



MARINA FIORITA S.r.l.
Via della Ricevitoria, 32
30013 Cavallino Treporti (VE)
Tel. 041-5301478
info@marinafiorita.com

ACCORDO PUBBLICO PRIVATO

(ex art. 6 L.R. Veneto n° 11/2004)

RELAZIONE – N.T.A.



INDICE		Tav 01 Vincoli Estratto da PI Tav 1.1 Azioni di Piano, sintesi della zonizzazione, Vincoli, Rete ecologica	14
RELAZIONE	4	Tav 02 Rilievo stato di fatto	14
Premessa	4	Tav 03 PP (Come da convenzione n. 49048 del 10.07.1989 Comune di Venezia)	14
01. Brevi cenni storici	4	Tav 03.1 PP (Come da convenzione n. 49048 del 10.07.1989 Comune di Venezia) – Allegato D	14
02. La strumentazione urbanistica vigente	4	Tav 04 Estratto foglio catastale indicante i lotti e le proprietà interessate	14
03. I vincoli	4	Tav 04.1 Estratto Foglio Catastale indicante i lotti e le proprietà oggetto di permuta	14
05. Obbiettivi di piano	5	Tav 05 Unità minime di Intervento	14
05.1. Obbiettivi generali del piano	5	Tav 06 Zonizzazione e destinazione d'uso	14
05.2 Obbiettivi di interesse pubblico	5	Tav. 07 Individuazione delle aree a standard	14
06. Contenuti del piano	5	Tav. 08 Individuazione delle aree ad extrastandard	14
07. Descrizione e contenuti del Piano Urbanistico Attuativo	6	Tav. 09 Planivolumetrico	14
07.1. UMI 1	6	Tav. 10 Opere di urbanizzazione: planimetria e sezioni tipo (+ elaborato di Pucci+ elaborato di Lastrucci)	14
07.2. UMI 2	6	Art. 3 Definizioni e prescrizioni generali	14
07.3. UMI 3	6	TITOLO II - CONTENUTO DELLE PRESCRIZIONI DI PIANO	15
07.4. UMI 4	7	Art. 4 Zonizzazione	15
07.5. UMI 5	7	Art. 5 Categorie di intervento	15
07.6. UMI 6	8	Art. 6 Classificazione	15
Tabella 1 – Rapporti Urbanistici	8	Art. 8 Prescrizioni comuni delle unità edilizie	16
Tabella 2 - Superfici	9	TITOLO III MODALITÀ DI INTERVENTO	16
Tabella 3 – Destinazioni d'uso	9	Art. 9 Modalità di attuazione degli interventi	16
08. Dimensionamento degli standard urbanistici e degli indici fondiari medi	9	Art. 10 Elaborati di progetto per le Unità di intervento 1, 2, 4, 5, 6	16
Tabella 3 – Dimensionamento Standard	10	Art. 11 Disposizioni per l'utilizzazione della darsena oggetto di ampliamento	17
09. Opere di mitigazione	10	TITOLO IV DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE	17
9.1 Mitigazione delle aree di lavorazione e rimessaggio a terra dei natanti	11	Art. 13 Contenuti dell'accordo pubblico privato	17
9.2 Mitigazione delle nuove edificazioni a servizio della darsena e box auto	12	Art. 14 Efficacia del piano	17
9.3 Opere di illuminazione pubblica e privata	12	13 SCHEDE NORMATIVE	19
9.4 Opere di mitigazione degli ambienti lagunari e dei canali	12	Unità di intervento –1-	19
10 Sistema di gestione delle acque reflue e di prima pioggia	12	Unità di intervento –2-	19
11 Preventivo sommario delle opere di urbanizzazione primaria	12	Unità di intervento – 3 -	19
12 NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE	13	Unità di intervento -4 – 5 – 6 -	20
TITOLO I DISPOSIZIONI GENERALI	14	14 ELABORATI GRAFICI DI PROGETTO	23
Art.1 Ambito di applicazione	14	Tav. 00 Estratto PI Tavola n. 2.1 Zonizzazione Funzionale	23
Art. 2 Elaborati costitutivi	14	Tav 01 Vincoli Estratto da PI Tav 1.1 Azioni di Piano, sintesi della zonizzazione, Vincoli, Rete ecologica	23
Tav. 00 Estratto PI Tavola n. 2.1 Zonizzazione Funzionale	14	Tav 02 Rilievo stato di fatto	23

Tav 03 PP (Come da convenzione n. 49048 del 10.07.1989 Comune di Venezia)	23
Tav 03.1 PP (Come da convenzione n. 49048 del 10.07.1989 Comune di Venezia) – Allegato D.....	23
Tav 04 Estratto foglio catastale indicante i lotti e le proprietà interessate	23
Tav 04.1 Estratto Foglio Catastale indicante i lotti e le proprietà oggetto di permuta	23
Tav 05 Unità minime di Intervento	23
Tav 06 Zonizzazione e destinazione d'uso	23
Tav. 07 Individuazione delle aree a standard	23
Tav. 08 Individuazione delle aree ad extrastandard	23
Tav. 09 Planivolumetrico.....	23
Tav. 10 Tavola comparativa.....	23
15 FOTO ATTUALI DEL SITO E RAPPRESENTAZIONE VIRTUALE DEL P.U.A. MEDIANTE FOTOINSERIMENTO.....	25

RELAZIONE

RELAZIONE

Premessa

L'intervento denominato "Porta d'Acqua della Laguna Nord" è stato redatto secondo le linee guida del Piano degli Interventi (art. 6, approvato con delibera n. 21 del 26/04/2012 del Consiglio Comunale); esso riporta quanto è stato accordato tra il soggetto pubblico - l'Amministrazione Comunale - ed il soggetto privato - Marina Fiorita S.r.l. - L'area era è parzialmente già stata urbanizzata secondo quanto previsto dal "Piano Particolareggiato del Terminal di Treporti" approvato con delibera della Giunta Provinciale del 19.09.1986 n. 2487, ed è già stata oggetto di una prima convenzione, datata 10.07.1989, tra l'allora Comune di Venezia e Marina Fiorita S.r.l.; questo precedente piano configurava l'area quale Terminal viabilistico in seguito alle indicazioni contenute nel P.A.L.A.V. .

La vocazione urbanistica di questa parte del territorio comunale è rimasta quella già individuata dai precedenti piani, anzi, nel corso dei decenni si è sempre più consolidata la funzione di interscambio terra-acqua tra la viabilità automobilistica e quella navale, sia di carattere turistico.

In origine la Convenzione del 1989, oramai superata, prevedeva "...relativamente a un primo stralcio funzionale comprendente le opere previste dalle aree con destinazione di Piano a: viabilità veicolare e ciclopedonale; parcheggi scoperti, servizi del Terminal, garages, attrezzature ricettive e ristoro"¹ e la successiva realizzazione della Darsena rispetto alla quale... " l'Amministrazione Comunale si impegna a concordare con successive determinazioni le modalità di realizzazione e gestione."²

L'attuale proposta aggiorna gli obiettivi urbanistici facendo proprio l'accordo pubblico-privato presentato all'Amministrazione Comunale il 02/07/2012 da Marina Fiorita S.r.l. .

La finalità che l'accordo si ripropone è quella di potenziare il terminal mediante la realizzazione di opere d'interesse pubblico e privato che portino sviluppo e crescita sostenibile all'intera area ed al centro storico di Treporti, compatibilmente con la salvaguardia dei valori ambientali che caratterizzano questa parte di territorio comunale.

01. Brevi cenni storici

L'attuale area oggi di proprietà di Marina Fiorita S.r.l. e' sempre stata considerata un'area strategica, già individuata dall'impero asburgico alla fine del 1700, come area di dogana per far pagare il dazio alle merci in transito e per controllare il passaggio delle persone dalla laguna alla terraferma; proprio in quest'area, all'incrocio dei tre canali navigabili di Treporti, all'interno del territorio comunale, e quello lagunare di San Felice, gli Austriaci nel 1800 costruirono la dogana del sale (detta anche casa bianca-ricevitoria).

Questo suo uso proseguì e si consolidò per tutto il 1800 e per metà del 1900, quando al flusso commerciale si venne a sommare quello turistico, proveniente dalle aree balneari della costa orientale del Veneto, in transito per Venezia, nonché al flusso legato al tempo libero, alla visitazione lagunare mediante imbarcazioni da diporto. A questi flussi si aggiunse, poi, quello residenziale, da Burano a Treporti, che ha trovato in Treporti il punto di sbarco in terraferma con il conseguente imbarco su autoveicoli pubblici o privati.

Nella seconda metà del 1900 si è andata sempre più consolidando e sviluppando la vocazione a terminal di quest'area tanto che nel 1986 la Provincia di Venezia ed il Comune di Venezia approvarono un Piano Particolareggiato per

¹ Estratto Convenzione, Repertorio n. 49048 Fascicolo 19970, Venezia 10.07.1989, Pagg. 1-2

² Ibidem

quest'area di Treporti definendone l'uso urbanistico quale terminal da assoggettare a Convenzione tra il Comune di Venezia e Marina Fiorita S.r.l. .

Nel 2006 venne autorizzata la costruzione dell'attuale marina dal "Commissario di Governo contro il moto ondoso", che individuava l'area quale area strategica per l'interscambio tra imbarcazioni di grande stazza con imbarcazioni di dimensioni più ridotte che potessero navigare all'interno della laguna di Venezia, nel rispetto dei vincoli di navigazione, per diminuire il moto ondoso poiché ritenuto dannoso per l'ambiente lagunare.

Nella Variante Urbanistica del P.R.G. di adeguamento al P.A.L.A.V. redatta dal Comune di Cavallino-Treporti, la Regione del Veneto raccomandava al Comune di integrare il centro di Treporti con l'area del Terminal. La Variante veniva approvata adeguando lo strumento urbanistico mediante l'individuazione di un ambito da sottoporre a Piano Attuativo.

02. La strumentazione urbanistica vigente

L'area in oggetto è attualmente disciplinata da:

- dal P.A.L.A.V. (Piano di Area della Laguna e Area Veneziana), approvato con P.C.R. n° 70 del 9.11.1995, il quale individua, nella tavola "Sistemi e ambiti di progetto", un ambito ridotto dell'area con destinazione a porto turistico, ai sensi dell'art. 44 delle N.T.A. dello stesso piano, il quale dispone i criteri per la redazione del progetto e prevede, tra l'altro, che dovranno essere definite le strutture di servizio a terra necessarie a stabilire il numero dei posti barca e la tipologia delle imbarcazioni ammissibili. Sempre l'art. 44 prescrive, inoltre, che lo spazio acqueo interessato dal nuovo centro nautico da diporto debba essere convenientemente delimitato, in modo da evitare fenomeni di inquinamento diffuso nelle acque circostanti e che la realizzazione delle attrezzature debba avvenire d'intesa con le autorità competenti;
- dal P.A.T. (Piano di Assetto del Territorio) approvato con deliberazione di C.C. n. 50 del 9 settembre 2009 è; con Delibera di Giunta Provinciale n. 38 del 28/03/2012, di presa d'atto della Conferenza di Servizi tra Comune e Provincia del 28/02/2012; il PAT è stato approvato e dell'approvazione è stata data pubblicazione sul BUR della Regione del Veneto n. 35 del 04/05/2012;
- dal P.I. (Piano degli Interventi) approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 43 del 23 luglio 2013. Il piano è efficace dal 17 agosto 2013. Gli elaborati sono stati adeguati alla Delibera di Giunta Regionale n. 1363 del 30/07/2013, che varia il grado di pericolosità idrogeologica individuato dal PAI da P3 e P2 a P1.
- dal P.A.I. (Piano Assetto Idrogeologico) della Regione Veneto.
- Inoltre, per quanto attiene gli standard a parcheggio a servizio dei diportisti delle marine, dovranno essere dimensionati secondo le prescrizioni e le linee guida dalle normative sulle nautica da diporto, darsene e marine nazionale.

03. I vincoli

Nell'area oggetto di piano sono presenti i seguenti vincoli:

- 1 il vincolo paesaggistico ai sensi della legge 1497/1939 (D.M. 1 agosto 1985, pubblicato sulla G.U. n. 223 del 21 settembre 1985) recepito dal P.A.L.A.V., che ha valenza di piano paesaggistico, ai sensi dell'art. 4 delle norme dello stesso piano;

- 2 il vincolo derivante dalla conterminazione lagunare (ex Legge n. 171/1973);
- 3 il vincolo archeologico (L. 4/1993);

L'area inoltre è interna alla zona di protezione speciale (ZPS) della Laguna di Venezia e con il sito di interesse comunitario IT 3250031, individuate ai sensi della D.G.R. n. 1180/2006 e successiva D.G.R. n. 4059/2007 e ai sensi della Direttiva 92/43/CEE

04. Obiettivi di piano

04.1. Obiettivi generali del piano

Il Piano Attuativo si propone i seguenti obiettivi:

- la risistemazione degli spazi di uso pubblico esistenti, attraverso una maggiore dotazione di spazi e strutture di servizio;
- l'edificazione di nuovi volumi per dotare la società Marina Fiorita Srl di nuovi servizi e in particolare di spazi per realizzare servizi dedicati alla vela;
- l'integrazione-relazione con la nuova Remiera prevista dal Comune da realizzare con spazi funzionali dedicati;
- la riorganizzazione e riqualificazione funzionale dell'area parzialmente inutilizzata o utilizzata in modo saltuario mediante la demolizione di eventuali manufatti incongrui e la realizzazione di un nuovo centro nautico da diporto;
- la realizzazione di capannoni e attrezzature per la manutenzione e il rimessaggio delle imbarcazioni;
- la realizzazione di un centro servizi polifunzionale legato alle attività nautiche con servizi a terra ed una struttura ricettiva complementare;
- la realizzazione di residenze a servizio del personale di gestione delle strutture;
- l'ampliamento della darsena esistente fino a 190 posti barca, di diverse dimensioni;
- la realizzazione di nuovi percorsi di uso pubblico a servizio delle attività sportive e ricreative;
- la realizzazione di una piazza pubblica privata con edifici ad uso commerciale, direzionale;
- la realizzazione di aree parcheggio sia pubbliche che private;
- la valorizzazione dei caratteri paesaggistici dell'area;
- la realizzazione di un bici-park e del corridoio naturalistico ambientale sul marginamento lagunare;
- la sistemazione della viabilità in funzione degli sviluppi dell'area;
- la realizzazione di un tessuto economico basato sul lavoro annuale e non solo stagionale immettendo e creando posti di lavoro per la gestione dei servizi a terra, del rimessaggio a secco e della darsena;
- lo sviluppo del sistema economico dato dalla presenza delle attività commerciali e di vendita al minuto che si insedieranno nei nuovi edifici di progetto, antistanti la piazza pubblica;
- la realizzazione di immobili e nuovi edifici con elevate prestazioni energetiche;
- la razionalizzazione e il rinnovamento del patrimonio edilizio esistente;
- il miglioramento dell'ambiente, mediante un'appropriata progettazione paesaggistica, ambientale e architettonica;

- il risparmio di risorse energetiche mediante il miglioramento delle prestazioni energetiche degli edifici esistenti;
- la realizzazione infrastrutturale dedicata al trasporto pubblico ed alla mobilità ecosostenibile;
- l'ammodernamento delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria;
- la riqualificazione degli spazi pubblici e dell'arredo urbano;
- **la realizzazione di un edificio prefabbricato destinato a Remiera;**

L'accordo pubblico-privato prevede, altresì, di aumentare la superficie di rimessaggio a terra al fine di migliorare la dotazione di spazi e servizi disponibili per le attrezzature sportive e ricreative con la permuta, a tale scopo, di superficie adeguata al Comune, di un'area di proprietà della società Marina Fiorita S.r.l. per la costruzione di una nuova struttura con attrezzature dedicate per le imbarcazioni a remi tipiche dell'ambiente lagunare, finalizzata alla costruzione di una "remiera".

L'ampliamento della darsena comporterà una modifica delle banchine di ormeggio o la realizzazione di un molo, secondo quanto risulterà in sede di progetto esecutivo che sarà sottoposto ai pareri degli enti competenti per materia; il progetto nel suo complesso dovrà in ogni caso garantire l'accessibilità al marginamento lagunare e al corridoio ambientale, nonché alle aree adiacenti.

04.2 Obiettivi di interesse pubblico

Gli obiettivi di interesse pubblico riguardano la realizzazione delle opere di sviluppo e di espansione dell'area a Terminal con la realizzazione e completamento del sistema infrastrutturale e viario; la sistemazione della logistica dall'area, degli spazi dedicati a parcheggio pubblico; la realizzazione di aree a parco e a verde pubblico attrezzate, percorsi ciclo pedonali per la visitazione, ~~e la realizzazione della piazza pubblica.~~

Inoltre sarà permutata l'area attualmente di proprietà di Marina Fiorita S.r.l. ~~per la realizzazione di una remiera su cui~~ **verrà realizzato, a cura e spese di Marina Fiorita S.r.l., un edificio prefabbricato da destinare a "Remiera".**

05. Contenuti del piano

L'ambito del Piano Urbanistico Attuativo viene suddiviso in cinque Unità Minime di Intervento autonomamente realizzabili.

L'unità di intervento 1 riguarda principalmente il sistema di accessibilità viabilistico.

L'unità di intervento 2 identifica l'area destinata a parcheggio sia pubblico che privato; all'interno di tale ambito vi sono, inoltre, le aree dedicate a bici-park e le aree di pubblica utilità e di servizio al Terminal.

L'unità di intervento 3 è costituita dall'insieme delle aree destinate ai servizi a terra del terminal e della darsena. E' prevista la realizzazione di edifici destinati ai servizi a terra commerciali, direzionali, ad uso parcheggio.

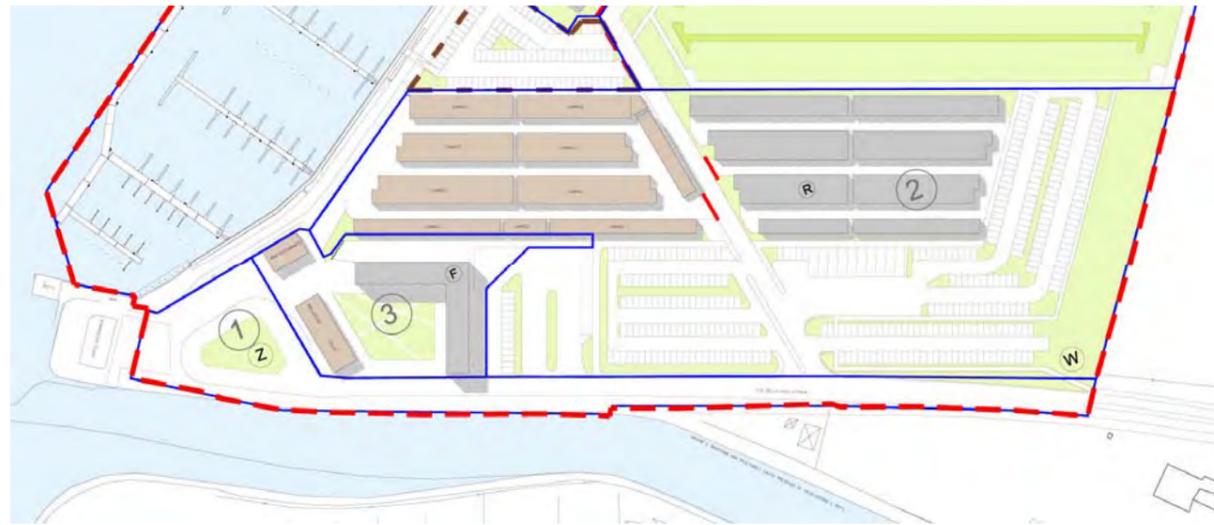
L'unità di intervento 4 è destinata alla realizzazione di opere atte a garantire il rimessaggio delle imbarcazioni a secco sia scoperto che coperto e la manutenzione dei natanti.

L'unità di intervento 5 comprende l'attuale area a darsena e quella relativa al suo ampliamento.

06. Descrizione e contenuti del Piano Urbanistico Attuativo

06.1. UMI 1

Nell'unità d'intervento "1" è previsto il mantenimento della strada esistente di accesso al Terminal, mentre la parte terminale verrà pedonalizzata per essere inserita nella più ampia area pedonale costituita dalla nuova piazza. L'accesso sarà consentito solo ai mezzi pubblici e di soccorso, mentre sarà regolamentato l'accesso ai mezzi privati per le attività commerciali e direzionali.



06.2. UMI 2

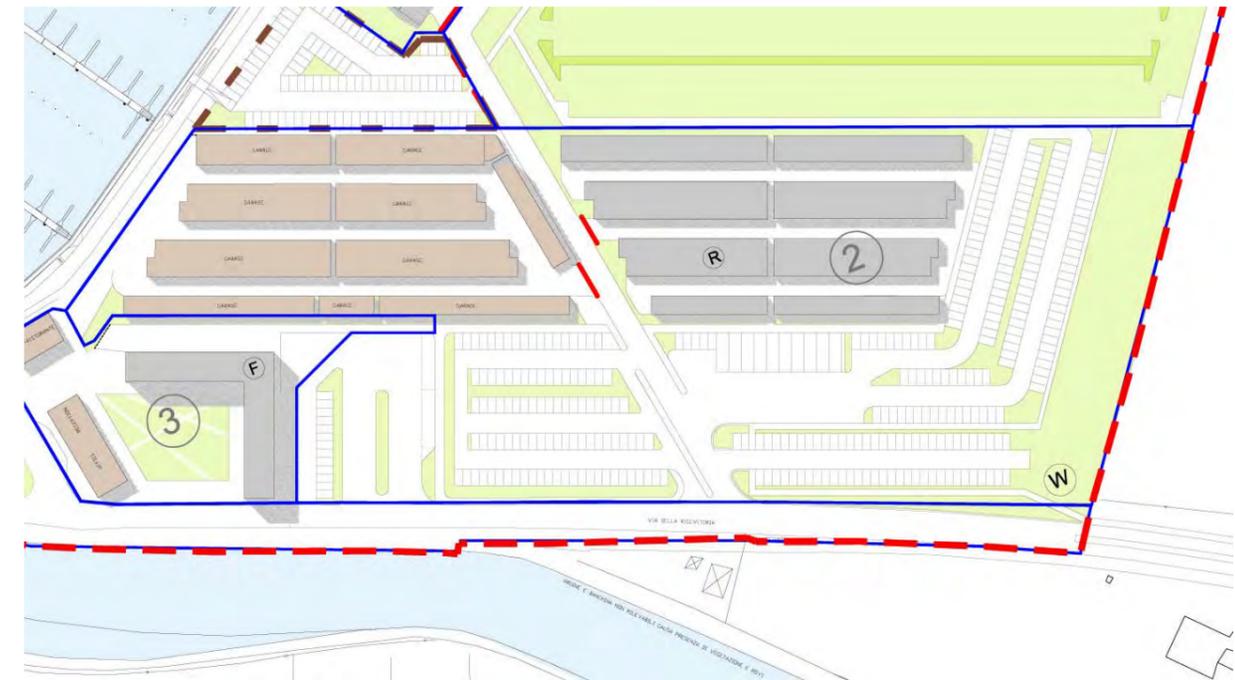
L'unità d'intervento "2" è costituita da un unico ambito territoriale destinato alla sistemazione del sistema dei parcheggi sia pubblici che privati e dei sistemi di smistamento del traffico veicolare e ciclopedonale nonché delle aree destinate a verde e di accesso alle infrastrutture di servizio alla darsena e di accesso al corridoio ecologico naturalistico.

L'UMI 2 prevede la realizzazione di:

- 1 un parco pubblico di **mq 2505** a standard, art. 31 L.R. 11/2004 (identificato con la lettera Q, Tav. 06 "Zonizzazione e Tav. 07 Aree a Standard") da realizzarsi tra l'area a parcheggio e l'area dedicata a bici park (lettera W, Tav. 1.5 "Assetto Planivolumetrico");
- 2 la realizzazione di un'area a parcheggio a raso pertinenziale di superficie **mq 2596** (identificato con la lettera Q, Tav. 06 "Zonizzazione e Tav. 07 Aree a Standard");
- 3 la sistemazione dell'area dedicata a parcheggio autoveicoli a raso, esistente, derivante dalla convenzione N. 49084 del 10.07.1989 data in gestione a Marina Fiorita S.r.l. di superficie di mq. 3676 (identificata con la lettera C, Tav. 06 "Zonizzazione");

- 4 la realizzazione della nuova viabilità di progetto pubblica per l'inversione di marcia e la sosta temporanea dei bus, dei mezzi privati, nell'area retrostante la nuova piazza pubblica pedonalizzata, quest'ultima di superficie di mq. 1592 (identificata con la lettera B, Tav. 06 "Zonizzazione");
- 5 la sistemazione della viabilità esistente per accedere all'area del parcheggio e della darsena;
- 6 la realizzazione di nuovi box privati, coperti, per auto, di nuovi parcheggi a raso, privati, per una superficie complessiva di mq. 14608 (identificata con la lettera G, Tav. 06 "Zonizzazione") di cui la superficie coperta a box di mq. 2662 (lettera R, Tav. 1.5 "Assetto Planivolumetrico"). Le coperture e le tecnologie costruttive adottate per la realizzazione dei box saranno reversibili e con la possibilità di realizzare i sistemi di copertura con pannellature a sistema fotovoltaico in modo da garantire l'utilizzo di risorse energetiche di tipo rinnovabile.

- 7 la realizzazione di nuovi box Auto;



06.3. UMI 3

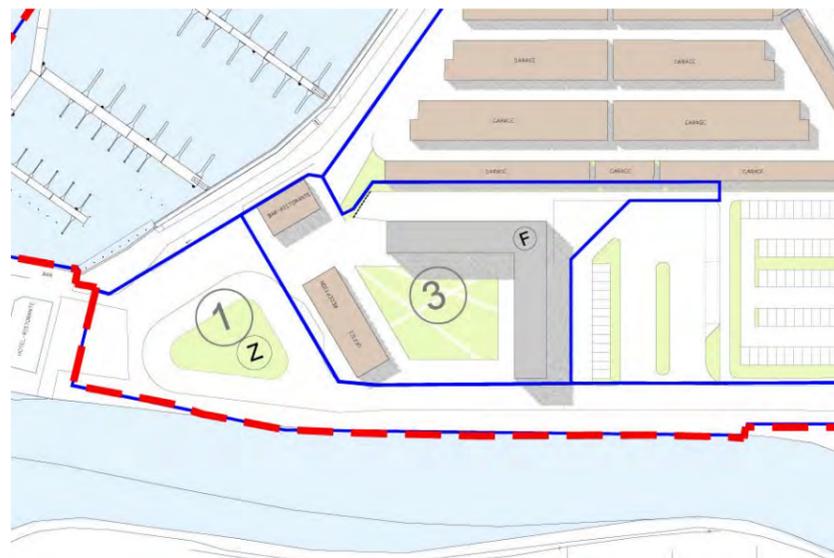
L'unità d'intervento "3" è caratterizzata dal sistema degli accessi e di connessione tra le vie d'acqua, ovvero imbarcadero Actv e Darsena e le vie di terra costituite dalla strada principale, dalla nuova piazza, dai percorsi pedonali e ciclabili. In quest'area verrà realizzata una piazza ad uso **pubblico privato** conterminata da edifici a destinazione d'uso direzionale, commerciale. Gli spazi e le attrezzature ad uso pubblico, congiuntamente agli spazi scoperti di uso pubblico funzionali al miglioramento delle attività e dei servizi dell'area, saranno realizzati dalla società Marina Fiorita Srl e successivamente cedute all'Amministrazione Comunale, ove previsto e per le quote pattuite e meglio definite nell'Accordo pubblico-privato, a scapito degli oneri di urbanizzazione.

Gli interventi all'interno di questa U.M.I. sono:

- 1 la realizzazione di un edificio a destinazione commerciale di servizio al Terminal per una superficie interna utile netta di mq. 750 e mc. 2700. Gli edifici da realizzarsi saranno non più alti di m. 7,5 dalla quota 0 di progetto e

saranno realizzati con particolare attenzione in merito alle tecnologie costruttive in relazione ai bilanci energetici di esercizio, sia nel ciclo dei consumi che nel ciclo di vita degli stessi. La classe energetica massima raggiungibile sarà la B. Nella tavola dell'Assetto Planivolumetrico vengono meglio definiti gli involucri massimi degli stessi;

- 2 la realizzazione della piazza pedonale per una superficie massima di mq. 1107 (identificata con la lettera E, Tav. 06 "Zonizzazione") con accessi pedonali all'imbarcadere, alla darsena e al sistema ciclopedonale pubblico nonché alle attività commerciali e direzionali ed ai parcheggi;
- 3 il restauro e la ristrutturazione degli edifici esistenti;
- 4 la realizzazione dei parcheggi pertinenziali a standard dedicati;

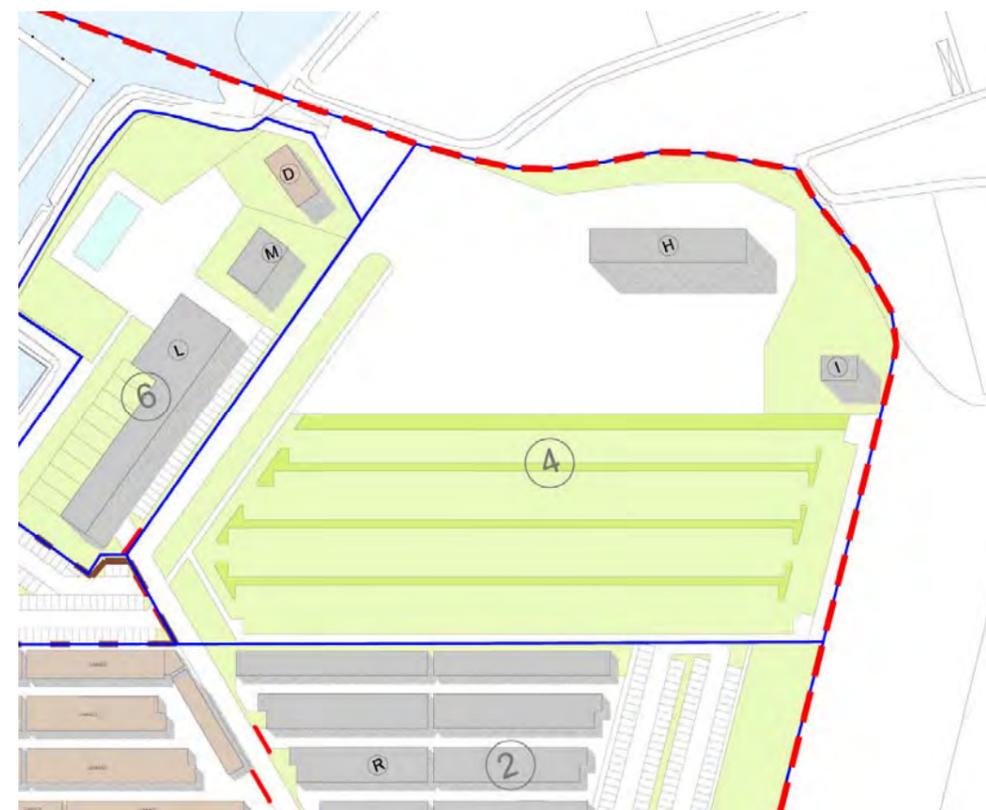


06.4. UMI 4

L'unità d'intervento "4" è dedicata al rimessaggio delle imbarcazioni.

Gli interventi sono:

- 1 la realizzazione di un edificio ad uso artigianale di mq. 570 di superficie utile netta (lettera H, Tav. 6 "Zonizzazione e destinazione d'uso") con un'altezza massima di m. 10. Si prevede la realizzazione di questo edificio attraverso l'utilizzo di materiali e strutture adeguati al contesto paesaggistico circostante. L'area di massimo inviluppo dello stesso è meglio indicata nella tavola dell'assetto plani volumetrico;



06.5. UMI 5

Nell'unità di intervento "5" è previsto l'ampliamento dell'attuale darsena per la nautica da diporto. già. La darsena, approvata nel 2000, e già autorizzata per un numero di posti barca pari a 160. Si prevede l'ampliamento della stessa per un numero di barche totali di 190. E' prevista, inoltre, la realizzazione di un sistema di rifornimento in acqua dei natanti posizionato nell'area più vicina all'area dedicata al rimessaggio a secco. Gli interventi dell'UMI sono:

- 1 la realizzazione dei parcheggi pertinenziali a standard dedicati alla darsena per una superficie totale di mq. 2447 (area identificata con la lettera P, cerchiata, Tav. 06 "Zonizzazione");
- 2 l'ampliamento della darsena con l'aggiunta di 30 posti barca.



06.6. UMI 6

L'unità d'intervento "6" è caratterizzata dalla realizzazione dei servizi a terra dedicati alla darsena. Gli interventi all'interno di questa U.M.I. sono:

- 3 la sistemazione del marginamento lagunare;
- 4 la realizzazione di un edificio per strutture ricettive complementari (art. 27 L.R. 11/2013) per una superficie interna utile netta di progetto di mq. 2000 (lettera L, Tav. 6 "Zonizzazione e destinazione d'uso"); l'edificio da realizzarsi sarà non più alto di m. 8 dalla quota 0 di progetto e sarà realizzato con particolare attenzione in merito alle tecnologie costruttive ed ai bilanci energetici di esercizio sia nel ciclo dei consumi che nel ciclo di

vita degli stessi. La classe energetica massima raggiungibile sarà la B. Nella tavola dell'assetto planivolumetrico vengono meglio definiti gli inviluppi massimi dello stesso;

- 5 la realizzazione di una residenza di superficie interna utile netta di progetto di mq. 300 e di altezza massima di m. 7,5 dedicata alla guardiania ed alla gestione della darsena (lettera M, Tav. 6 "Zonizzazione e destinazione d'uso");
- 6 il restauro e la ristrutturazione della cosiddetta "casa rossa", esistente, mantenendo l'attuale destinazione residenziale;
- 7 la realizzazione di parcheggi dedicati all'attività ricettiva nella parte retrostante l'edificio L.

Si prevede, inoltre, la sistemazione esterna generale dell'area attraverso l'uso del verde come elemento di filtro e transizione degli spazi scoperti da realizzarsi mediante l'impiego di materiali che assicurino una buona permeabilità del suolo. Nell'area a verde è consentita l'installazione di attrezzature gioco e svago e la realizzazione di una piscina nell'area compresa tra la darsena e gli edifici di cui alle lettere L M e D.

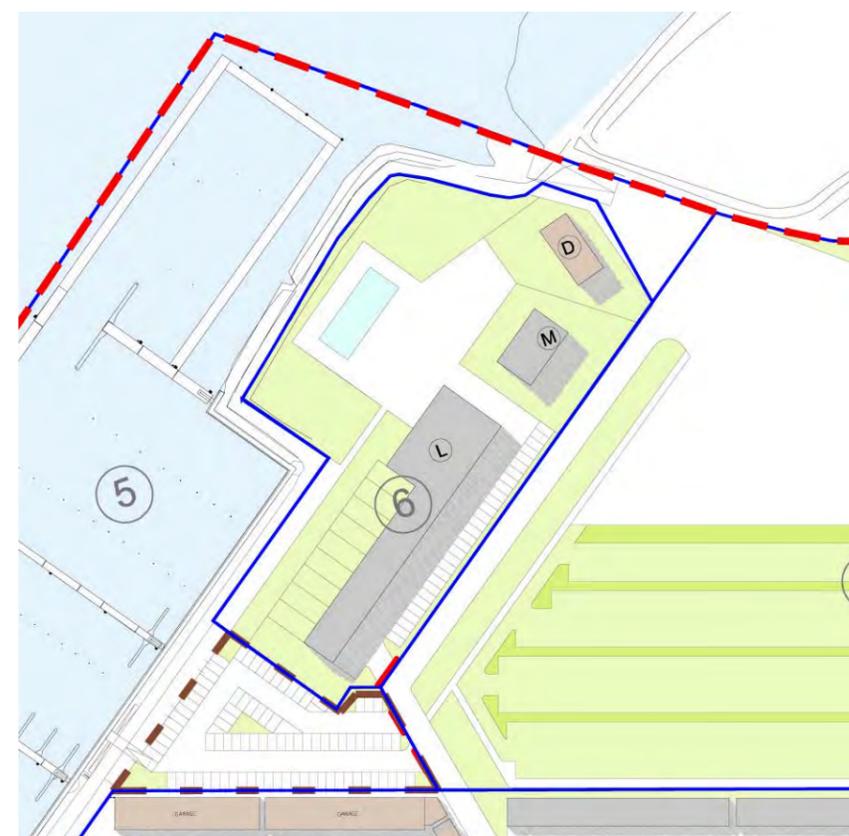


Tabella 1 – Rapporti Urbanistici

TABELLA GENERALE DEI RAPPORTI URBANISTICI	
Superficie Ambito di Intervento mq	116726
Superficie Territoriale escluso lo specchio Acqueo Darsena mq	92277

UMI	Edifici	Altezza max m	Superficie coperta edificato esistente (mq)	Ambito di massimo inviluppo di progetto (mq)	Superficie territoriale (mq/mq)	Indice di copertura massimo
1			0	0	6853	0,15
2	R	7,5	4007	3000	31545	
3	F	7,5	476	1504	5321	
4	H	10		1707	31585	
	I	7,5		219		
5					31324	
6	D	7,5		320	10098	
	L	8		2488		
	M	7,5		387		

Tabella 2 - Superfici

UMI	Superficie U. I. Mq	Superficie Area Stralciata dal PUA di cui rimane invariata la destinazione d'uso del PI Vigente Mq	Superficie totale Ambito di Intervento P.U.A. Mq
UMI			
1	6853		
2	31545		
Area Box Auto a scomputo della UMI 2	-7030	7030	
3	5321		
4	31585		
5	31324		
6	10098		
Totale	123756	7030	116726

Tabella 3 – Destinazioni d'uso

DESTINAZIONE D'USO	Superficie	SUPERFICIE NETTA DI PROGETTO Snp MQ	ALTEZZA MASSIMA metri	Posti Barche esistenti	Posti barca di progetto

F	Servizi al Terminal commerciale direzionale		750	7,5		
I	Residenza		170	7,5		
H	Rimessaggio, manutenzione e riparazione nautica		570	10		
L	Strutture ricettive complementari art. 27 L.R. 11/2013		2000	8		
M	Residenza		300	7,5		
N	Darsena				160	30
SUB. TOTALE			3790			
R	Box Auto		2662	4		
P	Area a parcheggio pubblico	2505				
Q	Verde pubblico	2596				
Z	Verde a parco gioco					
TOTALE			9322			
X	Remiera		432			

07. Dimensionamento degli standard urbanistici e degli indici fondiari medi

Il piano è stato dimensionato secondo quanto definito alla Legge Regionale 11/2004 in merito alla quantificazione degli standard urbanistici e delle destinazioni d'uso previste e del repertorio Normativo approvato con il Piano degli Interventi del Comune di Cavallino Treporti.

IN RIFERIMENTO ALLE VIGENTI DISPOSIZIONI DI LEGGE E ALLE DESTINAZIONI D'USO DELLE AREE, IL P.I. PRESCRIVE IL RISPETTO DEI SEGUENTI STANDARD PER LE AREE DA DESTINARE A PARCHEGGI PRIVATI, PERTINENZIALI E DI USO PUBBLICO***

Tabella estratta da: N.T.O. Repertorio Normativo P.I. pag. 9

Ad esclusione della ZTO "A" e "A1", nelle nuove costruzioni, sostituzioni edilizie o nel caso di Variazione di destinazione d'uso di costruzioni esistenti, devono prevedersi appositi spazi destinati a parcheggi di pertinenza tali da soddisfare i rapporti contenuti nella seguente tabella.

DESTINAZIONE	(AL) Area Libera	(SPE) Superficie Parcheggio Effettivo	POSTO AUTO
Residenziale	1 mq/10 mc VL (**) ovvero 0,28 mq/mq SNP (**)	1 posto auto per alloggio	a) Nuova costruzione: minimo 1 coperto b) Interventi di recupero e VdU (variante di destinazione d'uso): minimo 1 scoperto per ogni alloggio in più.
Direzionale (*)	0,4 mq/mq SNP (**)	0,2 mq/mq SNP	minimo 1 coperto o scoperto
Turistica-ricettiva-alberghiera (*)	-	-	minimo 1 ogni camera
Industriale - artigianale	10% SF (**)	5% SF	-
Commerciale all'ingrosso (*)	10% SF (**) ovvero 0,2 mq/mq SNP (**)	5% SF ovvero 0,1 mq/mq SNP	-
Depositi e magazzini commerciali (*)	10% SF (**) ovvero 0,2 mq/mq SNP (**)	5% SF ovvero 0,1 mq/mq SNP	-
Pubblici esercizi (*)	1 mq/mq Sv (**)	0,5 mq/mq Sv	minimo 1 coperto o scoperto
Esercizi di vicinato (*) (<250 mq Sv)	1 mq/mq Sv (**)	0,5 mq/mq Sv	minimo 1 coperto o scoperto
Grandi strutture di vendita settore alimentare e misto (*) (>2.500<15.000 Sv)	2,5 mq/mq Sv ovvero 1 mq/mq Slp	1,8 mq/mq Sv ovvero 1 mq/mq Slp	-
Grandi strutture di vendita non alimentare generico e a grande fabbisogno di superficie (*) (>2.500<15.000 Sv)	-	1,8 mq/mq Sv ovvero 0,8 mq/mq Slp	-
Medie strutture di vendita alimentare e misto (*) (>250<2.500 mq Sv)	1,8 mq/mq Sv ovvero 1 mq/mq Slp	-	-
Medie strutture di vendita non alimentare generico a grande fabbisogno di superficie (*) (>250<2.500 mq Sv)	-	1 mq/mq Sv ovvero 0,8 mq/mq Slp	-
Terziano diffuso non compreso nelle categorie precedenti (*)	0,4 mq/mq SNP	0,2 mq/mq SNP	minimo 1 coperto o scoperto
(*) uso pubblico (**) spazio di sosta e manovra (***) parcheggi privati pertinenziali aperti al pubblico			

Nel caso di impossibilità a garantire le quantità minime di cui sopra all'interno dell'ambito di intervento è ammesso il reperimento in aree esterne ovvero la monetizzazione sulla base dei costi reali di realizzazione o di importi tabellari stabiliti dal Comune.

Vanno in ogni caso rispettate le quantità di standard previste dalle vigenti disposizioni di legge in materia.

Per ciò che concerne gli standard urbanistici, il piano prevede ulteriori standard definiti come extra standard ovvero aree a supporto della funzione a Terminal ma computate al di fuori dello standard urbanistico destinate a beneficio pubblico e oggetto di accordo tra pubblico. Si riportano a seguire i dimensionamenti attribuiti alle aree oggetto di intervento.

Tabella 4 – Dimensionamento Standard

	Standard	Sup.netta di progetto		Pubblico	Pertinenziale
	Darsena				1 posto auto/1 posto barca
					1 posto auto/1 posto barca
F	Edificio F	750 mq		1 mq/1mq SLP 825 mq	0,4 mq SNP 300 mq
I - M	Residenza	I	M	Park 7 mq /ab Verde 10 mq /ab	1 posto auto per alloggio
		170 mq	300 mq	Park mq 78.9 verde mq 112,8	1 posto auto per alloggio
L	Albergo	Yacht club	Ricettivo	15 mq/100 mc	1 posto auto per camera
		250 mq	1750 mq	mq 1080	1 posto auto per camera
H	Rimessaggio	Snp	SF	10 mq / 100 mq SF	5% SF
		570 mq	29400 mq	2940 mq	1470,15 mq
	Totale			Verde - 2535 mq	150 mq
				Parcheggio - 2500 mq	1620 mq

08. Opere di mitigazione

Le opere di mitigazione ambientale previste si suddividono nei seguenti ambiti di azione per i quali vengono previsti o sono già stati previste specifiche soluzioni tecniche. Gli ambiti sono:

1. Ecosistemi
2. Fauna
3. Vegetazione
4. Ambito Idrico
5. Ambiti di rilevanza paesistica o di aderenza con le velme e le barene
6. Ambiti urbanizzati
7. Nuove centralità
8. Identità dei luoghi e sicurezza stradale della viabilità esistente

Si definisce il carattere di un territorio come derivato "dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni", perciò è evidente che la costruzione di un nuovo sistema infrastrutturale, sia esso acquedotto o viario, comporti la realizzazione di opere, come una piazza pubblica, dei nuovi parcheggi, la sistemazione della viabilità esistente, e ciò può influire sulla trasformazione di rapporti antropici/ambientali consolidati e sedimentati nella popolazione.

Il paesaggio in questione è quello proprio dell'ambito lagunare e delle barene con un sistema a bassa densità di abitazioni, formatesi in modo disordinato, in cui ben poco rimane del paesaggio "originario". In questo ambiente la

nuova area di piano potrà essere percepita quale elemento di valorizzazione dell'ambiente esistente sia esso naturale che storico-sociale in quanto riorganizzerà un'area che oggi è il risultato di interventi spontanei, mai progettati unitariamente, che hanno determinato lo stato di precarietà e di casualità oggi riscontrabile.

In questo senso l'intera attività di pianificazione e progettazione delle aree e delle mitigazioni nonché delle compensazioni ambientali costituisce una grande opportunità per innescare processi di riqualificazione, sia a scala comunale sia a scala locale. Concordemente ai piani regionali, provinciali e locali, le opere di mitigazione e di compensazione rappresentano uno strumento decisivo per l'attuazione, reale, di politiche di riassetto territoriale e di riequilibrio ambientale. L'obiettivo è dunque un modello di intervento capace di offrire un supporto attivo al riorientamento del territorio che trasformi le singole indicazioni di piano in un insieme di interventi concreti, capaci di innescare un processo di profonda riqualificazione territoriale ed ambientale.

L'intervento di sistemazione dell'intera area oggetto del P.U.A. si inserisce in una parte di territorio in cui risulta evidente l'insacco di fenomeni "esponenziali" di degrado derivati dall'abbandono agricolo e soprattutto produttivo, nonché da logiche insediative che hanno avuto come risultato il crescente consumo o compromissione di suolo. Il progetto urbanistico e l'assetto planimetrico degli interventi hanno pertanto considerato le possibili azioni di "separazione" e di "riunione" del territorio, non come elementi sempre necessari, da disporre in rapporto ai nuovi elementi generati dal sistema degli edifici e delle infrastrutture, ma quali elementi reali di "mediazione" tra l'assetto territoriale esistente le aree degli interventi.

Il modello di intervento ha quindi considerato l'inserimento dei nuovi gli elementi generati dagli interventi di progetto sul territorio come elementi attivi ai fini della riqualificazione e per la ridefinizione della percezione e della riappropriazione del paesaggio e quindi della sua qualità d'insieme.

Il progetto di mitigazione ha considerato pertanto la modellazione dei terreni verso il marginamento lagunare quale elemento fondamentale per la ricomposizione delle morfologie oggetto di intersezione tra paesaggio e infrastrutture. I movimenti di terra sono stati previsti per rispondere a una pluralità di obiettivi quali la mitigazione diretta verso la parte retrostante la laguna ovvero l'area verso Saccagnana fino a Lio Piccolo, la creazione di parchi di frangia urbana, la connessione tra essi trasversale, la protezione delle vicine colture agricole attraverso la mitigazione delle aree di cantiere e di rimessaggio, la mitigazione acustica e, in modo diffuso, la riconnessione della rete vegetazionale attraverso un "percorso vegetale". Nelle aree verdi di frangia e nel boschetto, conservato, sono state previste delle modellazioni "morbide", più adeguate ad accompagnare la morfologia naturale dei terreni. Particolare attenzione si è data alle ricostruzioni delle morfologie dei sistemi di drenaggio, che sono stati studiati in rapporto ai singoli contesti vegetazionali. Le modellazioni progettuali dei terreni saranno quindi un elemento fondante per la riqualificazione delle identità morfologiche distintive del paesaggio locale ed un contributo per riequilibrare il bilancio delle terre di scavo. In tal senso, onde evitare di svolgere un lavoro di sottrazione di suolo, si applicherà la tecnica della lavorazione del suolo per mescolamento con inerti e cementi compatibili lì dove sarà necessario.

In questo senso le opere di mitigazione ambientale si baseranno principalmente nella ricomposizione del paesaggio attraverso elementi vegetazionali disposti secondo la tessitura e l'orografia esistente. Sono stati previsti interventi, spesso integrati con le compensazioni, di ricomposizione mediante l'impianto vegetazionale disposto autonomamente rispetto al tracciato, ma concordemente alla struttura morfologica e orografica del contesto. Tali interventi mirano alla ricomposizione del paesaggio in accordo con il quadro percettivo d'insieme. (si veda a tal proposito l'immagine a seguire ove il sistema a filari alberati o a massa boschiva diviene tema per la ricostruzione verde del fronte e dell'area in adiacenza con la laguna).



elementi vegetazionali di mitigazione



edifici di nuova realizzazione

8.1 Mitigazione delle aree di lavorazione e rimessaggio a terra dei natanti

Il progetto per la mitigazione delle aree di cantierizzazione dovrà prevedere uno studio analitico sulle singole tipologie di lavorazione previste, in relazione alle criticità ambientali e paesaggistiche. Dovranno essere adottati dei dispositivi di mitigazione individuati per ogni specifica lavorazione con la finalità di ridurre gli impatti acustici e la diffusione delle polveri. Gli interventi dovranno principalmente consistere nell'uso di elementi di vegetazione e pannellature fonoassorbenti in direzione del centro abitato di Treporti e Saccagnana. Si potranno prevedere anche la realizzazione di dune in prossimità delle aree di lavorazione risultanti da terreni di scavo superficiali e di altezza variabile dai 1 ai 2 metri. Tali dune dovranno essere realizzate dove i cantieri interferiscono con aree di rilievo ambientale ed in prossimità di residenze. Le aree a verde, di progetto, dovranno fungere anch'esse da opere di mitigazione acustica, ovvero dovranno essere dimensionate per ridurre la diffusione di polveri e rumori, verso l'edificato, ovvero la nuova piazza e l'area dei parcheggi e della nuova remiera. Con l'impiego della stessa tipologia arbustiva, dovrà essere prevista la protezione e la delimitazione dell'area e delle colture agricole circostanti. Tali barriere potranno essere formate da filari di "Populus nigra" italica disposti su doppio o singolo filare alternato, in modo tale da permettere la limitazione della diffusione delle polveri e la mitigazione visiva diretta verso i centri abitati più a ridosso delle aree di progetto.

Gli obiettivi dovranno essere:

- mitigazione da polveri e rumore (prodotti dalle macchine di cantiere) in relazione all'abitato esistente;
- mitigazione da polveri (prodotti dalle macchine di cantiere) nelle vicinanze dei terreni coltivati;

- mitigazione da polveri e rumori (prodotti dalle macchine di cantiere) in corrispondenza dei corsi d'acqua;
- mitigazione visiva delle aree di rimessaggio e parcheggio.

8.2 Mitigazione delle nuove edificazioni a servizio della darsena e box auto

I nuovi edifici a servizio della darsena e l'estensione dell'area destinata a parcheggio coperto in relazione alla loro ridotta altezza prevista dal piano, tra i 7,5 e gli 8 metri, permetterà di realizzare uno skyline molto basso, sviluppato orizzontalmente. In questo modo il nuovo edificio si inserirà nel contesto dell'ambiente circostante tenendo presente che lo stesso marginamento lagunare ne occluderà parzialmente la vista dalla laguna.

Inoltre, i materiali edilizi che si dovranno impiegare saranno simili alle tipologie costruttive tipiche dell'area lagunare, quindi, saranno usati principalmente legno, vetro, mattoni e campiture d'intonaco.

Per i nuovi box-auto si dovrà utilizzare materiale riconducibile al legno; sulle loro coperture saranno inseriti i pannelli fotovoltaici in grado di produrre energia rinnovabile. L'edificio dell'area di rimessaggio dovrà essere rivestito, esternamente, principalmente con materiali lignei, mentre le parti strutturali interne potranno essere in acciaio.

8.3 Opere di illuminazione pubblica e privata

Per le opere di illuminazione pubblica e privata si prevede l'utilizzo e l'installazione di sistemi di illuminazione di tipo passivo o con sistema a led allacciati alla rete. I corpi illuminati saranno realizzati con calotta direzionale verso il suolo e con limitatore di raggio verso l'alto per diminuire l'inquinamento luminoso che potrebbe recare danno alla fauna presente nel territorio circostante. Tutti i sistemi di controllo e di alimentazione saranno realizzati nel sottosuolo con cavidotti.

8.4 Opere di mitigazione degli ambienti lagunari e dei canali

Per le interferenze o vicinanza con gli ambiti lagunari e con i canali il progetto dovrà privilegiare la protezione ed il consolidamento delle componenti vegetazionali esistenti che costituiscono i presidi di naturalità di alto valore ecosistemico e di qualità del quadro percettivo d'insieme. Si prevede di favorire, cioè, azioni di riqualificazione e consolidamento delle componenti vegetali che ricoprono i terrazzi fluviali lungo gli assi stessi. Gli interventi in alveo saranno eseguiti secondo criteri di ingegneria naturalistica, mentre le opere di mitigazione saranno rivolte alla predisposizione di elementi vegetazionali utili ai fini dell'inserimento paesaggistico e della ri-naturalizzazione della vegetazione di ripa interferita, mediante interventi di ripristino dei saliceti, tamerici e canneti e delle specie erbacee igrofile.

La rete idrica e il sistema delle siepi che spesso l'affianca, sono fondamentali per la coerenza dell'intero sistema naturale. I corsi d'acqua principali e le reti di adduzione e di sgrondo dei campi formano un sistema di zone umide che hanno un importante ruolo ecologico, oltre che idraulico, che consiste nella creazione di microclimi (umidificazione dell'aria e riduzione dei salti termici) e di habitat biologici particolari per molte specie. Il progetto prevede la creazione o la riqualificazione di fasce arbustive igrofile a separazione delle strade dai reticoli idrografici minori, evitando il decespugliamento dei margini, per tratti compresi tra 50 e 200 metri.

9 Sistema di gestione delle acque reflue e di prima pioggia

Il sistema delle acque di scarico per le nuove aree va a collettarsi con il sistema attualmente in funzione. Nello specifico per le aree a parcheggio è previsto l'innesto su apposito sistema di depurazione delle acque di prima pioggia che, una volta depurate, verranno immesse in laguna. Per ciò che concerne le lavorazioni nell'area di rimessaggio verrà opportunamente realizzato un secondo sistema dedicato per la raccolta delle acque piovane e di quelle provenienti da eventuali lavorazioni, con depuratore dedicato.

Per le acque reflue provenienti dai restanti edifici si prevede una rete di convogliamento dei reflui alla condotta comunale secondo le normative ATO in materia dei trattamenti di scarichi reflui di tipo domestico o similari.

10 Preventivo sommario delle opere di urbanizzazione primaria

Le previsioni di massima delle spese occorrenti per l'attuazione del piano urbanistico attuativo "La Porta della Laguna Nord" è stata condotta mediante le analisi dei costi sommari relativi alla acquisizione al patrimonio pubblico delle aree private, che il piano prevede di rendere pubbliche, e alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria.

a) Acquisizione delle aree.

L'acquisizione al patrimonio pubblico delle aree private destinate a percorsi pedonali pubblici e a spazi scoperti a piazza e parcheggi, sarà oggetto di specifica convenzione con i privati. Nella convenzione dovrà essere prevista la cessione gratuita delle stesse.

b) Opere di urbanizzazione primaria.

L'area di piano è inserita in una zona già dotata di infrastrutture di rete, pertanto i costi presunti sono riferiti ai costi per realizzare gli allacciamenti alle reti esistenti e ai costi di adeguamento delle stesse, dovuti al maggior carico urbanistico dell'area con l'insediamento di nuove attrezzature. Nel calcolo sono previsti anche i costi per il rifacimento di parte della viabilità pedonale esistente per la realizzazione del nuovo assetto viario del Terminal, degli accessi carrabili, del percorso ciclo pedonale e dello spazio scoperto.

La previsione dei costi per le opere di urbanizzazione primaria è riportata nella tabella X allegata alla presente.

Il calcolo e la realizzazione delle stesse è disciplinato ai sensi dell'Art. 29 delle NTO del Piano degli Interventi Vigente.

TITOLO I DISPOSIZIONI GENERALI

Art.1 Ambito di applicazione

Le presenti norme, che fanno parte integrante e sostanziale del A.P.P. (“Accordo Pubblico Privato), denominato “La Porta della Laguna Nord”, disciplinano l’attività urbanistica ed edilizia e qualsiasi altra trasformazione d’uso del suolo dell’ambito territoriale sito nell’area di proprietà del Comune di Cavallino-Treporti e di Marina Fiorita S.r.l., confinante: a nord con l’area agricola e di marginamento, ad est con le aree agricole di Treporti, a sud con il canale della Saccagnana e ad ovest con la laguna di Venezia e lo specchio acqueo dedicato alla darsena già in gestione della stessa Marina Fiorita, il cui perimetro è definito negli elaborati grafici di progetto;

L’A.P.P. è redatto, ai sensi e per gli effetti dell’art. 6 della L.R. 11/2004 e dell’art. 86 delle N.T.O. del P.I., approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 43 del 23 luglio 2013 e adeguato alla Delibera di Giunta Regionale n. 1363 del 30/07/2013. I presenti elaborati sono stati realizzati secondo gli strumenti Urbanistici in essere ovvero attraverso la stesura di un A.P.P. per “la realizzazione della Porta d’Acqua della Laguna Nord, e di un centro per la nautica da diporto, coi relativi piazzali, edifici di rimessaggio e servizi a terra, una nuova piazza e i servizi a parcheggio sia pubblici che privati a sostegno della funzione a terminal dell’area.”;

Gli interventi di trasformazione ed utilizzazione urbanistica ed edilizia ricadenti all’interno del perimetro di piano dovranno risultare conformi agli elaborati prescrittivi, elencati al successivo art. 2, per quanto non in contrasto con la strumentazione urbanistica ed i regolamenti comunali vigenti, ai quali si dovrà in ogni caso fare riferimento per quanto non definito e prescritto dalle presenti norme;

Art. 2 Elaborati costitutivi

Elementi costitutivi del presente A.P.P. sono gli elaborati scritti e grafici di seguito elencati:

ELABORATI DI ANALISI

Tav. 00 Estratto PI Tavola n. 2.1 Zonizzazione Funzionale

Tav 01 Vincoli Estratto da PI Tav 1.1 Azioni di Piano, sintesi della zonizzazione, Vincoli, Rete ecologica

Tav 02 Rilievo dello stato di fatto

Tav 03 PP (Come da convenzione n. 49048 del 10.07.1989 del Comune di Venezia)

Tav 03.1 PP (Come da convenzione n. 49048 del 10.07.1989 del Comune di Venezia) – Allegato D

ELABORATI DI PROGETTO

Relazione

Norme Tecniche di Attuazione

Schede Normative: Unità di intervento _ 1_
 Unità di intervento – 2 -
 Unità di intervento – 3 –
 Unità di intervento – 4 –
 Unità di intervento – 5 –
 Unità di intervento – 6 –

Tav 04 Estratto foglio catastale indicante i lotti e le proprietà interessate

Tav 04.1 Estratto Foglio Catastale indicante i lotti e le proprietà oggetto di permuta

Tav 05 Unità minima di Intervento

Tav 06 Zonizzazione e destinazione d’uso

Tav. 07 Individuazione delle aree a standard

Tav. 08 Individuazione delle aree ad extrastandard

Tav. 09 Planivolumetrico

Tav. 10 Tavola comparativa

SCHEMA DI CONVENZIONE

Gli elaborati di analisi hanno valore ricognitivo, mentre hanno valore prescrittivo, oltre alle presenti norme e le schede normative relative alle Unità di intervento, gli elaborati di progetto. In caso di contrasto prevalgono le presenti norme sugli elaborati grafici di progetto, e, nel caso di contrasto tra le presenti norme e le schede normative per Unità di intervento prevalgono quelle di maggior dettaglio.

Art. 3 Definizioni e prescrizioni generali

Per le definizioni riguardanti il metodo di misurazione degli elementi geometrici, degli indici urbanistici, dei parametri edilizi e per la definizione delle categorie di intervento e per quanto non espressamente disciplinato dalle presenti norme, e non in contrasto con le stesse, si dovrà fare riferimento a quanto contenuto e prescritto nelle NTO del P.I. e nel Regolamento Edilizio.

Potendo sussistere scostamenti tra i dati dimensionali di ricognizione riportati nelle tabelle e tavole di progetto rispetto a quelli verificati in sede di progettazione esecutiva, riguardanti gli interventi di conservazione e di ristrutturazione degli edifici esistenti, senza modifica delle superfici nette di pavimento, hanno valore indicativo i dati di ricognizione; mentre hanno valore prescrittivi gli indici e le dimensioni edilizie relative agli interventi di nuova edificazione e di ristrutturazione che prevedono incrementi o decrementi delle superfici nette di pavimento.

Per “area di massimo inviluppo” si intende la massima estensione della superficie copribile dai nuovi fabbricati, cioè la proiezione sul piano orizzontale ideale di tutta o parte della superficie netta prevista per i nuovi organismi edilizi; gli spazi che non risulteranno edificati compresi nell’”area di massimo inviluppo” saranno assoggettati a spazi scoperti di pertinenza o ad area tecnica di rimessaggio nella misura necessaria e prevista dal piano.

Le quote altimetriche delle nuove edificazioni, riportate nelle tavole di progetto e prescritte dalle presenti norme, indicano le altezze massime computate dalla quota 0,00, convenzionalmente riferita alla quota superiore del manto stradale pubblico o di uso pubblico più adiacente al lotto edificabile e fino alla quota della linea di gronda dell’edificio o dell’intradosso dell’ultimo solaio.

Sono esclusi dal computo i “volumi tecnici” destinati agli impianti tecnologici per una percentuale non superiore al 5% della superficie complessiva consentita.

TITOLO II - CONTENUTO DELLE PRESCRIZIONI DI PIANO

Art. 4 Zonizzazione

L'ambito territoriale del A.P.P. è suddiviso in:

- spazi pubblici o di uso pubblico destinati alle opere di urbanizzazione primaria e secondaria individuati come:
 - a) percorsi pedonali pubblici;
 - b) attrezzature ricreative pubbliche o di uso pubblico;
 - c) aree a parcheggio
 - d) ~~piazza~~

- aree private destinate:
 - a) nuove edificazioni per impianti di manutenzione e di rimessaggio e per la realizzazione del nuovo centro Servizi per la nautica da diporto;
 - b) ampliamento darsena esistente per la nautica da diporto;
 - c) aree tecniche di rimessaggio;
 - d) spazi scoperti pertinenziali.
 - e) Spazi e servizi a terra per la nautica; edifici per il commercio, direzionali, ricettivi e residenziali;
 - f) parcheggi
 - g) piazza

Nelle planimetrie di progetto di A.P.P. sono individuate le "Unità di intervento" e le unità di spazio edificate e non, per le quali, le modalità di intervento e le destinazioni d'uso ammissibili sono definite nelle schede normative per unità di intervento.

Per unità di intervento si intendono gli ambiti omogenei per caratteristiche funzionali i cui interventi sono subordinati, su richiesta dei proprietari e/o concessionari singoli o consorziati, a progettazione unitaria dell'intero ambito.

Le "Schede normative" per Unità di intervento fanno parte integrante delle presenti norme e riportano i seguenti contenuti:

- obiettivi di intervento;
- categorie di intervento;
- destinazioni d'uso consentite per corpo edilizio;
- prescrizioni e modalità di intervento per corpo edilizio e per spazi scoperti.

Art. 5 Categorie di intervento

Le presenti norme indicano le tipologie e le modalità di intervento consentite e prescritte dalle NTO del P.I. nell'art. 80 per zone di piano alle quali la presente norma integra quanto previsto dal presente A.P.P. nella parte delle trasformazioni fisiche delle rispettive unità edilizie e di spazio scoperto di appartenenza e secondo le sottoelencate categorie di intervento definite dal Regolamento Edilizio vigente:

- demolizione;

- ristrutturazione;
- nuova edificazione.

I nuovi edifici dovranno conformarsi alle disposizioni del D.Lgs. 19 agosto 2005 n. 192 per l'uso razionale dell'energia e delle fonti rinnovabili prevedendo l'integrazione nelle coperture di impianti solari termici e fotovoltaici, compatibilmente con i caratteri ambientali e paesaggistici del contesto e comunque su conforme parere favorevole della Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesaggistici di Venezia e Laguna; dovrà inoltre essere valutata la possibilità di realizzare impianti di recupero e di utilizzazione dell'acqua piovana e di prevedere l'uso di materiali ecocompatibili secondo le attuali tecnologie.

Gli edifici e le opere previste nel presente piano dovranno attenersi alle linee guida del PQAMA - Prontuario per la Qualità Architettonica e la Mitigazione Ambientale facente parte del P.I. Vigente.

Art. 6 Classificazione

Le aree incluse nel perimetro di A.P.P. sono distinte in aree di uso pubblico e in aree di uso privato; le prime corrispondono alle opere di urbanizzazione primaria e secondaria; le seconde corrispondono alle utilizzazioni di seguito riportate tra le categorie e le sottocategorie di destinazioni d'uso sotto indicate salvo ulteriori precisazioni indicate nelle schede normative per U.I.:

- spazi per la viabilità comprendente:
 - a) percorsi pedonali pubblici;
- spazi scoperti suddivisi in :
 - a) spazi scoperti a verde attrezzato;
 - b) spazi scoperti pertinenti agli edifici e funzionali alla loro destinazione d'uso, distinti in pubblici e privati;
 - c) area della darsena;
- unità di spazio edificate ed aree edificabili destinate a:
 - a) impianti per il ricovero, la manutenzione, la riparazione, il rimessaggio e il noleggio di imbarcazioni da diporto; sono altresì comprese in questa categoria le funzioni strumentali e complementari alle attività per la nautica da diporto (quali officine magazzini, depositi attrezzi ecc.);
 - b) centro servizi per la nautica da diporto ove sono consentite le seguenti funzioni: esercizi commerciali; pubblici esercizi; uffici amministrativi e di informazioni turistiche, attrezzature associative, attrezzature ricreative e sportive connesse al centro nautico;
 - c) strutture e servizi per le attività nautiche e di supporto alle attrezzature sportive e all'aperto;
 - d) edifici ---- , direzionali, ricettivi secondo l'art. 27 della L.R. 11/2013,
 - e) edifici residenziali.

Gli spazi scoperti pertinenti agli edifici sono spazi a verde o spazi funzionali e strumentali agli usi del fabbricato; negli spazi scoperti del presente comma è consentito realizzare i volumi tecnici del fabbricato.

L'area tecnica di rimessaggio è l'area attrezzata per la movimentazione e il rimessaggio a terra delle imbarcazioni; detta area dovrà essere accessibile a mezzi meccanici, potrà ospitare gru per il sollevamento e il varo dei natanti, scali di alaggio nel numero e nelle dimensioni necessarie alle esigenze funzionali del centro nautico.

La localizzazione dell'impianto di rifornimento carburante potrà essere definita in sede di progettazione definitiva o esecutiva degli interventi nel rispetto delle norme vigenti in materia di sicurezza e di inquinamento ambientale; nello spazio acqueo antistante all'impianto di rifornimento carburanti è consentito realizzare pontili o passerelle per l'ormeggio delle imbarcazioni.

L'area della darsena è costituita dallo spazio acqueo attrezzato per l'ormeggio delle imbarcazioni, e comprende il bacino acqueo, le opere di banchinamento esterne, le opere interne costituite da pontili fissi con erogatori di servizi, gli eventuali pontili galleggianti, le passerelle e le attrezzature d'ormeggio costituite da paline, briccole e da altre simili strutture; le opere consentite dovranno essere realizzate a norma dei regolamenti che disciplinano tale materia e su disposizione delle autorità pubbliche istituzionalmente competenti.

Art. 7 Prescrizioni comuni alle unità edilizie.

Gli interventi edilizi previsti nelle singole categorie di intervento dovranno rispettare, nell'impiego dei materiali, nelle operazioni di rifinitura e nella installazione di impianti tecnologici, le previsioni comuni alle unità edilizie contenute nelle N.T.O. del P.I., salvo diverse e specifiche prescrizioni contenute nelle "Schede normative" per unità di intervento.

Nelle unità di spazio edificate e nelle aree edificabili è ammessa la costruzione di volumi tecnici, che non verranno computati come aumento di superficie dei fabbricati, a condizione che tali volumi siano destinati ad impianti tecnologici e/o ad opere a servizio strumentale del fabbricato, siano compatibili con le caratteristiche architettoniche del fabbricato e con i caratteri ambientali dell'area e siano comunque realizzati nel norme vigenti in materia di sicurezza, igiene e di inquinamento ambientale e degli strumenti urbanistici ambientali; non è comunque ammessa la realizzazione di volumi tecnici che alterino le coperture dei fabbricati,; mentre è ammessa la costruzione di volumi tecnici anche nel sottosuolo degli spazi scoperti di pertinenza, senza che ciò costituisca aumento di superficie.

Art. 8 Prescrizioni comuni delle unità edilizie

Negli spazi scoperti le essenze arboree e gli elementi architettonici e di arredo meritevoli di conservazione sono prescritti nelle "Schede normative" per unità di intervento.

Per la scelta delle specie arboree ed arbustive e per la definizione della quota adeguata di giacitura delle nuove piantumazioni si rinvia a specifico approfondimento progettuale, con l'obbligo di utilizzare essenze arboree ed arbustive rappresentative della flora locale.

La realizzazione di eventuali nuove recinzioni o la modifica di quelle esistenti dovrà essere eseguita nel rispetto delle tipologie locali utilizzando materiali tradizionali come mattoni a vista per cordonate ed elementi verticali, inferriate etc..

Nelle unità di spazio scoperto destinato a verde attrezzato e nelle unità di spazio scoperto pertinente e funzionale alle destinazioni d'uso delle unità edilizie residenziali è consentito, realizzare manufatti per il ricovero di attrezzi da giardino o coperture di posti auto in conformità agli strumenti urbanistici vigenti.

TITOLO III MODALITÀ DI INTERVENTO

Art. 9 Modalità di attuazione degli interventi

L'attuazione degli interventi edilizi e di urbanizzazione previsti dal A.P.P. è demandata alla definizione dell'accordo pubblico privato . All'interno degli atti di stipula potranno essere indicate le modalità di attuazione delle singole U.I.

Le modalità di attuazione delle edificazioni e delle opere edilizie avverrà secondo le procedure previste dal D.P.R. 380/2001, integrate dalle acquisizioni di pareri, nulla osta e autorizzazioni richiesti dal tipo di intervento, rilasciate dagli enti competenti per territorio e materia, a cui sarà conseguente o contestuale, in ogni caso, al rilascio dei permessi di costruire la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria previste nelle singole U.I..

Il progetto di esecuzione delle opere di urbanizzazione primaria, comprese quelle necessarie agli allacciamenti ai servizi pubblici, dovrà essere corredato da specifici elaborati che definiscano in dettaglio la forma, la tipologia, la qualità, la dimensione.

Art. 10 Elaborati di progetto per le Unità di intervento 1, 2, 4, 5, 6

I progetti dovranno essere corredati dai seguenti elaborati grafici e descrittivi:

- a) relazione di analisi e relazione tecnica degli singoli interventi;
- b) elaborati grafici, in scala non inferiore a 1: 500 consistenti in planimetrie d'insieme degli interventi e con l'indicazione delle quote topografiche e di progetto, con la definizione della configurazione planimetrica e delle relative opere infrastrutturali.

Per gli interventi che riguardano la parti edificati si richiederanno planimetrie e elaborati di progetto alle scale adeguate.

In sede di progetto, le prescrizioni relative alle caratteristiche tecniche delle opere e delle strutture della darsena, nonché la configurazione planimetrica del bacino acqueo, schematicamente rappresentato nelle tavole di progetto del presente Accordo, potranno essere modificate a seguito di valutazioni derivanti dalle analisi previste in merito alle necessità del gestore previa autorizzazione dei rispettivi enti competenti.

Tutti gli interventi dovranno inserirsi con il minor impatto visivo nel contesto ambientale e paesaggistico;

I progetti dovranno prevedere la realizzazione dell'impianto di depurazione autonomo, qualora non fosse possibile collegare la rete fognaria interna al collettore urbano, nonché tutte le opere indispensabili a prevenire l'inquinamento del bacino acqueo.

Tali principi dovranno essere applicati a tutte le opere realizzate presenti o future interne o limitrofe al perimetro del presente Accordo.

Art. 11 Disposizioni per l'utilizzazione della darsena oggetto di ampliamento

I parcheggi a terra e agli standard dovranno essere realizzati così come previsto dall'art. 80 delle N.T.O. del P.I. per i soli posti barca in ampliamento gli standard a parcheggio previsti a terra.

Art. 12 Disposizioni relative all'Unità di intervento 3,6.

Le trasformazioni fisiche e funzionali e la configurazione dell'assetto territoriale dell'U.I. sono definite negli elaborati grafici di progetto e nelle "Schede normative" per Unità di intervento del A.P.P.; diversa configurazione dell'assetto e dell'organizzazione spaziale dell'U.I. "3 e 6" potrà essere meglio definita in funzione delle necessità e di specifici assetti urbanistico edilizi.

TITOLO IV DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

Art. 13 Contenuti dell'accordo pubblico privato

Il rilascio dei permessi di costruire per gli interventi da attuarsi nelle Unità di intervento è subordinato all'approvazione del presente accordo pubblico-privato fra il Comune e i soggetti attuatori, ai sensi dell'art. 19 della L.R. 11/2004.

L'accordo pubblico privato definisce:

- il contenuto degli interventi;
- il regime patrimoniale delle aree, che preveda espressamente l'obbligo della gestione e manutenzione da parte dei privati proprietari delle aree asservite all'uso pubblico;
- le modalità e i tempi di esecuzione delle opere di urbanizzazione, nel rispetto delle disposizioni vigenti in materia di affidamento di lavori pubblici;
- le modalità di scomputo degli oneri di urbanizzazione;
- le prescrizioni in materia ambientale;
- le prescrizioni in materia di assetto idrogeologico del territorio;
- le prescrizioni in merito all'eliminazione delle barriere architettoniche;
- le modalità di collaudo delle opere di urbanizzazione, con oneri interamente a carico dei soggetti attuatori;
- l'individuazione degli atti abilitativi necessari per la realizzazione degli interventi e le condizioni per il rilascio degli stessi;
- le condizioni per il rilascio dell'agibilità degli edifici;
- gli indirizzi per l'ecosostenibilità degli interventi edilizi;
- le modalità e i tempi di cessione e di asservimento ad uso pubblico delle aree e opere di urbanizzazione;

- le garanzie a carico del soggetto attuatore, che dovranno coprire interamente il costo delle opere di urbanizzazione;
- le modalità di trasferimento a terzi degli oneri e obblighi della convenzione;
- la durata della convenzione e dell'accordo pubblico-privato;
- le modalità di gestione delle controversie;
- le modalità della vigilanza sull'attuazione degli interventi.

Art. 14 Efficacia dell'Accordo Pubblico-Privato

L'A.P.P. ha validità, per un periodo di 10 anni dalla data di esecutività della delibera di approvazione, fermo restando a tempo indeterminato l'obbligo di osservare nelle costruzioni dei nuovi edifici gli allineamenti e le prescrizioni di zona stabilite dal piano stesso.

Gli interventi e le trasformazioni previste nel presente piano dovranno essere attuate entro il termine di validità dello stesso.

Con l'adozione del presente A.P.P., le norme tecniche di attuazione, che ne fanno parte integrante, prevalgono su ogni altra incompatibile, o comunque diversa disposizione di regolamenti comunali volti a disciplinare, in via generale o speciale, la medesima materia.

13 SCHEDE NORMATIVE

SCHEDA NORMATIVA

Unità di intervento -1-

OBIETTIVI DI INTERVENTO

- realizzazione area pedonale
- sistemazione nuova viabilità di accesso
- spazi scoperti a verde e giardino giochi per l'infanzia;

DESTINAZIONI D'USO

- viabilità
- parco giochi pubblico

PRESCRIZIONI

- Le pavimentazioni dovranno essere lastricate ove venga prevista l'area pedonale con materiali idonei al passaggio di autoveicoli;
- Le aree secondo i progetti previsti dovranno essere dotate di adeguati arredi urbani;
- Gli spazi dedicati a parco giochi dovranno essere realizzati secondo i criteri previsti dalla normativa vigente in materia di sicurezza.

SCHEDA NORMATIVA

Unità di intervento -2-

OBIETTIVI DI INTERVENTO

- realizzazione dei nuovi parcheggi a raso pubblici in gestione alla proponente secondo quanto disposto dall'accordo pubblico privato;
- realizzazione dei posti auto pertinenziali privati per la sosta delle autovetture;
- realizzazione di box auto privati;
- realizzazione del parco a verde pubblico con bicipark;
- realizzazione del tratto di pista ciclabile per l'accesso al bicipark.

DESTINAZIONI D'USO

- parcheggi
- area box auto
- verde attrezzato
- bicipark

CATEGORIE DI INTERVENTO

- realizzazione box auto
- realizzazione parcheggi
- realizzazione bicipark
- verde attrezzato

PRESCRIZIONI

- tutti gli elementi dei box auto potranno essere realizzati in legno, muratura o elementi prefabbricati in calcestruzzo;
- eventuali pluviali e i canali di gronda dovranno essere realizzate in lamiera rame;
- coperture a falda, o piane; in questo secondo caso dovranno essere eseguite in lamiera di rame o guaina armata;

SCHEDA NORMATIVA

Unità di intervento - 3 -

OBIETTIVI DI INTERVENTO

- a) riqualificazione e riorganizzazione urbanistica dell'area ai fini della realizzazione di un centro servizi a destinazione commerciale, direzionale;
- b) realizzazione di una piazza ~~pubblica~~ **privata**;
- c) ristrutturazione degli edifici esistenti a destinazione direzionale e commerciale.

DESTINAZIONI D'USO

AREE DI NUOVA EDIFICAZIONE

Nell'area è consentita la realizzazione di edifici a destinazione commerciale, direzionale.

SPAZI NON EDIFICATI

- percorso pedonale pubblico;
- spazi scoperti di pertinenza degli edifici, funzionali alla loro destinazione d'uso;
- spazi pertinenziali degli edifici quali parcheggi a raso;

- piazza ~~pubblica~~ **privata**.

CATEGORIE DI INTERVENTO

CORPI EDILIZI F	nuova edificazione
CORPI EDILIZI ESISTENTI	nuova edificazione, demolizione e ricostruzione, risanamento e restauro

PRESCRIZIONI

disposizioni generali e indici progettuali:

Nell'unità di intervento è individuata un'unica area edificabile, contrassegnata nelle tavole di progetto come "perimetro di massimo inviluppo", all'interno del quale potranno realizzarsi più fabbricati, costituiti da corpi edilizi di uguale o diversa altezza.

- l'impianto planimetrico degli edifici destinati dovrà essere contenuto entro l'area di massimo inviluppo, individuata nelle tavole di progetto 06 rispettando i seguenti parametri edilizi:

- a) l'altezza massima degli edifici prevista è definita dalla tavola 06 del presente piano e dalla tabella 01 e 03 allegate alla presente relazione.

Il nuovo assetto e le funzioni previste devono inoltre rispettare le seguenti prescrizioni:

PRESCRIZIONI PER GLI SPAZI SCOPERTI

Percorsi pedonali e piazza ~~pubblica~~ **privata**:

- la quota delle pavimentazioni non potrà essere inferiore a m. +0,15 dal piano stradale;

spazio scoperto a verde pubblico giardino:

- è ammessa la piantumazione di nuove essenze arboree ed arbustive;
- è ammessa la collocazione di elementi di arredo.
-

Spazio scoperto di pertinenza agli edifici e funzionale alla loro destinazione d'uso:

- le superfici scoperte, saranno realizzate se pavimentati ad una quota non inferiore a m. +0,15 sul piano stradale;
- è consentito realizzare volumi tecnici interrati di supporto alle utilizzazioni previste nei fabbricati.

- dovranno essere realizzati in pertinenza agli edifici i rispettivi parcheggi;

SCHEDA NORMATIVA

Unità di intervento -4 – 5 – 6 -

OBIETTIVI DI INTERVENTO

- riorganizzazione e riqualificazione dell'area da destinare ad attrezzature sportive e ricreative legate alla nautica da diporto;
- realizzazione del capannone destinato a ricovero, manutenzione e rimessaggio dei natanti (Edificio H Tav. 06);
- demolizione dei corpi edilizi incongrui, con possibilità di ricostruzione su altro sedime e per i medesimi usi tecnologici per l'eventuale spostamento delle cabine Enel;
- realizzazione di un fabbricato da destinare per servizi per le attrezzature sportive, con destinazione d'uso ricettivo complementare art. 27 L.R. 11/2013 (Edificio L Tav. 06);
- Ristrutturazione di edificio esistente destinato ad uso residenziale ovvero casa del custode. (Edificio M e I Tav. 06);
- Ampliamento dell'attuale darsena di 30 posti barca aggiuntivi rispetto all'esistente;

DESTINAZIONI D'USO

CORPO EDILIZIO H	impianto per il ricovero, manutenzione, riparazione, rimessaggio e noleggio di piccole imbarcazioni ;
CORPO EDILIZIO L	ricettivo complementare art. 27 L.R. 11/2013, yachtclub, servizi a terra
CORPO EDILIZIO I e M	residenziale

SPAZI NON EDIFICATI

Area tecnica e di rimessaggio a secco per imbarcazioni e area attrezzata per il sollevamento a terra delle barche con gru e/o scali di alaggio;
Spazi scoperti pertinenti all'edificio e funzionali alla sua destinazione d'uso;
Verde e percorsi privati di accesso e collegamento agli edifici

CATEGORIE DI INTERVENTO

CORPO EDILIZIO I e M **ristrutturazione e nuova costruzione con possibilità di ampliamento**

CORPO EDILIZIO H e F **nuova costruzione e ampliamento**

CORPO EDILIZIO X nuova costruzione

PRESCRIZIONI EDILIZIE

CORPO EDILIZIO: cabina Enel e di servizio

- possibilità di ricostruzione del manufatto su altro sedime di pari volume in base alle necessità strutturali e impiantistiche del nuovo assetto.

NUOVE EDIFICAZIONI - CORPO EDILIZIO I - F

- è consentito realizzare nuove edificazioni secondo i parametri previsti dall'A.P.P. alle quali potrà essere sommata ai volumi derivanti dagli eventuali effetti di applicazione della ex L.R. 32/2013;
- le nuove costruzioni non potranno superare l'altezza della linea di gronda degli edifici del vicino complesso della antica Ricevitoria meglio definiti negli impianti planivolumetrici dell'A.P.P.;
- le strutture murarie perimetrali potranno essere realizzate con elementi prefabbricati o con elementi tradizionali in mattoni a faccia vista o rivestimenti in pietra naturale o legno, dei tipi già presenti nell'edificazione locale, o murature rifinite con intonaci tradizionali;
- le coperture possono essere piane, purché compatibili con le caratteristiche costruttive dei fabbricati circostanti;
- gli edifici di nuova realizzazione dovranno raggiungere la classe energetica A o B e considerare tutti gli aspetti per l'ottenimento e l'utilizzo di fonti di energia rinnovabile compatibilmente con gli aspetti paesaggistico ambientali;

CORPO EDILIZIO H

Edificio H per il rimessaggio:

- l'edificio per il ricovero, la manutenzione, la riparazione, il rimessaggio ed il noleggio di imbarcazioni dovrà riferirsi ai tipi edilizi a capannone presenti nell'edilizia tradizionale e i materiali da utilizzare per la sua costruzione dovranno essere riconducibili a quelli della tradizione locale costituiti da:
 - legno o mattoni faccia a vista, in pannellature prefabbricate;
 - le strutture portanti potranno di acciaio eventualmente ossidato se usato all'esterno. La copertura potrà essere piana o a falde con soluzioni tecnologiche atte allo sfruttamento delle fonti di energia alternative;

CORPO EDILIZIO X

Edificio H - Remiera:

- l'edificio per il ricovero, la manutenzione, la riparazione, il rimessaggio di imbarcazioni dovrà riferirsi ai tipi edilizi a capannone presenti nell'edilizia tradizionale e i materiali da utilizzare per la sua costruzione dovranno essere riconducibili a quelli della tradizione locale costituiti da:
 - legno o mattoni faccia a vista, in pannellature prefabbricate;
 - le strutture portanti potranno di acciaio eventualmente ossidato se usato all'esterno. La copertura potrà essere piana o a falde con soluzioni tecnologiche atte allo sfruttamento delle fonti di energia alternative;

PRESCRIZIONI PER GLI SPAZI SCOPERTI

area tecnica di rimessaggio a secco:

- le pavimentazioni dovranno essere realizzate con materiali litoidi o con blocchetti di calcestruzzo prefabbricati o con sistemi di recupero e consolidamento del suolo con sistema ad impasto dei terreni presenti in loco con materiali cementizi, dovranno comunque essere impermeabili ai liquidi e di tipo antiscivolo per la porzione dedicata alle lavorazioni;
- eventuali scali di alaggio o scivoli di varo;
- sarà possibile di realizzare strutture amovibili per eventuali attrezzature legate alla nautica;
- è consentita la presenza di attrezzature per il sollevamento a terra delle barche con sistemi a gru o con altre tecniche;
- le porzioni di suolo destinate a rimessaggio a terra dovranno essere semipermeabile;

Recinzioni:

- le nuove recinzioni non potranno superare l'altezza di m. 1.60 e dovranno essere realizzate con elementi in legno e ferro o con siepi e verde. Le stesse dovranno tener conto della fauna presente e quindi riportare tutti gli accorgimenti necessari al libero passaggio sia degli animali di terra, di acqua che di aria;
- altri tipi di recinzione presenti in loco dovranno essere rimosse e sostituite con le nuove recinzioni di progetto;
- ove necessario le stesse opere di mitigazione ambientale potranno essere adottate e declinate come elementi di perimetrazione e definizione dei confini.

Darsena

- La darsena costituita dallo spazio acqueo comprendente le opere di banchinamento della darsena e le opere interne costituite dagli spazi d'ormeggio attrezzati (pontili fissi con erogatori di servizi ed eventualmente pontili galleggianti) e le attrezzature d'ormeggio (paline, briccole e simili);
- parcheggi pertinenziali a standard per i 30 posti in ampliamento della darsena esistente saranno ricavati a terra.

Area di servizio per rifornimento carburanti:

- l'area dovrà essere individuata nel progetto edilizio e dovrà rispettare le norme di sicurezza vigenti per la realizzazione di tali impianti;

14 ELABORATI GRAFICI DI PROGETTO

Tav. 00 Estratto PI Tavola n. 2.1 Zonizzazione Funzionale

Tav 01 Vincoli Estratto da PI Tav 1.1 Azioni di Piano, sintesi della zonizzazione, Vincoli, Rete ecologica

Tav 02 Rilievo stato di fatto

Tav 03 PP (Come da convenzione n. 49048 del 10.07.1989 Comune di Venezia)

Tav 03.1 PP (Come da convenzione n. 49048 del 10.07.1989 Comune di Venezia) – Allegato D

Tav 04 Estratto foglio catastale indicante i lotti e le proprietà interessate

Tav 04.1 Estratto Foglio Catastale indicante i lotti e le proprietà oggetto di permuta

Tav 05 Unità minime di Intervento

Tav 06 Zonizzazione e destinazione d'uso

Tav. 07 Individuazione delle aree a standard

Tav. 08 Individuazione delle aree ad extrastandard

Tav. 09 Planivolumetrico

Tav. 10 Tavola comparativa

15 FOTO ATTUALI DEL SITO E RAPPRESENTAZIONE VIRTUALE DEL P.U.A. MEDIANTE FOTOINSERIMENTO



Vista generale della darsena e dei sistemi di parcheggio attualmente esistenti



Vista generale della darsena e dei sistemi di parcheggio a raso ed in box coperti e del verde



Darsena



Vista generale della darsena e dei sistemi di parcheggio