



**Regione Veneto
Città Metropolitana di Venezia
Comune di Eraclea**

| | | |
|--------------|------------|--|
| Elab. | R.1 | |
|--------------|------------|--|

**Piano di Gestione del Demanio della Navigazione
Disciplina degli spazi acquei interni**

Relazione tecnica

Progettisti
urb. Francesco Finotto
arch. Roberto Giacomo Davanzo
arch. Andrea Gabatel
Collaboratori
urb. Mirco Barbiero

Ufficio Tecnico
Responsabile
arch. Valeria Passariello
Collaboratori
Dott.ssa Lara Santoro

Adozione

.....

Approvazione

.....



Proteco engineering, 30027 San Donà di Piave (VE) - via Cesare Battisti, 39
Società con sistema di qualità certificato secondo UNI EN ISO 9001:2008
tel 042154589 - e-mail protecoeng@protecoeng.com

COMUNE DI ERACLEA

RELAZIONE TECNICA

Redazione:



*arch. Roberto Giacomo Davanzo
urb. Francesco Finotto
arch. Andrea Gabatel
urb. Mirco Barbiero*

Dicembre 2021

INDICE

| | |
|--------------------------------------------------------------------------|----------|
| 1. PREMESSA..... | 3 |
| 2. ELABORATI DEL PIANO DI GESTIONE..... | 3 |
| 3. I TEMI DEL PRIMO PIANO DEGLI INTERVENTI..... | 4 |
| 4. I CONTENUTI DEL PIANO DI GESTIONE | 5 |
| 4.1 Inquadramento Metodologico | 5 |
| 4.2 Articolazione e contenuti..... | 5 |
| 4.3 L'analisi | 6 |
| 4.3.1. Il quadro di riferimento della pianificazione..... | 6 |
| 4.3.1.1. La pianificazione sovracomunale..... | 6 |
| 4.3.1.2. La pianificazione comunale | 9 |
| 4.3.2. La rilevazione degli usi in atto..... | 10 |
| 4.4 Il progetto | 11 |
| 4.5 Linee guida progettuali, tipologiche e aggregative | 11 |
| 4.6 Elementi di progetto insediativo, localizzativo e dimensionale | 12 |

1. PREMESSA

Il presente Piano di Gestione del Demanio della Navigazione dà concreta attuazione alla volontà dell'amministrazione di dotarsi di uno strumento di pianificazione volto a disciplinare la gestione delle infrastrutture per la nautica fluviale. Tale strumento, integrato al *Regolamento per l'utilizzo degli spazi acquei interni*, dà attuazione alla Delibera della Giunta Regionale 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* la quale prevede che a partire dall'adozione della Delibera, entro i tre anni successivi, il Comune deve dotarsi di Piano di Gestione del Demanio della Navigazione Interna.

L'elaborato a cui fa riferimento la presente relazione costituisce uno strumento, in capo all'amministrazione comunale, che ha lo scopo di definire la riorganizzazione e il potenziamento delle infrastrutture della nautica localizzate nei canali Revedoli e Largon e nel fiume Piave.

2. ELABORATI DEL PIANO DI GESTIONE

Il Piano di Gestione si compone dei seguenti elaborati:

Analisi

a) elaborati grafici di analisi:

| | | |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Tav. A.1 | – Programmazione e pianificazione di livello superiore: P.T.R.C. | Scale varie |
| Tav. A.2 | – Programmazione e pianificazione di livello superiore: P.T.G. | Scale varie |
| Tav. A.3 | – Programmazione e pianificazione comunale: P.I. | 1:25.000 |
| Tav. A.4.1 | – Programmazione e pianificazione comunale: P.A.T. – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale | 1:25.000 |
| Tav. A.4.2 | – Programmazione e pianificazione comunale: P.A.T. – Carta delle Invarianti | 1:25.000 |
| Tav. A.4.3 | – Programmazione e pianificazione comunale: P.A.T. – Carta delle Fragilità | 1:25.000 |
| Tav. A.4.4 | – Programmazione e pianificazione comunale: P.A.T. – Carta delle Trasformabilità | 1:25.000 |
| Tav. A.5 | – Inquadramento competenze gestionali spazi acquei | 1:25.000 |
| Tav. A.6 | – Corografia generale: Quadro d'unione schede di rilievo | 1:25.000 |
| Tav. A.7 | – Repertorio Schede di Rilievo | 1:1.000 |
| Tav. A.8 | – Repertorio degli ambiti di rilievo – planimetrie ortofotografiche | 1:5.000 |
| Tav. A.9 | – Repertorio degli ambiti di rilievo – Schede attributi | |
| Tav. A.10 | – Planimetria dello stato di fatto delle concessioni: Fiume | 1:1.000 |

| | | |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------|---------|
| | Piave | |
| Tav. A.11 | – Planimetria dello stato di fatto delle concessioni: Fiume Revedoli e Largon | 1:1.000 |
| Tav. A.12 | – Repertorio fotografico dello stato delle concessioni | |

Progetto

b) elaborati grafici di progetto:

| | | |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| Tav. E.1 | – Corografia generale: Individuazione Ambito di Piano | 1:25.000 |
| Tav. E.2 | – Corografia generale: Individuazione Schede di Piano | 1:25.000 |
| Tav. E.3 | – Repertorio Schede Piano | 1:5.000 |
| Tav. E.4 | – Repertorio degli ambiti di piano | 1:1000 |
| Tav. E.5 | – Planimetria delle concessioni e dei posti barca in progetto dei canali Revedoli e Largon | 1:1000 |
| Tav. E.6 | – Planimetria delle concessioni e dei posti barca in progetto del fiume Piave | 1:1000 |

c) allegati al Piano di Gestione:

| | |
|----------|------------------------------------------------------|
| Tav. R.1 | – Relazione Tecnica |
| Tav. R.2 | – Norme Tecniche Operative: Repertorio degli approdi |
| Tav. R.3 | – Verifica assoggettabilità alla procedura V.A.S. |
| Tav. R.4 | – Valutazione di Incidenza Ambientale |

3. I TEMI DEL PRIMO PIANO DEGLI INTERVENTI

In data 2 marzo 2017 è stato illustrato il Documento Preliminare preordinato all'approvazione del Primo Piano degli Interventi quale revisione complessiva del P.G.R./P.I. attualmente Vigente. Tale documento riporta le previsioni di trasformazione urbanistica, le opere pubbliche da realizzarsi nonché gli effetti attesi dall'attuazione dei contenuti del Primo Piano degli Interventi.

I contenuti specifici del Primo P.I. di Eraclea comprenderanno, oltre alle misure di aggiornamento cartografico del PRG vigente, le seguenti misure:

- *La valorizzazione dell'identità delle singole frazioni attraverso la riqualificazione degli spazi pubblici, la rifunzionalizzazione dei volumi pubblici e privati abbandonati o scarsamente utilizzati, l'adeguamento dell'offerta di sosta in corrispondenza delle funzioni integrative della residenza o con maggiore capacità attrattive;*
- *La tutela e la valorizzazione del sistema del territorio aperto (bonifica, elementi di tutela, percorsi);*
- *Il potenziamento della rete ciclopedonale in funzione sia del collegamento tra le diverse frazioni, sia come opportunità di*

valorizzazione turistica e di conoscenza del territorio;

- *Il potenziamento dell'offerta turistica del sistema di Eraclea Mare, con verifica ed approfondimento anche delle prospettive di trasformazione di Valle Ossi;*
- *La ricognizione dell'offerta di aree produttive e del loro grado di attuazione, favorendo una più generale integrazione tra le diverse destinazioni d'uso (produttiva, commerciale e direzionale) nel contesto della flessibilità ammessa dal PAT. Per le attività produttive localizzate in difformità dalla destinazione di zona, si privilegerà l'attivazione di puntuali procedure di intervento ai sensi della L.R. 55/2012 (SUAP).*

Negli obiettivi sopra riportati non emerge una menzione diretta a previsioni inerenti all'ambito della disciplina della navigazione degli spazi acquei, bensì, viene citato l'obiettivo del PAT di sviluppare l'offerta turistica di Eraclea, il quale indirettamente, mira anche a valorizzare la componente della nautica.

4. I CONTENUTI DEL PIANO DI GESTIONE

Il presente Piano di Gestione costituisce un'integrazione all'attuale disciplina del PI Vigente e trova applicazione negli spazi acquei e alle pertinenze a terra appartenenti al demanio della navigazione interna il cui ambito è riportato negli elaborati di progetto. Il Piano ha sostanzialmente forma di un articolato normativo e cartografico per la pianificazione e la regolamentazione dei siti e delle strutture a supporto della nautica turistica e della pesca professionale nelle aree demaniali della navigazione interna.

4.1 INQUADRAMENTO METODOLOGICO

La particolarità della materia in esame impone uno specifico sistema di studio e un altrettanto specifico momento di produzione, per cui la rappresentazione grafica e cartografica è stata elaborata in modo tale da consentire una lettura la più aderente possibile al contesto considerato, comprendendo sia gli elementi di inquadramento più generale alla scala urbanistica fino ad arrivare agli elementi puntuali a livello tipologico.

Il Piano di Gestione, dunque, è stato inteso come uno strumento di concretizzazione e di supporto al fine di dare un'effettiva risposta alle esigenze locali di disciplinare e sviluppare le infrastrutture per la navigazione negli ambiti acquei interne navigabili, assemblando le varie emergenze e tentando di coniugare gli aspetti tecnici con le strutture esistenti, in modo tale da assicurare modalità realizzative omogenee, tanto nella sostanza che nella forma.

4.2 ARTICOLAZIONE E CONTENUTI

Il Piano ha sostanzialmente la forma di un articolato normativo per la pianificazione e la regolamentazione degli ambiti per la localizzazione di specifiche strutture a supporto della navigazione da diporto, di pesca professionale e commerciale.

La documentazione di riferimento è quindi costituita da due pacchetti di elaborati:

- 1) Elaborati di Analisi: rappresentata dalla raccolta e restituzione di tutti gli elementi conoscitivi propedeutici alla elaborazione del Piano di Gestione;
- 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 la collocazione e la quantificazione delle strutture medesimo.

4.3 L'ANALISI

La fase di analisi dell'area di applicazione della disciplina degli spazi acquei costituisce elemento di base per definire le scelte progettuali. L'analisi è stata condotta affrontando due ambiti tematici differenti uno legato alla pianificazione e l'altro agli usi in atto.

4.3.1. 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 comune di Eraclea, è utile inquadrare l'ambito di riferimento ai vari livelli territoriali, richiamando sinteticamente i diversi strumenti della pianificazione.

4.3.1.1. La pianificazione sovracomunale

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

Il Piano Territoriale di Coordinamento Regionale costituisce lo strumento di pianificazione di area vasta di competenza regionale. Ad oggi lo strumento vigente è stato approvato nel 1992 ma il suo processo di aggiornamento è attualmente in corso. Dalla prima approvazione sono susseguite l'adozione del nuovo P.T.R.C. del 2009 (adottato con DGR 372/2009) e l'adozione della Variante con attribuzione della valenza paesaggistica (D.G.R. 427/2013). Con l'adozione del Nuovo P.T.R.C. è stato avviato il processo di revisione e aggiornamento del piano vigente salvo confermare le specifiche disposizioni dettate dai Vigenti piani d'Area.

4.3.1.1.1.1. Il P.T.R.C. vigente

Il PTRC Vigente, approvato nel 1992, risponde all'obbligo emerso con la legge 8 agosto 1985, n. 431, di salvaguardare le zone di particolare interesse ambientale, attraverso l'individuazione, il rilevamento e la tutela di un'ampia gamma di categorie di beni culturali e ambientali. Il Piano si articola per Piani di Area, previsti dalla legge 65 del 1985, che ne sviluppano le tematiche e approfondiscono, su ambiti territoriali definiti, le questioni connesse all'organizzazione della struttura insediativa ed alla sua compatibilità con la risorsa ambientale.

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.

L'intero territorio comunale, dal punto di vista del rischio idraulico, è indicata nella Tavola n.1 della *Difesa del suolo e degli insediamenti* come facente parte del sistema di bonifica a scolo meccanico.

La seconda tavola del Piano riporta le aree di tutela delle risorse naturalistico-ambientali, le quali costituiscono zone ad alta sensibilità o ad alto rischio ecologico. Tra le suddette aree è individuato l'ambito naturalistico di livello regionale corrispondente al fiume Piave.

Il Piano, in relazione al sistema ambientale, riporta nella tavola degli *ambiti per la istituzione di parchi e riserve naturali ed archeologiche e di aree di tutela paesaggistica* (Tavola n. 5) la Laguna del Morto (identificata come ambito 44), piccola laguna costiera generatasi per l'accumulo di sedimenti prodotti dalla corrente marina e dai sedimenti del fiume Piave e Valle Altanea (che con la Laguna di Caorle e le valli e pineta di Bibbione è inserita nell'ambito 67) tratto litoraneo posto al confine con il comune di Caorle. Quest'ultima ha un'importante ruolo ambientale-paesaggistico per la presenza, nella parte litoranea, di dune con vegetazione tipica dell'ambiente marino dell'Alto Adriatico, mentre più nell'entroterra è caratterizzato dal paesaggio delle bonifiche recenti.

In relazione al sistema insediativo il PTRC evidenzia l'intera fascia litoranea inserendola all'interno del sistema turistico litoraneo regionale e colloca Eraclea Mare come principale centro turistico marino.

4.3.1.1.1.2. Il nuovo P.T.R.C. adottato

Il nuovo PTRC, come riportato in precedenza, è stato adottato con D.G.R. n. 372 del 2009, i suoi contenuti strategici possono essere letti sulla base degli elementi fisici e strutturali che caratterizzano il territorio regionale suddivisibile nei seguenti sistemi:

Paesaggio come elemento utile al fine di comprendere le relazioni storiche e culturali che si sono sviluppate tra territorio e uomo, come strumento necessario a garantire un corretto sviluppo e all'interpretazione dei fenomeni insediativi e sociali;

La città, considerando il tessuto urbano come complesso di funzioni e relazioni che risentono non solo della dimensione spaziale, ma anche di quella funzionale e relazionale, tenendo conto delle dinamiche sociali ed economiche;

La montagna, non vista più come un elemento fisico di margine destinato alla sola tutela, ma come uno luogo di sviluppo e riacquisizione di una centralità che si è venuta a perdere, considerando sia aspetti fisici che socio-economici;

Uso del suolo, considerando la protezione degli spazi aperti, tutelando il patrimonio disponibile con limitazioni allo sfruttamento laddove non risulti compatibile con la salvaguardia di questo;

La biodiversità, si considera il potenziamento della componente fisica e sistemica non solo per quanto riguarda gli elementi eco relazionali in senso stretto, ma anche il contesto più generale che può giocare un ruolo all'interno del sistema;

L'energia e altre risorse naturali, nell'ottica della riduzione dell'inquinamento e della conservazione delle risorse energetiche, anche su scala più vasta, si considera la razionalizzazione dell'uso del territorio, delle risorse e delle modalità di sviluppo secondo i principi di sviluppo sostenibile e compatibile;

Mobilità, razionalizzare il sistema della mobilità in funzione delle necessità di relazioni e potenzialità della rete infrastrutturale, incentivando modelli di trasporto che coniughino funzionalità e compatibilità ambientale;

Sviluppo economico, dare il via a processi capaci di giocare sulla competitività su scala nazionale e internazionale, dando risposte alle richieste di scala locale, cogliendo le diverse opportunità che il territorio può esprimere;

Crescita socio-culturale, cogliere le particolarità dei luoghi e dei sistemi territoriali, cogliendone i segni storici e i processi base su cui si è venuto a stratificare il sistema base, percependone le motivazioni, le relazioni spaziali e temporali.

Il nuovo PTRC all'interno della tavola n. 1a *Usa del suolo* colloca il territorio comunale all'interno del *sistema del territorio rurale* tra le aree agropolitana e l'area ad elevata utilizzazione agricola poste sotto il livello del mare. La Tavola n. 2 *Biodiversità* mette in evidenza i corridoi ecologici a scala regionale tra i quali è compreso il fiume Piave e le aree nucleo che nel territorio di Eraclea corrispondono all'ambito della Laguna del Morto. La Tavola n. 3 *Energia e ambiente* riclassifica l'ambito all'interno di aree con un inquinamento da NOx ricompreso tra i 0-10 µg/m³. La Tavola n. 4 *Mobilità* mette in luce il ruolo di Eraclea come *polarità della nautica da diporto* e identifica il Piave e Revedoli quali corsi d'acqua facenti parte della Rete navigabile del sistema regionale della mobilità. Relativamente al tema del turismo nella tavola 5b *Sviluppo economico turistico* è evidenziato il ruolo di Eraclea all'interno del sistema del turismo balneare indicandola come *città balneare, eccellenza turistica e ambito di sviluppo termale*. A delimitare ad ovest il territorio di Eraclea c'è il fiume Piave identificato nella Tavola n. 6 come elemento lineare ordinatore del territorio da valorizzare. Il cui territorio ad esso prossimo è identificato come *corridoio storico insediativo* da valorizzare con il sistema del *gira Piave*. La tavola n. 8 *Città, motore del futuro* evidenzia le città della costa del Veneto orientale come *città costiere lacuali e marine*.

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

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.), adottato dal Consiglio Provinciale con Deliberazione n. 2008/104 del 05.12.2008 e approvato con D.G.R. in data 30.12.2010 con delibera n. 3359, 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, ha approvato in via transitoria e sino a diverso assetto legislativo, il Piano Territoriale Generale (P.T.G.) della Città Metropolitana di Venezia con tutti i contenuti del P.T.C.P., 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.

Il PTCP in riferimento alla materia dei vincoli paesaggistici e della pianificazione territoriale riporta tra le aree sottoposte a tutela paesaggistica ai sensi del D.Lgs. 42/2004 il fiume Piave,

il Canale Revedoli e il Canale Brian, inoltre, viene ricompresa anche l'area di Valle Ossi che si estende nel territorio tra la frazione di Revedoli e il litorale.

La tavola n. 2 *Carta delle fragilità* indica che gran parte del territorio comunale, ricompreso l'ambito interessato dall'ambito del Piano, è situato in aree con *Rilevanza del fenomeno della subsidenza e Pericolosità idraulica in riferimento ai P.A.I. adottati o ai P.A.I. approvati*.

In riferimento al *sistema ambiente*, la Tavola 3 del PTCP riporta il corso del fiume Piave e l'area della Laguna del Morto come segni *ordinatori del territorio*, ovvero, quali elementi e sistemi complessi che vanno considerato anche per la loro funzione di integrazione tra il sistema ambientale, insediativo e infrastrutturale. Vengono riportate nella tavola anche l'insieme delle *macchie boscate* che comprendono il fiume Piave, il Revedoli e il Canale Largon. La medesima tavola identifica la porzione di territorio in corrispondenza delle frazioni di Brian e del rispettivo tratto del Canale Largon come area a ruolo di *varco ambientale* ovvero *ambito ancora aperto del tessuto insediativo la cui chiusura, a causa dell'espansione dell'urbanizzazione o dell'infrastrutturazione, comprometterebbe in modo significativo la funzionalità della rete ecologica* (Art. 28 N.T.A.).

4.3.1.2. La pianificazione comunale

Il Comune di Eraclea è dotato di Piano di Assetto del Territorio, adottato in un primo momento con Delibera del Consiglio Comunale n. 64 del 27 ottobre 2010, successivamente, modificato e riadottato con Delibera del Consiglio Comunale n. 74 del 25 novembre 2010 e, infine, approvato in sede di conferenze di servizi ratificata con Delibera di Giunta Provinciale n. 10 del 24 gennaio 2014.

La visione strategica del PAT si sviluppano sulla base di quattro macro ambiti tematici: Sistema del litorale, Sistema insediativo dell'entroterra, sistema ambientale dell'entroterra e sistema relazionale.

Tra gli obiettivi strategici avanzati dal PAT c'è la riqualificazione, il rinnovamento e potenziamento dell'offerta turistica di Eraclea Mare da perseguire contemporaneamente all'estensione delle politiche di valorizzazione turistica a tutto il territorio comunale. Al fine di perseguire tale obiettivo il PAT mira a potenziare la nautica da diporto contemporaneamente alla valorizzazione dei percorsi di connessione con il territorio agricolo, alle valenze ambientali ed enogastronomiche, le potenzialità culturali come il sistema della bonifica e le valenze archeologiche.

Il PAT nella relazione illustrativa riporta le seguenti linee per lo sviluppo della nautica da diporto:

In particolare dovranno essere verificati i principali interventi necessari allo sviluppo della

navigazione turistica che, per quanto riguarda Eraclea, sono:

- *eliminazione dei punti neri che impediscono la navigazione sicura e funzionale lungo la Litoranea Veneta;*
- *interventi per il recupero alla navigazione dei corsi d'acqua esistenti del Veneto classificati come navigabili dal RD del 29/8/1875, n. 2686*

e dal RD del 8/6/1911, n. 823.

In coerenza inoltre con il PTRC che inserisce Eraclea nel “macro ambito della nautica da diporto” del Veneto Orientale e costituisce una delle polarità della nautica il PAT riconosce come strategiche le seguenti azioni:

- attuazione del polo nautico di Valle Ossi come polo ricettivo volto alla nautica integrato con la retrostante area a servizi e, con la conferma della tutela dell'area della Laguna del Mort mediante la promozione di forme di fruizione ecocompatibili;
- potenziamento della Darsena Marina di Eraclea;
- valorizzazione e sviluppo delle darsene fluviali (in particolare Piave, Brian, Torre di Fine, Stretti);

sviluppo della Litoranea Veneta e della navigabilità interna (percorsi slow, blu way¹).

4.3.2. La rilevazione degli usi in atto

La seconda parte dell'analisi ha riguardato l'acquisizione dello stato dei luoghi preesistente l'introduzione del Piano di Gestione attraverso una lettura della localizzazione e della tipologia delle infrastrutture esistenti legate alla navigazione delle acque fluviali interne.

L'indagine, svoltasi nel 2018, si è sviluppata in un primo momento dall'individuazione puntuale degli ormeggi², attracchi³ e delle bilance da pesca esistenti lungo i fiumi/canali Revedoli, Largon e Piave.

Il rilievo si è sviluppato in un primo momento attraverso lettura di ortofoto con una prima localizzazione dei posti barca esistenti e secondariamente con rilievi sul campo al fine di confermare la presenza dello stallo, la presenza/tipologia di attracco. Ad ogni posto barca individuato è stato associato un codice identificativo. Una volta identificati i posti barca esistenti, si è provveduto a suddividerli per ambiti definiti per prossimità spaziale che sono stati riportati nel *Repertorio Schede di Rilievo*.

Tale rilevazione è stata ripetuta successivamente nel febbraio del 2020 permettendo di aggiornare il precedente rilievo effettuato.

L'insieme dei dati di localizzazione e tipologiche dello stallo sono riportati graficamente nell'elaborato *Repertorio Ambiti di Rilievo – Planimetrie ortofotogrammetriche* e, in maniera sintetica, sotto forma di tabelle, nell'elaborato *Repertorio degli ambiti di rilievo – Schede attributi*.

¹ percorsi navigabili o blue ways sono definiti dal PAT come itinerari prevalentemente nautici legati al sistema della navigazione litoranea (cfr. litoranea Veneta) e collegati ai sistemi dei fiumi (Piave) e della bonifica (canali e scolmatori).

² Per ormeggio si intende l'infrastruttura più semplificata coincidente con il semplice palo a cui legare l'imbarcazione.

³ Per attracco si intende una struttura più complessa che comprende la presenza di passerella con o senza pontile di accesso.

4.4 IL PROGETTO

L'ipotesi di progetto mira a riorganizzare e razionalizzare i posti barca nei tre corsi d'acqua navigabili. Il criterio con il quale si intende gestire gli ambiti mira sostanzialmente a ravvicinare e compattare i posti barca completando gli spazi vuoti esistenti e rimuovendo i posti barca isolati. Inoltre si è cercato di favorire la localizzazione di nuovi posti barca in punti adeguatamente accessibili via strada.

Per ogni ambito sono stati definiti i potenziali posti barca realizzabili nonché definite le possibili forme di aggregazione degli ormeggi/attracchi. Il numero di posti barca e la tipologia di infrastruttura ammissibili per ciascun ambito è riportata nell'elaborato *Repertorio Schede di Piano*.

Le tipologie costruttive e le modalità aggregative dei manufatti sono definite nel dettaglio nell'elaborato *Norme Tecniche Operative: Repertorio degli approdi* che costituisce un prontuario di linee guida.

| | STATO DI FATTO | PROGETTO | TOTALE |
|-----------------|----------------|-----------------|------------|
| SPAZIO ACQUEO | OR | OR | OR |
| TOTALE REVEDOLI | 263 | 25 ⁴ | 288 |
| TOTALE LARGON | 104 | 19 | 123 |
| TOTALE PIAVE | 16 | 16 | 32 |
| TOTALE | 383 | 60 | 443 |

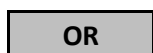
LEGENDA



Elementi aggiunti



Elementi eliminati



OR

Ambito di riorganizzazione e/o ampliamento nuclei di attracchi e ormeggi

4.5 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.

Una volta effettuate le operazioni di rilievo dei manufatti, si è trattato di costruire un'ipotesi di lettura e di valutazione degli elementi costitutivi, allo scopo di evidenziare le regole organizzative dei manufatti insediati.

⁴ Numero posti barca così modificato a seguito di accoglimento dell'osservazione n.1 presentata in data 17/09/2020. Saranno aggiunti a tale corso d'acqua ulteriori n. 8 nuovi posti barca. Si passa da n. 17 nuovi posti barca per il Revedoli di progetto a n. 25.

Tale elaborazione ha consentito di definire gli schemi distributivo-costruttivi tipizzabili, individuando morfologie ricorrenti, materiali e tecniche costruttive, modalità di accesso e rapporti manufatto - acqua/sponda.

Si sono quindi estrapolati una serie di elementi (tipi) ricorrenti e riconoscibili, sintetizzati in un repertorio grafico-descrittivo riferito a ciascun elemento, contenuto appunto nella Parte Seconda dell'elaborato intitolato *Norme Tecniche Operative: Repertorio degli approdi*.

Relativamente alle infrastrutture di ormeggio e attracco l'elaborato guida individua invece cinque diversi tipi, cui corrispondono diverse situazioni insediative o ambientali:

- **Tipo A.1 Perpendicolare alla riva con passerella.** Struttura attrezzata con modulo ortogonale alla sponda del fiume con passerella amovibile di servizio a 2 posti barca. La struttura si compone di passerella di accesso all'imbarcazione e briccole. Tale soluzione è concedibile ai richiedenti con disabilità motorie;
- **Tipo A.2 - Perpendicolare alla riva con banchina amovibile.** Struttura attrezzata con sviluppo ortogonale alla sponda del fiume, dotata di banchina di servizio al posto barca. La struttura si compone sostanzialmente di banchina di accesso all'imbarcazione e briccole;
- **Tipo A.3 - Perpendicolare alla riva marginata senza banchina.** Tipologia applicabile in presenza di rive marginate da strutture fisse. Il modulo ha sviluppo ortogonale alla riva ed è semplificato, composto solamente dalle briccole;
- **Tipo A.4 - Pontile composto a forma di T.** Modulo costituito da struttura complessa formata da passerella e pontile di servizio al posto barca. Con tale soluzione l'imbarcazione è posta parallela alla riva.
- **Tipo A.5 - Parallela alla riva marginata senza banchina.** Tipologia applicabile in presenza di rive marginate da strutture fisse. Il modulo ha sviluppo parallelo alla riva e si compone solamente dalle briccole di delimitazione della concessione.

Nello specifico le *'linee guida'* si spingono fino al livello di dettaglio e, a tale scopo, contengono due specifiche sezioni, dedicate la prima agli elementi grafici, la seconda agli elementi normativi.

4.6 ELEMENTI DI PROGETTO INSEDIATIVO, LOCALIZZATIVO E DIMENSIONALE

I principi che sono stati seguiti nella redazione degli elaborati relativi alla localizzazione e dimensionamento delle infrastrutture negli ambiti oggetto di variante, possono sintetizzarsi come segue, non necessariamente in ordine gerarchico:

- 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;
- sono stati opportunamente esclusi gli ambiti relativi alle darsene non ricadenti esistenti (come Mariclea Club), in quanto entità che hanno una propria caratterizzazione e regime gestionale;
- si è proposta la rimozione dei punti di ormeggio singoli isolati;

- si è seguito il più possibile il criterio di riorganizzare e rafforzare gli insediamenti di strutture fluviali correlate alla presenza di punti di interesse a terra, prossimi alla localizzazione o collocati nelle immediate vicinanze;
- per tutte le localizzazioni proposte, si è verificata l'accessibilità da terra, esistente o facilmente realizzabile;
- Sono state escluse dalla localizzazione di posti barca le aree a una distanza inferiore ai 10 m da ponti e chiuse;
- infine, generalmente, le localizzazioni proposte contemplan spazi liberi a terra extrarginali, in prossimità degli approdi, tali da potervi collocare posti auto in numero adeguato e proporzionale all'attrezzatura fluviale.