

PAG. 39

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.

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*).

- 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**.
- 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 coni 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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 (atmosfera, acustico, visivo, ecc.).

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

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 ~~standard~~ 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 riaggregazione 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.

3.3.4 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.

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. Riqualificare 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 rotatorie 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 PI:
 - 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.)