cultura contadina, sia in terraferma che nelle isole;
 - favorire il reperimento sul mercato fondiario di nuove superfici per l'avviamento di nuove imprese agricole o il consolidamento di quelle esistenti, al fine di mitigare i fenomeni di abbandono e mancata coltivazione di terreni che concorrono alla riduzione delle potenzialità produttive rurali, al degrado paesaggistico e al dissesto idrogeologico;
 - facilitare i processi di trasformazione degli edifici rurali al fine di favorire l'insediamento di attività diverse dall'agricoltura tradizionale come previsto dal Piano di Sviluppo Rurale e dalla multifunzionalità in agricoltura (vendita e consumo diretto dei prodotti a km zero, attività didattiche, attività sociali, alloggi e agriturismo, agri-campeggio, attività sportive);
 - intercettare finanziamenti destinati al rinverdimento (greening) e al pagamento per i servizi ecosistemici, prevedendo forme compensative anche attraverso il credito edilizio;
 - individuare aree verdi (bacini di espansione) per lo stoccaggio temporaneo delle acque in caso di esondazioni o allagamenti provocati da eventi climatici estremi, necessarie alla salvaguardia e protezione di alcune zone della terraferma.

3 Gli ambiti tematici del Piano degli Interventi



3.7 Le opere incongrue

Con il termine opere incongrue si intende quell'insieme di elementi fisici e funzionali che, a causa dell'inadeguatezza rispetto al contesto nei quali sono inseriti, necessitano di una riflessione sulle possibilità di utilizzo o di eventuali trasformazioni, oggi impossibili a causa delle rigide norme del PRG previgente. Il primo ambito d'interesse è quello relativo a edifici o aree che ospitano attività produttive, terziarie e artigianali che provocano esternalità negative nel contesto urbano o ambientale circostante, elementi censiti dalla strumentazione urbanistica vigente (seppur non recentemente) per i quali sono previsti forti limiti alla trasformabilità se non addirittura obblighi di delocalizzazione.

Il secondo ambito d'interesse è quello relativo a edifici o aree dove queste attività, a causa della crisi economica, non trovano più luogo, lasciando così degli scheletri edilizi inutilizzati sul territorio per i quali diventa fondamentale ridefinire modalità di trasformazione e destinazioni d'uso ammissibili, tenendo sempre conto del contesto nel quale sono collocati.

Alcuni di questi elementi sono comunque caratterizzati da un forte contrasto con il sistema paesaggistico circostante (della campagna aperta, della gronda lagunare, delle isole minori), imponendo l'incentivazione al loro trasferimento o la mitigazione del loro impatto, anche attraverso gli strumenti della compensazione urbanistica e del credito edilizio.

Il PI, dopo aver effettuato una completa ricognizione di tutti questi elementi, anche attraverso manifestazioni d'interesse, deve definire le regole di trasformazione, le funzioni ammissibili e l'ammontare degli eventuali incentivi (crediti edilizi e non solo) nel caso di valorizzazione orientata alla creazione di un servizio o di un'opera di pubblico interesse.



3 Gli ambiti tematici del Piano degli Interventi

3.8 La mobilità sostenibile

Il sistema della mobilità deve contribuire all'obiettivo di rendere "smart" la città, puntando ad un governo dei flussi di traffico gestito da un sistema integrato altamente tecnologico. Il sistema ICT esistente, implementabile dallo sviluppo futuro della banda larga in tutto il territorio comunale, è la base tecnologica sulla quale appoggiare un progetto di smart mobility che preveda la gestione integrata dei flussi di traffico, dei semafori e della segnaletica, delle zone a traffico limitato, dei parcheggi intelligenti e dello scambio modale tra i mezzi privati e quelli pubblici.

Vista la carenza di risorse finanziarie, l'approccio operativo del PI è necessario per un utilizzo efficace e sinergico delle differenti fonti di finanziamento (comunitario, statale, regionale, metropolitano, comunale) che vadano a sopperire questa mancanza, tenendo in considerazione anche le risorse provenienti dagli accordi pubblico/privati.

Nello sviluppo del PI le infrastrutture alla mobilità saranno ulteriormente precisate tramite la redazione di un apposito Piano del Traffico, un Piano della Mobilità, oltre che di un Piano del Traffico Acqueo, nella consapevolezza che sostenibilità ambientale e mobilità efficiente siano obiettivi che si rafforzano a vicenda.

L'intento è quello di privilegiare interventi sulle infrastrutture di mobilità, da realizzare nel periodo 2016/2021, volti a sostenere:

- la creazione di una rete urbana integrata di trasporto, con biglietto unico, che permetta l'accesso a tutte le modalità di trasporto pubblico presenti sul territorio;
- la riduzione del congestionamento urbano attraverso il potenziamento della rete principale di adduzione, lavorando sulla qualità e sulla gestione dei trasporti;
- il miglioramento e completamento della rete stradale centrale, il rafforzamento delle connessioni e l'innalzamento del livello di sicurezza nelle varie reti;
- l'utilizzo di fonti energetiche alternative (elettriche e idrogeno) per i mezzi di trasporto su gomma e per i mezzi acquei, attivando punti di rifornimento che servano le due modalità;
- il potenziamento dei collegamenti multimodali con ottimizzazione e

arricchimento degli spazi di interscambio nei centri urbani, stazioni, fermate e terminal ed eventualmente con revisione del sistema dei parcheggi;

- la creazione di stalli nei punti di interscambio modale, con la custodia e riparazione dei mezzi (cicli e motocicli) e i relativi servizi, quali info-mobilità, bigliettazione, servizi igienici, nursery, video sorveglianza etc;
- il miglioramento della rete di percorsi per persone con difficoltà di deambulazione, includendo i disabili, gli anziani, gli infanti e i bambini, implementando il piano di eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA);
- l'integrazione della rete ciclabile esistente con tratte che completano gli accessi dai centri abitati della costellazione esterna a Mestre, e nuove tratte che permettono di attraversare barriere urbane esistenti;
- la previsione dei necessari interventi infrastrutturali da programmare e pianificare nel processo di redazione condivisa del nuovo Piano Regolatore Portuale.

Ambito specifico sul quale concentrare gli interventi di sviluppo di spazi pubblici e commerciali, e conseguente mobilità lenta, è il sistema di circolazione il boulevard centrale dalla Città Giardino a Piazza Ferretto, il sistema di connessione storica del Canal Salso da Piazza Barche a Forte Marghera, il collegamento dal Parco di San Giuliano alla zona del Parco scientifico e tecnologico.

4 Le principali linee di azione del Piano degli Interventi

Le principali linee di azione di seguito riportate si riferiscono quindi a tutti gli ambiti tematici facenti parte del progetto di piano, ponendosi in modo trasversale rispetto all'obiettivo di semplificazione dei processi di sviluppo e di trasformazione sostenibile del territorio.

Le principali linee di azione sono:

Istituire	l'“Ufficio di Piano”, quale struttura operativa in grado di garantire la concreta realizzazione dello strumento pianificatorio, attraverso un percorso partecipato;
Regolamentare	l'esistente attraverso la ridefinizione della zonizzazione e delle norme di alcuni ambiti del vecchio PRG
Trasformare	attraverso nuove modalità operative la città consolidata e gli ambiti di sviluppo
Valorizzare	e tutelare sistemi complessi e risorse naturali e antropiche
Attuare	regolamenti e disposizioni di legge che concorrono al governo del territorio
Rapportarsi	con altri strumenti di settore per favorire la condivisione degli obiettivi
Programmare	gli interventi

4.1 Istituire

L'Amministrazione, per redigere materialmente il Piano degli Interventi e per favorire il processo di consultazione e partecipazione della cittadinanza alla costruzione del Piano degli Interventi, prevede la costituzione di un "Ufficio di Piano", dotato delle professionalità all'uopo necessarie, utilizzando risorse già presenti all'interno dell'Amministrazione e senza alcun onere aggiuntivo.

A tale Ufficio, anche in via telematica, potranno rivolgersi tutti i soggetti interessati che vorranno presentare proposte e/o progetti, che saranno poi valutati ai fini del loro eventuale inserimento nell'attività pianificatoria.

4.2 Regolamentare

Il PI si pone come primo obiettivo quello di definire nuove regole, ponendo l'attenzione su ambiti territoriali nei quali le previsioni di trasformazione all'interno di alcune Zone Territoriali Omogenee del PRG non sono mai state attuate a causa di norme troppo rigide o di strumenti non adeguati alla complessità del tessuto urbano.

Le azioni specifiche si riferiscono a:

- **La revisione delle Zone Territoriali Omogenee**
- **La riscrittura delle Norme**

4.2.1 La revisione delle Zone Territoriali Omogenee

La revisione delle Zone Territoriali Omogenee (ZTO) sarà l'esito di un'analisi storica, morfologica, funzionale, e insediativa dei tessuti urbani e del territorio aperto. Le nuove regole di trasformabilità della città costruita e degli ambiti urbanizzati si pongono l'obiettivo di favorire la rigenerazione urbana attraverso la semplificazione e la razionalizzazione delle norme e dei regolamenti, con un'attenzione anche ai temi del paesaggio e dei valori ambientali che caratterizzano gli ambiti periurbani.

La revisione delle ZTO comprende:

- **Aggiornamento della strumentazione urbanistica vigente**
- **Aree con criticità**
- **Perfezionamento delle disposizioni del PAT**

4 Le principali linee di azione del Piano degli Interventi

4.2 Regolamentare

• **Aggiornamento della Strumentazione Urbanistica Vigente**

Consiste nell'inserimento di tutte le varianti puntuali apportate agli strumenti urbanistici generali vigenti sul territorio del Comune di Venezia, in modo da avere una cartografia completa e aggiornata sullo stato attuale della pianificazione riferita a tutto l'ambito territoriale comunale. Questa cartografia costituirà il supporto per una più razionale ed efficiente modifica delle ZTO, al fine di apportare operazioni puntuali di cucitura del tessuto urbanistico.

• **Aree con criticità**

Le aree con criticità sono il risultato di norme e strumenti di pianificazione inadeguati alle caratteristiche fisiche, funzionali e patrimoniali che nel tempo ne hanno impedito l'attuazione, e anche di una eccessiva frammentazione fondiaria. Per queste aree saranno ridefinite nuove regole di trasformabilità favorendo così la loro attuazione, nell'ottica di generare un miglioramento della qualità urbana, non solo per le stesse, ma anche per le parti di città ad esse limitrofe.

Casi particolari sono rappresentati dagli strumenti urbanistici vigenti per la Città Antica e i Centri Storici Lagunari, precursori della classificazione per tipologie prevista oggi dal comma 5 dell'art.40 della L.R. 11/04. Alcuni errori di classificazione tipologica presenti in questi strumenti, devono essere rivisti alla luce delle reali caratteristiche delle unità edilizie.

• Perfezionamento delle disposizioni del PAT

Nella fase di pubblicazione e osservazioni al PAT sono state recepite una serie di proposte di modifica alle destinazioni urbanistiche previste dal PRG. L'approvazione del piano ha demandato al PI il compito di definirne la zonizzazione, visto che l'art.17 della L.R. 11/2004 specifica che il PAT non è conformativo.

Il PI provvede quindi a:

- dare una nuova destinazione urbanistica alle nuove aree di urbanizzazione consolidata;
- attribuire tipi di intervento codificato ai nuovi edifici di interesse storico-testimoniale;
- effettuare una revisione delle opere incongrue e elementi di degrado, comprese le attività produttive isolate da bloccare e da trasferire del PRG previgente;
- dare una nuova destinazione urbanistica alle aree di risulta derivanti dalle attuazioni dei PUA (Piani Urbanistici Attuativi) o dalle realizzazioni di opere infrastrutturali.

Saranno inoltre oggetto di valutazione anche le aree con vincolo espropriativo decaduto e le aree di Riqualificazione o Riconversione, se ritenute strategiche per l'Amministrazione.

4 Le principali linee di azione del Piano degli Interventi

4.2 Regolamentare

4.2.2 La riscrittura delle Norme

La riscrittura delle Norme prevede la revisione, la semplificazione e l'integrazione delle Norme Generali, la revisione delle Norme Speciali stesse che comprende l'integrazione di prescrizioni derivanti dal PAT, al fine di arrivare ad un "Testo Unico" delle Norme di Piano.

La riscrittura delle norme comprende:

- **Norme generali**
- **Norme speciali**
- **Adeguamento ai Regolamenti Edilizio e d'Igiene**

• **Norme Generali**

Verranno semplificate ed unificate le Norme Tecniche Generali di Attuazione (NTGA) attualmente diverse per ciascuno degli strumenti urbanistici generali vigenti e varianti, e applicate a quegli strumenti che ne sono privi.

Il lavoro prevede l'uniformità nella numerazione, nei titoli degli articoli, nelle terminologie degli interventi edilizi (manutenzione straordinaria, ristrutturazione, ecc) e dei parametri urbanistici (come ad esempio la modalità di calcolo della Superficie lorda di pavimento, della Superficie netta, della quota di imposta e di pavimento, ecc), creando uno strumento completo, di agevole lettura e valido per tutto il territorio comunale.

Si rivedrà anche la relazione tra Norme Generali e Regolamento edilizio, verificando eventuali discrepanze, contrasti, ridondanze e sovrapposizioni.

• **Norme Speciali**

Il PI potrà essere sviluppato per ambiti tematici e per ambiti territoriali, dovrà necessariamente prevedere una semplificazione e razionalizzazione delle norme tecniche speciali, che, partendo dai temi e ambiti trattati, contempli tutti gli argomenti correlati al fine di un'attuazione coerente.

Nel caso in cui il PI affronti ambiti tematici puntuali, si procederà sviluppando un apparato normativo semplice ed omogeneo, basato su una griglia normativa il cui schema strutturale dovrà essere applicato a tutti i temi, gruppi di temi e argomenti correlati alle altre Norme Speciali di tutti gli strumenti urbanistici generali e attuativi.

• **Adeguamento dei Regolamenti Edilizio e d'Igiene**

Contestualmente si procederà alla revisione dei Regolamenti Edilizio e d'Igiene (articoli residui non abrogati negli anni dai vari regolamenti edilizi) con l'obiettivo di avere un Regolamento Unico, contenente in modo univoco la definizione dei parametri urbanistici ed edilizi e le prescrizioni d'Igiene, evitando sovrapposizioni o contrasti con le Norme Generali e Speciali.

4 Le principali linee di azione del Piano degli Interventi

4.3 Trasformare

Il Piano degli Interventi deve individuare le modalità operative per gli ambiti di trasformazione, per orientare gli interventi possibili verso un disegno complessivo che sia coerente con quanto definito dal piano strutturale, puntando al miglioramento della qualità urbana e ambientale, senza trascurare l'accessibilità e la dotazione di servizi per la persona.

Le trasformazioni urbanistiche da programmare con il PI devono favorire principalmente azioni di recupero e rigenerazione dei tessuti urbani degradati nonché di densificazione edilizia nella città già costruita, in attuazione della politica di contenimento del consumo di suolo, sempre con l'obiettivo della sostenibilità economica e della creazione di nuovi posti di lavoro.

Le azioni specifiche per trasformare sono:

- **Definizione degli ambiti di trasformazione**
- **Disciplina delle trasformazioni**
- **Accordo pubblico/privato**

• **Definizione degli ambiti di trasformazione**

Gli ambiti di trasformazione individuati dal PAT come "Linee preferenziali di sviluppo insediativo" saranno oggetto di particolari approfondimenti per verificarne l'attualità e la sostenibilità.

Anche le "Aree di riqualificazione e riconversione" previste nel PAT saranno aggiornate per vedere quali trasformazioni, destinazioni d'uso e funzioni siano ammissibili e coerenti con il disegno complessivo.

Per questi ambiti è necessario definire le modalità della pianificazione attuativa e i relativi procedimenti finalizzati all'approvazione, per poi passare alla fase di attuazione prevista nel breve-medio periodo del quinquennio di durata del piano.

Possono essere recepite nel PI anche proposte di soggetti privati, prediligendo quelle che prevedano un rilevante interesse pubblico e favoriscano processi di rigenerazione del tessuto socio-economico locale.

Gli ambiti di trasformazione, inoltre, non devono riferirsi esclusivamente all'idea di sviluppo edilizio, ma tenere in considerazione anche la possibile valorizzazione di aree con specifiche caratteristiche storiche, paesaggistiche ed ecosistemiche.

• **Disciplina delle trasformazioni**

La complessità del territorio comunale impone la necessità di operare delle scelte diverse a seconda delle specifiche caratteristiche dell'ambito di trasformazione e della sua contestualizzazione. Il PAT ha individuato ambiti di possibile trasformazione ai margini della città costruita, nel sistema urbano centrale, a Porto Marghera, nella Città Antica, nelle isole minori, nei forti di terraferma, contesti completamente diversi tra loro per i quali si devono selezionare le tipologie di intervento attraverso dei criteri definiti dall'Amministrazione. Detti criteri concorrono a costruire un modello valutativo che garantisca la congruità delle scelte progettuali e il loro inserimento nel progetto di piano.

• **Accordo pubblico/privato**

L'accordo di partenariato pubblico/privato rappresenta un modo per dare spazio a soggetti attuatori privati che, nel proporre un'idea progettuale, trovano sponda nell'Amministrazione interessata a negoziare le possibili trasformazioni in cambio di un beneficio pubblico concretizzabile in monetizzazioni economiche o in opere di pubblica utilità, sempre a discrezione dell'Amministrazione. L'art. 6 della L.R.11/2004, che regola gli accordi tra l'Amministrazione Comunale e i soggetti privati, al fine di assumere nella pianificazione proposte e iniziative che vadano a comporre la struttura del PI, permette di reperire manifestazioni di interesse su ambiti e con priorità individuate nel Progetto di Piano.

Le manifestazioni d'interesse possono essere reperite attraverso procedure di evidenza pubblica (L.R. 11/2004 art.17 c.4) quali bandi o avvisi, individuando già ambiti tematici, aree specifiche o singoli edifici sui quali i soggetti devono concentrare i loro progetti, ma anche attraverso proposte su impulso diretto dei promotori privati.

4 Le principali linee di azione del Piano degli Interventi

4.4 Valorizzare il sistema paesaggistico

Il territorio del Comune di Venezia è ricco di paesaggi diversificati, caratterizzati da un sistema complesso di componenti ambientali e di elementi storico-monumentali che rappresenta un valore aggiunto per la nostra collettività e per il sistema economico metropolitano.

Sono risorse che devono essere non solo tutelate, ma anche valorizzate e rese fruibili, integrandole nelle dotazioni di servizi della città, con l'obiettivo del miglioramento della qualità della vita, di un necessario rilancio del sistema economico e nell'ottica della sostenibilità.

Anche la dotazione di servizi che costituisce la struttura portante del welfare urbano deve essere trattata nell'ottica della valorizzazione, favorendo così l'integrazione tra funzioni pubbliche e private e la localizzazione di nuove funzioni dove necessario.

Le azioni specifiche si riferiscono a:

- **I sistemi complessi**
- **La città pubblica e la dotazione di servizi**

4.4.1 I sistemi complessi

Nell'articolato e complesso territorio comunale insistono una serie di elementi da trattare a livello sistemico per l'unicità delle caratteristiche che li connotano. La loro valorizzazione necessita di una trattazione specifica che permetta un ragionamento complessivo sul possibile inserimento nel progetto di piano.

I sistemi complessi si articolano in:

- **I sistemi ambientali e paesaggisti**
- **La cintura verde periurbana**
- **La rete ecologica**

• I sistemi ambientali e paesaggistici

Il PI definisce le modalità di valorizzazione dei seguenti ambiti:

- il sistema delle dorsali fluviali principale, intese come elementi portanti della rete ecologica;
- il sistema dei litorali del Lido e di Pellestrina, come elemento ecologico, morfologico e funzionale di elevato interesse per tutto l'alto Adriatico, legato all'economia turistica;
- il sistema della Laguna, nelle sue componenti naturali, paesaggistiche e storiche;
- il sistema dei forti (Campo Trincerato di Mestre) finalizzando gli interventi al recupero del valore testimoniale paesaggistico e alla tutela del valore ambientale, con attenzione alle modalità di fruizione;
- il sistema delle isole minori e dei forti della Laguna, finalizzando gli interventi al recupero fisico e funzionale, tutelando il patrimonio storico, monumentale e ambientale che questi rappresentano;
- il sistema degli edifici e dei complessi monumentali ed architettonici che insistono sul nostro territorio, nell'ottica di una possibile funzionalizzazione e fruizione legata anche a nuove economie;
- il sistema dell'area di Porto Marghera, che presenta oggi un'immagine consolidata di paesaggio industriale e urbano, già costituito da uno sviluppo in altezza e con uno skyline notturno caratterizzato da un panorama luminoso definito.

• La cintura verde periurbana

Il PI definisce le modalità di sviluppo della cintura verde periurbana, al fine di confermare il limite all'espansione della città costruita e di mitigare gli effetti delle attività antropiche che trovano luogo nelle aree urbanizzate. L'utilizzo dei fondi europei previsti nell'ambito della Politica Agricola Comune (PAC) che ha previsto un pagamento diretto agli agricoltori per le componenti di "inverdimento" (greening), insieme alle possibilità previste dalla perequazione urbanistica e dal credito edilizio, possono orientare anche pratiche agricole diverse dalle tradizionali che favoriscono interventi per i quali non sono necessari

4 Le principali linee di azione del Piano degli Interventi

4.4 Valorizzare il sistema paesaggistico

investimenti dell'Amministrazione. In questo panorama si inseriscono anche le modalità di gestione dei parchi pubblici di grandi dimensioni e del Bosco di Mestre, elementi strutturanti che contribuiscono alla formazione della green belt. E' necessario individuare e censire tutti i terreni di proprietà pubblica o privata oggi abbandonati o incolti, affinché i singoli proprietari o l'Amministrazione possano metterli a disposizione per la coltivazione a seguito di una formale assegnazione, favorendo così il reperimento di aree da destinarsi allo sviluppo di attività agricole già esistenti o da avviare.

• La rete ecologica

Il PI definisce le modalità di attuazione del progetto di rete ecologica, promuovendo la riqualificazione ambientale e la riforestazione attraverso la ricostruzione della flora tipica degli ambienti boschivi di pianura, riattivando la funzione bio-ecologica del territorio importante anche come misura di difesa idrogeologica.

Anche in questo caso le azioni concrete possono essere integrate dalle linee di azione previste dalle Politiche Europee che propongono la diversificazione dell'attività agricola, la multifunzionalità dell'agricoltura e l'introduzione dei pagamenti per i servizi ecosistemici.

4.4.2 La città pubblica e la dotazione di servizi

La L.R.11/2004 dispone che il PI debba “definire e localizzare le opere e i servizi pubblici e di interesse pubblico, nonché quelle relative a reti e servizi di comunicazione”. E' una modalità che si discosta da quella della mera identificazione degli standard di piano, puntando invece l'attenzione su tutti gli elementi che compongono la dotazione di servizi della città, prescindendo dal concetto di standard e di proprietà pubblica. L'obiettivo è quello di integrare il Piano degli Interventi con un “Piano delle dotazioni dei servizi della Città”, che, dopo aver mappato i servizi esistenti, renda esplicita la necessità di ammodernamento o di potenziamento, e quantifichi il reale fabbisogno di nuove dotazioni.

La valorizzazione della città pubblica definisce le seguenti modalità operative:

- **Ricognizione dei servizi esistenti**
- **Ricognizione degli standard esistenti**
- **Redazione del Piano delle dotazioni dei servizi della Città**

4 Le principali linee di azione del Piano degli Interventi

4.4 Valorizzare il sistema paesaggistico

• Ricognizione dei servizi esistenti

Il PI effettua una ricognizione di tutti gli elementi che compongono la dotazione di servizi della città, usando come base di partenza gli standard di piano e integrandoli con tutto l'insieme di funzioni di servizio alla persona che integrano e completano l'offerta pubblica pur non essendo di proprietà o di gestione pubblica. La stessa L.R. 11/2004 riporta l'elenco di questi "Servizi ed impianti di interesse comune", nell'ottica dell'identificazione della città dei servizi, stabilendone una codifica precisa e integrando la classificazione delle funzioni previste dagli standard di piano con quelle di cliniche private, centri di assistenza, centri per anziani, scuole, centri sportivi, sedi di enti e associazioni, centri di formazione, uffici postali, sportelli bancari, discoteche, etc.

E' un'integrazione necessaria al fine di avere un panorama completo non solo in termini di funzioni alla persona, ma anche perché questi elementi sono comunque degli attrattori di flussi che vanno gestiti nella loro complessità e nella loro accessibilità attraverso l'integrazione con i servizi e le infrastrutture di base.

• Ricognizione degli standard esistenti

L'Amministrazione definirà l'opportunità o meno di reiterare le previsioni di vincoli preordinati all'esproprio mutuati dalla strumentazione previgente, in particolare per quanto riguarda aree per le quali le vecchie previsioni di PRG non dovessero essere più attuali. Questo perché nel caso in cui si decida per la reiterazione, si devono prevedere tempi e modalità di indennizzo per l'esproprio di pubblica utilità, anche in considerazione dell'effettiva disponibilità delle risorse pubbliche per l'esecuzione delle opere. In caso contrario, si dovrà invece definire per queste aree una nuova zonizzazione.

• **Redazione del Piano delle dotazioni dei servizi della Città**

Il PI prevede nella sua struttura un apposito "Piano delle dotazioni dei servizi della Città", strumento non conformativo che serve per definire le priorità dell'Amministrazione nella identificazione del fabbisogno di nuovi servizi, considerando anche la possibilità di intervento da parte dei privati nelle implementazioni di funzioni di servizio ai cittadini, nell'ottica della costruzione di una solida rete del welfare urbano. Si tratta di uno strumento utile anche ad indirizzare il surplus di beneficio pubblico derivante dagli accordi pubblico/privato e dagli accordi di programma, che, nel prevedere l'attribuzione di diritti edificatori da parte dell'Amministrazione, obbligano il soggetto privato ad effettuare interventi di interesse pubblico o a monetizzare oneri a vantaggio dell'Amministrazione. Tutto questo va naturalmente ad aggiungersi alla dotazione di standard obbligatoria prevista dalla L.R.11/2004, che definisce nel dettaglio le dotazioni necessarie a seguito di eventuali interventi di sviluppo insediativo.

4 Le principali linee di azione del Piano degli Interventi

4.5 Attuare

La L.R. 11/2004 ha introdotto alcuni nuovi istituti per l'attuazione delle scelte progettuali del PI che consentono all'Amministrazione Comunale di raggiungere importanti obiettivi di interesse pubblico fra cui principalmente: l'incremento delle dotazioni di servizi, la salvaguardia del territorio e la riqualificazione di aree degradate o sottoutilizzate.

I nuovi istituti superano i tradizionali vincoli preordinati all'esproprio, introducendo e attivando nuove forme di cooperazione tra i soggetti pubblici e privati.

Nel PI verranno formulate regole precise per l'applicazione negli ambiti di intervento soggetti a trasformazione.

Per l'attuazione delle scelte progettuali, i nuovi istituti applicabili sono:

- **La perequazione urbanistica**
- **Il credito edilizio**
- **La compensazione urbanistica**

• **La perequazione urbanistica**

Il principio della Perequazione urbanistica, definito dall'art. 35 della L.R. 11/04 e recepito dall'art. 43 del PAT, mira ad assicurare l'equa ripartizione, tra i tutti proprietari delle aree e degli edifici interessati da un intervento di trasformazione unitaria, sia dei diritti edificatori riconosciuti dalla pianificazione urbanistica che degli oneri derivanti dalla realizzazione delle dotazioni territoriali, indipendentemente dalle specifiche destinazioni d'uso assegnate alle singole aree.

L'impiego dell'istituto perequativo è principalmente finalizzato all'acquisizione da parte dell'Amministrazione comunale di suoli, eventualmente urbanizzati o attrezzati, da impiegare nella realizzazione e nel potenziamento di servizi di interesse pubblico, infrastrutture, aree di tutela ambientale e paesaggistica, aree per acquisizione di crediti edilizi e compensazioni urbanistiche.

La Perequazione urbanistica si applica alle aree interessate da interventi di trasformazione urbanistica che saranno determinate nel PI, ad esempio:

- aree idonee per interventi di miglioramento della qualità urbana e territoriale;
- aree di riqualificazione e/o riconversione;
- aree comprese entro le linee preferenziali di sviluppo insediativo;
- aree con specifiche destinazioni d'uso;
- aree di possibili interventi di riqualificazione ambientale, riforestazione e/o ricostruzione del paesaggio;
- aree di urbanizzazione consolidata destinate ad interventi di ristrutturazione urbanistica;
- aree destinate a dotazioni territoriali di servizi.

In sede di formazione del PI l'Amministrazione determina i perimetri, i criteri, gli indici, le modalità di attuazione dei meccanismi perequativi e meccanismi incentivanti e quote premiali finalizzati all'adesione ai progetti.

• Il Credito Edilizio

Il Credito edilizio, normato dall'art. 36 della L.R.11/04 e recepito dall'art.44 del PAT, rappresenta una "quantità volumetrica" riconosciuta dall'Amministrazione ad un soggetto attuatore di interventi di riqualificazione ambientale o urbana, o riconosciuta come compensazione, alternativa all'attribuzione di una adeguata capacità edificatoria, in caso di acquisizione di beni immobili o aree di interesse pubblico. Il Credito edilizio può essere riconosciuto anche come premialità per incentivare processi di rigenerazione urbana finalizzati al raggiungimento degli obiettivi di piano.

4 Le principali linee di azione del Piano degli Interventi

4.5 Attuare

• La compensazione urbanistica

La Compensazione urbanistica, di cui art. 37 L.R.11/04 e art. 45 del PAT, è l'istituto mediante il quale ai proprietari di aree ed edifici oggetto di vincolo preordinato all'esproprio, o in caso di sua reiterazione, viene riconosciuta la possibilità di recuperare adeguata capacità edificatoria, anche sotto forma di credito edilizio, su altre aree e/o edifici previa cessione all'Amministrazione del bene oggetto di vincolo.

L'Amministrazione può così acquisire i beni immobili funzionali all'attuazione di opere di interesse pubblico senza esborsi finanziari corrispondenti all'indennità espropriativa ai sensi della normativa vigente.

In sede di formazione del PI, l'Amministrazione stabilisce il criterio di determinazione della quota di capacità edificatoria compensativa da riconoscere alla proprietà sulla base del principio di equivalenza e si riserva la facoltà di stabilire eventuali meccanismi incentivanti finalizzati all'adesione alle modalità compensative da parte della proprietà.

perequazione urbanistica

credito edilizio

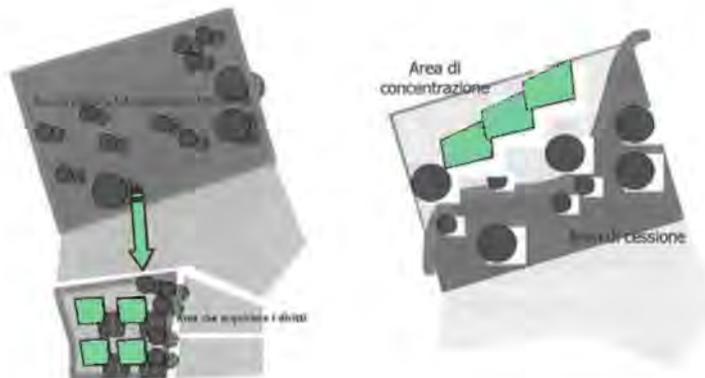
compensazione urbanistica

potenziamento dei servizi

cooperazione tra soggetti pubblici e privati

riqualificazione di aree degradate

acquisizione di beni immobili e aree di interesse pubblico



riqualificazione ambientale

attuazione delle scelte di piano

opere di miglioria idraulica

riqualificazione urbana

superamento dei vincoli espropriativi

diritti edificatori

4 Le principali linee di azione del Piano degli Interventi

4.6 Rapportarsi

Il PI deve rapportarsi con altri strumenti sovraordinati o di settore che definiscono orientamenti e strategie di governo del territorio, al fine di integrare le scelte operative e le azioni in questi contenute con gli obiettivi di pianificazione e programmazione dell'Amministrazione Comunale.

Il fine è quello di costruire un sistema di pianificazione condiviso e integrato che faccia propri gli elementi virtuosi di ogni strumento e tenti di superare le differenze di trattazione degli argomenti tra loro analoghi, tenendo come riferimento l'area metropolitana. Il PI farà riferimento anche agli strumenti di area metropolitana, tra cui il Piano Strategico Metropolitano (PSM).

La legge istitutiva delle Città metropolitane dispone che il primo strumento, il PSM, definisca l'orientamento per uno sviluppo sinergico delle comunità locali, individuando vocazioni, strategie e azioni da tramutare in progetti. Nasce da un percorso che vede la partecipazione, la discussione e l'ascolto come elementi indispensabili del processo di redazione.

Altro strumento di area vasta è il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) con valenza paesaggistica, un piano urbanistico regionale di carattere generale integrato con azioni volte a tutelare dei sistemi di valori storico-monumentali e paesaggistici, definendo nuove regole e nuovi limiti alle trasformazioni. E' un piano che passa da una scala regionale all'individuazione puntuale di edifici da tutelare, imponendo dei vincoli precisi sulle possibilità di trasformazione degli stessi considerati testimonianza di alcuni periodi storico/architettonici. Questi limiti, nel PI, devono essere considerati come elementi caratterizzanti e vanno trasposti nelle regole di piano.

Uno strumento in fase di redazione che potrebbe avere forti implicazioni con il governo del territorio è il Piano Regolatore Portuale, da redigersi d'intesa con l'Amministrazione Comunale, e che deve comunque relazionarsi a livello di indirizzi operativi con gli obiettivi e gli strumenti conformativi del PI.

E' in fase di redazione anche il Piano delle Acque, strumento operativo che individua e dà soluzione alle principali criticità idrauliche derivate dalla crescita delle aree urbane avvenuta senza pianificazione d'insieme e che, associata a fenomeni meteorologici sempre più intensi, ha creato una combinazione pericolosa per l'intero territorio. Questo strumento prevede e programma di

migliorie alla rete di smaltimento delle acque ma può anche fissare delle condizioni e dei limiti allo sviluppo insediativo nel caso in cui non siano risolte le condizioni di fragilità idraulica di alcune zone.

Il Comune di Venezia ha aderito volontariamente al "Patto dei Sindaci", la più vasta iniziativa urbana su clima ed energia al mondo, che vede coinvolte migliaia di autorità locali e regionali impegnate su base volontaria a raggiungere sul proprio territorio gli obiettivi UE per l'energia e il clima. E' stato di conseguenza redatto il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) e abbozzato il manifesto del Piano Clima. Anche in questo caso il PI favorirà l'attuazione delle azioni previste da questi strumenti.

Il Piano Urbano del Traffico (PUT) e il Piano Urbano della Mobilità (PUM), oltre al nuovo Piano per il Traffico Acqueo, sono strumenti da redigere contemporaneamente al PI per puntualizzare le scelte e facilitare l'accessibilità e tutte le parti di città interessate dal progetto di Piano.

4 Le principali linee di azione del Piano degli Interventi

4.7 Programmare

Il Piano degli Interventi, per alcune parti, ha una durata limitata stabilita per legge in cinque anni dalla sua entrata in vigore. Decorsi questi cinque anni "decadono le previsioni relative alle aree di trasformazione o espansione soggette a strumenti attuativi non approvati, a nuove infrastrutture e ad aree per servizi per le quali non siano stati approvati i relativi progetti esecutivi, nonché i vincoli preordinati all'esproprio".

I principali elementi progettuali contenuti nel PI che riguardano le previsioni di trasformazione del territorio quali Piani Urbanistici Attuativi, infrastrutture e nuovi servizi hanno quindi una validità temporale stabilita. Hanno pertanto bisogno di essere quantificati e programmati al fine di stabilire le priorità degli interventi realizzabili, sulla base della disponibilità economica definita dal bilancio comunale e dal Programma Triennale delle Opere Pubbliche. E' quindi necessaria una stretta relazione tra detto programma e le fasi di redazione del PI, nell'ottica della possibilità di reperimento, attraverso l'attuazione di strumenti di piano, di risorse necessarie alla realizzazione di opere e interventi di interesse pubblico.