

Comune di Mirano
PROVINCIA DI VENEZIA



Piano di Assetto del Territorio



Documento Preliminare

artt. 3, 5 e 15 LR 11/2004

Progettisti: Arch. Lionello Bortolato; Arch. Barbara Morolli; Arch. Alessandro Tamai

INDICE GENERALE

L'introduzione del Sindaco	5
1. INTRODUZIONE.....	8
1.1 La nuova Legge Urbanistica per il Governo del Territorio: contenuti, obiettivi e finalità	8
1.2 Il Documento Preliminare del PAT	11
1.3 La scelta partecipata	12
1.4 La Valutazione Ambientale Strategica.....	13
1.5 Il Documento Preliminare: contenitore di strategie per la città e il territorio	16
2. IL CONTESTO TERRITORIALE.....	22
2.1 La "città diffusa"	22
2.2 La Pianificazione Territoriale	22
2.3 L'edificazione e i servizi	28
3. INDIRIZZI STRATEGICI PER IL PAT	35
3.1 Sistema Storico-Ambientale	35
3.1.1 Descrizione.....	35
3.1.2 Potenzialità del sistema storico-ambientale	41
3.1.3 Criticità del sistema storico-ambientale	44
3.1.4 Obiettivi e azioni per il sistema storico-ambientale	45
3.2. Sistema della Residenza e dei Servizi	48
3.2.1 Descrizione.....	48
3.2.2 Potenzialità del sistema della residenza e dei servizi.....	51
3.2.3 Criticità del sistema della residenza e dei servizi.....	52
3.2.4 Obiettivi e azioni per il sistema della residenza e dei servizi.....	52
3.3 Sistema della Produzione	54

3.3.1 Descrizione.....	54
3.3.2 Potenzialità del sistema della produzione	56
3.3.3 Criticità del sistema della produzione	56
3.3.4 Obiettivi ed Azioni per il sistema della produzione	57
3.4. Sistema della Mobilità.....	58
3.4.1 Descrizione.....	58
3.4.2 Potenzialità del sistema della mobilità	60
3.4.3 Criticità del sistema della mobilità	61
3.4.4 Obiettivi ed Azioni per il sistema della mobilità.....	62
4. GLI STRUMENTI DI FORMAZIONE E ATTUAZIONE DEL PAT	64
4.1 Perequazione, compensazione, credito edilizio.....	64
4.2 Accordi di pianificazione	65
5. ACCORDI DI PROGRAMMA.....	67

“ Questa Amministrazione è impegnata nella sfida di redigere il Piano di Assetto del Territorio – PAT, principale strumento della programmazione territoriale e lancia, con il Documento Preliminare, il piano strategico per Mirano.

Esso ha lo scopo di definire le principali linee di sviluppo territoriale, socio-economico e ambientale, coinvolgendo fin dall'avvio del progetto i diversi portatori d'interesse che agiscono sul territorio, chiedendo la loro collaborazione per costruire il futuro di Mirano in una visione partecipata e condivisa.

L'azione amministrativa vuole migliorare le condizioni sociali ed economiche di tutti i cittadini della comunità miranese sviluppando essenzialmente i seguenti punti:

1. promozione del turismo, quale leva della crescita economica equilibrata e della salvaguardia e valorizzazione del territorio

Il miranese, meglio noto turisticamente come “la terra del Tiepolo”, ha importanti, ma ancora inesprese potenzialità turistiche, come quelle connesse al Graticolato Romano.

Il turismo rappresenta una leva fondamentale per lo sviluppo economico del territorio finalizzata alla valorizzazione di quest'ultimo in termini di risorse storiche, culturali, artistiche, ambientali, commerciali, agricole ed enogastronomiche. Il territorio miranese deve acquisire la capacità di presentarsi ed agire come un contesto ricettivo che comprenda beni culturali ed artistici, itinerari significativi, ristorazione tipica, attrazioni ed eventi a tema, prodotti caratteristici dell'artigianato e dell'agricoltura locale.

2. crescita armoniosa dei centri storici del capoluogo e delle frazioni

Lo sviluppo del turismo e dei momenti di aggregazione per la popolazione di Mirano passa anche attraverso la riqualificazione dei centri storici del capoluogo e delle frazioni, soprattutto delle loro piazze.

I servizi essenziali devono essere garantiti, mantenuti e potenziati anche nelle frazioni.

La politica urbanistica terrà conto di chi vuole costruire la propria abitazione e quella dei figli, evitando insediamenti speculativi e impattanti negativi nel territorio.

3. riqualificazione e messa in sicurezza della rete viaria

Nell'indispensabile visione completa, di ampio respiro, in sintonia con la Regione Veneto, la Provincia di Venezia, gli Enti locali limitrofi e la cittadinanza, vengono perseguiti i seguenti obiettivi:

a) impedire il traffico di attraversamento nel territorio; b) riorganizzare la viabilità comunale per migliorarla all'interno dei centri abitati, c) gerarchizzare la rete esistente con la separazione dei flussi di traffico tra scala urbana ed extra urbana, d) agevolare l'accessibilità alle nuove infrastrutture di scala territoriale maggiore, e) integrare la rete dei servizi di trasporto pubblico con la Metropolitana di superficie (S.F.M.R.) e con le diverse forme di mobilità verso i servizi pubblici extracomunali; f) potenziare la rete dei percorsi ciclo-pedonali per scopi ludico-ricreativi ma anche per ridurre l'inquinamento e il disagio generato dal traffico veicolare.

4. interventi volti alla risoluzione dell'emergenza idraulica

Il Comune intende stabilire delle regole di procedimento e di formazione per poter affrontare le situazioni di emergenza e di prevenzione idraulica. In particolare viene prevista la redazione del Piano delle acque comunali ossia di un piano di regolarizzazione delle acque di superficie (fossi e dei canali) e sotterranee, in collaborazione con il consorzio di bonifica, con l'obiettivo di valutare le strategie necessarie allo smaltimento delle acque nei centri abitati, provvedendo al ripristino della funzionalità dei corpi recettori esistenti e quelli riconosciuti di fondamentale importanza ma che nel contempo sono stati via via eliminati o si sono chiusi per cause naturali.

5. incentivazione dell'utilizzo delle energie alternative rinnovabili

Viene incentivato il risparmio energetico e dell'acqua con l'utilizzo di fonti energetiche alternative e rinnovabili.

6. mantenimento e potenziamento dei servizi socio-assistenziali

La salute dei cittadini passa attraverso lo sviluppo e la promozione delle strutture esistenti, con il miglioramento dell'offerta e lo sviluppo dei servizi sanitari e socio-assistenziali, già di buon livello a Mirano.

7. sicurezza dei cittadini

Si attuerà una politica di prevenzione della criminalità sia aumentando le strutture e gli organici delle forze dell'ordine (nuova caserma dei carabinieri), sia aumentando il controllo del territorio (installazione di telecamere nelle zone più esposte al rischio criminalità, controllo notturno).

Sulla scorta delle strategie descritte, saranno fondamentali per definire lo sviluppo del territorio e della società miranese, la concertazione con Regione e Provincia e la partecipazione dei cittadini e delle categorie economiche e sociali .

La legge urbanistica del Veneto, infatti, introduce con grande risalto una novità importante rispetto al passato: il processo di formazione degli strumenti di pianificazione territoriale deve essere di tipo partecipativo.

Ciò rappresenta una rivoluzione concettuale rispetto al passato, poiché anticipa e rende obbligatorio il momento del confronto e della concertazione da parte di Comuni, Province e Regione con i soggetti pubblici e privati sulle scelte strategiche di assetto del territorio. Le strategie devono essere verificate “a monte” della formazione del piano urbanistico, nella fase iniziale di elaborazione dello stesso e non solo successivamente, quando l’ente autore del piano ha già formato il proprio convincimento (come avveniva in passato, in occasione delle “osservazioni”).

Il documento preliminare costituisce pertanto il punto di partenza della nuova pianificazione ed è essenziale per l’apertura del dibattito con il cittadino. Le scelte, gli obiettivi, gli indirizzi, saranno stabiliti in modo trasparente, con l’apporto di tutti i fruitori e gli utenti della città per elaborare il “progetto sostenibile”: un progetto “che soddisfi i bisogni della popolazione attuale senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri” (definizione tratta dal Rapporto Bruntland - World Commission on Environment and Development, 1987).

Il Sindaco

Prof. Roberto Cappelletto

1. INTRODUZIONE

1.1 La nuova Legge Urbanistica per il Governo del Territorio: contenuti, obiettivi e finalità.

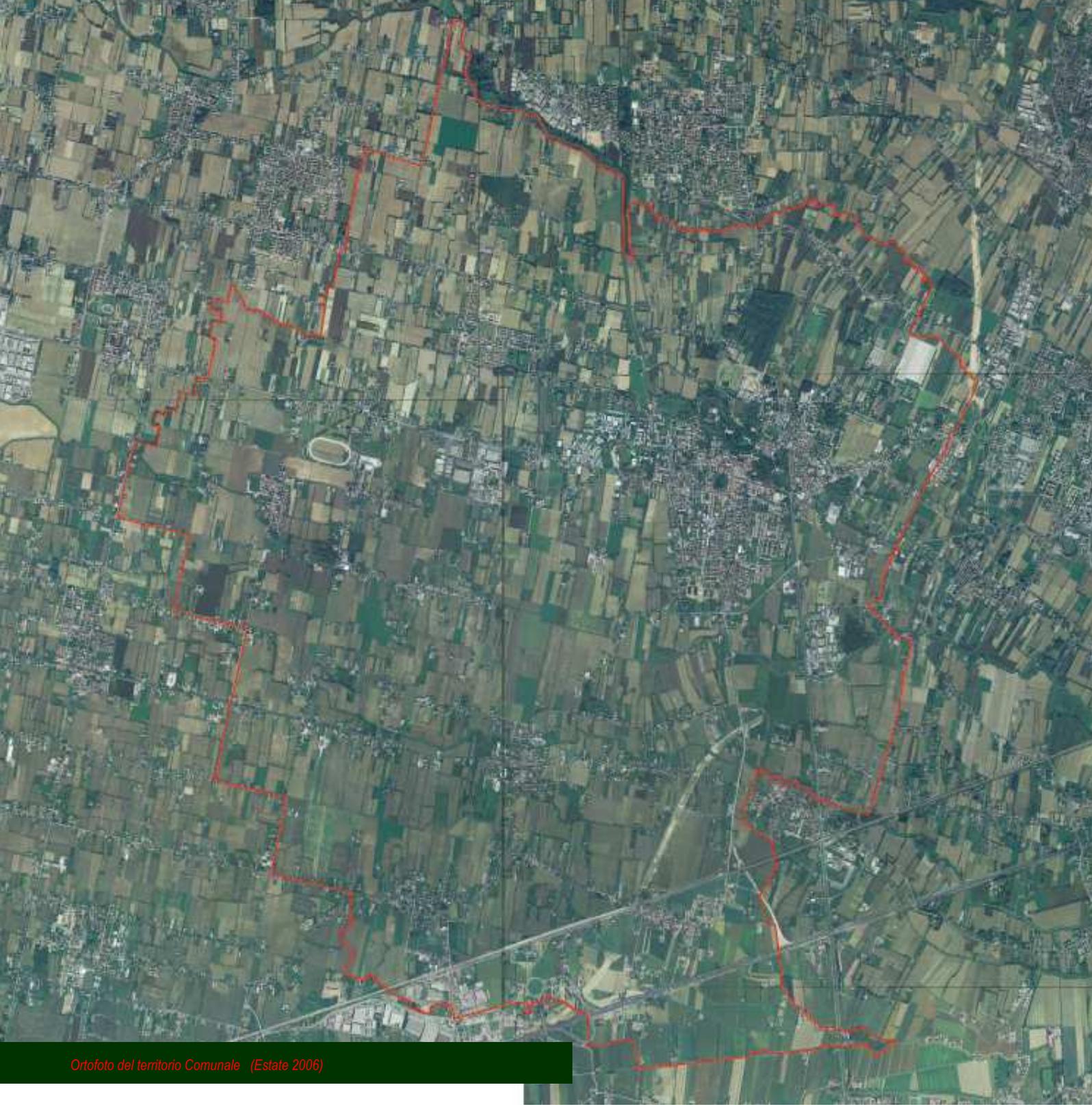
La nuova Legge Urbanistica Regionale (L.R.11/04) prevede che a livello di pianificazione comunale, il Piano Regolatore si articola in disposizioni strutturali, contenute nel Piano di Assetto del Territorio (PAT), ed in disposizioni operative, contenute nel Piano degli Interventi (PI).

Il PAT è pertanto lo strumento di pianificazione che delinea le grandi scelte sull'assetto del territorio e le strategie per uno sviluppo sostenibile e durevole, identificando le specifiche vocazioni per le diverse parti del territorio comunale e le invarianti sia di carattere ambientale che storico – architettonico. Tra i principali contenuti pertanto vi è la tutela delle invarianti di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica, l'individuazione dei siti interessati da habitat naturali e degli ambiti da salvaguardare, la riqualificazione e valorizzazione degli interventi volti al miglioramento della qualità urbana e territoriale, l'individuazione delle infrastrutture e delle attrezzature di maggior rilievo e la definizione delle linee preferenziali di sviluppo insediativo con l'individuazione delle aree da riqualificare e/o convertire.

Il PI definisce invece le Zone Territoriali Omogenee, le unità minime di intervento, le destinazioni d'uso e gli indici edilizi, individua aree e interventi da subordinare a strumento attuativo, definisce le modalità di intervento sul patrimonio edilizio esistente, per gli interventi di conservazione e trasformazione. Il PI inoltre è lo strumento che detta disposizioni operative rapportandosi con gli strumenti comunali di programmazione e in particolare con il bilancio pluriennale e il programma triennale delle opere pubbliche, definisce e localizza pertanto le opere e i servizi pubblici e di uso pubblico.

L'art. 2 della L.R. 11/2004 stabilisce i criteri, gli indirizzi, i metodi e i contenuti degli strumenti di pianificazione al fine di raggiungere i seguenti obiettivi:

- a) promozione e realizzazione di uno sviluppo sostenibile e durevole, finalizzato a soddisfare le necessità di crescita e di benessere dei cittadini, senza pregiudizio per la qualità della vita delle generazioni future, nel rispetto delle risorse naturali;



Ortofoto del territorio Comunale (Estate 2006)

- b) tutela delle identità storico-culturali e della qualità degli insediamenti urbani ed extraurbani, attraverso la riqualificazione e il recupero edilizio ed ambientale degli aggregati esistenti, con particolare riferimento alla salvaguardia e valorizzazione dei centri storici;
- c) tutela del paesaggio rurale e delle aree di importanza naturalistica;
- d) utilizzo di nuove risorse territoriali solo quando non esistano alternative alla riorganizzazione e riqualificazione del tessuto insediativo esistente;
- e) messa in sicurezza degli abitati e del territorio da rischi idrogeologici;
- f) coordinamento delle dinamiche del territorio regionale con le politiche di sviluppo nazionali ed europee.

L'art. 5 introduce il metodo del confronto e della concertazione tra enti pubblici territoriali, inoltre l'amministrazione procedente assicura il confronto con le associazioni economiche e sociali portatrici di rilevanti interessi sul territorio, nonché con i gestori di servizi pubblici e di uso pubblico invitandoli a concorrere alla definizione degli obiettivi e delle scelte strategiche individuate dagli strumenti di pianificazione. Tale metodo, descritto agli articoli 5 e 15 della L.R.11/2004, viene attuato attraverso:

- a) le procedure di copianificazione per la formazione condivisa e partecipata del piano urbanistico, finalizzata a migliorare il processo decisionale e la successiva gestione;
- b) il recepimento del presente documento preliminare contenente gli obiettivi della pianificazione;
- c) la disciplina degli obblighi reciproci, la modalità di formazione del quadro conoscitivo, il programma di coordinamento del lavoro;
- d) l'individuazione di diversi livelli di pianificazione in funzione della dimensione locale, sovracomunale o regionale degli interessi coinvolti;
- e) il riconoscimento della responsabilità diretta ai Comuni relativamente alla gestione del proprio territorio per lo sviluppo della comunità locale, da esercitare, secondo i principi di sussidiarietà e partnerariato, con le province e la regione per le funzioni di salvaguardia, coordinamento e sviluppo territoriale;
- f) la semplificazione dei procedimenti amministrativi, garantendo trasparenza e partecipazione;
- g) la disponibilità del quadro conoscitivo e l'accessibilità al pubblico delle informazioni che lo costituiscono, istituendo un apposito ufficio che curerà le divulgazioni delle informazioni ai cittadini, alle associazioni e a quanti ne siano interessati.

1.2 Il Documento Preliminare del PAT

La già citata legge regionale n. 11/2004 prevede all'art. 3 comma 5 che prima dell'adozione del PAT il Comune elabori il Documento Preliminare che contiene:

- gli obiettivi da raggiungere con il Piano di Assetto del Territorio (PAT) in accordo con le previsioni degli strumenti di pianificazione di livello superiore (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento Regionale - PTRC, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – PTCP);
- le indicazioni per lo sviluppo sostenibile e durevole del territorio.

Il Documento Preliminare, in quanto elemento cardine del percorso di elaborazione del PAT, è fondamentale per la rappresentazione delle dinamiche, positive e negative, che sono in atto all'interno del territorio comunale e sulle quali intervenire con il piano. Con esso vengono prefigurate le direttive e le strategie che dovranno essere attuate attraverso il PAT e, successivamente, con i vari Piani degli Interventi (PI) e degli strumenti attuativi (PUA).

Per la formazione del PAT è possibile attivare una speciale procedura concertata tra Comune, Provincia, Regione e altri soggetti pubblici interessati, in base alla quale il documento preliminare viene recepito da un accordo di pianificazione per la predisposizione dello strumento urbanistico. Il Comune di Mirano ha scelto di adottare questo tipo di procedura di co-pianificazione e pertanto il Documento Preliminare, dopo essere stato elaborato dalla Giunta Municipale, sarà recepito in sede di sottoscrizione dell'accordo di copianificazione da parte dei legali rappresentanti della Provincia e della Regione. Questo porterà vantaggi sia per la qualità della pianificazione, già da subito verificata in rapporto alle strategie di tutela e promozione del territorio adottate da Regione e Provincia nei rispettivi campi di competenza, sia per la certezza dei tempi di approvazione.

Il documento preliminare costituisce il punto di partenza della nuova pianificazione ed è essenziale per l'apertura del dibattito cittadino, affinché le scelte, gli obiettivi, gli indirizzi, siano stabiliti in modo trasparente e con l'apporto di tutti i fruitori e gli utenti della città.

Con questo documento si apre di fatto il processo di costruzione del nuovo strumento urbanistico comunale con l'apporto anche di tutta la cittadinanza, dei portatori di interessi specifici e dei portatori di interessi diffusi. Il Documento Preliminare viene messo a disposizione di tutti (pubblicazione sul sito del Comune, incontri pubblici di presentazione e dibattito, possibilità di invio proposte e commenti) e tutti nel corso di elaborazione del piano possono proporre idee e migliorie. Le stesse dovranno essere valutate e accolte o meno dalla giunta e dai progettisti. Di tale percorso deve rimanere traccia nei documenti finali di piano.

1.3 La scelta partecipata

Con la legge regionale n. 11/2004 vengono introdotti anche nella legislazione urbanistica veneta i principi generali del diritto amministrativo della partecipazione e della concertazione, codificati in origine con le leggi nn. 142 e 241 del 1990 in seguito sostituite e modificate con una cospicua legislazione.

La legge rende obbligatorio il momento del confronto e della concertazione da parte di Comuni, Province e Regione, con i soggetti pubblici e privati sulle scelte strategiche dell'assetto del territorio le quali, per essere effettive, devono essere verificate a monte della formazione del piano, nella fase iniziale di elaborazione dello stesso.

Il progetto sostenibile, che soddisfa cioè i bisogni delle popolazioni attuali senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri, deve coinvolgere soprattutto i portatori di interessi diffusi, per assicurarsi che il progetto rappresenti le aspettative dei cittadini.

Agli incontri, da tenersi durante la stesura del piano, deve partecipare sia la rappresentanza istituzionale della comunità locale, sia i rappresentanti del mondo politico ed economico (amministratori pubblici, investitori, imprenditori, ecc), sia i rappresentanti delle associazioni informali (associazioni di volontariato, comitati sui diversi temi e problemi del territorio) che i singoli cittadini.

Il Documento Preliminare ha quindi un'importanza fondamentale poiché è il punto di partenza del processo partecipativo e pone come obiettivi primari:

- a) il coinvolgimento della comunità locale nella costruzione di una visione condivisa dello sviluppo della città;
- b) l'utilizzo della conoscenza degli abitanti in merito alle caratteristiche e alle problematiche del territorio;
- c) l'attivazione delle competenze progettuali presenti fra gli abitanti;
- d) lo sviluppo del dibattito pubblico e la promozione di un rapporto più equilibrato tra società e ambiente, sia esso naturale che antropizzato;
- e) lo sviluppo locale sostenibile nel rispetto dei bisogni e delle aspirazioni dei cittadini, poiché la sostenibilità non deve essere imposta ma progettata, adattando il progetto al modo di vita dei cittadini.

A seguito dell'espletamento della fase della concertazione relativa al documento preliminare, verrà approvata una apposita relazione che esporrà le risultanze della concertazione e dovrà proporre il recepimento di eventuali modifiche al documento preliminare.

Verrà redatto un primo rapporto sul quadro conoscitivo, sulla concertazione e sulle verifiche di sostenibilità, corredato da proposte normative e progettuali che delineano gli assetti strategici anche alternativi. A seguito della redazione degli elaborati definitivi costituenti il PAT, il Consiglio Comunale adotta il Piano che viene depositato a disposizione del pubblico per la raccolta delle osservazioni. Il PAT viene approvato in sede di conferenza di servizio che si esprime, previo coinvolgimento del Consiglio Comunale, sul Piano e sulle osservazioni pervenute.

1.4 La Valutazione Ambientale Strategica

La medesima legge regionale n. 11/2004 introduce l'obbligo discendente da direttive europee di predisporre la Valutazione Ambientale Strategica, nuovo strumento di derivazione comunitaria, che concorre alla protezione dell'ambiente poiché impone l'esame a priori dei possibili effetti positivi o negativi delle scelte urbanistiche sul territorio e li verifica a posteriori.

La finalità di questo strumento di valutazione (art. 4 della L.R. 11/04), è quella di "evidenziare la congruità delle scelte degli strumenti di pianificazione rispetto agli obiettivi di sostenibilità degli stessi, alle possibili sinergie con gli altri strumenti di pianificazione individuando, altresì, le alternative assunte nella elaborazione del piano, gli impatti potenziali, nonché le misure di mitigazione e/o compensazione da inserire nel piano".

La valutazione ambientale prevede l'elaborazione di un rapporto di impatto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni e la messa a disposizione, del pubblico e delle autorità interessate, delle informazioni sulle decisioni prese.

Il PAT deve essere accompagnato dal Rapporto ambientale in cui devono essere individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano potrebbe avere su tutte le componenti ambientali nonché le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale di riferimento. Una tra le alternative da valutare è anche la non attuazione delle previsioni del piano e i possibili effetti della mancata modifica dello status quo.

La valutazione va effettuata individuando degli indicatori in grado di misurare gli effetti delle scelte urbanistiche anche in vista del successivo, necessario monitoraggio sul territorio degli esiti della pianificazione. I risultati del monitoraggio potranno essere in seguito utilizzati per l'adozione di successive strategie anche correttive, nel caso l'esito abbia evidenziato delle problematiche.

Aspetto importante della VAS, che deriva dall'osservanza del "principio di precauzione", è il fatto che essa deve essere effettuata nella fase del processo decisionale, cioè prima che il piano sia adottato. E' un processo che viene attivato simultaneamente al PAT e che lo accompagna in tutto il suo iter di formazione e, come già visto, anche dopo l'attuazione delle

previsioni urbanistiche, con la fase del monitoraggio. Anche il Documento Preliminare deve essere accompagnato da una Relazione ambientale che anticipa i contenuti del Rapporto Ambientale finale e che deve ricevere il parere favorevole da parte della Commissione Regionale per la VAS: la relazione ambientale deve far parte integrante del Documento Preliminare che sarà elaborato e adottato dalla Giunta Comunale e recepito dai rappresentanti legali di Regione e Provincia in sede di sottoscrizione dell'Accordo di Pianificazione.



Foto aerea del Bosco del Parauro



Il Bosco del Parauro (Ottobre 2009)



Cave di Cuccobello



Prato con ramuncoli e vegetazione forestale igrofila sulla sponda della cava Cuccobello



Laghetto delle ex cave Perale



Scorcio invernale dello stagno di Cava



Cave di Luneo (Spinea)



Vegetazione palustre e forestale igrofila nella cava

(foto tratte dall'Atlante degli Ambiti di interesse Naturalistico della Provincia di Venezia)

1.5 Il Documento Preliminare: contenitore di strategie per la città e il territorio

L'importanza del Documento Preliminare è fondamentale poiché, oltre ad avere necessariamente un carattere tecnico, esso contiene le strategie per il territorio che l'amministrazione pubblica che lo governa intende assumere: si tratta pertanto del contenitore delle "idee per il territorio", sia esso naturale che costruito, che assume valenza di documento strategico. Esso viene sottoposto alla cittadinanza e ai portatori di interessi diffusi per essere condiviso ed eventualmente modificato lungo il percorso di costruzione del piano.

Le scelte devono essere però messe in relazione e in coerenza con le azioni strategiche derivanti dalla programmazione e dalla pianificazione superiore, nazionale, regionale e provinciale, ma anche degli altri enti che partecipano al controllo urbanistico del territorio (i consorzi di bonifica, le sovrintendenze, le società di gestione dei servizi, dei trasporti, ecc.). In modo particolare il Documento Preliminare deve essere condiviso dalla Regione e dalla Provincia e verrà costruito assieme per verificarne gli obiettivi programmatici approvati e in itinere. E' questa la valutazione ex-ante. Il Documento Preliminare rappresenta il documento di avvio delle consultazioni per la fase della concertazione e della partecipazione in cui l'amministrazione fissa obiettivi, direttive e azioni da perseguire nello svolgimento del lavoro.

Le scelte strategiche vengono esplicitate, nella prassi tecnica consolidata, per Sistemi territoriali suddivisi in: Sistema Ambientale, Sistema della Residenza, Sistema della Produzione, Sistema della Mobilità.

Il Documento Preliminare è il documento base a cui si devono attenere i tecnici incaricati per il prosieguo del lavoro e per la trasformazione delle azioni in scelte progettuali cartografate e normate, individuando aree di salvaguardia e aree di trasformazione, tracciati da sistemare e tracciati da inserire ex-novo, direttive e prescrizioni, principi e regole insediative. Il Documento Preliminare sottoposto alla valutazione in-itinere potrà essere modificato in corso d'opera a seguito della fase di "ascolto della città" con il processo di partecipazione.

Alla fine della redazione del Piano vi sarà la valutazione ex-post del Documento Preliminare verificando in un quadro sinottico dove e come sono stati raggiunti gli obiettivi, con quali azioni e progetti, ovvero perché gli stessi non sono stati inseriti giustificandone l'assenza.

Il quadro sinottico è una tabella. Per ogni sistema in cui viene analizzato il territorio, vengono inseriti in una prima colonna gli obiettivi contenuti nel Documento Preliminare. In una seconda colonna si aggiungono le rispettive valutazioni che eventualmente sono emerse riguardo a quegli obiettivi in fase di partecipazione e di concertazione. In una terza colonna vengono inserite le azioni strategiche del PAT, indicando come esse sono esplicitate nelle Norme Tecniche, nella Relazione e nelle Tavole di Progetto. In questo modo va verificato se, ad ogni obiettivo declinato in sede di redazione del Documento

Preliminare, il PAT ha trovato una risposta. In sede di PI si riproporrà poi il quadro sinottico aggiungendo un'ultima colonna che riporta le scelte effettuate nel PI. Solamente alla fine del processo partecipativo e alla fine della valutazione ex post del Documento Preliminare, il PAT verrà sottoposto alla sua adozione in Consiglio comunale, alle autorità delegate per la compatibilità idraulica, per la valutazione ambientale strategica, per la valutazione geologica e agronomica, per la valutazione urbanistica e successivamente approvato in conferenza di co-pianificazione. Nella pagina seguente viene riportato un esempio di quadro sinottico:

SISTEMA	OBIETTIVI DEL DOCUMENTO PRELIMINARE	TEMI EMERSI DURANTE LA PARTECIPAZIONE	SCELTE STRATEGICHE DEL PAT		
			TAVOLA 4 CARTA DELLE TRASFORMABILITA'	NORME TECNICHE	RELAZIONE
STORICO - AMBIENTALE					
RESIDENZA E SERVIZI					
PRODUZIONE					
MOBILITA'					

Nelle pagine successive, dopo l'individuazione del contesto territoriale, verranno indicati negli indirizzi gli obiettivi dei singoli sistemi che andranno a definire la prima colonna.



Ortofoto con individuata l'area occupata dal parco Belvedere – XXV Aprile
(1- Villa Belvedere, 2- Villa Morosini, 3- Castelletto)



1- Parco Villa Belvedere



I Viali del parco



Il portale d'ingresso al parco di Villa Belvedere



Il ponte di accesso al castelletto



2- Parco Villa e Barchessa XXV Aprile



L'ingresso di Villa XXV Aprile



Le piante secolari



Particolari architettonici all'interno del parco storico



3- Castelletto del Belvedere



Le grotte del Castelletto



Vista del parco e di Villa Belvedere dalla terrazza della torre



Particolare del ponte di accesso al Castelletto

2. IL CONTESTO TERRITORIALE

2.1 La "città diffusa"

Il territorio di Mirano è pianeggiante e si estende nell'area nord-ovest della provincia di Venezia, in una posizione baricentrica rispetto a tre capoluoghi di provincia: a circa 20 Km da Venezia, 25 da Padova e 26 da Treviso.

Il territorio di Mirano è collocato a ovest del Passante autostradale di Mestre di recentissima realizzazione, che lambisce il territorio appena oltre il confine con il comune di Spinea per poi attraversare il Comune di Mirano nel quadrante sud-est; a sud il Comune è interessato dal corridoio intermodale dell'autostrada Padova-Venezia e della ferrovia; a nord è delimitato dal corso del Fiume Muson Vecchio e del Rio Cimetto e verso ovest è delimitato dagli assi del graticolato romano.

Confina con i comuni di S.Maria di Sala, Noale, Salzano, Martellago, Spinea, Mira e Pianiga e si trova nel cuore del comprensorio del miranese che comprende storicamente altri sei Comuni: Noale, S.Maria di Sala, Salzano, Martellago, Spinea, Scorzè.

2.2 La Pianificazione Territoriale

Il comprensorio del Miranese viene spesso trattato in modo omogeneo nella programmazione di settore.

Nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale sono analizzate le caratteristiche peculiari dell'ambito omogeneo del Miranese e ne sono individuate le linee strategiche:

- affermare la centralità delle risorse ambientali nel processo di sviluppo;
- tutelare e valorizzare al massimo grado le risorse fisico-ambientali esistenti e proteggere con azioni di prevenzione il territorio dai rischi che lo insidiano;
- promuovere la corretta gestione delle acque e la prevenzione delle inondazioni;
- valorizzare il patrimonio ambientale e storico-paesaggistico considerati come fattori per lo sviluppo economico-sociale ed occupazionale dell'area e, in particolare, come risorse distintive per la valorizzazione del settore primario e per l'ampliamento dell'offerta turistica, culturale e per il tempo libero;
- accrescere il grado di coerenza del sistema residenziale e degli insediamenti produttivi tramite il coordinamento delle azioni e delle iniziative urbanistiche al fine di programmare lo sviluppo degli insediamenti residenziali e il riordino delle aree destinate agli insediamenti produttivi.

Nel Piano Territoriale di Coordinamento Regionale, non ancora definitivamente approvato, il Comune di Mirano ricade in due ambiti omogenei più ampi: 27. Pianura Agripolitana centrale (con Padova, Riviera del Brenta, Mestre e comuni della prima cintura fino alle porte di Treviso e dei comuni della prima cintura di Castelfranco) 28. Pianura Centuriata (con Camposampiero, S.Giorgio delle Pertiche, Borgoricco, Campodarsego, Villanova, S.Maria di Sala, Pianiga). Il piano prevede i seguenti obiettivi e indirizzi di qualità paesaggistica:

- potenziare la funzionalità ambientale dei sistemi fluviali;
- salvaguardare e potenziare la copertura forestale in pianura e la rete ecologica;
- promuovere lo spessore ecologico e il valore sociale dello spazio agrario salvaguardare la diversità del paesaggio agrario;
- promuovere il valore storico-culturale dei paesaggi agrari storici, dell'edilizia rurale tradizionale, degli insediamenti e dei manufatti storici e la consapevolezza dei valori naturalistico-ambientali e storico-culturali;
- puntare alla qualità del processo di urbanizzazione e alla qualità urbana ed edilizia degli insediamenti;
- promuovere la qualità urbanistica ed edilizia degli insediamenti produttivi nonché della vivibilità dei parchi commerciali e delle strade di mercato;
- potenziare i percorsi della rete "mobilità slow";
- prevedere l'inserimento paesaggistico e la qualità delle infrastrutture comprese le infrastrutture aeree e le antenne;

In entrambi gli strumenti sono stati elaborati progetti, sono stati dati indirizzi, politiche e azioni. Con tutti il PAT deve rapportarsi, confrontarsi e mantenere coerenza.

In particolare, ai sensi dell'art. 26 della L.R. 11/2004, la Regione Veneto ha avviato alcuni progetti strategici a cura di gruppi di lavoro regionali e aperti alla collaborazione di province, comuni ed altri enti interessati.

Tra questi, i progetti che possono interessare il Comune di Mirano, anche se esterni al suo territorio, sono:

1. Hub principali della logistica veneta (DGR 2513 del 04.08.2009) per la verifica della fattibilità di realizzare un'area per la logistica competitiva con le grandi realtà del Nord Europa, nell'ambito della quale concentrare tutte le attività logistiche tipiche di strutture interportuali ma con dinamiche retro-portuali, anticipando il processo di integrazione tra porti e interporti, con riferimento al porto di Venezia;
2. VENEZIA-PADOVA, Il Bilanciere (DGR 3480 del 17.11.2009) per il riconoscimento dell'area vasta Venezia-Mestre-Padova come area metropolitana di tipo a rete, indicata non dalla continuità dell'edificazione ma dal sistema dei rapporti funzionali, di interrelazioni e di scambi tra le diverse attività e funzioni insediate nel suo ambito e per la

definizione di un progetto strategico condiviso di sviluppo locale: non si tratta di individuare un nuovo centro ma un sistema di reti chiamato a raccordarsi in un gioco di squadra per competere nello spazio europeo;

3. Greenways: boschi e fiumi della Repubblica di Venezia (DGR n. 836 del 15.03.2010) per la promozione del sistema paesaggistico-ambientale, mediante la realizzazione di una rete di parchi, anche con la definizione di nuove aree boscate, la realizzazione di piste ciclabili e ippovie, la valorizzazione degli ecosistemi rurali e fluviali; per la promozione e valorizzazione della viabilità fluviale sostenibile, mediante linee guida e specifiche normative; per la promozione della rete dei musei del territorio, dei manufatti idraulici storici, del recupero delle ville venete e la contestuale salvaguardia dei loro contesti figurativi.

Con riferimento a quest'ultimo progetto strategico, già nel 2005 il Consiglio Comunale aveva aderito, insieme a numerosi comuni delle province di Venezia, Treviso e Padova, ad un'iniziativa promossa dalla Fondazione Cassamarca di Treviso per la realizzazione di un progetto turistico-culturale con obiettivo primario la sistemazione ambientale e la navigabilità dei corsi d'acqua del Veneto Centrale, nonché la realizzazione di possibili itinerari ciclo-pedonali, una ossatura strutturale dedicata alla mobilità alternativa e al tempo libero da realizzare lungo il fiume Muson, da Asolo a Fusina.

Il progetto, inserito in una più ampia sistemazione ambientale e di navigabilità canoistica dei fiumi Naviglio-Brenta, Taglio, Muson Vecchio, Muson dei Sassi, Torrente Muson e possibili itinerari ciclo-pedonali doveva far parte integrante di un progetto più generale riguardante la sistemazione ambientale dei fiumi Sile, Piave e Livenza da raccordare ai sentieri europei E7 "da Barcellona a Budapest" ed E5 "dal lago di Costanza all'Adriatico".

Ai progetti strategici promossi dalla Regione Veneto, il comune di Mirano potrà chiedere di partecipare in fase di redazione del PAT, anche per poter accedere ai finanziamenti regionali e comunitari eventualmente previsti.

E' da segnalare che è in corso di redazione il Piano Paesaggistico Regionale con cui verrà attuata la ricognizione e revisione dei vincoli ambientali, storico-paesaggistici e archeologici in atto.

Il territorio comunale di Mirano rientra nel Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana, P.A.L.A.V., approvato con PCR n. 70 del 9.11.1995, piano rispetto al quale la strumentazione urbanistica vigente risulta già adeguata: in particolare sono state individuate le aree di maggior tutela paesaggistica suddivise in tre tipologie di tutela con i relativi interventi ammissibili (aree di notevole interesse paesistico-ambientale, aree di interesse paesistico-ambientale, aree di interesse paesistico-ambientale da riqualificare), sono state introdotte norme a tutela della zona del graticolato romano, dei biotopi e delle cave senili, dei corsi d'acqua di interesse naturalistico, del bosco del Parauro, dei parchi e giardini storici e dei percorsi di valore storico monumentale come la via Miranese.

VALORI NATURALISTICO-AMBIENTALI E STORICO-CULTURALI

	Siti di Interesse Comunitario		Ambiti di valore archeologico
	Zone a Protezione Speciale		Centri storici
	Parco Naturale Statale e Regionale		Città Murate
	Riserva Naturale		Siti UNESCO
	Area protetta di interesse locale		Ville di Andrea Palladio
	Ambiti di valore naturalistico ambientale		Ville Venete
	Zone Umide		Castelli e fortificazioni
	Aree naturalistiche minori		Siti Archeologici
	Bosco planiziale		Tracciati storici
	Bosco di nuovo impianto		Agrocenturiato
	Pinete litoranee		Fortificazioni militari
	Prati stabili		Bosco della Serenissima Repubblica
	Ghiacciai		Pendii terrazzati
	Geosito		Cavini
	Corso d'acqua di interesse regionale		Segni storici del paesaggio agrario <small>(PA, IBAI, ecc)</small>
	Corso d'acqua di rilievo naturalistico		
	Fascia delle risorgive		
	Teste di fontane		
	Laghi e specchi d'acqua		
	Lagune		
	Dune fossili e relitti boscati		
	Perimetro Piano di Area		

FATTORI DI RISCHIO ED ELEMENTI DI VULNERABILITA'

	Ferrovia, stazioni ferroviarie
	Autostrade, caselli autostradali
	Strade statali
	Strade regionali
	Strade provinciali
	Aeroporto
	Stazioni radio base
	Elettrodotti alta tensione
	Centrali termoelettriche
	Centrali idroelettriche
	Aree estrattive in atto
	Aree estrattive estinte
	Aree produttive
	Inceneritori
	Impianti di combustione da rifiuti
	Impianti di compostaggio
	Discariche
	Presenza di industrie a rischio di incidente rilevante
	Siti inquinati di interesse nazionale
	Rigassificatore

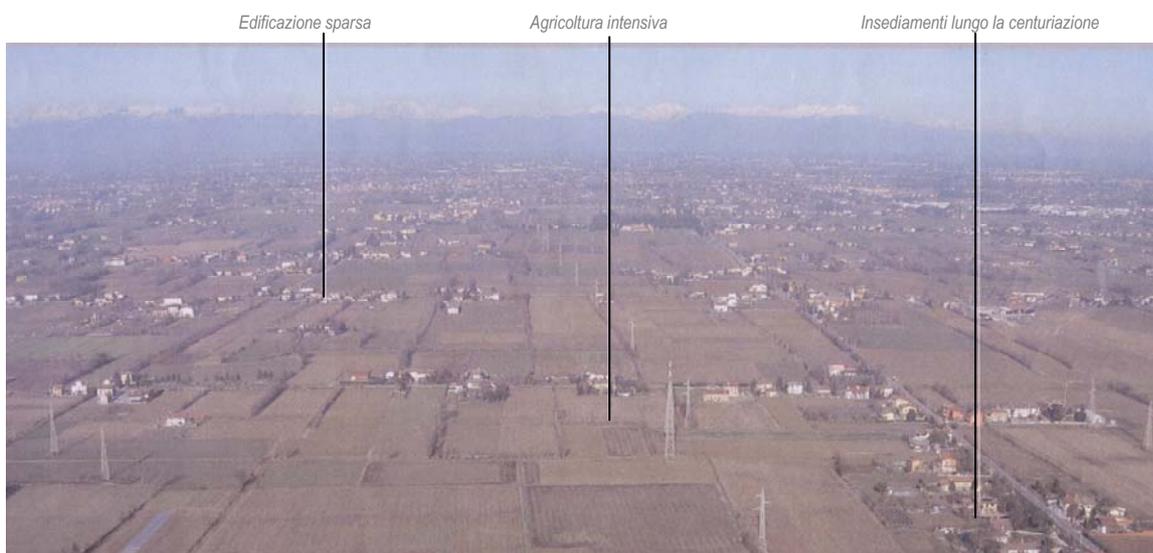
Legende

OBIETTIVI E INDIRIZZI DI QUALITA' PAESAGGISTICA

	Obiettivi realtivi a realtà puntuali di piccola dimensione
	Obiettivi relativi ad un'area ampia o a un sottoambito
	Obiettivi relativi ad un sistema lineare
	Obiettivi relativi ad un'area specifica

Mirano e il Miranese sono anche inseriti in un progetto territoriale di scala europea: il *Corridoio V* di valenza europea e nazionale per quanto riguarda le strategie della grande mobilità e della grande infrastrutturazione.

Mirano fa parte, in conclusione, della più vasta area denominata dagli urbanisti come la "*città diffusa*" che comprende tutto il territorio tra le centralità di Mestre, Padova e Treviso.



PAESAGGIO DELLA CENTURIAZIONE -EDIFICAZIONE DIFFUSA- (tratto da *Ambiti di Paesaggio - Atlante ricognitivo del PTRC*)

2.3 L'edificazione e i servizi

Il territorio del comprensorio miranese è caratterizzato da una urbanizzazione diffusa e da una infrastrutturazione generalmente modesta ma molto capillare che è stata all'origine della possibilità di urbanizzazione diffusa. Mirano in questo contesto si è caratterizzata come polo di servizio importante, con strutture (per esempio ospedaliere e scolastiche) che gli hanno consentito nel tempo di diventare il centro di una vasta area meno dotata e meno storicamente strutturata.

I comuni circostanti hanno messo in atto politiche insediative che hanno favorito in particolare l'attività produttiva, predisponendo ampie dotazioni di aree industriali, ma anche residenziali e recentemente hanno iniziato processi di terziarizzazione tentando di scalzare il ruolo egemone di Mirano come polo di servizio.

Mirano si caratterizza per la funzione residenziale di buona qualità.

Meno importante risulta il settore produttivo anche se non marginale e abbastanza articolato in termini di settori produttivi presenti.

La buona dotazione di servizi, di cui si è detto, si colloca in un'area ricca di storia, arte e natura per il patrimonio di ville, molte di proprietà comunale e destinate ad usi pubblici, parchi pubblici e privati e acque. Tale caratterizzazione di Mirano è frutto di scelte già presenti nei precedenti strumenti urbanistici e di peculiari doti di ambiente storico e naturale di grande pregio, che le amministrazioni che si sono succedute hanno avuto cura di preservare e valorizzare.

Il problema forse più sentito dalla popolazione è quello del traffico che, oltre alla congestione di alcune zone nelle ore di punta, determina rischi per la sicurezza degli utenti più deboli (bambini, pedoni e ciclisti) e disagi da rumore e inquinamento provocati in particolare dal traffico pesante. Alcune opere realizzate di recente concorrono al miglioramento della rete stradale e alla salvaguardia della sicurezza: la realizzazione della strada di accesso all'ospedale, la costruzione delle piste ciclabili di via Caltana, Ballò, Campocroce, via Della Vittoria e Via Parauro, la realizzazione di numerose rotonde alcune delle quali realizzate dalla Provincia di Venezia.



La pista ciclabile di Via Caltana



La pista ciclabile di Via Ballò



La pista ciclabile di Via Parauro



La pista ciclabile di Via della Vittoria

Il Passante autostradale di Mestre, a livello territoriale, ha costituito un'opera che potrebbe risolvere almeno in parte il problema del traffico pesante da attraversamento: la mancata apertura di alcuni caselli, tuttavia, potrebbero causare soprattutto nel capoluogo un aumento del traffico di mezzi pesanti dalla zona di Noale/Scorzè per raggiungere il casello di Spinea, o anche l'ingresso dell'autostrada spostato a Vetrego.

Il recentissimo progetto della Romea commerciale, se non ben valutato dagli Enti competenti, potrebbe determinare incrementi di traffico difficilmente sostenibili dalla rete stradale secondaria in parte già inadeguata alle esigenze di mobilità attuali.

Le previsioni, inoltre, di espansioni a destinazione produttiva, terziaria e commerciale di comuni limitrofi (piattaforma produttiva complessa nel Comune di Dolo o il nuovo fronte produttivo previsto nel PAT di Spinea lungo via Costituzione, l'ampliamento già in corso della zona produttiva di Salzano, per es.) causeranno un sicuro aumento del traffico con ripercussioni dagli esiti difficilmente quantificabili a priori.

L'urbanizzazione diffusa del territorio dove uno spazio rurale crescentemente urbanizzato ospita una popolazione non più agricola mediamente con basse densità abitative, affida alla mobilità individuale parte sostanziale delle esigenze di spostamento della popolazione insediata: ciò comporta un notevole volume di traffico di auto private che causano congestione nelle ore di punta; per contro risulta difficile assicurare un servizio pubblico tramviario che raggiunga ogni parte dell'edificato.

A livello sovracomunale i servizi di trasporto pubblico sono di recente stati incrementati dal quadruplicamento della ferrovia Padova-Venezia e dalla realizzazione di parcheggi di interscambio di notevoli dimensioni a servizio delle stazioni del sistema SFRM. Non trascurabile per il territorio miranese risulta anche la stazione di Salzano sulla tratta Venezia-Bassano, anche se il servizio non

assume ancora le caratteristiche di metropolitana di superficie per la ridotta frequenza dei treni. Con il recupero della linea di Bivi, tuttavia, è in progetto un potenziamento della rete metropolitana.

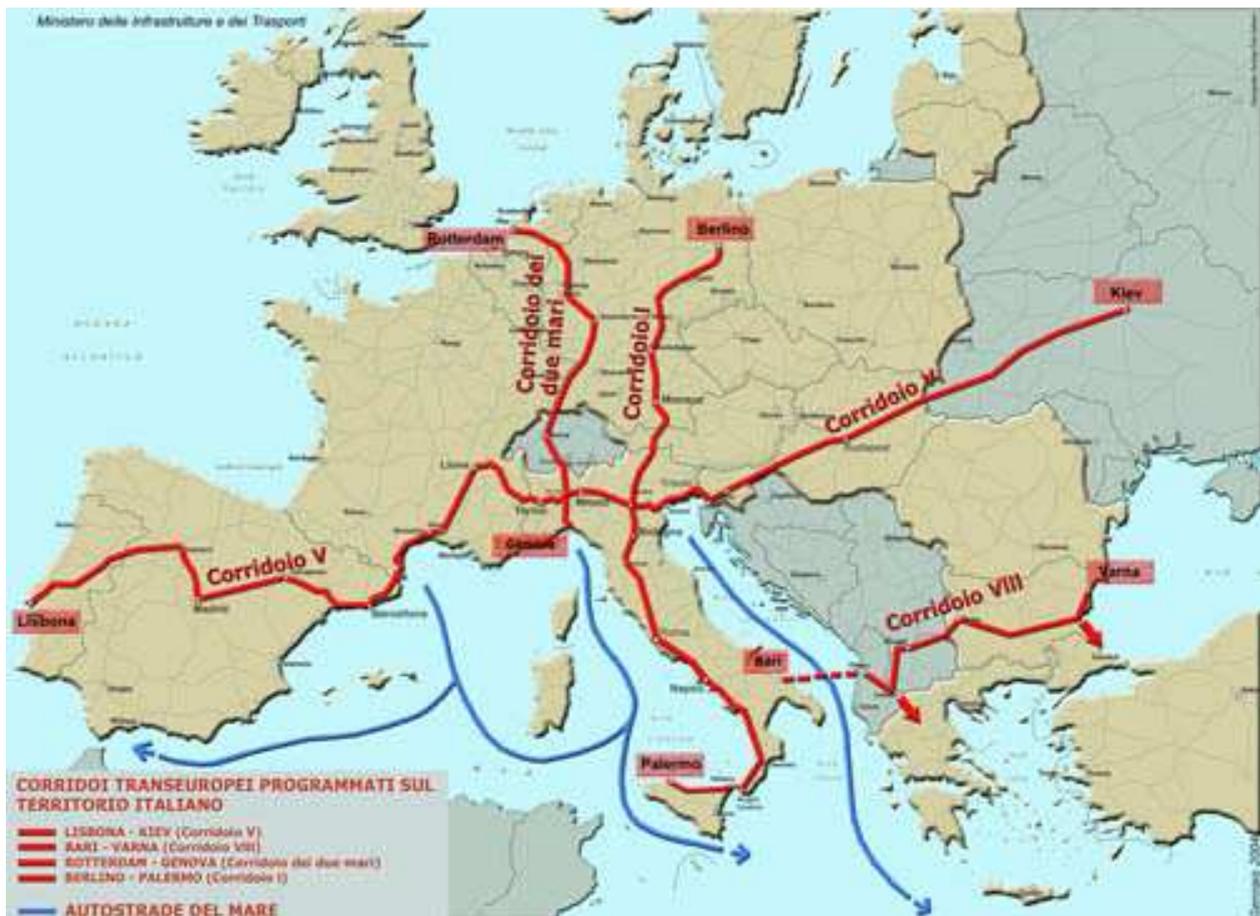
A livello di collegamenti regionali l'area è strategica per la definizione del corridoio metropolitano Venezia – Padova, e per gran parte del nord-est: Mirano deve rappresentare in questo contesto una componente territoriale dotata di identità e ruolo.



Le trasformazioni determinate dal Passante di Mestre in fase di realizzazione sulla campagna miranese del tratto tra Via Caltana e Via Porara Gidoni



Il passante di Mestre in località "Fossa"



L'area è inoltre interessata dal corridoio Torino-Trieste che attraversa interamente la pianura padana e che è oggetto di particolare progettazione infrastrutturale: il nuovo Passante di Mestre, le opere ad esso complementari (nuovi caselli, nuove bretelle di innesto), il raddoppio della linea ferroviaria VE-PD (già realizzato), le opere per il Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) in corso di realizzazione, l'attraversamento delle reti elettriche dell'alta tensione e la creazione della nuova centrale elettrica di sezionamento TERNA, ecc.

A queste si aggiungono, in un orizzonte temporale più lungo, le interconnessioni con il Corridoio europeo Adriatico I (Cairo-Berlino).

La realizzazione della super-strada a pagamento Romea Commerciale Venezia-Ravenna quale primo tratto della eventuale Orte-Ravenna-Mestre metterebbe in collegamento Venezia a Roma in alternativa al tracciato VE-BO-Autostrada del Sole.

Questa “centralità” oggettiva rispetto al sistema del Nord-Est nel suo complesso crea una forte pressione sul territorio del Miranese.

Le grandi infrastrutture hanno anche una ricaduta negativa sul territorio diventando per lo stesso una “minaccia” oltre ad una “opportunità”. Le infrastrutture sottraggono territorio agricolo, producono inquinamenti da rumore e per l’aria, rappresentano delle cicatrici sul territorio e ne diventano elementi di degrado. Per ridurre tutti questi impatti negativi la progettazione deve essere attenta ed accurata e condivisa con le popolazioni locali. Lo spreco e la sottrazione del territorio, l’impatto negativo deve essere adeguatamente compensato con le opere di mitigazione, obbligatorie e inserite nello stesso progetto, ma anche con opere aggiuntive al servizio della collettività.

Il tessuto produttivo è caratterizzato anche da un altro non meno importante settore da sviluppare: il settore turistico-ricettivo. Questo è legato alle potenzialità date innanzitutto dalla posizione strategica del Comune baricentrico rispetto a Venezia, Padova e Treviso, tre città storico-artistiche di grande attrattiva internazionale. A questo si aggiunge un centro storico ben



conservato e riconoscibile con un patrimonio di ville e parchi anche di proprietà pubblica di notevole valore da tutelare e valorizzare.

Infine il tracciato del graticolato romano all'interno di un ambiente rurale in buona parte preservato e ricco di acque consente di godere di percorsi ricreativi ciclabili di notevole estensione e qualità.

Il pregio del territorio si coniuga con le risorse agro-eno-gastronomiche locali e con le nuove politiche di consumo dei prodotti in loco (a km zero).

Sono presenti un certo numero di locali per ristorazione, e

alcuni insediamenti ricettivi alberghieri ed extra-alberghieri. Una delle politiche da attivare riguarda le azioni di incentivazione per lo sviluppo di questo settore attraverso la possibilità di recupero e ri-funzionalizzazione degli edifici di pregio, delle case rurali sparse e del centro storico.

Fondamentale diventa l'obiettivo di valorizzare tutte le risorse, volto alla realizzazione di un polo di attrazione di interesse storico-ambientale, culturale, eno-gastronomico al servizio della cittadinanza e della città metropolitana.



Traito dal Zogo de l'oca

3. INDIRIZZI STRATEGICI PER IL PAT

Gli indirizzi strategici delineano il futuro del territorio e il ruolo che il territorio può avere nel prossimo medio periodo. Il progetto del futuro che viene prefigurato deve essere condiviso dalla cittadinanza e dalle categorie economiche. Il Documento Preliminare è un documento quindi in itinere e aperto a tutte le proposte che verranno presentate dalle istanze sociali. Si tratta, in altri termini, di prefigurare la città, il territorio che vorremmo.

Le tematiche territoriali-urbanistiche suddivise per Sistemi prendono in considerazione:

1. il SISTEMA STORICO-AMBIENTALE, che comprende il centro storico, il territorio agricolo con la presenza degli elementi di pregio storico-testimoniale e gli elementi di pregio ambientale;
2. il SISTEMA DELLA RESIDENZA E DEI SERVIZI, che comprende gli insediamenti di tipo abitativo ed i servizi pubblici e privati ad essi connessi;
3. il SISTEMA PRODUTTIVO, che comprende le tematiche legate all'agricoltura, all'artigianato e industria, al commercio e al turismo;
4. il SISTEMA INFRASTRUTTURALE, che comprende la viabilità secondo la funzione gerarchica: dalla grande viabilità di attraversamento alla mobilità ciclo-pedonale e di quartiere.

Sulla base della puntuale definizione dei sistemi si può determinare la vocazione che ciascuna parte di territorio ha o dovrà avere. Sarà compito del PAT poi, con specifici indirizzi normativi, stabilire gli usi caratterizzanti, gli usi ammessi e le eventuali destinazioni dannose, perciò da limitare ed ostacolare.

L'analisi per sistemi territoriali che segue, è stata organizzata con una breve descrizione dello stato attuale del sistema stesso, restituita in termini di "punti di forza" e "punti di debolezza". Questo metodo descrittivo permette di interpretare i tratti distintivi del territorio comunale, quali vantaggi competitivi da massimizzare, ovvero criticità cui porre un rimedio.

Dopo questa prima fase descrittiva, sono stati individuati, sempre per ogni sistema, gli obiettivi e le principali azioni e strategie che si intendono mettere in atto per il raggiungimento degli obiettivi stessi.

3.1 Sistema Storico-Ambientale

3.1.1 Descrizione

Il paesaggio si presenta con le caratteristiche del territorio pianeggiante della campagna veneta con i segni rurali ed urbani frutto dei secoli trascorsi: dalla urbanizzazione romana con il graticolato romano, alle opere di regolamentazione delle acque del

Il territorio agricolo riveste un'importanza enorme nel definire la qualità del paesaggio e le conseguenti favorevoli condizioni abitative di Mirano. Il sistema vegetazionale emergente è la parte percettivamente più importante per la lettura del paesaggio: la vegetazione lineare (alberature e siepi) lungo la viabilità e lungo le divisioni dei campi, le masse arboree della riforestazione (biotopi e parco del Parauro), i vigneti, i pioppeti e i frutteti, la vegetazione ripariale a cui si aggiungono le masse arboree urbane che costituiscono il proseguimento del sistema vegetazionale agricolo nelle aree edificate e i parchi e giardini storici delle ville.

Tali elementi individuano un sistema del verde di particolare pregio e con parti in cui tutti i segni contribuiscono a creare ambienti eccellenti da un punto di vista paesaggistico.

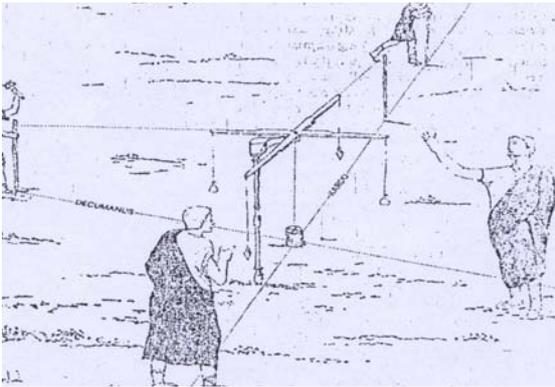
Anche da un punto di vista ecologico, la presenza di questo sistema di spazi verdi consente di garantire la biodiversità e la permanenza delle specie cui sono garantiti corridoi ecologici e rifugi per la nidificazione.

Il territorio agricolo ha caratteristiche fortemente artificiali, è stato creato dall'uomo in secoli di colonizzazione iniziata con i romani e ha mantenuto in gran parte i segni lasciati da questa prima grande opera di trasformazione del territorio: la centuriazione romana.

Essa è la sistemazione agraria che caratterizza una parte rilevante del territorio del comune di Mirano e che riveste importanza anche dal punto di vista storico e archeologico oltre che paesaggistico. Ne devono pertanto essere salvaguardati i caratteri con un'azione di tutela e valorizzazione, come prescritto da tutta la strumentazione urbanistica sovraordinata.

La centuriazione di Mirano fa parte del sistema centuriato della campagna a nord-est di Padova, considerata, sia per quanto riguarda il sistema della rete stradale che per la struttura interna delle centurie, uno degli esempi di centuriazione romana più belli e meglio conservati giunti fino ai nostri tempi.

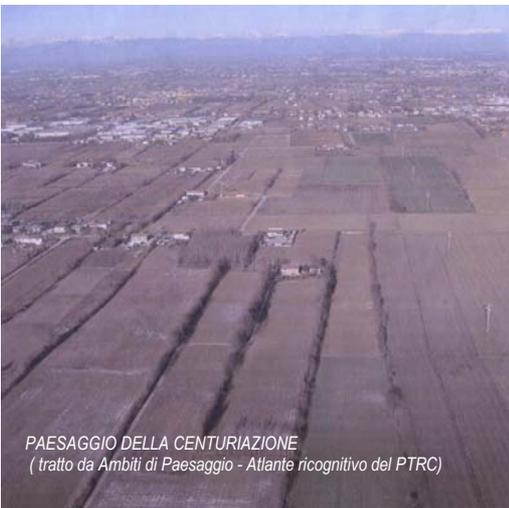
A partire dal cardo massimo, la Strada del Santo (antica via Aurelia) e dal decumano massimo, la via Desman, sono stati tracciati da una parte e dall'altra con un intervallo di 100 actus (circa 3,5 Km) i cardo e i decumani secondari che suddividono il territorio in superfici quadrate chiamate saltus. La rete viaria è stata poi completata con ulteriori strade parallele ai cardo e ai decumani secondari ad una distanza tra loro di 20 actus (710,40 m.) che delimitano le centurie, aree di forma quadrata delle superficie di circa 50,47 ha.



I Gromatici traggono attraverso la "groma" i tracciati della centuriazione



La griglia così costituita è ruotata di 14,5° rispetto alle direzioni nord-sud e est-ovest in modo che i decumani seguono le linee di quota del terreno e i cardini le linee di massima pendenza favorendo così lo scolo delle acque e il buon soleggiamento dei campi. Insieme all'organizzazione della rete viaria i romani hanno provveduto alla regimentazione delle acque attraverso un sistema di distribuzione e di deflusso delle acque funzionale alla pratica agricola.



*PAESAGGIO DELLA CENTURIAZIONE
(tratto da Ambiti di Paesaggio - Atlante ricognitivo del PTRC)*

Si ipotizza che abbiano lasciato scorrere sul loro alveo naturale i corsi d'acqua troppi difficili da controllare, come il Musone nel territorio miranese, abbiano deviato i corsi d'acqua secondari lungo gli assi dei cardini e dei decumani e ne abbiano creati di nuovi dai corsi d'acqua principali in modo da creare una efficiente rete idrica per l'irrigazione dei campi e lo scolo delle acque piovane. La centuria è una struttura per la produzione agricola complessa e articolata che comprende, oltre ai cardini e ai decumani che la delimitano, diversi altri elementi caratterizzanti il paesaggio agrario: i campi, le alberature e i fossati anch'essi organizzati secondo la struttura a maglia regolare. Alla struttura della centuria si sono col tempo aggiunti e adattati elementi edificati di origine successiva, a partire dal Medioevo, costituiti da

case sparse e dall'edificato lungo le strade che poteva avere tipologia di edificio residenziale (case bracciantili, masserie, barchesse, complessi edilizi) o di edificio religioso (chiese, oratori, tabernacoli e capitelli).

Il sistema del graticolato romano così descritto e ben conservato presenta una potenzialità di attrattiva turistica formidabile da valorizzare ulteriormente, con la creazione di percorsi ciclabili e itinerari eno-gastronomici legati ai prodotti agricoli del luogo, che tuttavia si deve coniugare con un traffico veicolare anche di mezzi pesanti che interessa una rete viaria inadeguata a sostenere il flusso e le velocità del traffico odierno, con problemi per la sicurezza degli utenti deboli e non solo.

In fase di redazione del PAT, potrà essere valutata la possibilità di istituire il “Parco della centuriazione romana” in accordo con i Comuni limitrofi, alla Provincia di Venezia e a quella di Padova e alla Regione.

Il territorio di Mirano è ricco di acque, in parte navigabili o navigate in tempi anche recenti, che sono sempre state una risorsa ma anche un problema a cui trovare soluzione.

I principali corsi d'acqua sono il Muson Vecchio, continuato dal Taglio Nuovo, e il Lusore. Altri canali minori sono la Barzana, il Caltressa, il Cognaro, il Menegon, il Veternigo, il Pionca, il Volpino, il Comunetta e il Cesenego.

La Repubblica veneta ha regimentato il corso del Musone creando il Taglio, allo scopo di garantire il collegamento navigabile con il Naviglio e con Venezia e questo è diventato un altro importante segno sul territorio di Mirano che può essere recuperato anche a scopo turistico riaprendolo al traffico fluviale, coerentemente con le scelte della Provincia che con il PTCP incentiva lo sviluppo della nautica con il rafforzamento dei percorsi fluviali a scopo turistico e con gli obiettivi del nuovo PTRC che individua il Taglio nella rete di canali storici tra arte e architettura e, al fine di potenziare la rete di mobilità Slow , ne promuove il recupero a scopo navigabile.

Il problema del controllo delle acque tuttavia non è stato risolto e molte aree, in particolare la zona di Campocroce e di Vetrego, sono interessate da fenomeni di esondazione in particolari situazioni meteorologiche di pioggia intensa. L'urbanizzazione diffusa e l'impermeabilizzazione di sempre più ampie zone ha aggravato il problema che va affrontato dal comune insieme ai competenti enti di bacino, tramite un'attenta analisi della situazione idraulica subordinando l'attuazione di alcune previsioni alla realizzazione di infrastrutture, opere o servizi per il deflusso delle acque. Di concerto con la Provincia di Venezia, sarà valutata l'opportunità di affrontare il tema con la redazione del Piano delle Acque, prima della redazione del PAT o del Piano degli Interventi.

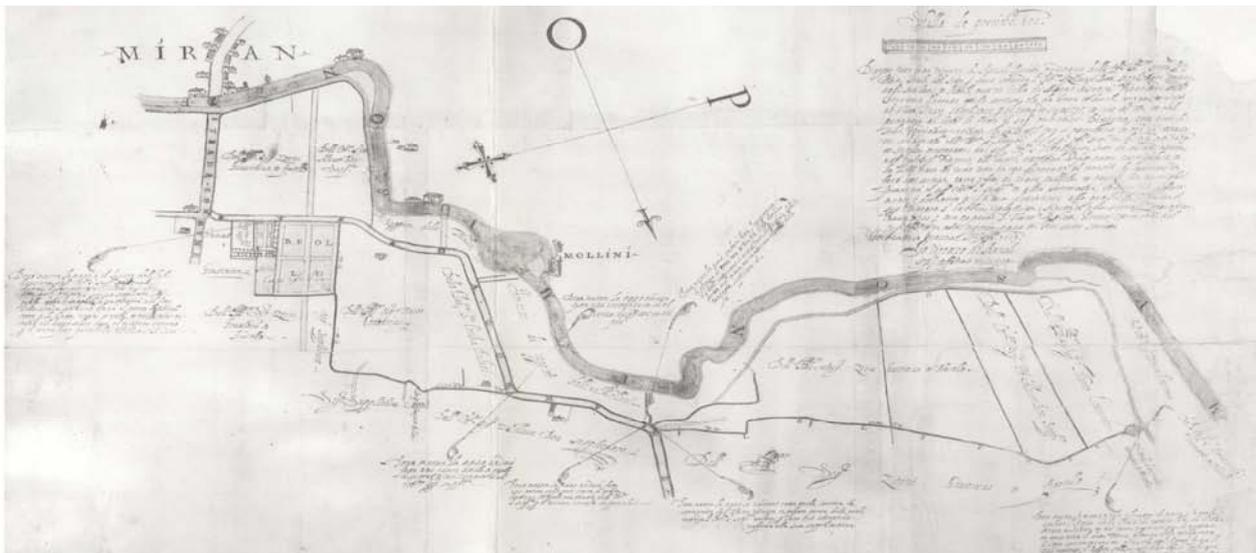
Va in ogni caso ricordato che il territorio di Mirano non rientra in alcuna zona di protezione speciale (ZPS) né Sito di Importanza Comunitaria (SIC). Tuttavia si rileva che nei comuni confinanti sono presenti alcuni siti tra cui:

1. Ex cave di Villetta a Salzano a distanza di 1,8 Km dal confine di Mirano
2. Cave di Noale a distanza di 2 Km dal confine di Mirano
3. Ex cave di Martellago a distanza di 3,3 Km dal confine di Mirano

Il Comune non rientra in alcun Piano di Assetto Idrogeologico vigente.



Aprile 1697, Territorio comprendente il graticolato romano tra S. Maria di Sala e il centro di Mirano delimitato a nord dal corso del fiume Muson e a sud dalla strada della Cattana



Novembre 1619, Possedimenti in margine al fiume Muson a Mirano di Sopra

3.1.2 Potenzialità del sistema storico-ambientale

La potenzialità del sistema è costituito dai seguenti elementi:

- La presenza di un centro storico ricco di ville, parchi e giardini e affacciato sulle acque del Bacino del Taglio (*fig. 1*);
- La presenza di un territorio agricolo in parte preservato e ricco di elementi vegetazionali che formano il sistema del verde insieme ai parchi cittadini e ai giardini delle ville storiche e che garantisce la biodiversità e l'habitat per la permanenza delle specie (*fig. 2*);
- La presenza del graticolato romano, segno importante del territorio dal punto di vista ambientale e paesaggistico, storico-archeologico, idraulico (*fig. 3*);
- La presenza di un territorio agricolo ricco di testimonianze storico-paesaggistiche della vita del passato: le ville, le barchesse, le case coloniche, le case bracciantili, le masserie, i barchi, le chiese, i capitelli, i ponti, i manufatti idraulici (le botti a sifone del Taglio, i Molini di Sopra, ecc.), i manufatti di archeologia industriale (i Molini di Sotto) (*fig. 4*);
- Possibilità di recupero di edifici rurali storici a scopo ricettivo, ricreativo, di ristorazione di prodotti agricoli tipici e "a chilometri 0"
- I numerosi corsi d'acqua che si prestano a scopi ricreativi con la creazione e il mantenimento di percorsi ciclabili lungo gli argini (*fig. 5*).



FIGURA 1 (Molini di Sotto)



Particolare Molini di Sotto



FIGURA 2 (Il laghetto del parco di Villa Belvedere)



Il Cedro del Libano Parco Villa XXV Aprile

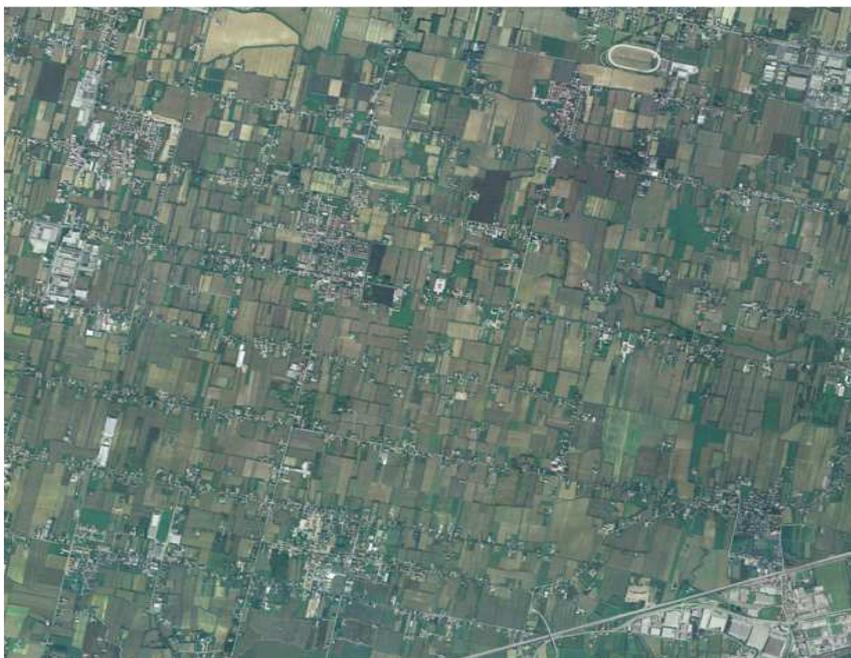


FIGURA 3 (Il Graticolato Romano in prossimità delle frazioni di Scaltenigo Ballò e Campocroce)



Reperto storico: Denario Romano



Repero storico: Pozzo Romano



FIGURA 4 Casa rurale della campagna miranese



Scultura monumentale (Parco Belvedere)



FIGURA 5 Percorso ciclopedonale in Via Barche



Ponte ciclopedonale in Via Scortegaretta



Ponte ciclopedonale in Via Chiesa

3.1.3 Criticità del sistema storico-ambientale

Il sistema storico ambientale è stato in parte compromesso da diversi problemi fra i quali i più significativi sono:

- L'edificazione diffusa lungo la rete viaria di collegamento tra le frazioni che tende a frammentare la campagna;
- L'elevato inquinamento atmosferico e acustico generato dal traffico veicolare causato anche dalla dispersione dell'edificato;
- Il traffico lungo gli assi del graticolato romano che disturba la fruizione del territorio ad alto pregio paesaggistico(*fig. 6*);
- Il traffico su assi viari del graticolato non adatti per dimensioni e caratteristiche morfologiche alla velocità e ai flussi veicolari odierni, causa di problemi di sicurezza per gli utenti della strada (pedoni per mancanza di marciapiedi, ciclisti per mancanza di piste in sede propria, incroci mal segnalati, lunghi tratti rettilinei che favoriscono la velocità, ecc.) (*fig. 7*);



FIGURA 6 Intersezione Via Caltana – Via Accopè Fratte

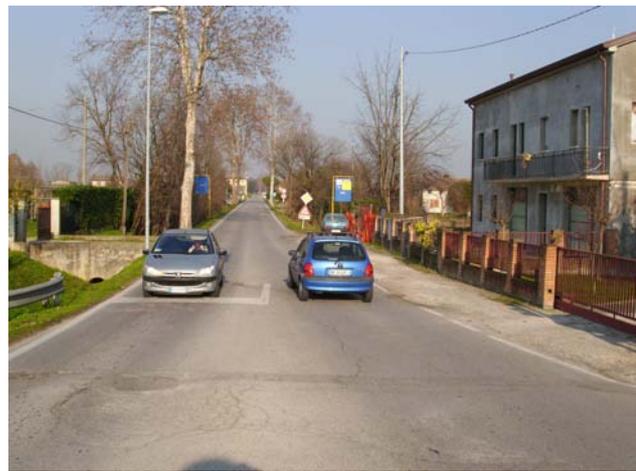


FIGURA 7 Via Accopè Fratte

3.1.4 Obiettivi e azioni per il sistema storico-ambientale

Al fine di impedire l'ulteriore compromissione del sistema storico ambientale dovrebbero essere poste in atto le seguenti azioni e obiettivi:

1. Obiettivo prioritario sarà la riduzione del rischio idraulico con la finalità di risparmio idrico e di reimpiego delle acque meteoriche;
2. La pianificazione urbanistica dovrà perseguire il contenimento dei processi di espansione territoriale, evitando il più possibile l'ulteriore urbanizzazione del territorio o comunque limitandola ad aree di completamento o espansione limitata, in aderenza all'abitato esistente del capoluogo e delle frazioni.
3. La fascia verde a nord va salvaguardata, per mantenere un corridoio trasversale e di collegamento con le aree agricole di S.Maria di Sala e Spinea e a maggior valenza ambientale. Va confermato l'uso agricolo dei suoli con l'eventuale creazione in prossimità dei centri abitati di servizi pubblici destinati a spazi attrezzati per lo sport, il gioco e il tempo libero. L'obiettivo è quello di tutelare la rete ecologica in un territorio già profondamente, ma non ancora irreversibilmente, segnato dall'antropizzazione. A tale scopo con il PAT sarà valutata l'opportunità di potenziare l'ambito del Parco del Parauro estendendolo ad aree agricole adiacenti e realizzando in prossimità attrezzature ludico-sportive all'aperto.
4. Il territorio agricolo va tutelato dal fenomeno attuale dell'edificazione diffusa, bloccando l'espansione dell'abitato lungo la viabilità per salvaguardare i varchi visuali e paesaggistici ancora esistenti e garantire così la possibilità di ricucire le aree

agricole con la formazione o il consolidamento dei corridoi ecologici di primaria e di secondaria importanza. Vanno quindi definiti in maniera netta i margini di separazione tra costruito e non costruito. Da una parte il costruito deve essere compatto, ben strutturato e progettato in tutte le componenti. Dall'altra parte il non costruito deve essere una zona agricola libera e altrettanto curata, dove è importante mantenere e incentivare l'esistenza delle siepi e dei filari alberati, sia per arricchire e abbellire il paesaggio agrario che per tutelare la biodiversità, abbattere i carichi inquinanti e potenziare le reti ecologiche presenti.

5. I nuclei edificati in zona agricola possono essere consolidati permettendo una limitata volumetria di completamento allo scopo di rispondere alle esigenze delle singole famiglie e nel contempo, di confermare per questi nuclei la funzione di presidio della campagna, attraverso anche il recupero degli edifici abbandonati, escludendo in ogni caso qualsiasi tipo di espansione oltre i limiti attuali nel rispetto della legislazione vigente.
6. Per quanto riguarda la zona del graticolato romano verrà incentivato il recupero di ville venete e di altri edifici di pregio, la creazione di percorsi ciclo-pedonali, la salvaguardia dei con visuali, evitando trasformazioni urbanistiche. Potrà essere valutata la realizzazione del "Parco della centuriazione romana", in accordo con i comuni interessati, le province di Venezia e di Padova e la Regione.
7. L'individuazione dei corridoi ecologici e la loro implementazione dovranno essere verificate con la rete ecologica individuata nel PTCP della Provincia di Venezia e del nuovo PTRC, le quali svolgeranno un ruolo di coordinamento anche nel confronto con i comuni contermini sulle varie tematiche ambientali da trattare a livello sovracomunale.
8. Anche nella valorizzazione delle produzioni agricole tipiche e dei beni culturali della zona, in sede di redazione del PAT ci si dovrà confrontare con le comunità limitrofe.
9. Si prevederà la messa in rete dei parchi pubblici e le aree verdi in generale, i Centri Storici (Capoluogo e Scaltenigo) e i luoghi dei servizi, mediante il mantenimento dei percorsi già esistenti e la creazione di nuovi, privilegiando la difesa del paesaggio.
10. Si dovrà prevedere il trasferimento delle attività incompatibili e/o delle attività in zona impropria, raggruppandole nelle zone di espansione produttiva già previste dal PRG vigente od eventualmente da prevedersi ex novo nel PAT, prevedendo la riqualificazione dei sistemi produttivi.
11. Il perimetro delle aree produttive (artigianali, industriali ecc.) deve essere definito e circoscritto, adeguatamente servito dalla viabilità, non dovrà interferire con aree residenziali e si dovranno prevedere fasce di mitigazione per ridurre le varie forme di inquinamento (atmosferico, acustico, visivo, ecc.).

12. Gli interventi di trasformazione urbanistica (nuove espansioni e/o nuova viabilità) vanno valutati in riferimento alla sostenibilità complessiva, con particolare riguardo alla compatibilità idraulica che dovrà essere attentamente studiata e valutata dal Consorzio di Bonifica competente. Il Consorzio di Bonifica e il Comune collaboreranno alla redazione del , cosiddetto "Piano delle acque", con le soluzioni possibili e i vari scenari per la riduzione della criticità idraulica. Il PAT dovrà promuovere gli interventi di manutenzione del territorio e delle opere di difesa, quali elementi essenziali per assicurare il progressivo miglioramento delle condizioni di sicurezza e della qualità ambientale e paesaggistica del territorio. Le azioni da innescare vanno concordate con i Consorzi di Bonifica e il Genio Civile, tenendo conto delle direttive contenute del PTCP e nel nuovo PTRC. Altro criterio di riferimento per valutare la compatibilità delle trasformazioni urbanistiche sono le caratteristiche geologiche dei terreni, che vanno classificate in base alla loro idoneità, non idoneità o idoneità condizionata.
13. Va perseguito il miglioramento delle aree interessate da processi di ri-naturalizzazione spontanea e il recupero e la ri-naturalizzazione degli ambiti degradati e/o compromessi (recupero e bonifica di ex cave e discariche).
14. Lungo il Passante, si dovranno incrementare le misure di abbattimento degli impatti dell'inquinamento acustico ed atmosferico generato dal traffico veicolare (barriere verdi e barriere fonoassorbenti) e della salvaguardia della biodiversità animale, già previsti dal progetto "Passante Verde". Ciò potrà essere attuato prevedendo nel PAT forme di compensazione per chi mantiene a verde alberato o cede al Comune terreni nella fascia di rispetto autostradale, allo scopo di ottenere un bosco lineare e ridurre i danni ambientali causati dalla presenza dell'infrastruttura.
15. Sarà valutato il possibile potenziamento dell'area del Bosco del Parauro e il suo collegamento funzionale al percorso storico-naturalistico lungo il fiume Muson, che scorre in prossimità del bosco e che rappresenta per Mirano un corso d'acqua storico di primaria importanza ambientale e paesaggistica.
16. Verrà valutata la possibilità di partecipare al progetto strategico regionale Greenways con la creazione di un percorso ciclo-pedonale ma anche canoistico che da Noale, lungo il Muson, attraverso il sistema dei parchi e delle ville del Centro Storico e poi lungo il Taglio fino a Mira promuova la salvaguardia e lo sviluppo storico ambientale dei luoghi d'acqua con la realizzazione di un progetto turistico-culturale dedicato alla mobilità alternativa e al tempo libero.
17. Verrà inoltre valutata la possibilità di collegare il percorso naturalistico lungo il Muson con la via storica della Miranese, con le ville e i parchi che la caratterizzano, fino a raggiungere il Comune di Spinea.
18. Si proporrà infine di verificare la fattibilità della realizzazione di tracciati ciclo-pedonali protetti all'interno dell'ambito della centuriazione e del loro collegamento con il Muson, che diventerebbe così l'ossatura portante di tutto un sistema della mobilità alternativa e ricreativa per Mirano, nell'ambito del quale siano ben definiti gli obiettivi primari che interessano,

oltreché l'ambiente, anche il territorio naturale, la fauna selvatica e il patrimonio storico-artistico apportando conseguentemente benefici all'intero eco-sistema, nonché alle aree urbane, alla salute pubblica, all'economia e al turismo.

3.2. Sistema della Residenza e dei Servizi

3.2.1 Descrizione

La popolazione residente nel comune di Mirano alla fine del 2008 ammonta a 26.667 abitanti.

Se si confrontano gli andamenti demografici del comune e della provincia si nota come dal 1871 ad oggi Mirano è sempre cresciuta più della Provincia, ma con andamenti che si discostano moderatamente da quelli della Provincia almeno fino al 1951. A partire da questa data la popolazione di Mirano cresce molto più rapidamente di quella provinciale soprattutto tra il 1961 e il 1971, ma anche tra il 1971 e il 1991. Dal 1981 l'andamento demografico provinciale tende a decrescere mentre Mirano registra sempre un trend positivo, anche se ridotto, fino ad oggi.

Questo diverso comportamento riguarda con ogni probabilità il fenomeno di decentramento insediativo della popolazione del Comune di Venezia all'inizio nei comuni di prima cintura (es. Spinea che ha una densità abitativa quasi tripla rispetto a Mirano) e successivamente in quelli di seconda cintura. E' un fenomeno già ampiamente studiato e che trova spiegazione nei minori costi della casa e nella migliore qualità abitativa e ambientale di questi comuni rispetto soprattutto a Mestre-Marghera.

La popolazione è distribuita tra il capoluogo, le cinque frazioni, i nuclei rurali e le case sparse.

Oggi il maggior centro è ancora Mirano, che rispetto al Centro Storico, è cresciuto prevalentemente a sud e ad ovest. A nord il sistema delle ville e dei relativi parchi ha costituito un limite alla crescita così come a est lo è stato il canale Taglio.

In tutte le direzioni partono lungo le vie principali, soprattutto via della Vittoria e via Scaltenigo, sistemi insediativi lineari costituiti da edifici isolati che hanno sfruttato la viabilità esistente.

Con l'attuazione delle previsioni insediative dell'ultimo PRG è in fase di completamento il tessuto edilizio del capoluogo verso sud fino alla strada Provinciale n. 81, che ne costituisce il limite. Tale elemento fisico di interruzione dovrebbe rimanere confermato anche per non degradare la S.P. da strada di scorrimento veloce a strada di quartiere con i conseguenti problemi di immissione, continua interruzione del flusso del traffico e conseguentemente riduzione della sicurezza.

Verso ovest il centro abitato è delimitato dalla S.P. n. 26 - via Scaltenigo, fino all'incrocio con via Cavin di Sala, e dalle attrezzature dei campi sportivi e del distretto scolastico a nord di via Cavin di Sala. La S.P. n. 32 - Via Cavin di Sala prosegue nell'edificato da ovest verso est con il nome di via della Vittoria: questa viabilità crea una frattura tra la parte del paese che si

sviluppa a nord e comprende il centro storico e la parte a sud che comprende l'edificato dagli anni 60 ad oggi. Ciò ha generato non pochi problemi di vivibilità per la mole di traffico che interessa l'arteria in ogni ora del giorno. La realizzazione a sud della S.P. n. 81, relativamente recente, ha solo parzialmente alleviato il problema, senza risolverlo.

Lungo via Miranese e soprattutto lungo via della Vittoria, verso est, fino al confine con Spinea, il costruito ha assunto i caratteri di edificazione lineare, spesso disordinata e frammentata, con continue immissioni sulla strada direttamente dalle proprietà e conseguenti importanti problemi di sicurezza per gli utenti della strada: è mancato un disegno complessivo o almeno parziale di città che dovrebbe essere risolto con interventi importanti di salvaguardia di via Miranese e ristrutturazione urbanistica di via Della Vittoria.

Le frazioni sono Zianigo, Scaltenigo, Campocroce, Ballò e Vetrego.

Sono costituite da tessuti di edifici puntiformi, generalmente di piccole dimensioni, in lotti regolari e da tessuti lungo la viabilità principale.

Con l'ultimo PRG le frazioni di Zianigo e Vetrego sono state interessate da notevoli sviluppi di edificato con la realizzazione di piani attuativi di iniziativa prevalentemente privata ma anche pubblica mediante i P.E.E.P., tuttora in corso di completamento.

A Scaltenigo e Campocroce invece si è verificato un fenomeno di completamento del tessuto edificato tramite la realizzazione di piani attuativi di medie e piccole dimensioni e interventi diretti, poiché già con il piano regolatore precedente le frazioni avevano subito un notevole incremento insediativo con l'attuazione di numerosi A.I.U. (Ambiti di Intervento Unitario).

A Ballò è particolarmente evidente la presenza di un tessuto edificato lineare lungo la viabilità esistente.

Ma quello che caratterizza il territorio comunale esterno sono forse i numerosi nuclei rurali che sono quasi sempre caratterizzati da tessuti lineari di edifici uni-bifamiliari; questi poi proseguono lungo le strade con le stesse caratteristiche insediative, seppur più rade.

Si legge pertanto un continuum di edificazione che fa annoverare Mirano tra quei comuni che formano la "città diffusa", caratterizzata da ingenti costi e sprechi di opere di urbanizzazione, grossi problemi di viabilità e conseguenti danni per l'ambiente e la salute delle persone.

In merito all'importanza di Mirano come centro di servizi a scala comprensoriale, la dotazione di tali servizi è molto buona ed è stata arricchita anche di recente con nuove strutture come il Teatro di Mirano, la Casa della Musica realizzata nell'ampia nuova urbanizzazione a sud di via Gramsci, l'ampliamento dell'ospedale e del relativo parcheggio, l'ampliamento della Casa di Riposo L. Mariutto, la costruzione della nuova palestra ad ampliare il consistente Distretto Scolastico posto a ovest del Capoluogo, ecc. Sono inoltre previsti il restauro della scuola infermieri nell'ex Scuola Petrarca e la realizzazione della nuova tenenza dei Carabinieri sull'area adiacente al Centro in via Scaltenigo



Il teatro di Mirano



Sala Comunale - Refettorio Azzolini sita in Via Villafranca

A livello comunale e di quartiere la dotazione di servizi, già soddisfacente, è stata incrementata con opere come il centro civico adiacente alla Casa della Musica, il restauro del Municipio Vecchio con lo spostamento e il potenziamento di numerosi uffici, l'auditorium-refettorio presso la scuola elementare Azzolini in via Villafranca, i servizi per gli impianti sportivi di Scaltenigo e di Campocroce, l'ampliamento dei cimiteri di Scaltenigo, Zianigo e Mirano, la riqualificazione di piazza delle Erbe, ora piazzetta Errera nel Centro Storico; altre opere sono in corso di realizzazione: tra queste la nuova piazza di Ballò.

Un servizio di cui si rileva la mancanza è un ampio spazio dedicato e opportunamente servito, collocato in prossimità del centro per l'effettuazione di manifestazioni come la Festa dell'Agricoltura, la Festa dello Sport, ecc. Tale proposta verrà valutata in fase di redazione del PAT.

Dato l'elevato numero di iscritti alle società sportive che gestiscono i campi di calcio, la pista di atletica e il campo di rugby, risulta necessario potenziare il numero e mantenere la qualità dei campi sportivi di base del capoluogo.



Piazzetta Errera ex Piazza delle Erbe



Il Municipio Vecchio sede degli uffici comunali

Mentre per la frazione di Zianigo, la vicinanza fisica al capoluogo consente di usufruire dei servizi del centro da parte dell'ingente numero di nuovi abitanti che già si sono insediati o si insedieranno nei prossimi anni con il completamento delle grosse lottizzazioni in atto, per Vetrego il problema della mancanza di servizi si aggraverà. Già oggi la frazione si configura come città-dormitorio con carenza anche dei servizi essenziali e conseguente necessità di continui spostamenti per i residenti. Unica eccezione per Vetrego è il progetto finanziato dalle opere complementari del Passante Autostradale per la realizzazione di un'area sportiva di consistenti dimensioni a nord della ferrovia. Tale previsione viene confermata.



Casa della Musica - Centro Civico di Via Gramsci



Ex scuola elementare Carducci di Scaltenigo attuale centro civico e sede del Ceod

A Campocroce la carenza di iscritti minaccia di chiusura la scuola materna, con conseguente rischio per i residenti di ulteriori spostamenti in auto per necessità verso altre frazioni o comuni.

3.2.2 Potenzialità del sistema della residenza e dei servizi

In riferimento a quanto descritto nel paragrafo precedente, si evidenziano le seguenti potenzialità:

- La presenza di un centro storico con caratteristiche di pregio per le testimonianze storico-architettoniche e ambientali e per la dotazione di servizi e attività commerciali che incoraggia i cittadini a frequentare gli spazi pubblici;
- La qualità generalmente medio-alta dell'edificato senza ambiti di particolare degrado;
- La buona dotazione di servizi pubblici a livello comunale soprattutto nel Capoluogo ma anche in quasi tutte le frazioni;
- La buona dotazione di servizi di tipo sovracomunale (teatro, ospedale, distretto scolastico, casa di riposo, sede degli Enti erogatori dei servizi pubblici di acquedotto e fognatura, ecc.);

- La rete esistente di percorsi ciclo-pedonali che consente spostamenti in bicicletta, agevolati anche dall'andamento pianeggiante del terreno;
- Il limite fisico di espansione della città costituito a sud dalla strada provinciale n. 81, viale Venezia, con ridotte immissioni laterali, in grado di consentire il fluire del traffico in sicurezza.

3.2.3 Criticità del sistema della residenza e dei servizi

Si evidenziano le seguenti criticità del Sistema:

- La presenza di una strada provinciale – via Cavin di Sala/via della Vittoria che taglia in due il tessuto edificato del capoluogo a ridosso del centro storico;
- La costante presenza di viabilità a traffico anche intenso (via Caltana, via Luneo) che attraversa i centri abitati secondari;
- L'edificazione diffusa lungo la rete viaria che causa alti costi e spreco di opere di urbanizzazione, genera traffico e conseguente inquinamento atmosferico e da rumore;
- La presenza di strade provinciali, es. via Della Vittoria, con continue immissioni anche direttamente dalle proprietà che minano la sicurezza degli utenti della strada e generano rallentamenti del traffico;
- La mancanza di servizi in alcune frazioni che impone spostamenti ai residenti anche per soddisfare le esigenze di servizi di base;
- La presenza di ampi quartieri risalenti agli anni 50/60 ove le strade, di ridotte dimensioni, sono carenti di marciapiedi e di spazi di parcheggio pubblico con conseguente parcheggio selvaggio lungo le recinzioni, a ridurre ulteriormente la larghezza delle carreggiate;
- La presenza di zone di parcheggio in prossimità del centro storico che soddisfano solo in parte le esigenze;

3.2.4 Obiettivi e azioni per il sistema della residenza e dei servizi

Al fine di evitare il permanere o il peggioramento delle criticità del sistema e con l'obiettivo del suo miglioramento si evidenziano le seguenti azioni:

1. La pianificazione urbanistica dovrà perseguire il contenimento dei processi di espansione territoriale, evitando il più possibile l'ulteriore urbanizzazione del territorio o comunque limitandola ad aree di completamento. Il PAT verificherà, in sede di Valutazione Ambientale Strategica, le condizioni che, ai margini dell'abitato, si riveleranno idonee o non idonee a una sua espansione.

In particolare:

- verrà previsto il riuso di aree già compromesse anche incrementandone l'indice di edificabilità con la finalità di promuoverne il recupero;
 - verranno individuate nuove aree di espansione in aderenza all'edificato esistente affinché le nuove opere di urbanizzazione completino e/o rinnovino le opere esistenti eliminandone le carenze attuali;
 - verranno utilizzate aree di frangia non più funzionali all'agricoltura, possibili causa di abbandono e di degrado, ma poste in prossimità delle urbanizzazioni esistenti, con lo scopo di ottimizzare l'uso delle infrastrutture e dei servizi già esistenti;
 - verranno promossi interventi che consentano la razionalizzazione della rete viabile esistente promuovendo in particolare la separazione della viabilità di scorrimento e di collegamento da quella di quartiere.
2. Vanno mantenuti ed eventualmente rafforzati i servizi a scala sovra comunale come l'Ospedale, il Distretto Scolastico, la nuova Tenenza dei Carabinieri (il cui progetto preliminare è stato approvato in agosto 2006 e di cui è stata acquisita l'area in gennaio 2010). Tale concentrazione di servizi beneficia della ottimale posizione baricentrica di Mirano.
 3. Prevedere, nella normativa, misure atte a tutelare la bellezza degli spazi pubblici, delle visuali significative, delle facciate degli edifici, come l'attuazione di piani del colore, l'introduzione di specifiche norme sull'installazione di pannelli pubblicitari, insegne, cartelli, e installazioni tecnologiche quali antenne paraboliche, impianti di condizionamento, pannelli solari, fotovoltaici, ecc..
 4. Potenziare le aree a servizi, dimensionandole rispetto alla crescita demografica con particolare riferimento alla creazione di nuovi spazi per parcheggi soprattutto nelle aree centrali. Il PAT ne verificherà la reale esigenza in termini di standards, mentre il successivo PI provvederà alla loro effettiva localizzazione nel centro abitato. In particolare va incrementato lo spazio di parcheggio a servizio dell'ospedale e del Centro Storico e della pianura centuriata in modo particolare.
 5. Migliorare la fruibilità da parte dei cittadini più piccoli. La "Città dei bambini e delle bambine" e dell'utenza debole in genere è un obiettivo del progetto su scala urbana che deve garantire attrezzature ricreative in spazi pubblici idonei, sicuri, salubri, e un'accessibilità altrettanto così sicura da permettere anche ai più piccoli di spostarsi autonomamente, senza essere accompagnati dai propri genitori, per incontrare gli amici e giocare con loro negli spazi pubblici della città. La presenza di questi luoghi collettivi vivibili è una ottima occasione per favorire un'aggregazione e integrazione sociale che riguardi non solo i più piccoli ma anche le loro famiglie, gli anziani e i giovani. Nel contempo, si viene a creare il circolo virtuoso per cui l'occupazione degli spazi da parte di tutte le fasce d'età contribuisce a recuperare condizioni di sicurezza sociale che di solito viene a mancare nei luoghi degradati e non frequentati.

6. Incrementare l'insediamento di nuove famiglie e consolidare la presenza di quelle già insediate dotando le frazioni dei servizi di base, sia pubblici che privati, in modo da ridurre gli spostamenti e gli effetti negativi del traffico.
7. Con il Piano degli Interventi, riqualificare le aree centrali delle frazioni, prevedendo specifici progetti su scala urbana, con arredo urbano, pedonalizzazione delle piazze o di parte di esse, riorganizzazione degli spazi di sosta e definizione di spazi ricreativi che favoriscano la riagggregazione sociale a tutte le fasce d'età.
8. Inserire nella normativa misure e criteri volti al miglior sfruttamento delle risorse energetiche, definendo requisiti di qualità e sostenibilità per le nuove edificazioni e incentivi per chi li rispetta.
9. Favorire gli interventi di riqualificazione e riconversione di aree dismesse o aree in cui le funzioni presenti non sono più compatibili con il tessuto circostante o non sono idonee o non hanno una ottimale accessibilità infrastrutturale per renderle al servizio della città (es. falegnameria Perale nel Centro Storico già oggetto di PdR non attuato, area artigianale in località Fossa, edifici del complesso ospedaliero nell'ipotesi della loro dismissione, ecc.). Ciò consentirà di recuperare le aree non più utilizzate o in fase di dismissione sia di origine industriale che a destinazione pubblica che per la loro posizione, dimensione e caratterizzazione rappresentano occasioni per la ristrutturazione urbanistica di parti importanti del territorio.

3.3 Sistema della Produzione

3.3.1 Descrizione

Il territorio non edificato è una componente importante del paesaggio miranese. Non solo il paesaggio centuriato, ma tutto il territorio agricolo presenta aspetti paesistici interessanti: il sistema produttivo agricolo ha rilevanti implicazioni sulla formazione e il mantenimento del paesaggio stesso. Nel comune di Mirano la conduzione diretta del coltivatore o con sola manodopera familiare è di gran lunga la più importante, con conseguente scarsa presenza di aziende di grosse dimensioni. Si tratta quindi di un'agricoltura per la gran parte di piccole o piccolissime dimensioni, un'attività di sussistenza o comunque part-time piuttosto che di una vera e propria attività produttiva. La gran parte della superficie è utilizzata a seminativo, con uso modesto della manodopera che facilita il part-time. Tuttavia anche le aziende più grandi sembrano indirizzate a questa semplificazione produttiva, piuttosto che ad una articolazione della produzione in colture più complesse da gestire.

E' da notare l'assenza quasi completa delle colture arboree e dei boschi.

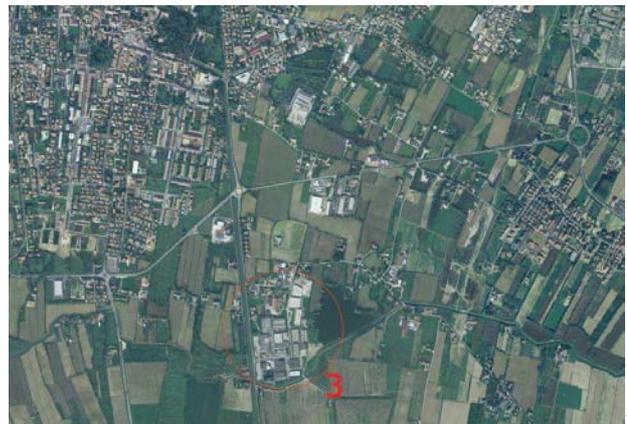
I principali tessuti industriali sono:

- la zona industriale a sud di via Cavin di Sala (via Galilei, via Marconi), all'interno della centuriazione, e a nord della stessa via in vicinanza dei campi sportivi (via Saragat, via Matteotti),

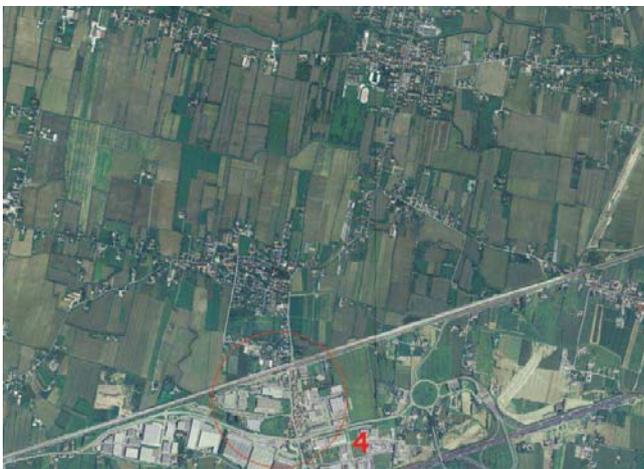
- la zona industriale a sud-est del capoluogo lungo via Taglio,
- la zona produttiva a sud della ferrovia in aderenza con le zone industriali dei comuni adiacenti, in località Ballò (via Roncoduro e via Stazione).



zona industriale Via Galilei – Via Marconi 2- zona industriale Via Saragat-Via Matteotti



3- Zona industriale di Via Taglio



4- zona industriale Via Roncoduro – Via Stazione



le zone industriali 1 – 2 – 3 – 4 nel territorio miranese

Anche per le attività industriali è fortissima la dispersione sul territorio agricolo con edifici puntiformi vicino all'abitazione del conduttore con conseguenti problemi di traffico lungo strade inadeguate, nonché problemi ambientali di inquinamento e rumore in caso di vicinanza con zone residenziali.

Le attività commerciali si concentrano nel centro storico e lungo via Gramsci e quelle di dimensioni rilevanti nelle zone produttive di via Cavin di Sala principalmente sul fronte strada.

Una dotazione buona di servizi commerciali si ha anche nelle frazioni di Scaltenigo e Zianigo, mentre le altre frazioni hanno solo pochi negozi di prima necessità.

Le attività turistico-ricettive sono principalmente concentrate nel capoluogo in prossimità o all'interno del centro storico. Nel territorio sono presenti altri alberghi; con l'ultimo PRG è stato realizzato un ampio complesso alberghiero nei pressi del casello autostradale di Roncoduro e con la procedura prevista dal D.Lgs 447/98 è stata prevista la realizzazione di un nuovo albergo lungo via Caltana nei pressi di Scaltenigo.

La previsione di PRG di un albergo a sud del capoluogo con accesso da viale Venezia non è stata attuata. Si valuterà se confermare tale previsione.

Complessivamente è stato raggiunto il numero di posti letto, ovvero 600, che consente al Comune di Mirano di chiedere di entrare a far parte delle città turistiche ai sensi della vigente legge regionale e la richiesta è in corso di esame da parte della competente Provincia di Venezia.

3.3.2 Potenzialità del sistema della produzione

- Un territorio agricolo che presenta porzioni ancora integre da preservare e valorizzare dal punto di vista produttivo (tipicità delle colture tradizionali);
- La presenza di arterie di comunicazione di grande importanza che possono consentire un flusso di merci efficiente, se opportunamente governato;
- La possibilità di caratterizzare ulteriormente il territorio dal punto di vista turistico-ricettivo valorizzando le emergenze storico-culturali (Ville, parchi, ecc.) sia nel centro che nelle frazioni e nell'ambito agricolo.

3.3.3 Criticità del sistema della produzione

- La frammentazione delle proprietà e la dimensione piccola o piccolissima delle aziende agricole che può essere causa di degrado in caso di abbandono e dismissione;
- La monocoltura che riduce la biodiversità e la varietà paesaggistica del territorio;
- La quasi mancanza di boschi e colture arboree;

- La fortissima dispersione delle aziende artigianali-industriali sul territorio agricolo con edifici puntiformi vicino all'abitazione del conduttore con conseguenti problemi di congestione della mobilità, nonché problemi ambientali di diffusa impermeabilizzazione dei suoli, di inquinamento e rumore;

3.3.4 Obiettivi ed Azioni per il sistema della produzione

1. Promuovere attività di conoscenza e valorizzazione delle produzioni agricole locali e dei prodotti agro-alimentari tradizionali, di trasformazione sul posto e di vendita diretta (filiera breve), valorizzando anche ai fini turistici le iniziative e gli eventi legati all'attività e al calendario agricoli;
2. Salvaguardare gli elementi di valore ambientale anche residuali, che compongono il paesaggio agrario (siepi campestri, fasce erbose, fossi e scoline, colture arboree e arbustive tradizionali), disincentivando la monocoltura e promuovendo iniziative in sinergia con Regione e Provincia di impianto di nuove siepi e di rimboschimento anche per favorire l'integrazione della rete ecologica;
3. Promuovere la conoscenza dei paesaggi agrari storici e degli elementi che li compongono (siepi, baulature, viabilità rurali, ecc.) anche incentivando l'attività turistica (itinerari ciclo-pedonali, ristorazione tipica, ecc) e incoraggiare pratiche agricole che ne permettano la conservazione;
4. Promuovere azioni finalizzate al trasferimento delle attività produttive già individuate nel PRG vigente da zona impropria in aree idonee anche facendo ricorso a incentivi di tipo volumetrico e di cambio d'uso, attraverso la pratica del credito edilizio e della compensazione. Le aree ove trasferire le attività dovranno avere caratteristiche di buona accessibilità alle principali arterie viarie per ridurre il traffico di attraversamento del territorio e i conseguenti danni e costi;
5. Separare il più possibile le funzioni produttive da quelle residenziali, soprattutto in riferimento al traffico veicolare da esse generato. Il PAT può avviare azioni di riassetto del tessuto urbano produttivo; dopo aver valutato l'effettiva insostenibilità di un'attività produttiva ubicata in un determinato luogo, sarà possibile prevedere il trasferimento di quella attività mediante l'applicazione dell'istituto del credito edilizio o della compensazione;
6. La riorganizzazione delle aree produttive all'interno del comune va pensata e organizzata in un'ottica di area vasta possibilmente pianificata in accordo con i comuni limitrofi, seguendo le linee guida espresse dagli strumenti urbanistici sovraordinati e dagli strumenti di pianificazione settoriale. Necessita porre attenzione infatti alla programmazione e ai piani

a scala sovraordinata (PTRC e PTCP) ove rientrano interventi realizzativi molto importanti e parzialmente ancora in fase di programmazione, come in particolare la piattaforma produttiva complessa ad Arino di Dolo, a ridosso del confine sud del Comune di Mirano, che prevede la trasformazione di una vasta area parzialmente già destinata ad uso produttivo e parzialmente adibita ad uso agricolo, per la realizzazione di un polo del terziario, servizi e produzione di interesse sovracomunale: il progetto è ancora in fase di dibattito ma viene qualificata quale importante polo strategico per la ricerca ed il terziario avanzato.

La scelta progettuale che verrà effettuata avrà implicazioni e ricadute importanti soprattutto sullo sviluppo del settore produttivo di Mirano, che potrà essere avvantaggiato o penalizzato da una presenza così concentrata di funzioni e di edificazione, ma avrà in ogni caso implicazioni notevoli sul traffico. Sarà necessario richiedere soprattutto una valutazione attenta delle criticità relative a viabilità, traffico, rischio idraulico nella convinzione che qualsiasi opera non può prescindere dall'effettiva prospettiva di pubblica utilità e di sostenibilità.

7. Costruire e promuovere un sistema integrato dell'offerta turistica valutando eventuali potenziamenti dell'edilizia alberghiera esistente.

3.4. Sistema della Mobilità

3.4.1 Descrizione

La rete infrastrutturale viaria è costituita da:

1. *Le grandi infrastrutture di attraversamento:*

- l'autostrada A4 Milano-Venezia che interseca la parte meridionale del territorio. Il casello autostradale, prima collocato a Ballò in località Roncoduro, con l'apertura del Passante Autostradale di Mestre, è stato spostato in località Vetrego, con accesso da via Porara;
- il Passante Autostradale di Mestre, con casello in territorio del comune di Spinea, ma molto vicino al confine di Mirano;



Il Casello nella frazione di Vetrego



L'attraversamento del passante autostradale di Mestre sul Fiume Taglio

2. *La rete provinciale di collegamento tra i centri abitati e le frazioni dei comuni limitrofi:*

- la SP n. 30, via Caltana, la SP n. 32, via Cavin di Sala e la SP n. 33, via Desman che attraversano il territorio da est a ovest lungo gli assi del graticolato romano, collegando Mirano rispettivamente con Caltana, S.Maria di Sala e Veternigo;
- la SP n. 34, via Accoppè Fratte, la SP n. 26, via Scaltenigo, la SP n. 27, via Taglio e la SP n. 35, via Parauro che attraversano di territorio con direzione nord-sud, collegando Mirano rispettivamente con Arino di Dolo, Dolo, Mira, Salzano;
- la SP n. 81, viale Venezia che costituisce la tangenziale sud del capoluogo che collega Mirano con Spinea;

3. *La rete comunale di collegamento tra le varie frazioni e i nuclei rurali, in gran parte costituita degli assi del graticolato romano;*

4. *Il reticolo delle strade di quartiere, all'interno del capoluogo e delle frazioni.*

I flussi di traffico maggiori si verificano sulla SP 32 che, come già detto, taglia a metà il capoluogo in prossimità del centro Storico.

La gran parte delle nove linee di autobus si attesta al capolinea di Mirano che diventa così baricentrico della rete di Trasporto Pubblico di Linea del territorio del Miranese. La linea storicamente e strategicamente più importante è la 7 che, con frequenza raddoppiata nelle ore di punta, percorrendo via Miranese, mette in collegamento Mirano con Spinea, Chirignago, Mestre e Venezia.

Anche le linee di collegamento con la Riviera del Brenta e con gli altri comuni del Miranese vengono potenziate nelle ore di punta, di ingresso e di uscita dal distretto scolastico di Mirano.

Il territorio è inoltre interessato a sud dalla linea ferroviaria Padova-Venezia, parallela all'autostrada e posta in modo da isolare la frazione di Vetrego dal resto del territorio.



La stazione ferroviaria di Mira-Mirano



Terminal Bus di Via Cavin di Sala

La linea ferroviaria, oltre a rappresentare una delle maggiori direttrici del traffico ferroviario nazionale, fa parte del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale – SFMR. Nel territorio comunale è presente la stazione di Dolo, in frazione di Ballò, mentre la stazione di Mira-Mirano, poco distante dal confine comunale, è collocata in comune di Mira, località Marano.

A nord, in comune di Salzano, è presente la stazione di Salzano-Robegano che costituisce un'ulteriore occasione di trasporto pubblico su ferrovia di collegamento con Venezia e Bassano-Trento.

E' da segnalare la proposta del tram per Mirano contenuto nel PTCP.

La rete di percorsi ciclabili del comune è buona con la maggior parte dei percorsi in sede propria. Mirano si attesta al primo posto del comprensorio del Miranese sia per sviluppo delle piste ciclabili sia per caratteristiche di sicurezza dei percorsi. Occorre tuttavia potenziare dei collegamenti privilegiati con le frazioni e ridurre i punti di rischio e conflittualità sulla rete già realizzata.

3.4.2 Potenzialità del sistema della mobilità

- La posizione geografica baricentrica rispetto ai centri della città metropolitana, Venezia, Padova, Treviso, a ridosso del corridoio V e in prossimità del corridoio Adriatico;
- La presenza di arterie di comunicazione di grande importanza che possono consentire collegamenti rapidi principalmente con Venezia, Padova, Treviso;

- La presenza di tre stazioni ferroviarie, una interna al comune, due prossime ai confini comunali, per accedere al SFMR verso Padova-Venezia e Venezia-Bassano-Trento;
- La presenza del capolinea degli autobus che fa capo all'intero comprensorio del Miranese, con frequenze raddoppiate nelle ore di punta;
- La rete di percorsi ciclabili del comune è buona con la maggior parte dei percorsi in sede propria;
- E' da segnalare l'accordo aggiuntivo sottoscritto il 15.02.2010, all'accordo di programma del 25.02.2008 tra Regione, Provincia, Comune e Commissario delegato per il Passante Autostradale di Mestre in merito alla definizione aggiornata degli interventi di viabilità ordinaria complementari alla realizzazione del Passante e delle opere di mitigazione e compensazione da realizzare in comune di Mirano: tra queste la previsione di varie rotatorie a soluzione di innesti pericolosi, tratti di pista ciclabile, adeguamenti, riqualificazione e messa in sicurezza di tratti di strada, realizzazione di attraversamenti pedonali, installazione della video sorveglianza per la realizzazione di un sistema di sicurezza del traffico, realizzazione di aree di parcheggio ma anche la previsione di una nuova pista ciclabile di collegamento tra via Zinelli, via Luneo e la nuova pista ciclabile realizzata dalla Provincia lungo via Parauro, il collegamento della strada provinciale n. 35 in direzione sud-ovest con la viabilità esistente e, con la partecipazione all'accordo di C.A.V. Spa, la realizzazione di un'area sportiva e a parcheggio in prossimità del casello autostradale di Mirano-Dolo in località Vetrego.

3.4.3 Criticità del sistema della mobilità

- L'eccessiva antropizzazione del territorio, l'espansione degli insediamenti residenziali e la diffusione frammentaria delle attività produttive e artigianali che accentuano il problema già diffuso della congestione della mobilità;
- La SP 32 che taglia a metà il capoluogo in prossimità del centro Storico ed è interessata dai maggiori flussi di traffico di tutta la rete di strade provinciali del Comune (direzione S.Maria di Sala-Spineia);
- La diffusa impermeabilizzazione dei suoli e la forte presenza di ostacoli al deflusso superficiale delle acque dovuta in particolare al passaggio di autostrade, ferrovie e argini fluviali che comporta gravi problematiche legate alle condizioni idrauliche del territorio;
- Il traffico di attraversamento (autostrada, Passante) che genera un elevato impatto ambientale con ricadute sull'intera rete locale, in termini di accessibilità, tempi di percorrenza, velocità degli spostamenti, emissioni in atmosfera;
- La frammentazione del territorio causata dalla presenza della ferrovia Padova-Venezia, il Passante e l'autostrada A4 che creano barriere tra la frazione di Vetrego e il resto del territorio;

- La pericolosità di alcune strade con particolare riferimento agli assi del graticolato romano che, causa l'andamento rettilineo, favoriscono la velocità riducendo la sicurezza degli utenti;
- Difficoltà ad estromettere dai centri abitati il traffico pesante poiché numerose strade provinciali attraversano il capoluogo e le frazioni;
- L'inquinamento da polveri sottili e da rumore generato in particolare dal Passante autostradale di Mestre le cui opere di mitigazione ambientale, il cosiddetto "Passante verde", vanno velocizzate e potenziate nella loro realizzazione;
- Il temuto innesto dell'autostrada Orte-Mestre, la Romea Commerciale, sul Passante in località Roncoduro che incrementerebbe il traffico pesante che già interessa il territorio;
- L'eventuale realizzazione della piattaforma produttiva complessa nel comune di Dolo, a ridosso del confine comunale sud, con effetti sul traffico difficilmente quantificabili ma sicuramente di grande impatto.

3.4.4 Obiettivi ed Azioni per il sistema della mobilità

1. Individuare il sistema infrastrutturale di area vasta per definire le strategie di riorganizzazione e sviluppo urbanistici dell'intero territorio. A tal proposito le scelte del PAT dovranno essere verificate in un confronto con quanto disposto dal PTCP e PTRC. Con il coordinamento provinciale e regionale si dovranno verificare opportune connessioni e integrazioni con le iniziative dei comuni limitrofi e l'inserimento coerente nelle proposte del PTCP e PTRC.
2. Separare, in sede di PI, il traffico veicolare da quello ciclo-pedonale, nei centri abitati e lungo le strade extraurbane principali mediante creazione e/o completamento di percorsi in sicurezza, in particolare per i collegamenti con le stazioni ferroviarie, con le scuole, con i servizi utilizzati dall'utenza che usa la bicicletta. Si segnala il progetto definitivo approvato nel novembre 2009 per la realizzazione della pista ciclabile in sede propria che collega il centro di Campocroce con via Cavin di Sala.
3. Riquilibrare le strade di collegamento intercomunale e infracomunale, riducendo i fenomeni di degrado causati dall'inquinamento acustico e atmosferico, specie in corrispondenza delle aree abitate. Pur rilevando che le situazioni particolarmente critiche verranno valutate e risolte in sede di P.I., si rileva la necessità di affrontare le seguenti criticità con l'obiettivo di:
 - Diminuire l'elevata incidentalità di alcuni incroci in particolare all'interno del graticolato romano, in corrispondenza del sistema di adduzione esistente intorno al Distretto Scolastico, in corrispondenza di innesti con problemi di visibilità (innesto di via Zinelli su via Luneo, per es.); a molti di questi casi l'intervento effettuato negli ultimi anni da Provincia e

- Comune con la realizzazione di numerose rotonde ha ridotto sensibilmente il problema o ha ridotto la gravità degli incidenti;
- Eliminare l'incidentalità elevata dovuta ai momenti di congestione che tendono ad amplificare tutti i fenomeni di conflittualità tra i veicoli in marcia o in manovra per la sosta e i movimenti di ciclisti e pedoni;
 - Ridurre l'elevata velocità che i veicoli raggiungono nei tratti rettilinei;
4. Per la rete viaria comunale, coerentemente con quanto previsto dagli strumenti di settore, sono da prevedere in sede di P.I.:
- La realizzazione delle opere oggetto del già citato accordo tra Regione, Provincia, Comune e Commissario delegato per le opere di mitigazione e compensazione e gli interventi di viabilità ordinaria complementari alla realizzazione del Passante tra cui il collegamento tra la zona ovest del Capoluogo e la via Parauro;
 - la sistemazione dei collegamenti con i luoghi centrali;
 - il ripensamento del sedime della strada di quartiere sia con l'utilizzo del modello delle "corti urbane" (assi infrastrutturali attrezzati comprendenti aree per la viabilità automobilistica, pedonale e ciclabile, spazi per la sosta, il verde e il gioco all'interno delle aree residenziali) sia con l'introduzione di nuovi percorsi ciclabili "frazioni/centro" per realizzare una rete di piste ciclabili in sede protetta e diminuire l'uso del mezzo privato;
 - la fluidificazione della viabilità urbana attraverso la rivisitazione del disegno viario di alcuni tracciati, la riorganizzazione di specifiche intersezioni e la successiva organizzazione dei flussi con sensi unici e zone di traffico limitato ;
 - la definizione di tecniche di moderazione del traffico basate su modifiche del tracciato, del profilo dell'infrastruttura viaria, dell'impiego di elementi in grado di arricchire l'immagine urbana, rendendola maggiormente significativa a tutte le velocità di fruizione;
5. Il potenziamento, con l'individuazione delle aree in sede di P.I., delle aree a parcheggio esistenti e oggi più sollecitate (le zone di prima corona intorno al Centro Storico, via Gramsci, il parcheggio dell'ospedale a ridosso del centro storico che serve anche come parcheggio scambiatore per le linee autobus da e per Venezia, l'ampliamento del parcheggio dell'ospedale presso il nuovo accesso nord, le aree pubbliche limitrofe all'ex mobilificio Gatti su via Vittoria, le aree limitrofe al distretto scolastico e alla piscina, ecc.)

4. GLI STRUMENTI DI FORMAZIONE E ATTUAZIONE DEL PAT

4.1 Perequazione, compensazione, credito edilizio

Le previsioni del PAT, tradotte nel PI, vengono attuate tramite i tradizionali strumenti della pianificazione attuativa (Piano Particolareggiato - PP, Piani di Lottizzazione - PdL, Piano delle aree da destinare ad insediamenti produttivi – P.I.P., Piano di Recupero - PdR, Programmi Integrati) ma anche tramite nuovi strumenti introdotti dalla legge urbanistica regionale, che il PAT deve regolamentare:

1. la Perequazione urbanistica,
 2. la Compensazione urbanistica,
 3. il Credito Edilizio.
- **La perequazione** si attuerà all'interno dell'ambito di trasformazione unitaria tramite l'assegnazione all'intero ambito di un indice di edificabilità e l'individuazione delle dotazioni territoriali necessarie nei singoli piani urbanistici attuativi o nei comparti urbanistici. Essa disciplina gli interventi di trasformazione di aree anche non contigue da attivare unitariamente assicurando a tutti i proprietari delle aree comprese nell'ambito di trasformazione l'equa distribuzione dei vantaggi e dei costi, cosicché tutti i soggetti coinvolti contribuiranno alla realizzazione dei servizi e delle opere di urbanizzazione mediante la messa a disposizione delle aree necessarie alle quali viene comunque attribuito un indice di edificabilità .
 - **La compensazione** consiste nel reperimento di aree o quote edificatorie da utilizzare per compensare il proprietario di aree soggette a vincolo espropriativo al di fuori degli ambiti di trasformazione. Questo strumento si configura come una forma di convenzione/contratto alternativo all'espropriazione che i Comuni per carenza di risorse finanziarie spesso non sono in grado di concludere in tempi ragionevoli: previa cessione all'Amministrazione di aree oggetto di vincolo, i proprietari di aree e/o edifici possono recuperare adeguata capacità edificatoria su altre aree e/o edifici, anche di proprietà pubblica. La compensazione può assumere varie forme: può consistere nell'attribuire capacità edificatoria ex novo o in aggiunta ad immobili privati, sia aree libere che già edificate; può trattarsi della cessione in permuta di beni pubblici, già dotati o appositamente dotati o incrementati di capacità edificatoria (per esempio di lotti liberi in un PIP o un PEEP); o nel riconoscimento di un "credito".
 - **Il Credito Edilizio** è determinato dalla demolizione di opere incongrue, dall'eliminazione degli elementi di degrado, dalla realizzazione di interventi di miglioramento della qualità urbana, paesaggistica, architettonica e ambientale. Può consistere anche nella compensazione per espropri.

L'Amministrazione individuerà con il PAT gli obiettivi che vuole raggiungere con il ricorso al credito edilizio, i criteri di applicazione del credito e la quantità massima di volume edificabile aggiuntivo ritenuto ammissibile per il Comune.

Con il PI verranno poi individuati gli ambiti territoriali idonei ad accogliere la capacità edificatoria virtuale espressa dai crediti edilizi, attribuendo a determinate aree capacità edificatoria propria e, in aggiunta, capacità edificatoria derivata dal credito edilizio e/o individuando apposite aree libere all'interno di ambiti di trasformazione e aree di completamento.

Utilizzando questi strumenti all'interno di un disegno complessivo di sviluppo del territorio definito dal PAT, l'Amministrazione sopperisce alla sempre più marcata carenza di risorse finanziarie, promuovendo la realizzazione della parte pubblica della città (viabilità, servizi, attrezzature, ecc.) tramite il capitale privato.

Le operazioni immobiliari producono infatti un surplus che non ha paragoni in altri tipi di investimento finanziario.

La realizzazione di tale surplus è frutto delle scelte pianificatorie dell'Amministrazione che governa il territorio. Ma poiché il territorio è un bene non riproducibile e collettivo, parte di questo surplus deve ritornare alla collettività sotto forma di oneri e/o opere equivalenti.

Questa politica si attua attraverso vari strumenti:

- a. l'aggiustamento delle tabelle parametriche degli oneri e il loro adeguamento periodico,
- b. il ricorso alla perequazione da applicare a tutti gli interventi di nuova edificazione attraverso piano attuativo,
- c. la compensazione in alternativa alla corresponsione dell'indennità di esproprio dei terreni per la realizzazione di opere pubbliche in zona non soggetta ad edificazione,
- d. il credito edilizio a compensazione di opere di miglioramento della qualità del territorio,
- e. I programmi integrati che realizzano in modo coordinato tra soggetti pubblici e privati gli interventi di riqualificazione urbanistica, edilizia e ambientale.

Il PAT dovrà prevederne i criteri attuatori e le regole per la conseguente applicazione in sede di Piano degli Interventi.

4.2 Accordi di pianificazione

Gli strumenti indicati sopra possono trovare spazio all'interno degli accordi di pianificazione previsti dall'art. 6 e 7 della LR 11/04. Questi accordi di pianificazione devono essere impostati durante la stessa fase di formazione del PAT e concretizzarsi all'interno del Piano degli Interventi. Si ipotizza di predisporre in via prioritaria procedure anche concorsuali per la selezione delle

proposte private per portare ulteriori benefici pubblici: maggiore qualità delle soluzioni progettuali e abbattimento dei costi di realizzazione dei servizi per l'Amministrazione pubblica. Saranno peraltro possibili anche procedure propositive di singoli soggetti qualora il rilevante e notevole interesse pubblico sia evidente per attuare una specifica previsione del PAT.

In ogni caso le proposte di accordo pubblico-privato devono soddisfare i seguenti criteri generali desunti dalla DCC n. 63/2007, già in vigore:

- a. al fine di evitare che le richieste determinano nuovi insediamenti sparsi su tutto il territorio comunale è necessario che le aree di intervento oggetto di richiesta siano confinanti con aree già urbanizzate con destinazione d'uso omogenee o compatibili (es. residenza-servizi, residenza-commercio e viceversa ecc...) evitando invece di prevedere nuove destinazioni d'uso incompatibili con quelle esistenti (es. residenza-industria, residenza-artigianato di produzione e viceversa ecc...);
- b. le nuove aree di intervento dovranno essere servite da viabilità pubblica idonea e dotata di tutti i servizi tecnologici necessari, salvo gli sviluppi per l'area di nuova formazione;
- c. potranno essere ammessi interventi di riqualificazione di aree ubicate in situazioni diverse da quelle dei punti a) e b) ma che determinano l'eliminazione di situazioni di degrado conseguenti ad avvenimenti non dipendenti dalla volontà dei proprietari o per situazioni produttive economicamente non più sostenibili;
- d. sia chiaramente identificabile all'interno dell'accordo il rilevante interesse generale per un miglior assetto urbanistico ed edilizio ed inoltre il rilevante interesse pubblico nella realizzazione di infrastrutture della mobilità o per la realizzazione, manutenzione o ammodernamento delle dotazioni (edifici o aree) territoriali pubbliche.

L'accordo costituisce parte integrante dello strumento di pianificazione cui accede (Piano degli interventi - PI) ed è soggetto alle medesime forme di pubblicità e di partecipazione. Esso deve essere recepito con il provvedimento di adozione dello strumento stesso. L'accordo deve pertanto essere concluso già prima dell'adozione del piano, con un'autonoma procedura, ma i suoi effetti sono condizionati all'efficacia dello strumento urbanistico cui l'accordo accede.

In conclusione il ricorso agli accordi pubblico-privato hanno una valenza positiva poiché una previsione urbanistica generale ha assai maggiori possibilità di essere in concreto realizzata, ove sia stata concordata a priori con i soggetti privati direttamente interessati alla sua esecuzione.

Tuttavia, l'accordo introdotto dall'art. 6 della L.R. 11/04 non può diventare lo strumento per una generalizzata contrattualizzazione del potere di pianificazione poiché altrimenti si rischierebbe di perdere l'essenza della programmazione urbanistica che è per sua natura indifferente agli interessi dei singoli dovendo perseguire finalità pubblicistiche di carattere strategico.

5. ACCORDI DI PROGRAMMA

Per l'attuazione organica e coordinata di piani e progetti che richiedono per la loro realizzazione l'esercizio congiunto di competenze regionali e di altre amministrazioni pubbliche, anche statali ed eventualmente di soggetti privati, il Presidente della Giunta regionale può promuovere la conclusione di accordi di programma, anche su richiesta di uno o più dei soggetti interessati, per assicurare il coordinamento delle azioni e per determinare i tempi, le modalità, il finanziamento ed ogni altro connesso adempimento.

Tramite convocazione di una conferenza tra i soggetti interessati, l'accordo sostituisce ad ogni effetto le intese, i pareri, le autorizzazioni, le approvazioni, i nulla osta necessari e comporta dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità e urgenza delle opere in esso previste, nonché la variazione degli strumenti urbanistici senza necessità di ulteriori adempimenti.

Il Comune potrà valutare se far ricorso a tale strumento normativo allo scopo di verificare l'effettivo interesse sovralocale di alcune scelte progettuali e la coerenza con la pianificazione comunale, nel rispetto degli adempimenti legati a valutazioni ambientali e paesaggistiche.