

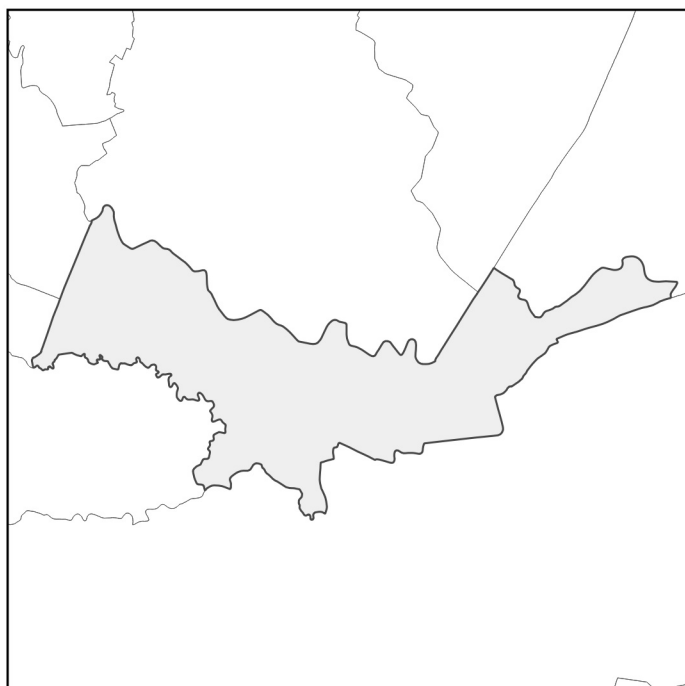


**Regione Veneto
Città Metropolitana di Venezia
Comune di Quarto d'Altino**

R

1

**Piano di Gestione del Demanio della Navigazione
Disciplina degli spazi acquei interni
Relazione tecnica - Dimensionamento**



Progettisti

urb. Francesco Finotto
arch. Valter Granzotto

Collaboratori

urb. Giovanni Maria Cenzato

Sindaco

arch. Claudio Grosso

Ufficio Tecnico:

arch. Gianmaria Barbieri
arch. jr. Nicola Candian

Adozione:

Approvazione:



PROTECO engineering s.r.l. - Via Cesare Battisti n.39 | 30027 San Dona' di Piave (VE) |
Cod. Fisc. e Part. IVA 03952490278 | tel 0421-54589 | fax 0421 54532 | mail: protecoeng@protecoeng.com |
Pec:protecoengineeringsrl@legalmail.it

Dicembre 2025

COMUNE DI QUARTO D'ALTINO

**RELAZIONE TECNICA -
DIMENSIONAMENTO**

Redazione:



arch. Valter Granzotto

urb. Francesco Finotto

Collaboratore

urb. Giovanni Cenrato

dicembre 2025



Comune di Quarto d'Altino
Piano di Gestione del Demanio della Navigazione
Disciplina degli spazi acquei interni
Relazione Tecnica - Dimensionamento



INDICE

1	PREMESSA	5
2	ELABORATI DEL PIANO DI GESTIONE	6
3	I CONTENUTI DEL PIANO DI GESTIONE.....	7
3.1	Inquadramento Metodologico.....	7
3.2	L'analisi	8
3.2.1	Il quadro di riferimento della pianificazione	8
3.2.1.1	La pianificazione sovracomunale	8
3.2.1.2	Piano Territoriale di Coordinamento Regionale (PTRC)	8
3.2.1.3	Piano Regionale dei Trasporti (PRT).....	9
3.2.1.4	Piano Ambientale del Parco del Sile.....	10
3.2.1.5	Piano Territoriale Generale Metropolitan (PTGM)	12
3.2.1.6	Piano Urbano Mobilità Sostenibile Metropolitan	13
3.2.1.7	La pianificazione comunale	13
3.2.2	La rilevazione degli utilizzi in atto	15
3.3	Il progetto.....	15
3.3.1	Linee guida progettuali, tipologiche e aggregative	16
3.3.2	Elementi di progetto insediativo, localizzativo e dimensionale	16



Comune di Quarto d'Altino
Piano di Gestione del Demanio della Navigazione
Disciplina degli spazi acquei interni
Relazione Tecnica - Dimensionamento



1 PREMESSA

Con il Piano di Gestione del Demanio della Navigazione (di seguito PGDN) l'amministrazione comunale di Quarto d'Altino intende dotarsi di uno strumento di pianificazione volto a disciplinare la gestione delle infrastrutture per la nautica fluviale. Questo strumento, congiuntamente al *Regolamento comunale per la disciplina degli spazi acquei interni*, attua la DGR n. 251 del 6 marzo 2018 recante ad oggetto "*Linee guida per la gestione del demanio della navigazione in attuazione della delega ai comuni disposta dalla L. R. 29 dicembre 2017, n. 46*", che prevede la dotazione da parte dei comuni di un adeguato strumento utile allo svolgimento delle funzioni amministrative relative alla gestione del demanio della navigazione interna.

Il Piano definisce l'organizzazione e il potenziamento delle infrastrutture della nautica localizzate lungo il fiume Sile.



2 ELABORATI DEL PIANO DI GESTIONE

Il Piano di Gestione del Demanio della Navigazione interna è costituito dai seguenti elaborati:

a) elaborati di analisi:

A.1	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento	1:100.000
A.2	Piano Territoriale Generale Metropolitano	1:100.000
A.3	Piano Ambientale del Parco Regionale del Fiume Sile	1:10.000
A.4	Programmazione e pianificazione comunale: P.I.	1:20.000
A.5.1	Programmazione e pianificazione comunale: P.A.T. - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale	1:20.000
A.5.2	Programmazione e pianificazione comunale: P.A.T. - Carta delle Invarianti	1:20.000
A.5.3	Programmazione e pianificazione comunale: P.A.T. - Carta delle Fragilità	1:20.000
A.5.4	Programmazione e pianificazione comunale: P.A.T. - Carta delle Trasformabilità	1:20.000
A.6	Corografia generale: Quadro d'unione Tavole e competenze gestionali	1:15.000
A.7	Repertorio Tavole di Rilievo	1:5.000
A.8	Repertorio Schede di Rilievo - Planimetrie ortofotografiche	1:1.000
A.9	Repertorio Schede di Rilievo - Schede attributi	----
A.10	Repertorio fotografico dello stato delle concessioni	-----
A.11	Confronto con le previsioni del Piano Ambientale	1:5.000

b) elaborati di Progetto:

R.1	Relazione tecnica - Dimensionamento	----
R.2	Norme Tecniche Operative: Parte Prima - Disciplina degli interventi Parte Seconda - Tipologie e forme aggregative delle infrastrutture	----
P.1	Repertorio Tavole di Piano	1:5.000
P.2	Repertorio Schede di Piano	1:1.000



3 I CONTENUTI DEL PIANO DI GESTIONE

Il Piano si compone di una serie di elaborati di tipo normativo e cartografico che hanno la finalità di individuare, lungo il tronco del fiume Sile, gli ambiti e le tipologie di intervento utili al potenziamento e allo sviluppo della navigazione da diporto, turistica, di pesca professionale e commerciale. Il campo di applicazione del Piano comprende gli spazi acquei e le pertinenze a terra del fiume Sile in quanto appartenente al demanio della navigazione interna destinato ad ospitare manufatti e le strutture funzionali all'attività nautica.

Il Piano pertanto disciplina il Demanio della Navigazione Interna, così come inteso dall'Allegato A della DGR 251 del 6/03/2018, e comprende le aree che ricadono all'interno delle seguenti categorie:

- a) la superficie navigabile delle acque lacuali e fluviali che sono classificate navigabili ai sensi dell'All. A della D.G.R. N. 4222 del 28.12.2006;
- b) le zone portuali della navigazione interna;
- c) nelle aree prospicienti a terra delle acque lacuali e fluviali classificate navigabili ai sensi dell'All. A della D.G.R. N. 4222 del 28.12.2006, con le relative pertinenze, intendendo per tali ambiti: aree, strutture, fabbricati e quant'altro è necessariamente funzionale all'uso, finalizzato alla navigazione, del bene demaniale.

3.1 Inquadramento Metodologico

Nell'elaborazione del Piano è stato necessario condurre uno specifico lavoro di ricerca e analisi dell'ambito fluviale che ha riguardato la valutazione della disciplina urbanistica e delle previsioni della pianificazione sovraordinata alla scala comunale e la catalogazione dei manufatti presenti e del loro stato concessorio. A partire dai dati ottenuti dalla documentazione pubblicata dai siti istituzionali, da documenti forniti dagli uffici tecnici e da sopralluoghi sull'ambito, si è passati alla stesura di fascicolati e cartografie utili a consentire una lettura dello stato di fatto dell'infrastrutturazione del sistema della nautica. Il processo di elaborazione del Piano è riflesso nelle due serie di documenti che lo costituiscono, ossia:

- 1) Elaborati di Analisi: rappresentata dalla raccolta e restituzione di tutti gli elementi conoscitivi propedeutici all'elaborazione del Piano di Gestione del Demanio della Navigazione;
- 2) Elaborati di Progetto: concernente l'esplicazione della parte normativa e delle linee guida costruttive per la realizzazione delle strutture di supporto all'attività nautica, compreso altresì l'ipotesi di locazione delle medesime.



3.2 L'analisi

La fase analitica è alla base delle scelte progettuali che hanno permesso di definire i contenuti del Piano.

L'analisi si è sviluppata su due fasi: una prima fase dove si è definito il perimetro del Piano coincidente con lo spazio acqueo e le pertinenze a terra funzionali alla nautica del fiume Sile e una contestuale analisi delle previsioni di pianificazione e urbanistica di carattere sovralocale e locale che interessano l'ambito del Piano. In questa fase sono stati condotti una serie di incontri con gli uffici tecnici dell'Ente Parco al fine di con le previsioni del Piano Ambientale del Parco regionale del Fiume Sile; una seconda fase rivolta alla rilevazione dei manufatti esistenti attraverso sopralluoghi e l'intersezione del dato con l'informazione delle concessioni in essere.

3.2.1 Il quadro di riferimento della pianificazione

Allo scopo di precisare il più possibile l'orizzonte della scena normativa nella quale va a collocarsi il Piano di Gestione del Demanio della Navigazione Interna del comune di Quarto d'Altino, è utile inquadrare l'ambito di riferimento ai vari livelli territoriali, richiamando sinteticamente i diversi strumenti della pianificazione.

3.2.1.1 La pianificazione sovracomunale

3.2.1.2 Piano Territoriale di Coordinamento Regionale (PTRC)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Regionale (PTRC) è lo strumento di pianificazione di area vasta di competenza regionale. Il PTRC vigente è stato approvato con DGC n. 62 del 30 giugno 2020 (BUR n. 107 del 17 luglio 2020).

Il Piano, così disciplinato dall'art. 24 della LR 11 del 23 aprile 2004, indica gli obiettivi di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione in coerenza con il Programma Regionale di Sviluppo (PSR).

Gli elaborati cartografici del PTRC indicano le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale. I tematismi e gli oggetti rappresentati non hanno funzione localizzativa e hanno valore meramente indicativo o ideogrammatico e possono essere attuati, fermo restando gli adeguamenti di Comuni, Province e Città Metropolitana, in conformità con le norme del Piano e nel rispetto delle specifiche normative di settore, tramite progetti, piani o altri strumenti comunque denominati che ne disciplinano la loro esecuzione.

A partire da una lettura della cartografia del PTRC, si riporta di seguito una sintesi delle principali indicazioni fornite dalla relazione e dalle Norme Tecniche del Piano.

Il PTRC alla tavola n.1 *Uso del suolo* mostra il Sile come "corso d'acqua significativo". Dalla cartografia emerge la vocazione prevalentemente agricola del territorio comunale, indicato come *aree ad elevata utilizzazione agricola* e come *area agropolitana*. Le limitate aree indicate come *tessuto urbanizzato* si concentrano per lo più in corrispondenza del capoluogo e le frazioni. La metà sud del territorio comunale è posta al di sotto del livello del mare.



La Tavola n. 2 “Biodiversità” mette in evidenza i corridoi ecologici a scala regionale tra i quali sono compresi anche il fiume Sile e lo Zero. Nella cartografia è rappresentato l’ambito di competenza del Parco regionale del Fiume Sile.

La Tavola n. 3 “Energia e ambiente” classifica l’ambito all’interno di aree con un inquinamento da NOx ricompreso tra i 10-20 µg/m³ e i 20-30 µg/m³.

La Tavola n. 4 “Mobilità” riporta il sistema infrastrutturale viario e ferroviario esistenti e di progetto. Sono rappresentati l’asse ferroviario Venezia-Portogruaro-Trieste e quello autostradale Torino-Trieste. La rete stradale minore è interessata da una serie di percorsi ciclo-pedonali che appare capillare e ricoprire l’intero territorio comunale. Dalla cartografia risulta che la densità abitativa risulta medio-bassa, comprese tra 0,10-0,30 abitanti/ettaro.

Per quanto concerne il settore della mobilità, secondo l’articolo n. 38 delle Norme Tecniche del Piano, la regione si impegna a favorire l’incremento dell’interscambio tra la rete navigabile fluviale e gli altri mezzi di trasporto, al fine di migliorare l’efficienza complessiva del sistema di mobilità. Questo sarà realizzato ottimizzando le connessioni e le infrastrutture di supporto del sistema.

Con l’articolo 55 delle NT del Piano, la regione esplicita il suo impegno a promuovere “...la classificazione a navigabile della rete fluviale, per la creazione di un sistema integrato anche finalizzato alla valorizzazione di un turismo sostenibile di siti d’interesse culturale, storico, monumentale, enogastronomico, naturalistico, sociale, paesaggistico, ambientale, ricreativo-sportivo” (art. 55 comma 4 delle NT) e a “...promuove la riqualificazione della rete fluviale minore attraverso il potenziamento dell’offerta turistica e dei mezzi di trasporto e favorisce la realizzazione di programmi e azioni di integrazione tra gli ambiti territoriali con particolare riguardo alla valorizzazione e alla promozione dei centri minori. I Comuni, nei propri strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, individuano le aree da attrezzare a sosta per l’utilizzo della rete fluviale minore”. Questi indirizzi sono in fase di concretizzazione con la predisposizione del Piano della Portualità Turistica che attua una delle azioni strategiche del Piano Regionale dei Trasporti (approvato nel 2020).

Relativamente al tema del turismo, nella Tavola 5b “Sviluppo economico turistico” è evidenziata l’importanza archeologica del territorio per la presenza di diversi siti archeologici e del museo archeologico di Altino. Dal punto di vista della polarità turistica il territorio è compreso all’interno del Sistema Turistico Locale (STL) di Venezia.

Nella Tavola n. 6 “Crescita sociale e culturale” è riportato il “Percorso archeologico delle vie Claudia Augusta e Annia con le città romane di Altinum e Concordia Sagittaria”.

La Tavola n. 8 “Città, motore del futuro” mostra l’influenza territoriale che ha Venezia nei confronti del territorio del Veneto centrale che si estende fino all’asta fluviale del fiume Piave.

3.2.1.3 Piano Regionale dei Trasporti (PRT)

Il Piano Regionale dei Trasporti (PRT), approvato con la Deliberazione della Giunta Regionale Veneta n. 75 del 14 luglio 2020, è uno strumento con cui la regione intende proporre interventi di tipo infrastrutturale, normativo, di incentivazione e di politiche dei trasporti rivolti ad affrontare le nuove sfide della mobilità sostenibile.



Il Piano definisce obiettivi, strategie e interventi basati su una visione socioeconomica a medio-lungo termine, con scadenza nel 2030, che la regione mira a conseguire. Questo lavoro parte da un'analisi delle tendenze evolutive e delle criticità che interessano i diversi settori che caratterizzano il territorio, l'ambiente, le dinamiche socioeconomiche, il trasporto privato, il trasporto pubblico, la logistica, il trasporto merci e le nuove tecnologie.

La Relazione del Piano, nel capitolo "Obiettivi, strategie ed azioni di piano per il sistema della mobilità", riporta, tra le strategie e azioni da attuare il punto "A5.6 Rilanciare il settore della navigazione interna". Ad argomentare tale asse strategico di sviluppo il Piano riporta quanto segue:

Veneto è caratterizzato da una presenza diffusa di vie d'acqua interne, versamente gerarchizzate per il trasporto merci (che fa perno sul Sistema idroviario dano-veneto) e per il trasporto persone.

Questo settore è caratterizzato in particolare da alte potenzialità di sviluppo dal punto di vista della fruizione turistica. Mentre la rete idroviaria del sistema Po-Fissero-Verona-Canalbionco e Litoranea veneta è interessata da interventi di potenziamento della capacità, pure a fronte di un utilizzo non ancora soddisfacente sotto il profilo dei costi, la parte rimanente della rete (es. Naviglio Brenta), particolarmente appetibile sotto il profilo turistico, risente di problemi connessi agli alti costi di manutenzione. Particolarmente importante appare la definizione del tema della competenza in materia di navigazione delle acque promiscue lagunari, dove convergono competenze diverse di Stato, Regione, Autorità portuali ed Enti Locali, e dove si rende necessario intervenire per la razionalizzazione delle competenze per garantire, oltre alla semplificazione delle regole, anche maggiore certezza sotto il profilo dei controlli.

Tra i risultati attesi dal Piano Regionale dall'applicazione della strategia A5.6 c'è l'"attivazione di nuovi progetti per la gestione, anche pubblico privata, delle vie d'acqua e dell'accesso alla portualità minore per finalità di pesca e turistiche". Con la LR 5 del 13 marzo 2024 "Disposizioni per il riconoscimento, la valorizzazione e la promozione del turismo fluviale ed il sostegno delle comunità rivierasche" la regione ha rinnovato l'impegno nel promuovere il turismo fluviale in quanto forma di turismo sostenibile in cui l'attrattività è fondata sul patrimonio di risorse paesaggistiche, naturali, culturali, produttive, sportive ed enogastronomiche che contraddistinguono le comunità rivierasche.

3.2.1.4 Piano Ambientale del Parco del Sile

Il Piano Ambientale del Parco Naturale Regionale del Fiume Sile è stato approvato con DCR n. 22 del 01/03/2000 e modificato con varianti di settore approvate con DCR n. 58 del 26/07/2007. L'ambito del Parco interessa l'asta del Fiume Sile dal limite amministrativo comunale a nord fino alla Conca di Portegrandi. Il Piano Ambientale costituisce uno strumento di tutela e sviluppo indirizzato a favorire le comunità locali e il patrimonio ambientale, paesaggistico e storico presente lungo il corso del Fiume Sile.



Il Piano Ambientale del Parco del Sile non si configura come progetto urbanistico, ma come processo di interventi, opere, azioni e procedure finalizzati ad innescare la progressiva identificazione dei territori interessati come area integrata del parco. Si tratta di un "piano programma" ove ogni componente contribuisce alla definizione e al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- Tutelare i caratteri naturalistici, storici e ambientali del territorio del fiume Sile;
- Attribuire al Parco del fiume Sile il ruolo e la funzione di modello di gestione territoriale;
- Riconoscere il Parco del fiume Sile come "Parco d'acqua";
- Riconoscere il Parco del fiume Sile come "Parco produttivo misto";
- Definire il Parco del fiume Sile come "Parco didattico".

La componente normativa del Piano è esplicita attraverso indirizzi, vincoli e prescrizioni che sono graficamente rappresentati nelle tavole n. 23 "Azzonamento" e 24 "Elementi puntuali ed interconnessioni".

Nella tavola di "Azzonamento" l'intero corso del Fiume Sile è indicato come "Zone a riserva naturale orientale". Riguardano aree con vegetazione naturale da conservare, o in stato di degrado con possibilità di evoluzione verso un equilibrio fra sistemi vegetazionali, faunistici e condizioni compatibili con i sistemi ambientali. Nelle zone a riserva naturale orientata sono perseguite le finalità atte a tutelare le caratteristiche naturali e paesaggistiche dell'area con particolare riferimento alle zone umide e alle risorse idriche, assicurando la tutela e/o la ricostruzione di un ambiente idoneo alla conservazione delle specie animali e vegetali nonché all'incremento della biodiversità.

Nella tavola degli "Elementi puntuali ed interconnessioni" sono indicati i manufatti esistenti e di progetto che interessano direttamente il Fiume Sile. Sono riportati i manufatti idraulici esistenti, i ponti carrabili e le strade ex alzaie. Tra gli elementi puntuali afferenti alla nautica sono rappresentati tre passi barca storici collocati rispettivamente: sul confine nord del territorio comunale, in corrispondenza de capoluogo e nella località di Trepalade. È inoltre rappresentata una sola "zona di riva attrezzata" in corrispondenza del capoluogo comunale.

Il Piano prevede che, in funzione del recupero, della qualificazione e della fruizione turistica e della navigabilità del fiume Sile e della rete idrografica collegata, sono ammessi interventi di:

- a) recupero e qualificazione delle strutture esistenti;
- b) realizzazione di nuove strutture individuate e localizzate alla tavola di progetto n. 24 «Elementi puntuali ed interconnessioni» ovvero nell'apposita variante conseguente ai programmi di intervento n. 25 e n. 26;
- c) demolizione e/o interventi di mitigazione dell'impatto visivo per gli elementi detrattori.

La realizzazione di attracchi e pontili è ammessa lungo il corso del fiume Sile solo nei casi di ripristino di elementi storici oppure quando le nuove strutture rispondano ad esigenze funzionali e/o di sicurezza e rivestano carattere di pubblico interesse. Le richieste di autorizzazione dei nuovi attracchi e pontili, corredate da parere idraulico, devono essere presentate all'Ente Parco che, sentito il Comitato Tecnico Scientifico e valutata la compatibilità ambientale degli interventi, rilascerà il parere. La realizzazione delle opere è subordinata alla stipula di convenzione tra il richiedente, il Comune competente e l'Ente Parco. I nuovi attracchi



e pontili dovranno essere collocati preferibilmente in zone con preesistenze urbane o, comunque, in siti e con modalità di intervento che non comportino interferenze con gli elementi di interesse naturalistico.

3.2.1.5 Piano Territoriale Generale Metropolitan (PTGM)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), adottato dal Consiglio Provinciale con Deliberazione n. 2008/104 del 05/12/2008 e approvato con DGR n. 3359 in data 30/12/2010 con delibera, in applicazione della L.R. 11/2004, è stato elaborato con un vasto processo di partecipazione e ha assunto un forte carattere sperimentale, legato a una legge innovativa nei modi e nei soggetti che ha determinato un processo interpretativo e formativo continuo.

Con la Legge n. 56 del 7 aprile 2014 *“Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni”*, a partire dal 1° gennaio 2015, alla Provincia di Venezia è subentrata la Città Metropolitana di Venezia. Con Delibera del Consiglio metropolitano n. 3 del 01 marzo 2019, è stato approvato in via transitoria e sino a diverso assetto legislativo, il Piano Territoriale Generale (PTG) della Città Metropolitana di Venezia con tutti i contenuti del PTCP, con il quale continua a promuovere, azioni di valorizzazione del territorio indirizzate alla promozione di uno *“sviluppo durevole e sostenibile”*, e vuol essere in grado di rinnovare le proprie strategie, continuamente, e riqualificare le condizioni che sorreggono il territorio stesso. Analizzando la Tavola n. 1 *“Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale”* si osserva che l'intero Fiume Sile è assoggettato al vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua ai sensi dell'articolo 142, lettera c) del D.Lgs. 42/2004, alla presenza de Parco Regionale del Fiume Sile e la Zona Speciale di Conservazione denominata *“Fiume Sile da Treviso Est a San Michele Vecchio”* (IT3240031).

La Tavola n. 2 *“Carta delle fragilità”* indica che la maggior parte del territorio comunale è assoggettato a *“Pericolosità idraulica in riferimento ai P.A.I. adottati o ai P.A.I. approvati”*. Ad oggi, alla disciplina del PAI è subentrata la normativa del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni che riporta una pericolosità e rischio di classe 1 per la gran parte dell'asta del fiume Sile e una classe 2 (di pericolosità e rischio) solamente in corrispondenza delle aree urbanizzate collocate nel capoluogo e a Caposile.

Per quanto riguarda il sistema ambientale, nella Tavola 3 *“Sistema ambientale”* si osserva come in corrispondenza del corso del Fiume Sile, l'intera area di competenza dell'Ente Parco ricadente sul territorio comunale è indicata come area nucleo.

Nella Tavola 4 *“Sistema insediativo”*, in corrispondenza dell'arginatura del Sile, è presente l'indicazione di un itinerario ciclabile di progetto, ad oggi realizzato.

Il Piano Metropolitan colloca nella tavola Sistema della Portualità i poli nautici rilevanti presenti sul territorio, tra i quali è identificato anche il Polo di Portegrandi, che non ricade nelle competenze del Piano di Gestione del Demanio della Navigazione.

All'articolo n. 40 delle Norme Tecniche del Piano Metropolitan che tratta della *“Fruizione ricreativa, sportiva e turistica del territorio rurale”*, riporta come indirizzo per la pianificazione, la promozione dello sviluppo turistico e la riqualificazione del territorio rurale, della funziona



abitativa e sostenere l'economia rurale attraverso la formazione di una rete di itinerari integrati, che includono anche la navigazione fluviale e lacuale, al fine di rendere fruibile i siti di interesse ambientale e culturale della Città Metropolitana di Venezia.

Dall'analisi svolta emerge come la finalità del presente PGDN sia coerente con gli indirizzi strategici del PTGM di Venezia, soprattutto in quanto il Piano di Gestione del Demanio della Navigazione mira a regolare i servizi alla navigazione interna tenendo in considerazione il contesto ambientale e paesaggistico nel quale il Piano ricade.

3.2.1.6 Piano Urbano Mobilità Sostenibile Metropolitano

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città metropolitana di Venezia è stato adottato con Decreto del Sindaco metropolitano n. 90 del 29/12/2022. Attualmente il Piano non ha ancora concluso l'iter di approvazione.

In riferimento alla mobilità fluviale, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) presenta un'analisi approfondita della rete di canali navigabili, evidenziando le principali infrastrutture esistenti e indicando una serie di interventi necessari per la manutenzione della rete stessa.

Nella tavola n. 2 "Mobilità multimodale collettiva e condivisa" sono inclusi i seguenti elementi di analisi:

- la rete di trasporto acquico, con indicazione della rete idroviaria generale;
- l'idrovia Litoranea Veneta;
- la rete dei canali;
- il reticolo idrografico della laguna;
- la classificazione della rete di navigazione del Trasporto Pubblico Locale lagunare, distinguendola in lenta, semi-lenta, veloce, lenta-ecologica (da assoggettare a studio di fattibilità) e tratta ecologica acqueea.

Dal punto di vista propositivo prevede i seguenti interventi:

- manutenzione straordinaria dei canali esistenti per garantire la sicurezza della navigazione e l'istituzione di un'"area a onda zero" nel bacino di San Marco;
- realizzazione del terminal acquatico del Montiron, attualmente oggetto di uno specifico studio di fattibilità;
- la realizzazione di una app dinamica per la prenotazione del posto barca sia in darsene private che pubbliche;
- la redazione di un nuovo Piano Regolatore delle Acque della Laguna;
- la redazione del nuovo Piano di Sicurezza Lagunare, comprensivo di punti predefiniti per il controllo delle velocità.

In corrispondenza del territorio comunale di Quarto d'Altino non sono presenti interventi che riguardano la mobilità.

3.2.1.7 La pianificazione comunale

Il Piano di Assetto del Territorio (PAT) di Quarto d'Altino è stato approvato in sede di conferenza dei servizi del 3 agosto 2015. L'approvazione è stata successivamente ratificata



con DCG della Giunta Provinciale (ora Città Metropolitana di Venezia) n. 82 del 07 agosto 2015 (BUR n. 83 del 28 agosto 2015).

Il Piano di Assetto del Territorio da attuazione al Documento Preliminare adottato con DGC n. 55 del 17 maggio 2012. Il Documento Preliminare individua le scelte strategiche dell'Amministrazione comunale pensate in una prospettiva di lungo periodo, nel perseguimento dei generali obiettivi di miglioramento della qualità della vita e sicurezza, di vivibilità ambientale, culturale e sociale, attraverso percorsi partecipati e nella trasparenza amministrativa.

Gli obiettivi promossi e sviluppati nel PAT sono:

1. riequilibrare il tessuto urbano e sociale del territorio pianificando dei processi di riqualificazione e ammodernamento dell'edificato esistente anziché di consumo del territorio;
2. Individuare per ogni frazione la propria caratteristica territoriale e progettare la migliore soluzione di vivibilità e sostenibilità puntando al miglioramento dei servizi alla persona e alle attrattive specifiche della frazione stessa;
3. Razionalizzare il sistema produttivo;
4. Ricalibrare il sovradimensionamento del PRG vigente determinato dai PIRUEA e dagli ambiti soggetti a piano attuativo con lo scopo di ripensare completamente l'offerta in termini di maggior sostenibilità economica e di compatibilità con gli obiettivi del PAT;
5. Conservare il paesaggio della bonifica e gli affacci sulla laguna come risorsa turistica ed agricola. Non solo quindi il tema specialistico della "vestizione" del vincolo ma più in generale l'approfondimento dell'intreccio profondo esistente tra tutela dei beni culturali (paesaggio e bene archeologico) e sensibilizzazione della popolazione attraverso pratiche attive di coinvolgimento e partecipazione attiva;
6. Conservare e potenziare la rete ecologica.

Tra i sottobiettivi del punto n. 5 è previsto anche il favorire la navigabilità dei corsi d'acqua e la dotazione di attracchi (sottobiettivo n. 5.3).

L'ambito di competenza del PGDN è caratterizzato da diversi vincoli e tutele che sono riportate nella tavola 1 "*Carta dei vincoli e della Pianificazione territoriale*" del PAT. Nella tavola sono riportati: il perimetro del Parco Naturale del Fiume Sile, i siti della Rete Natura 2000, l'ambito per l'istituzione di riserve archeologiche di interesse regionale (articolo 27 delle N.d.A. del PTRC), l'ambito naturalistico di livello regionale (articolo n. 19 N.d.A. del PTRC) e l'area di interesse paesistico-ambientale PALAV (articolo n. 21 lett. A delle NT del PALAV). L'intero corso del Fiume Sile è sottoposto a vincolo paesaggistico ai sensi dell'articolo n. 142, comma 1 lettera c) del D.Lgs. 42/2004.

All'interno della tavola 2 "*carta delle invarianti*" al Fiume Sile è attribuito il ruolo eco-relazionale di area nucleo (core area) e connessione naturalistica (buffer zone).

Nella "*Carta delle Trasformabilità*" non sono previste previsioni insediative o servizi funzionali alla nautica lungo il corso del Fiume Sile, nell'ambito di competenza del PGDN.

Il Piano degli Interventi vigente è costituito dalla variante n. 6 approvata con DCC n. 5 del 26/01/2023. Il PI prevede all'articolo n. 12 delle NTO che, in corrispondenza dell'ambito del



Parco Naturale Regionale del Fiume Sile, la superficie compresa in una fascia della larghezza di 5 metri dal limite demaniale o dell'acqua del fiume Sile vada considerata come area di pregio naturalistico, all'interno della quale è vietato:

- ogni tipo di nuova edificazione e recinzione;
- danneggiare il patrimonio naturale in genere;
- asportare piante o parti di esse quali bulbi, fiori, foglie, talee, rizomi, semi, ecc.;
- eseguire tagli arborei se non per la migliore conservazione e sviluppo del patrimonio vegetazionale stesso e per il regolare esercizio degli impianti elettrici esistenti;
- eliminare vegetazione arborea ed arbustiva esistente;
- sradicare piante d'alto fusto e le ceppaie salvo che per le specie di pioppo ibrido a rapido accrescimento in coltura specializzata o di altra specie a coltura specializzata;
- il controllo della vegetazione spontanea presente mediante il fuoco o l'impiego di sostanze erbicide, l'estirpazione e la trinciatura.

La realizzazione di attracchi e pontili lungo il Fiume Sile è consentito dal PI solo nei casi di ripristino di elementi storici oppure quando le nuove strutture rispondano ad esigenze funzionali e/o di sicurezza e rivestano carattere di pubblico interesse. La realizzazione delle opere è subordinata alla stipula di convenzione tra il richiedente, il Comune e l'Ente Parco. I nuovi attracchi e pontili devono essere collocati preferibilmente in zone con preesistenze urbane o, comunque, in siti e con modalità di intervento che non comportino interferenze con gli elementi di interesse naturalistico.

3.2.2 La rilevazione degli utilizzi in atto

La seconda parte dell'analisi ha riguardato la definizione dello stato di fatto degli usi attuali dei corsi d'acqua attraverso sopralluoghi in loco. I dati rilevati sul campo sono stati integrati con le informazioni acquisite sulle concessioni in essere relative alle strutture di ormeggio (pontili e attracchi) collocati lungo il corso del Fiume Sile.

L'insieme delle informazioni di localizzazione, tipologia dei manufatti e situazione concessoria sono riportate graficamente all'interno dell'elaborato denominato "*Repertorio Schede di Rilievo – Planimetrie ortofotografiche*" (A.8) e in forma tabellare e sintetica all'interno dell'elaborato denominato "*Repertorio Schede di rilievo – Schede attributi*" (A.9), a cui è stato aggiunto il "*Repertorio fotografico dello stato delle concessioni*" (A10).

3.3 Il progetto

Confrontandosi con le previsioni del Piano Ambientale (Elaborato A.11), a cui si conforma, il Piano ha individuato gli ambiti, tipologie di intervento e le quantità di ormeggi necessari al potenziamento e allo sviluppo della navigazione da diporto, turistica, di pesca professionale e commerciale; tali ambiti comprendono gli spazi acquei e le pertinenze a terra appartenenti al demanio della navigazione interna destinati ad ospitare i manufatti e le strutture collegate alle varie attività nautiche.

Attraverso un apparato normativo il Piano disciplina gli spazi acquei occupati dalle unità di navigazione in area demaniale e gli interventi di conservazione, ripristino, riqualificazione e



nuova installazione delle relative strutture di supporto agli ormeggi, sia a livello tipologico che ambientale comprese entro il campo di intervento. Le previsioni progettuali indicano gli ambiti idonei alla localizzazione dei diversi manufatti utili all'attività nautica. Tali indicazioni sono riportate all'interno della tavola P.1 "Repertorio Tavole di Piano".

Il piano pertanto definisce i seguenti ambiti di idoneità:

- a) Ambito di riorganizzazione e/o ampliamento degli ormeggi,
- b) Ambito idoneo a nuovi ormeggi;
- c) Passo barca;
- d) Alaggio.

3.3.1 Linee guida progettuali, tipologiche e aggregative

Sulla scorta della ricchezza informativa del quadro analitico sopra descritto, è stato possibile operare un approfondimento tipo-morfologico degli elementi più caratteristici in relazione al contesto geografico-ambientale ed idrogeologico. Le tipologie dei manufatti insediabili sono riportate nella parte secondo delle Norme Tecniche Operative del Piano di Gestione. All'interno delle Norme Tecniche Operative sono riportate le tipologie e forme aggregative combinate dei pontili e degli attracchi.

3.3.2 Elementi di progetto insediativo, localizzativo e dimensionale

I principi che sono stati seguiti nella redazione degli elaborati relativi alla localizzazione e al dimensionamento delle infrastrutture oggetto di variante, possono sintetizzarsi come segue:

- si è cercato di confermare le attrezzature preesistenti, come riportate in sede di rilievo, comunque in un'ottica di riordino complessivo nei pressi dei vari nuclei insediativi;
- le previsioni sull'individuazione di nuovi ormeggi sono state definite considerando la prossimità con i nuclei insediativi residenziali e le possibilità di accesso.

Il Piano di Gestione conferma la presenza di **78** ormeggi esistenti, prevedendo **54** nuovi ormeggi, per in totale di **132** ormeggi complessivi, distribuiti in **20** ambiti di localizzazione. Le quantità puntualmente ammesse sono riportate all'articolo n. 5 delle Norme Tecniche Operative del Piano, come indicato nella tabella di seguito riportata:



Comune di Quarto d'Altino
Piano di Gestione del Demanio della Navigazione
Disciplina degli spazi acquei interni
Relazione Tecnica - Dimensionamento

Scheda	Ambito di localizzazione	Totale stato di fatto	Aggiuntivi di progetto	Totali
1	1	1	0	1
1	1.1	0	1	1
2	2	5	0	5
2	2	0	0	0
2	2.1	0	10	10
2	2.2	0	4	4
3	3	1	0	1
4	4	1	0	1
4	5	1	0	1
5	6	1	0	1
6	7	1	0	1
7	8	2	0	2
8	9	1	0	1
8	9.1	1	0	1
9	10.1	1	0	1
10	10	1	0	1
11	11	1	0	1
11	12	2	0	2
12	13	14	0	14
13	14	14	0	14
13	15	6	0	6
14	16	10	0	10
15	17	0	3	3
15	17	13	1	14
15	17.1	0	1	1
15	18	0	4	4
15	18	1	0	1
15	18.1	0	1	1
16	19	0	3	3
17	20	0	9	9
17	20	0	16	16
17	20.1	0	1	1
	TOTALE	78	54	132

Le previsioni di piano contenenti la localizzazione degli ormeggi esistenti e di progetto sono riportate all'interno della tavola P.2 "Repertorio Schede di Piano". Tali previsioni insediative hanno solamente valore indicativo e potranno subire delle motivate variazioni in sede di intervento.