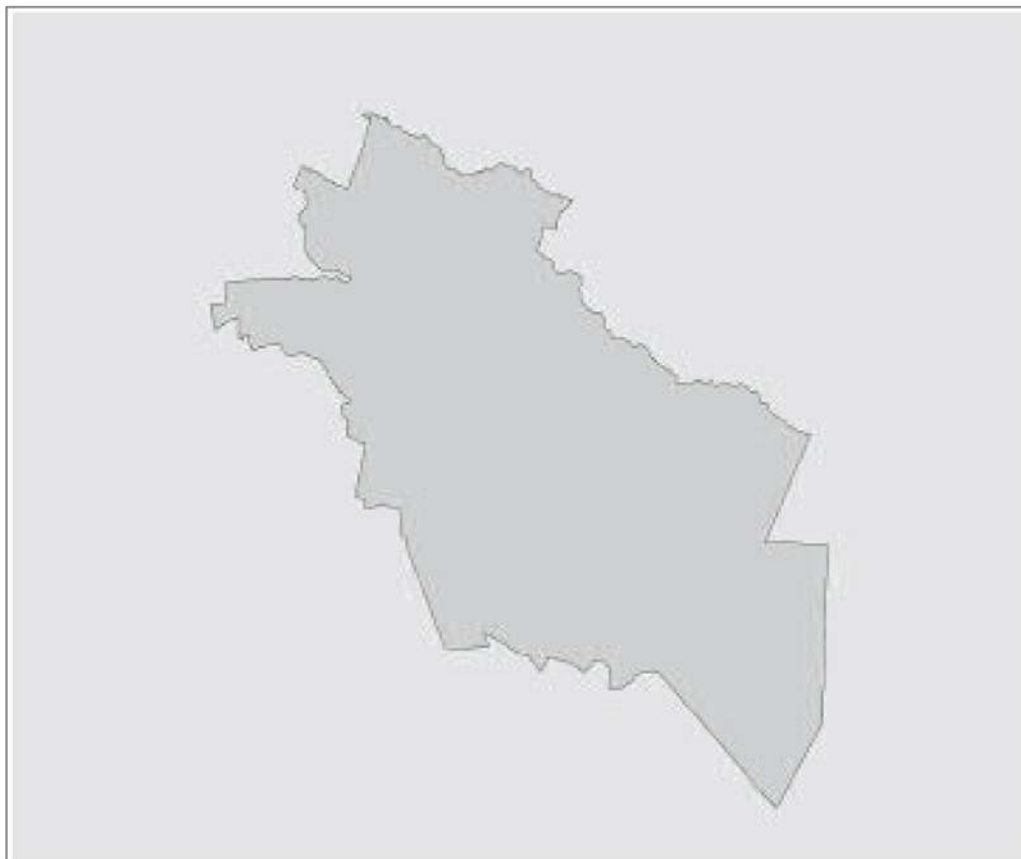


ELABORATO

RELAZIONE

# LINEE GENERALI DEL P.A.T.

## DOCUMENTO DI INDIRIZZI PER LA RIELABORAZIONE



REGIONE DEL VENETO



PROVINCIA DI VENEZIA



**SINDACO**  
Alvise Maniero

**ASSESSORE URBANISTICA**  
Arch. Luciano Claut

**ELABORAZIONE:**

© Settore Urbanistica e Edilizia Privata  
Ufficio Urbanistica - S.I.T.

DIRIGENTE: Arch. Cinzia Pasin

RESPONSABILE: Geom. Sabrina Zabetto

DATA: GENNAIO 2014

## **PREMESSA**

Il Comune di Mira è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con deliberazione di Giunta Regionale n. 1615 del 20.03.1992.

A seguito entrata in vigore della L.R. 23 aprile 2004, n. 11 - "Norme per il Governo del Territorio" il Piano Regolatore Comunale è articolato in due strumenti distinti per fasi e contenuti: il PAT (Piano Assetto del Territorio) e il PI (Piano degli Interventi) di cui tutti i comuni veneti sono tenuti a dotarsi.

L'Amministrazione Comunale di Mira ha ritenuto opportuno attivare il procedimento di formazione del Piano di Assetto del Territorio, mediante procedura concertata con la Regione Veneto e con la Provincia di Venezia per l'approvazione del piano con le modalità di cui agli artt. 15 e 16 della L.R. 11/2004 avviando una esperienza di cosiddetta copianificazione.

Affidati gli incarichi professionali per la redazione del PAT, la prima Bozza di Documento Preliminare e lo Schema di Accordo di Pianificazione sono stati approvati con delibera di Giunta Comunale n. 28 del 16/02/2007.

A seguito dei pareri acquisiti (Direzione Urbanistica Regione Veneto, Direzione Infrastrutture Regione Veneto, Giunta Provinciale, Commissione Regionale VAS) con delibera di Giunta Comunale n. 84 del 20/04/2007 si è provveduto ad approvare il Documento preliminare.

A seguito rinnovo Amministrazione Comunale sono state apportate alcune modifiche al Documento Preliminare approvate con delibera di Giunta Comunale n. 201 del 18/09/2008.

Acquisito in data 16/12/2008 il parere favorevole da parte della Commissione VAS con deliberazione di Giunta Comunale n. 42 del 03/03/2009 è stata approvata la versione finale del Documento Preliminare e dello Schema di Accordo di Pianificazione nonché l'avvio del procedimento per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), ai sensi dell'art. 4 della L.R.11/04.

L'Accordo di Pianificazione per la redazione del Piano di Assetto del Territorio, è stato sottoscritto in data 17/03/2009 dal Sindaco del Comune di Mira, dall'Assessore al Territorio della Provincia di Venezia e dall'Assessore alle Politiche per il Territorio della Regione Veneto.

In conformità a quanto stabilito dall'art.5 della L.R. n. 11/2004 l'Amministrazione Comunale ha posto in essere un percorso di partecipazione e concertazione sul Documento Preliminare e sul Rapporto Ambientale (VAS), mediante incontri pubblici che si sono svolti nella primavera del 2010 di cui si è dato conto nel Rapporto sulla Concertazione approvato con delibera di Giunta Comunale n. 232 del 14/09/2010.

La stesura della bozza di PAT si è conclusa nell'agosto 2011 con la successiva trasmissione in data 4/11/2011 alla Provincia di Venezia del progetto per la necessaria condivisione prima dell'adozione.

Contestualmente è stato inviato al Consorzio di Bonifica e al Genio Civile Regionale la Valutazione di Compatibilità Idraulica del Piano di Assetto del Territorio per il parere di competenza ai sensi DGRV 3637/2002 e s.m.i.

In data 27/04/2012 è pervenuto il parere favorevole da parte del Consorzio di Bonifica Acque Risorgive alla bozza di PAT e in data 17/05/2012 è stato espresso parere favorevole allo Studio di Compatibilità Idraulica da parte del Genio Civile Regionale.

A seguito rinnovo della Amministrazione comunale, avvenuto nel giugno 2012, la nuova Giunta ha valutato gli elaborati prodotti e ritenendo diverse previsioni non coerenti con il proprio programma

amministrativo ha concordato con la Provincia il “ritiro degli elaborati presentati” chiedendo con nota del Sindaco in data 24/04/2013 la sospensione dell’istruttoria della proposta di piano depositata al fine di renderla coerente con le linee programmatiche e gli obiettivi definiti dalla nuova amministrazione insediatasi.

Gli elementi di maggior criticità emersi riguardano le scelte di espansione residenziale in zona agricola a fronte di una capacità residua del PRG vigente molto consistente e non attuata (380.000 mc), la scelta strategica del cosiddetto “distretto della sostenibilità” che prevede nuova edificazione con destinazione terziaria lungo la SS309 Romea, alcune scelte infrastrutturali accompagnate da espansioni non giustificate di discutibile sostenibilità economica e ambientale (viabilità a sud di Oriago) una considerevole e poco attenta estensione di aree di edilizia “consolidata” e “diffusa”, una non individuazione/soluzione di diverse criticità territoriali. Inoltre una particolare attenzione viene posta alla tutela dell’area lagunare da ogni tipo di portualità crocieristica e di logistica avanzata.

Attualmente gran parte dei Comuni della Provincia di Venezia sono dotati di un Pat/Pati e quindi oltre ad essersi dotati dello strumento di pianificazione generale previsto dalla legge urbanistica regionale n.11/04 sono usciti dalla fase transitoria normata dall’art.48 che impedisce ai Comuni di variare il PRG vigente se non per limitate circostanze connesse all’interesse pubblico.

Il Comune di Mira è attualmente dotato di uno strumento urbanistico generale, il PRG, approvato nel 1992 a cui hanno fatto seguito molteplici varianti parziali (PALAV nord, PALAV sud, Variante SFMR, Piruea, PRUSST, ecc) che necessita sicuramente di una generale rivisitazione sia nei contenuti che nell’impianto tecnico/normativo dovendo essere sostituito dal PAT e quindi dal PI.

Quindi lo stato dello strumento urbanistico generale vigente, i problemi presenti e le limitazioni previste dalla legge regionale per i Comuni sprovvisti di PAT evidenziano l’urgenza di dotare quanto prima anche il Comune di Mira del nuovo strumento urbanistico generale.

Ovviamente va valutato quale PAT può essere utile per migliorare la qualità della vita dei cittadini e proporre soluzione alle molteplici problematiche presenti.

A seguito di una indispensabile e intensa attività di verifica dei contenuti degli elaborati prodotti e di assunzione di necessarie conoscenze delle molteplici realtà territoriali di Mira e del contesto pianificatorio a scala vasta che investe Mira con la realizzazione di opere infrastrutturali di rilevantissimo impatto è emersa quindi da parte della nuova Amministrazione, la necessità di modificare gli elaborati fin qui prodotti in quanto ritenuti in molte parti non corrispondenti alle necessità del territorio e alla sua salvaguardia e valorizzazione.

Pur nella consapevolezza pertanto della necessità di concludere in tempi brevi questa fase, la Giunta Comunale, cui spetta secondo quanto previsto dalla LR.11/04 un ruolo propositivo, ritiene necessario apportare diverse modifiche al PAT descritte in Documento denominato “Linee Guida per la rielaborazione del PAT di Mira” che viene presentato al Consiglio e ai cittadini per una indispensabile consultazione e aggiornamento e per rendere trasparente l’operazione di revisione.

Non si è ritenuto opportuno e necessario modificare il Documento Preliminare adottato nel 2009 in quanto tale ipotesi comporterebbe un allungamento dei tempi giudicato eccessivo anche in considerazione che gran parte delle enunciazioni di principio e dei temi generali posti da quel documento paiono condivisibili e alcuni riferimenti non condivisibili (riferimenti allo sviluppo della crocieristica, ecc) verranno opportunamente evidenziati in sede di stesura dei nuovi elaborati.

La necessità di una revisione delle scelte operate soprattutto per quanto riguarda le proposte espansive e infrastrutturali contenute nella proposta di PAT elaborate dalla precedente Amministrazione paiono inoltre oggettivamente necessarie anche alla luce della crisi economica e in particolare del settore edilizio e della accresciuta e diffusa consapevolezza della necessità di salvaguardare il suolo agricolo .

Il Documento proposto descrive le Linee Guida per la revisione degli elaborati del PAT ed è articolato in:

#### Obiettivi del PAT

in cui si definiscono i principali obiettivi di carattere generale che dovrà assumere il PAT che delineano l'impostazione coerente di un lavoro di revisione fortemente rivolto alla tutela e valorizzazione dell'ambiente e alla riqualificazione urbana e territoriale

#### Temi

In cui vengono individuate e interpretate le principali criticità segnalando temi specifici che richiedono attenzione particolare e tipologie di intervento per intervenire in modo omogeneo in tutto il territorio comunale.

#### Azioni per Ambiti Strategici

In cui sono descritte le principali "azioni" individuate per ogni ambito Strategico già individuato dal PAT e finalizzate al raggiungimento degli obiettivi individuati con riconferme e integrazioni/sostituzioni

### **GLI OBIETTIVI DEL PAT**

Il PAT del Comune di Mira dovrà assumere i seguenti obiettivi di carattere generale cui si riferiranno coerentemente le scelte e le azioni previste:

1. Salvaguardia e valorizzazione beni culturali di cui è ricco il territorio dalle ville Venete, alle zone archeologiche, all'edilizia storica rurale, ai documenti di archeologia industriale, alla rete idraulica e ai centri storici che rappresentano l'identità e la potenziale principale risorsa economica locale
2. Freno al consumo di suolo agricolo e salvaguardia e valorizzazione delle zone rurali e degli ambienti naturali con particolare riferimento a quelli lagunari per arrestare un processo di urbanizzazione ed edificazione che ha compromesso l'integrità paesaggistica del Veneto e ha comportato enormi problemi di natura idraulica ed ambientale
3. Riconoscere e favorire il diritto alla mobilità in sicurezza soprattutto per i cosiddetti utenti deboli anziani e bambini e persone prive di automezzo individuale con misure atte favorire uso e lo sviluppo del trasporto pubblico, strade a mobilità lenta e sicura, sviluppo delle zone pedonali e della rete ciclabile al fine di consentire accessibilità ai servizi primari, sviluppo delle relazioni sociali e valorizzazione del territorio
4. Sviluppo turistico del territorio e delle attività economiche legate al turismo e del commercio locale attraverso una riqualificazione e valorizzazione del patrimonio storico artistico ed ambientale e dei centri urbani e un complessivo miglioramento della capacità di accoglienza e del decoro urbano
5. Sviluppo di luoghi per favorire le relazioni e i servizi sociali con particolare riferimento ai poli scolastici e culturali ai parchi e alle attrezzature sportive e alla qualità degli spazi e dei luoghi e piazze pubbliche
6. Sviluppo di interventi ed di iniziative, anche a scala territoriale vasta, di mitigazione, riqualificazione e bonifica di parti del territorio compromesse dalla realizzazione di grandi opere infrastrutturali, prima fra tutte la SS309 Romea, che ne hanno compromesso la qualità ed integrità territoriale contrastando nuove iniziative che potrebbero ulteriormente peggiorare la situazione assumendo un ruolo propositivo in ambito

veneziano per la valorizzazione e salvaguardia dell'intero ambito lagunare di cui Mira è parte integrante

7. Sviluppo della qualità degli interventi e della progettazione degli spazi pubblici e privati con articolare attenzione alla conservazione del patrimonio storico e alla riqualificazione energetica

## DIMENSIONAMENTO

### **Uno delle principali modifiche al PAT elaborato dovrà riguardare il ridimensionamento tendente allo 0 delle nuove volumetrie edificabili in zone di espansione e soprattutto della Superficie Agricola Trasformabile.**

Ci si riferisce ai 240.000 mc residenziali in nuove zone di espansione corrispondenti a 28 ettari di superficie agricola trasformabile e ai 20 ettari superficie agricola trasformabile per aree con destinazione produttiva/direzionale/commerciale previste nel PAT elaborato.

Questa forte scelta in considerazione degli obiettivi sopra evidenziati e della rilevante capacità edificatoria residua del PRG vigente che consente già oggi la edificazione di oltre 400.000 mc residenziali (lottizzazioni non attuate) e di una ulteriore capacità edificatoria residua con destinazioni direzionali/commerciali /produttive (ex CELO, Porta Ovest).

Le nuove possibilità edificatorie saranno pertanto indirizzate al completamento del tessuto urbano consolidato e urbanizzato e soprattutto per favorire processi di rinnovo e rigenerazione di parti degradate e compromesse del territorio o carenti di urbanizzazioni.

Rispetto al tema dei tanti PIRUEA, Progetti Norma, Schede PRUSST, Piani di Lottizzazione non attuati si tratterà in particolare di offrire agli operatori che hanno promosso tali iniziative delle possibilità di rinegoziazione/revisione che si pongano l'obiettivo di ridurre l'impatto e la dimensione di tali interventi, spesso calibrati rispetto a "convenienze pubbliche" da riconsiderare e nei casi di maggiore impatto di verificare attentamente la loro riconferma rispetto alla loro compatibilità ambientale.

## **I TEMI DEL PAT: LE RETI**

### **RIAMMAGLIATURA DELLA RETE VIARIA STORICA**

In un comune così vasto, storicamente policentrico e diffusamente urbanizzato le reti viarie storiche come quelle fluviali rappresentano un elemento di grande interesse per comprendere e interpretare il territorio mirese.

La realizzazione di grandi infrastrutture (la Ferrovia Padova - Venezia, la Linea ferroviaria Venezia Adria, e quindi l'Autostrada Serenissima, la SS.309 Romea, l'idrovia, il canale dei Petroli) ha "tagliato", qui più che altrove, il territorio comunale creando delle barriere fisiche che hanno e separato e reso difficili le connessioni e le relazioni tra parti del territorio.

La riammagliatura, di questa rete e quindi un tema centrale del PAT non solo funzionale ad una operazione di "restauro" paesaggistico ma anche per garantire il diritto primaria alla mobilità urbana in sicurezza (rete slow) e proporre percorsi e itinerari di interesse turistico.

Il "restauro" di questi percorsi e della loro caratteristica conformazione (filari, fossati, andamento sinuoso, ponti, capitelli, toponomastica, ecc) può diventare elemento caratterizzante e unificante l'identità urbana.

### RETE VIARIA PRINCIPALE - NUOVE CONNESSIONI

Muoversi a Mira comporta l'individuazione di una gerarchia delle rete viaria che individui e distingua in modo più deciso la rete della mobilità slow (rete viaria storica, rete urbana di quartiere) e la rete viaria principale che deve consentire i collegamenti tra i centri e le connessioni con la rete primaria extraurbana.

La rete principale pare in molti tratti incompiuta, discontinua o priva di necessari adeguamenti funzionali.

Si individuano in questa fase i temi/problemi che con il PAT e il successivo PI dovranno essere in modo più puntuale risolti:

- il completamento della dorsale sud per alleggerire via Bosco Piccolo Riviera San Pietro a Oriago (previsto in modo più modesto e meno impattante rispetto alle soluzioni proposte dalla precedente elaborazione del PAT);
- la connessione tra via Veneto e Opera complementare n°4 per alleggerire via Marmolada e la Riviera a Oriago;
- una nuova connessione tra la Bretella Bacchin e il parcheggio della Stazione SFMR di Marano;
- una nuova accessibilità alla Cassa di Colmata A alternativa ai progetti regionali in itinere;
- una connessione tra via argine dx e via argine sx del Taglio per alleggerire il nodo di Mira Taglio;

La realizzazione di questi interventi assieme ai nuovi snodi viari sulla SS 309 Romea verrebbero quindi a configurare dei sistemi a pettine con funzione di drenaggio del traffico diretto nelle quattro principali direzioni (verso/da Mestre Venezia, verso/da Dolo – Padova, verso/da Chioggia, verso/da Mirano) alleggerendo la Riviera del Brenta e la rete storica oltre a migliorare le connessioni urbane.

### RIQUALIFICAZIONE SS. 309 ROMEA

La riqualificazione e messa in sicurezza della SS 309 Romea rappresenta il tema principale da affrontare non solo per la drammaticità che qui il tema "sicurezza" rappresenta (attraversamenti, sicurezza per pedoni e ciclisti, fermate bus) ma per ripristinare le connessioni tra la Riviera e l'ambiente lagunare che può essere una grande opportunità per lo sviluppo turistico del territorio e per i residenti che meglio potrebbero fruire per il tempo libero dell'ambiente lagunare e per ilagunare.

Rispetto alle scelte contenute nella precedente elaborazione del PAT, che individuava lungo la SS 309 Romea una ambito con funzioni produttive/commerciali/direzionali (il cosiddetto Distretto della Sostenibilità) la nuova elaborazione abbandonerà nettamente questa impostazione per prevedere una marcata azione di riqualificazione paesaggistica del contesto che non prevederà nuova edificazione e salvaguarderà gli spazi aperti rimasti .

Si prospetta quindi lo sviluppo di un progetto alternativo definito "le tre miglia verdi" che anche nello scenario programma torio a più vasta scala (vedi osservazioni al PTRC) assegna alla storica strada Romea un ruolo di itinerario di interesse nazionale ma che è utile anche ai territori attraversati e che si ri-qualifica coerentemente come accesso da sud ad una'area veneziana salvaguardata e valorizzata principalmente per le sue componenti storiche e ambientali.

### SOTTOPASSO SS 309 ROMEA SUL NAVIGLIO BRENTA

Coerentemente con il tema sopradescritto si avanza l'ipotesi sostituire il ponte sopraelevato sul Naviglio Brenta con un sottopasso per restituire all'eccezionale complesso palladiano costituito da Villa Malcontenta il suo necessario contesto e ricucire le ferite inferte alla Seriola, al Naviglio, a via Malcanton. E ciò anche in coerenza con le previsioni di raccordo tra la SS 309 e la viabilità di accesso al Vallone Moranzani in comune di Venezia.

#### NUOVI SNODI VIARI

Il tema delle intersezioni sulla SS 309 Romea viene distinto in linea di principio e con i necessari approfondimenti in fasi successive in:

1. operazioni di ricucitura della maglia storica ovvero di ripristino di collegamenti in sicurezza tra le parti del territorio poste a sud e a nord della SS309 Romea attraverso sottopassi senza necessità di connessione con la SS 309 Romea (in alcuni casi da evitare) come per le vie Giare, Bastie, Bastiette e Seriola. Si tratterà di connessioni in sicurezza Riviera - Laguna per i residenti e anche di interesse turistico;
2. snodi di raccordo tra la viabilità principale urbana e la SS309 Romea per utilizzarla per recarsi a Mestre Venezia o a Chioggia o per consentire l'accesso alle principali realtà produttive/commerciali esistenti poste lungo la Romea (PAN SAC, LANDO/CELO, PIP GIARE). I nuovi snodi (rotonde o altre soluzioni da concordare con ANAS) vengono ipotizzati a Giare in corrispondenza area LANDO/CELO, mentre i due snodi esistenti rotonda Malcontenta e svincolo strada Benkiser vanno completati con raccordi mancanti per migliorare e valorizzare la loro funzione.

#### VALORIZZAZIONE ASTA SERIOLA VENETA

L'asta della Seriola viene posta in questa fase come tema di riflessione per proporre la verifica in fase di rielaborazione del PAT se oltre alla necessaria valorizzazione dell'antico acquedotto veneziano sia possibile fare assumere a questo asse anche funzioni di connessione viaria anche ciclabile che già oggi impropriamente assolve.

Data la delicatezza del contesto è un tema non semplice che però è posto dalla esistenza della rotonda di Malcontenta che potrebbe assolvere ad un ruolo oggi negato dalla mancanza di connessioni adeguate con la rete viaria comunale.

#### SOLUZIONE NODI VIARI URBANI COMPLESSI

Con apposita grafia la Tavola 0 indica tre nodi viari particolarmente complessi: Mira Taglio, Piazza Mercato, Passaggio a Livello via Ghebba, che il PAT dovrà adeguatamente affrontare con l'obiettivo di fluidificare il traffico, ridurre l'impatto del traffico di attraversamento da zone urbane centrali anche proponendo alternative e valorizzare i contesti con operazioni di moderazione del traffico.

#### NUOVE STAZIONI SFMR

Nonostante i ritardi nella attuazione del progetto regionale SFMR che dovrebbe consentire l'integrazione e l'efficientamento del trasporto pubblico a scala regionale e locale questa prospettiva resta un cardine della pianificazione locale attorno a cui impostare una serie di azioni coerenti (parcheggi scambiatori, navette, localizzazioni poli attrattori) per favorire utilizzo trasporto pubblico come azione ambientale di primaria importanza (riduzione CO2)

### SOLUZIONE PROBLEMA IMPATTO SFMR A ORIAGO CENTRO

La conformazione della ferrovia Venezia – Adria, a differenza di altri sistemi di trasporto pubblico locale come i tram o il trasporto su gomma, genera una barriera nel contesto urbano di Oriago che con la soppressione o comunque chiusura più frequente dei passaggi a livello, è destinata ad aumentare.

In questa fase viene quindi posto un tema di riflessione ipotizzando soluzioni anche alternative da misurare in termini di costi e fattibilità (interramento / sopraelevazione / nuove tecnologie) per diminuire l'effetto barriera della ferrovia e consentire la riaggiungimento della rete viaria locale (via Ghebba, via Ghebba – via Lomellina, via Veneto – rotatoria via Monte Sommo). Una nuova stazione a Oriago centro è un'ulteriore proposta per incentivare uso ferrovia e qualificare il centro Oriago e sarà posta particolare attenzione alla mobilità lenta e ciclabile.

### RETE CICLABILE PRINCIPALE

La rete ciclabile, insieme alla rete per la mobilità lenta è tema strategico per migliorare le connessioni casa scuola, casa servizi e le opportunità per il tempo libero. Nella Tavola 0 sono indicati i principali interventi che saranno opportunamente integrati e approfonditi nelle fasi successive.

### PERCORSI NATURALISTICI

Vengono proposti due ambiti di particolare interesse ambientale e paesaggistico dove prevedere dei percorsi di interesse ricreativo e turistico:

1. l'anello verde che avvolge Marano, Borbiago e parte di Oriago lungo le Rive del Cesenigo e Lusore lungo il quale prevedere percorsi e zone di sosta attrezzate;
2. il percorso perilagunare da Fusina a Giare di grandissimo interesse naturalistico e paesaggistico che mette in rete emergenze storiche e naturalistiche

### AMBITI ATTREZZATI PER TEMPO LIBERO

Trattasi di indicazioni di massima di ambiti ove sviluppare attrezzature per la sosta e il tempo libero, la ricettività e l'accoglienza lungo i percorsi naturalistici.

### RECUPERO IDROVIA

L'incompiuta idrovia coerentemente con quanto previsto dal PTCP può rappresentare, considerato lo storico impasse decisionale su un'opera divenuta sempre più evidentemente improponibile dal punto di vista trasportistico, economico ed ambientale, un luogo ove la presenza dell'acqua può suggerire varie attività legate al tempo libero e interventi di riqualificazione ambientale. Viene posto il tema, da sviluppare in fase di rielaborazione del PAT, della connessione delle reti storiche "interrotte" dall'idrovia: via Giare e via Pascolon.

### ACCESSIBILITÀ ALLA LAGUNA DA TERRA

Mettere in rete le emergenze storiche e naturalistiche presenti in ambito lagunare e perilagunare creando itinerari e percorsi a piedi, in bicicletta o attraverso piccole imbarcazioni e/o servizi di navigazione compatibili con ambiente lagunare e un ulteriore tema proposto al PAT per consentire la



valorizzazione dell'ambiente lagunare e delle Casse di Colmata A e D/E ove sono attuati o in corso di attuazione progetti per la creazione di zone umide di interesse europeo.

### PERCORSO STORICO MONUMENTALE RIVIERA DEL BRENTA

Lo storico percorso acqueo che ha unito per secoli Padova a Venezia definito prosecuzione del Canal Grande in Terraferma, rappresenta il luogo a cui il PAT dovrà dedicare una particolare attenzione per la valorizzazione dell'eccezionale patrimonio storico culturale ed economico costituito dal susseguirsi di ville e palazzi con giardini ed annessi alternati a testimonianze di edilizia rurale e minore, manufatti idraulici di grande interesse e pregio storico documentale.

Considerata la scala di intervento del PAT, che non consente scelte di dettaglio, dovrà essere affrontato il tema dei "contesti" che nel corso degli anni sono andati irrimediabilmente perduti da un lato salvaguardando i varchi rurali e dall'altro proponendo la riqualificazione e "il potenziamento della centralità" di luoghi che hanno perduto caratteri urbani di primaria importanza come Piazza Mercato e tante altre piccole ma significative realtà.

Va recuperato il carattere lineare dell'insediamento che lo sviluppo urbanistico policentrico ha profondamente minato introducendo concetti di urbano ed extraurbano estranei al modo in cui per secoli è stato concepito il modo di intervenire lungo il Brenta .

Il PAT dovrà poi affrontare oltre al tema dei contesti quello delle necessarie operazioni "alle spalle della Riviera" per renderne possibile la riqualificazione in termini viari per ridurre il traffico e in termini di servizi con particolare riferimento ai parcheggi per rendere possibili interventi di moderazione del traffico e complessiva riqualificazione dell'intero ambito pubblico acqua, rive, strada e spazi pedonali che vi si affacciano da ambo i lati.

### RIQUALIFICAZIONE DEI CENTRI URBANI

Una particolare attenzione andrà riservata ai temi della riqualificazione dei centri urbani, anche minori, recuperando gli spazi urbani con forte identità, le piazze e i luoghi dove sviluppare maggiormente le relazioni, la socialità e incentivare il commercio locale.

## **I TEMI DEL PAT: I POLI**

### POLI SERVIZI SPORTIVI E SCOLASTICI CULTURALI

Nel territorio Comunale sono presenti alcuni poli di servizi scolastici e sportivi di notevole estensione in particolare il Polo di Oriago sud e di Mira Taglio che il PAT dovrà riconoscere prevedendo le necessarie riqualificazioni e connessioni pedonali e ciclabili urbane verso e attraverso questi poli che vanno integrati e valorizzati maggiormente.

Si ritiene che il polo sportivo della Valmarana presenti dei limiti al suo possibile sviluppi in quanto, dato il contesto storico paesaggistico in cui è collocato non sono ipotizzabili ulteriori edificazioni.

La mancanza di un palasport in un comune di circa 40.000 abitanti assume una rilevanza considerevole e pertanto si pone al PAT il tema della individuazione di una area ove collocare un nuovo centro sportivo e in particolare un palasport.

Tale area nella Tav 0 è individuata in località Mira Buse e quindi dotata di fermata SFMR e di una bretella stradale che la connette alla SS 309 Romea da realizzarsi in prossimità del parcheggio Benkiser con modalità dimensioni ed estensioni da approfondire.

Sicuramente l'intervento può essere l'occasione per riqualificare l'intera zona e le previsioni e realizzazioni viarie.

#### RIQUALIFICAZIONE DEI POLI PRODUTTIVI COMMERCIALI DIREZIONALI ESISTENTI

In questa fase non si ritiene di ravvisa la necessità di indicare nuove aree di espansione produttiva o commerciale/direzionale nella convinzione che esiste un considerevole patrimonio di immobili e di aree già urbanizzate e destinate da questo scopo dal PRG e di ambiti compromessi che possono assolvere a questo ruolo.

Le nuove attività economiche e professionali sono inoltre sempre più alla ricerca di convenienze localizzative in termini di servizi presenti, di contesti qualificati, di possibili economie gestionali più che di aree di espansione essendoci sicuramente oggi già molti volumi disponibili.

Attenzione andrà quindi dedicata prevalentemente alla riqualificazione del contesti presenti nel territorio (PIP GIARE, PORTA OVEST, LANDO, Ce.Lo, PANSAC) favorendo la creazione di polarità dotate di una buona accessibilità e servizi adeguati per ospitare attività il più possibile integrate e sinergiche.

#### POLI DI ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE

Il tema della valorizzazione e riqualificazione dell'archeologia industriale è molto presente in Comune di Mira con due insediamenti di eccezionale interesse storico documentale: la vecchia fabbrica di candele steariche e quindi della Mira Lanza e l'insediamento della Marchi a Marano Ma andrà rilevato un patrimonio molto più esteso di vecchi saponifici, distillerie, lavanderie, manufatti idraulici di cui è ricco il territorio per favorirne il riuso, la salvaguardia e la valorizzazione.

#### POTENZIAMENTO DELLE POLARITÀ URBANE

Nella Tavola 0 sono stati indicati alcuni interventi puntuali ma significativi finalizzati al potenziamento delle polarità urbane meglio indicati nel capitolo successivo sulle azioni . Trattasi di ambiti significativi e progetti pubblici che se riqualificati e attuati possono invertire la tendenza alla decadenza dei centri urbani cui hanno assistito molte cittadine e paesi a causa dello sviluppo dei centri commerciali.

In altri casi si tratta di progetti significativi (Forte Poerio, Macchinon, ecc) che qualificano ambiti e percorsi con "soste/tappe" culturali" di rilevante interesse che possono qualificare l'intero itinerario.

### **AMBITO STRATEGICO 1 - RIVIERA DEL BRENTA**

- 1.1 Recupero Villa Levi Morenos - polo culturale amministrativo
- 1.2 Recupero ex campo rugby - potenziamento delle centralità
- 1.3 Recupero area Mirasole - potenziamento delle centralità
- 1.4 Recupero urbanistico zona Villa Lenzi

- 1.5 Soluzione nodo viario Mira Taglio e nuove connessioni viarie
- 1.6 Area Comunale via Fornace - Cittadella della Sicurezza
- 1.7 Recupero polo di archeologia industriale ex Mira Lanza
- 1.8 Mira Buse - Nuovo polo servizi sportivi
- 1.9 Mira Porte - Terminal acqueo da e per Venezia
- 1.10 Forte Poerio - Polo culturale e ricreativo
- 1.11 Recupero Piazza Mercato - potenziamento delle centralità
- 1.12 Recupero centro di Oriago - potenziamento delle centralità
- 1.13 Valorizzazione percorso naturalistico Malcontenta Moranzani Fusina
- 1.14 Percorso ciclabile della Riviera del Brenta

### **AMBITO STRATEGICO 2 - AMBITO LAGUNARE E PERILAGUNARE**

- 2.1 Recupero e Valorizzazione del Macchinon museo della Bonifica
- 2.2 Recupero idrovia
- 2.3 Valorizzazione percorso della Conteminazione lagunare
- 2.4 Zona umida Cassa di Colmata A
- 2.5 Zona umida Cassa di colmata D-E
- 2.6 Parco archeologico S.Ilario

### **AMBITO STRATEGICO 3 – ROMEA**

- 3.1 Sottopasso SS 309 Romea Naviglio Brenta
- 3.2 Riqualificazione e messa in sicurezza Ss309 Romea
- 3.3 Bonifica deposito ceneri di pirite

### **AMBITO STRATEGICO 4 SFMR**

- 4.1 Soluzione impatto SFMR Oriago Centro
- 4.2 Nuova Stazione SFMR Mira Porte

### **AMBITO STRATEGICO 5 PORTA OVEST**

- 5.1 Interconnessione con sistema Forte Tron - Bosco Brombeo
  - 5.2 Riqualificazione e sviluppo Porta Ovest
- A6 AREE RURALI
- 6.1 Recupero polo di archeologia industriale Marchi Marano
  - 6.2 Riqualificazione centro Marano

- 6.3 Percorso naturalistico Anello Lusore - Cesenego
- 6.4 Recupero Piazza Vecchia - potenziamento delle centralità
- 6.5 Valorizzazione asta Seriola Veneta

## **PROGRAMMA DI LAVORO**

**OTTOBRE 2013**

Presentazione Documento per la revisione del PAT in Consiglio

**NOVEMBRE/ DICEMBRE 2013**

Presentazione del Documento ai cittadini in diverse Assemblee pubbliche decentrate

Incontro con Amministrazione Provinciale

**FEBBRAIO 2014**

Presentazione schemi nuovi elaborati progettuali in Commissione Consiliare

**MARZO/GIUGNO 2014**

Produzioni nuovi elaborati e revisione VAS , Quadro Conoscitivo e Studio di Compatibilità idraulica