

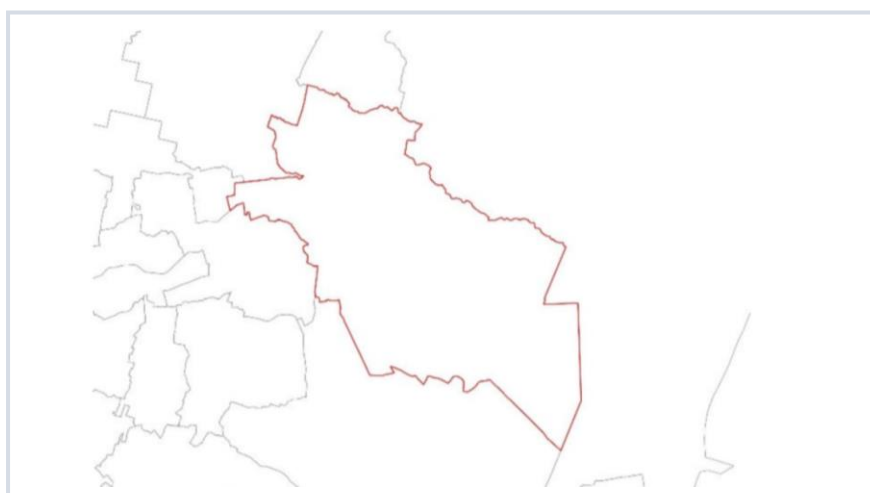
Comune di
MIRA
Città Metropolitana di Venezia
Regione del Veneto



PAT

PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO

DICEMBRE 2023



R01

RELAZIONE TECNICA

Sindaco	MARCO DORI	
Assessore	GABRIELE BOLZONI	
Ufficio tecnico	MASSIMO PIZZATO ALESSANDRA AMOROSO	
Progettisti	ROBERTO ROSSETTO STEFANO MARIA DOARDO	
GRUPPO DI LAVORO		
Urbanistica	ANDREA ZORZ, SIMONE CONZ, ALESSANDRA SIMONINI	
Agronomia, VAS, VINCA	ANTONELLA GATTO, CARLO PIAZZI, FEDERICA LORENZA NALETTO	
Compatibilità Idraulica	AEQUA ENGINEERING S.R.L.	
Analisi geologiche	STUDIO ASSOCIATO GEODELTA	
Rev02	adeguata alle prescrizioni del tavolo tecnico della CMVE	13/12/2023
Rev.03	Adeguata alle Controdeduzioni	04/11/2025

Terre s.r.l.

Venezia | Torre Eva | 30174, Via Bruno Maderna, 7

+39 041 2682230 terre@terre-srl.com PEC: terre.srl@pec.it www.terre-srl.com

-		
1.	PREMESSA.....	5
	1.1 Un piano di nuova generazione.....	5
	1.2 Obiettivi globali e scenari territoriali	7
	1.3 La struttura del PAT	15
2.	LA PROCEDURA DEL PAT	17
	2.1 Ripartire dalla Concertazione.....	17
	2.2 L'esame delle osservazioni al precedente PAT	21
	2.3 Precisare la Vision ed aggiornare le strategie.....	24
	2.4 La raccolta delle manifestazioni di interesse	25
3.	CONTENUTI CONOSCITIVI	28
	3.1 Scenari sovraordinati	29
	3.2 Figure di sintesi	40
	3.3 Comunità e territorio in numeri	42
4.	CONTENUTI STATUTARI	44
	4.1 Strategie per la sostenibilità.....	45
	4.2 Tabella di sintesi	54
5.	CONTENUTI ORDINATORI.....	56
	5.1 Prescrizioni di tutela e sicurezza	57
6.	CONTENUTI STRATEGICI.....	69
	6.1 Vision, Scenari Obiettivo e Strategie	70
	6.2 Azioni	76
	6.3 SINTESI DELLE AZIONI DI PIANO.....	108
7.	DIMENSIONAMENTO DEL PIANO	116
	7.1 La stima della domanda di abitazioni.....	117
	7.2 Stima dell'offerta.....	120
	7.3 Equilibrio Domanda/Offerta: un dimensionamento "circolare"	123
	7.4 Verifica degli standard	125
	7.5 La disciplina del dimensionamento nelle NdA	126
	7.6 Dimensionamento e disciplina del consumo di suolo	133
8.	ASPETTI VALUTATIVI E GESTIONALI	134
	8.1 la valutazione degli scenari	135
9.	VALUTAZIONI DI COERENZA	150
	9.1 Coerenza con il PTRC.....	151
	9.2 COERENZA CON IL PTCP (PTGM)	157
	9.3 Coerenza Programmatica	168

1. PREMESSA

1.1 Un piano di nuova generazione

Il comune di Mira avvia la “rigenerazione” della propria disciplina urbanistica nel mentre di un profondo e generale ripensamento del “modello città”. Un ripensamento innescato dall’emergenza sanitaria i cui effetti si sono riverberati nel modo di percepire e vivere la città, riportando al centro del dibattito collettivo e della domanda sociale gli aspetti qualitativi della dimensione urbana:

- Il tema da sempre prioritario dell’identità locale**, dei fattori che determinano e condizionano il senso di appartenenza di una comunità;
- il valore ambientale, sociale, funzionale del verde urbano, delle aree agricole periurbane, dei vuoti e degli spazi aperti**, i quali, grazie ad un rinnovata fruizione, vengono sempre più interpretati come parte strutturale della città allargandone la dimensione urbana percepita e migliorandone qualità e vivibilità;
- l’importanza della qualità e vivibilità del proprio contesto urbano di appartenenza.**

La comunità locale, dopo la restrizioni “pandemiche” esprime oggi specifiche domande, per la maggior parte riconducibili al tema della vivibilità, salute e qualità urbana: prestazionalità e prossimità dei servizi collettivi, capillarità della città pubblica (parcheggi, verde, trasporto pubblico), qualità ambientale ed architettonica dei tessuti urbani (densità, tipologie, altezze, sottoservizi), dimensione e distribuzione adeguata della rete commerciale, relazioni strutturate con il centro urbano e con il contesto territoriale (aree agricole, naturalistiche, corsi d’acqua).

L’esperienza vissuta nella pandemia ha confermato gli assunti sui quali è iniziato il percorso di rigenerazione della pianificazione urbanistica di Mira, ovvero la necessità che la città diventi rete, connessione, servizi, soccorso, solidarietà, spazio ambientalmente qualificato.

Nell’obbligata stanzialità abbiamo acquisito maggiore consapevolezza di quanto sia essenziale migliorare la qualità delle nostre città, che tornano ad essere ancora una volta luogo antropologico e fisico per una nuova idea di sviluppo la quale non può prescindere dai principi di sostenibilità, resilienza ed economia circolare mentre il degrado urbano e l’inadeguatezza di alcuni tessuti urbani, si sono manifestati anche sul piano sanitario, come fattori di rischio.

Il piano urbanistico nel suo ruolo di cabina di regia dello sviluppo e delle trasformazioni territoriali, deve riorganizzarsi per introiettare tali principi nella sua disciplina operativa.

Il PTRC approvato nel 2020 definisce il sistema dei valori identitari di livello regionale, la Legge Regionale 14/2017 apre la strada della qualità introducendo una profonda innovazione nella direzione del contenimento del consumo di suolo ed incentivo alla rigenerazione. La successiva Legge “Veneto 2050” completa il quadro promuovendo la rigenerazione “sostenibile” tramite premialità volumetriche, utilizzo del credito e deroghe agli strumenti di pianificazione.



Tali innovazioni legislative e disciplinari hanno di fatto sottratto alla competenza del PAT alcuni temi in tempi precedenti centrali e strategici nel dibattito che accompagna la redazione del piano di assetto.

Il “quanto” del piano, ovvero il suo dimensionamento è ormai un tema privo di connotazione strategica in presenza di uno scenario dove: la nuova edificazione langue, la quantità massima di consumo di suolo è fissata per legge e la rigenerazione utilizza gli ampliamenti in deroga i crediti edilizi di fatto extra dimensionamento del PAT.

Il “dove” delle trasformazioni è anch’esso fortemente contingentato in termini di discrezionalità: l’urbanizzazione consolidata è fissata una volta per tutte da varianti vigenti e la quantità massima di consumo di suolo comporta un taglio significativo delle previsioni di PAT con una “ritirata” complessiva entro i limiti della pianificazione del vecchio PRG.

Due sono quindi le domande le cui risposte spettano ora al piano: “perché” ma soprattutto “come”.

Ovvero quali le ragioni che sostanziano l’intervento, la sua sostenibilità e le ricadute collettive (*perché*) e quali i caratteri estetici, qualitativi e prestazionali delle trasformazioni (*come*).

In questi termini la redazione del piano può trasformarsi in un’esperienza collettiva di conoscenza e consapevolezza, occasione straordinaria per suggerire diversi e possibili orizzonti di crescita.

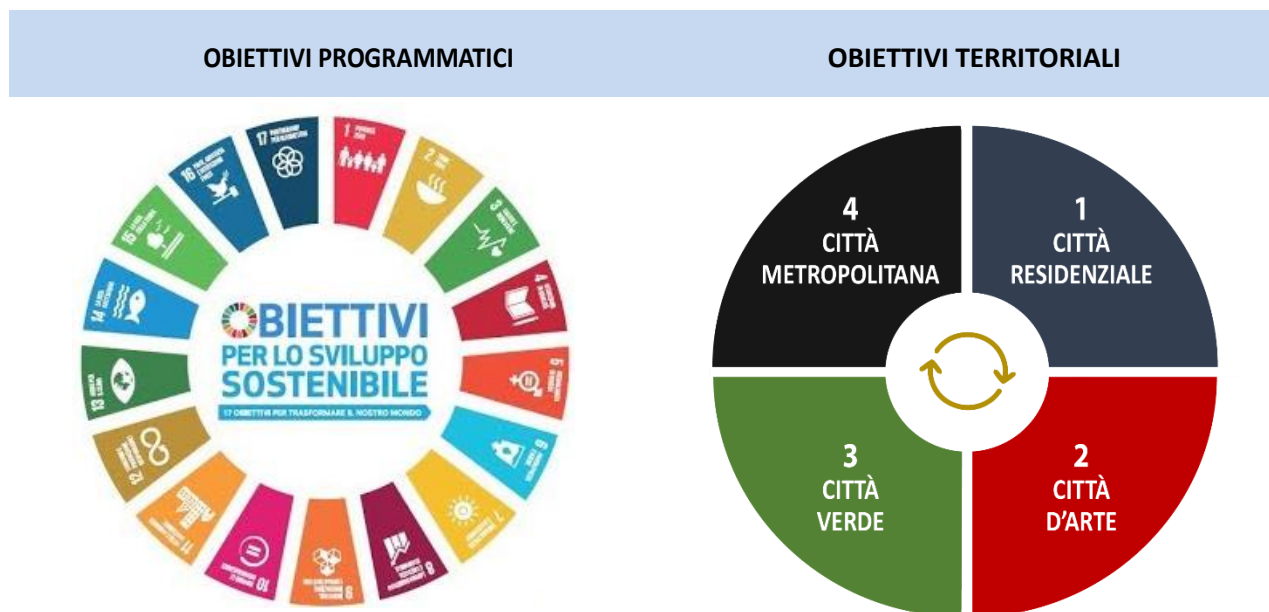
Fatto salvo quindi il mandato prioritario del PAT: “ricepire graficamente e tradurre normativamente i contenuti strutturali della pianificazione e programmazione sovraordinata” spetta ora ai piani di nuova generazione riorganizzarsi sul paradigma della qualità.

Per fare ciò il Piano prima di tutto deve assumere obiettivi chiari, misurabili e collettivamente condivisi:

- a. **Obiettivi programmatici Globali:** i 17 Goal dell’Agenda 2030 ed i Servizi ecosistemici come baricentro del progetto di piano (assorbimento CO2, permeabilità, biodiversità, regolazione del clima) nonché contributo offerto dalla comunità locale al raggiungimento degli obiettivi di qualità fissati a livello globale
- b. **Obiettivi territoriali:** Una Vision territoriale collettivamente condivisa che indichi con chiarezza le traiettorie di sviluppo assumendo come riferimento quattro immagini identitarie di città (*Mira città Residenziale, Mira Città d’arte, Mira Città Verde, Mira città metropolitana*)

Tali obiettivi non sono semplici enunciazioni di principio ma sono tradotti dal PAT in contenuti operativi e disciplinari:

- a. La disciplina della sostenibilità di cui al Titolo I delle norme traduce in disciplina urbanistica il tema della resilienza territoriale, sostenibilità ed adattamento ai cambiamenti climatici
- b. I contenuti strategici del Piano di cui al Titolo III delle norme di attuazione indicano le azioni operative funzionali ad una evoluzione della città nella direzione fissata dalla vision territoriale.



1.2 Obiettivi globali e scenari territoriali

1.2.1 OBIETTIVI PROGRAMMATICI



La pianificazione di un territorio non può mai essere un gesto autoreferenziale, le scelte locali sono il punto di arrivo di un percorso che parte dalla scala Europea per arrivare al dettaglio Comunale passando attraverso la dimensione nazionale prima e regionale poi.

“**Trasformare il nostro mondo. L’Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile**” è il documento adottato dai Capi di Stato in occasione del Summit sullo Sviluppo Sostenibile del 25-27 settembre 2015, che fissa gli impegni per lo sviluppo sostenibile da realizzare entro il 2030, individuando 17 Obiettivi (SDGS- Sustainable Development Goals) e 169 target.

L’Agenda 2030 riconosce lo stretto legame tra il benessere umano e la salute dei sistemi naturali e la presenza di sfide comuni che tutti i paesi sono chiamati ad affrontare. Nel farlo, tocca diversi ambiti, interconnessi e fondamentali per assicurare il benessere dell’umanità e del pianeta: dalla lotta alla fame all’eliminazione delle disuguaglianze, dalla tutela delle risorse naturali all’affermazione di modelli di produzione e consumo sostenibili.

Gli SDGS hanno carattere universale - si rivolgono cioè tanto ai paesi in via di sviluppo quanto ai paesi avanzati - e sono fondati sull’integrazione tra le tre dimensioni dello sviluppo sostenibile (ambientale, sociale ed economica), quale presupposto per sradicare la povertà in tutte le sue forme.

L’Italia si è impegnata a declinare e calibrare gli obiettivi dell’Agenda 2030 nell’ambito della propria programmazione economica, sociale e ambientale. Ha presentato il primo rapporto presso l’High Level Political Forum nel luglio 2017.

17 GOAL AGENDA 2030 PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE

11 Città e Comunità Sostenibili

Sistemi di trasporto sicuri, accessibili, e sostenibili per tutti, migliorare la sicurezza stradale.
 Proteggere e salvaguardare il patrimonio culturale e naturale
 Ridurre il negativo impatto ambientale pro capite nelle città - qualità dell'aria e gestione dei rifiuti urbani e di altro tipo.
 Fornire l'accesso universale a spazi sicuri, inclusivi e accessibili, verdi e pubblici,
 Supporto ai legami economici, sociali e ambientali tra le zone urbane, periurbane e rurali.

13 Lotta al cambiamento climatico

Adottare misure urgenti per combattere il cambiamento climatico e le sue conseguenze;
 Rafforzare la resistenza e la capacità di adattamento ai rischi legati al clima e disastri naturali;
 Integrare le misure di cambiamento climatico nelle politiche, strategie e pianificazione nazionali migliorare l'istruzione, la sensibilizzazione e la capacità istituzionale in materia di mitigazione dei cambiamenti climatici, l'adattamento, la riduzione di impatto e di allerta precoce

15 La vita sulla terra

Garantire la conservazione, il restauro e l'uso sostenibile degli ecosistemi e dei loro servizi,
 Aumentare notevolmente la riforestazione a livello globale.
 Intervenire d'urgenza e in modo significativo per Ridurre il degrado degli habitat naturali, arrestare la perdita di biodiversità
 Integrare i valori dell'ecosistema e della biodiversità nella pianificazione nazionale e locale.
 conservare e utilizzare in modo durevole la biodiversità e gli ecosistemi.

Il medesimo impegno è stato assunto dalle Regioni, le quali nel definire i loro atti di pianificazione e programmazione si allineano ai 17 obiettivi dell’agenda 2030, ovvero precisano, ai fini del monitoraggio, in che modo le azioni e le scelte dei vari Piani rispondono agli obiettivi generali.

Anche le amministrazioni locali, quali soggetti “operativi” ed attuativi delle strategie regionali devono assumere il medesimo impegno. Nell’ambito dei 17 Obiettivi, ve ne sono alcuni rilevanti alla scala territoriale e pianificatoria, e che pertanto sono assunti come riferimento anche dal Piano.

1. PER UN SISTEMA RESILIENTE

Rendere il sistema più forte e autosufficiente



- Mitigazione del rischio con prevenzione sanitaria
- Potenziamento protezione civile
- Supporto ai settori biomedicale, biosicurezza e cura della persona
- Sostegno a capacità adattamento delle filiere e backshoring
- Agricoltura sostenibile
- Sicurezza e resilienza territorio e infrastrutture

2. PER L'INNOVAZIONE A 360°

Rendere il sistema produttivo più protagonista nella competizione globale



- Ricerca, innovazione, digitalizzazione e trasferimento tecnologico
- Sviluppo di nuove competenze
- Nuove forme di organizzazione del lavoro e modelli di produzione
- Logistica per ottimizzazione circolazione merci e sistemi di trasporto intelligenti e integrati
- Nuovi modelli di collaborazione tra finanza e imprese

3. PER IL BEN-ESSERE DI COMUNITA' E PERSONE

Creare prosperità diffuse



- Valorizzare realtà familiari e luoghi affetto
- Riduzione sacche di povertà
- Assistenza sociale fasce più deboli
- Offerta formativa competitiva allargata
- Potenziare l'offerta culturale
- Ampliare l'offerta di attività e infrastrutture sportive
- Potenziare reti territoriali
- Servizi pubblici e infrastrutture
- Più occupazione di qualità

4. PER UN TERRITORIO ATTRATTIVO

Tutelare e valorizzare l'ecosistema socio-ambientale



- Heritage regionale, patrimonio culturale e ambientale e paesaggistico
- Patrimonio ed economia montana
- Patrimonio ed economia lagune e litorali
- Relazioni con i mercati nazionale ed internazionale
- Consumo di suolo, aree verdi e zone protette
- Efficientare reti, infrastrutture e mobilità
- Connessioni eque e diffuse per cittadini e imprese



- Incentivare l'uso di energie rinnovabili ed efficientamento energetico
- Ridurre fattori inquinamento aria
- Ridurre fattori inquinamento acqua
- Tutelare l'ecosistema, azioni di mitigazione
- Turismo sostenibile e mobilità dolce
- Economia circolare

- Catene decisionali e burocrazia
- Partnership tra pubblico e privato
- Pari opportunità
- Collaborazione tra attori del territorio
- Acquisti verdi PA, imprese e consumatori
- Rendicontazione sociale e ambientale



Ridurre l'inquinamento di aria, acqua e terra

Ripensare il ruolo dei governi locali

5. PER UNA RIPRODUZIONE DEL CAPITALE NATURALE

6. PER UNA GOVERNANCE RESPONSABILE

Il PAT è uno strumento strategico e quindi mirato a definire gli

1.2.2 OBIETTIVI TERRITORIALI



Per ogni **Ambito tematico** (*Città consolidata, Spazio aperto, Paesaggio, Produzione e commercio*) è definita una specifica *linea di progetto*. Quattro “immagini narrative” in grado di restituire nell’insieme la **Vision del PAT** cui corrisponde uno specifico **scenario obiettivo**.

	1	2	3	4
Ambiti tematici	CONSOLIDATO	SPAZIO APERTO	PAESAGGIO	RETI E RELAZIONI
Vision	MIRA CITTA RESIDENZIALE	MIRA CITTA' VERDE	MIRA CITTA' D'ARTE	MIRA CITTA' DI RELAZIONI E D'IMPRESA
Scenari Obiettivo	Costellazione di piazze	Parco delle acque	Orizzonte Unesco	Terminal Metropolitano

La costruzione del PAT comporta una progettazione di lungo periodo: è necessario che il territorio comprenda cosa vuole diventare e dove vuole arrivare per poter costruire poi i singoli progetti in modo organico e coordinato e per poter sedere al tavolo della città metropolitana con una visione chiara e strutturata del suo ruolo, delle vocazioni, e dello scenario futuro.

Per rendere competitivo un territorio nel rispetto delle sue caratteristiche peculiari (condizione che ogni territorio desidera), bisogna anzitutto convenire su una “*visione comune*”, ovvero su un diffuso senso di interesse e compartecipazione nella costruzione di un futuro comune e credibile, attraverso il riconoscimento e la promozione dei suoi punti di forza. Lo strumento di pianificazione, per essere veramente efficace per la crescita di un territorio, deve entrare nell’immaginario e nelle aspettative di ciascuno attraverso un processo interattivo che veda coinvolte le amministrazioni e le forze sociali, economiche e culturali. La “*Vision*” è il primo passo:

- per dare forma e sostanza agli indirizzi dell’amministrazione condivisi e concordati con la collettività;
- per programmare l’attuazione del PAT coerentemente con la mutata realtà degli scenari socioeconomici, definendo gerarchie e priorità dell’intervento pubblico;
- per costruire una cornice di riferimento collettivamente condivisa sulla quale impostare il dialogo con le altre realtà territoriali (Città metropolitana) ed inquadrare la progettualità pubblica e privata (variante urbanistiche, accordi di programma etc.);
- Per una più efficace divulgazione delle conoscenze e maggiore consapevolezza del valore del proprio territorio;
- per disporre di una visione più ampia all’interno della quale dovranno collocarsi progetti ed azioni.

La generazione della visione è un’occasione di *partecipazione, luogo di elaborazione ed approfondimento dei problemi*, riflessione sul ruolo ed identità del territorio nei diversi ambiti di relazione con i quali le istituzioni locali sono chiamate ormai quotidianamente a confrontarsi:

Mira come città per le persone, che riporti al centro dell’attenzione la Comunità locale, tutelando e valorizzando i luoghi della sua identità, rivedendo i rapporti tra pubblico e privato in termini di reciprocità e multifunzionalità e investendo sulla ramificazione, integrazione, qualità e prestazionalità della città pubblica, intesa come sistema di servizi e infrastrutture collettive strategicamente localizzate e opportunamente dimensionate.

Mira come meta turistica emozionale e multi esperienziale, che pone al centro del suo futuro sviluppo la revisione in termini di sostenibilità, multifunzionalità e reciprocità del rapporto tra centri storici/ riviera/ città residenziale/ sistema turistico/ laguna.

-

MIRA CIITA' RESIDENZIALE: COSTELLAZIONE" DI PIAZZE E MERCATI

Nell'anno 2018 si festeggia il centenario dell'unione dei tre comuni Mira, Oriago, Gambarare, da qui lo Stemma Comunale con le tre corone, simbolo dei tre precedenti Comuni. Tre realtà urbane, distinte per storia, contesto paesaggistico di riferimento, identità che, accompagnate dalle loro frazioni si fondono in un'unica realtà comunale. Proprio partendo da questo atto generativo è possibile comprendere la natura profonda del sistema insediativo di Mira. Non un'unica realtà urbana sviluppata attorno a un riconosciuto baricentro urbano fisico ed amministrativo, ma un sistema policentrico ove ogni nucleo urbano ha conservato nel tempo la propria identità, i punti di forza e le proprie relazioni con i territori contermini.

Borbiago, ora semplice frazione, fu in passato centro amministrativo per molti secoli e centro religioso di una vastissima zona. Quella di Borbiago è una delle più antiche pievi che confinava con Zianigo, Mirano e Mestre da una Parte e con Fiesso e la diocesi di Padova dall'altra. Un ruolo storico di "magnete" religioso e porta territoriale che pur con diverse forme conserva tuttora.

La pieve di Borbiago, con la sua originale conformazione e la bellezza del suo contesto, attorno al quale si è organizzato lo spazio urbano, conserva tutta la sua forza suggestiva ed emozionale inserendosi all'interno degli itinerari devozionali di scala regionale.

A nord ovest il casello autostradale e la stazione ferroviaria di Porta Nord danno vita ad un punto di interscambio con grandi potenzialità sia per l'accesso al territorio Mirese sia come terminal per l'accesso a Venezia

Marano si è sviluppata soprattutto con la costruzione della ferrovia Venezia-Milano del 1846 e della fabbrica chimica Marchi a fine Ottocento. Pur essendo una piccola frazione presenta degli elementi che le conferiscono una certa attrattività e rilevanza:

- l'affaccio sul Nuovissimo, la cui sommità arginale è caratterizzata dalla presenza di un percorso ciclopedonale strutturato e protetto che arriva a Mirano molto frequentato e che vede Marano configurarsi come punto di attestamento
- poco sotto la chiesa con il suo spazio verde intorno, luogo di incontro e spazio collettivo
- il polo delle stazione ferroviaria attrezzato con parcheggio
- il polo produttivo dell'industria Marchi con i suggestivi vecchi edifici in mattino che affacciano su via Caltana

Oriago da sempre la porto e porta di Padova verso Venezia e Viceversa. Caposaldo militare della famiglia padovana dei carrara ma allo stesso tempo sede del più antico e ricco mercato di derrate alimentari, smerciate sia dagli abitanti di Venezia che di Padova, senza alcun gravame di Dazi. Contrariamente agli altri paesi la comunità di Oriago non si formò attorno alla chiesa la quale ci appare ora inglobata nella cortina edilizia a bordo strada, accentuando ulteriormente e confermando: il ruolo del tratto stradale da San Pietro a Oriago come vera e propria piazza lineare ed il rapporto strettissimo della località con l'acqua ove si affaccia da sempre la vita religiosa e civile della comunità. Seppur con diverse modalità Oriago conserva ancora parte del suo ruolo e della sua caratterizzazione:

- porta di accesso alla Riviera del Brenta, soglia attraversata la quale ci lasciamo alle spalle il rumore della conurbazione mestrina per entrare nel mondo della Riviera
- punto di incontro collettivo grazie alla permanenza dello storico mercato,
- "soglia culturale", località citata da Dante ed arricchita dalla presenza della Biblioteca, e da istituzioni universitarie

Mira: la sua storia parte in sordina ma la località acquista nel tempo sempre maggior rilevanza: Importante nodo idraulico, porto franco, polo produttivo di primaria importanza fin dal 1800, centro politico del nuovo comune, baricentro della "villeggiatura". All'ingresso ed uscita dalla località i contesti di Villa più prestigiosi (Villa Nani Mocenigo, Contarini a ovest, Villa Valmarana e Widmann ad ovest). Nella località di Mira porte si condensava tutta la vita amministrativa ed anche giudiziaria di tutta la riviera del Brenta: nella cancelleria del Vicariato di Oriago, trasferitasi qui nel 1700 per avere una sede più decorosa Anche Mira conserva buona parte dei suoi punti di forza storici, acque, ville, parchi, servizi:

- è il luogo dove le ville dialogano maggiormente con il sistema urbano, o meglio in alcuni casi ne diventano parte come parchi pubblici o luoghi collettivi: villa dei leoni e relativo parco, il parco tra villa Valier e villa Valmarana, il teatro
- cuore amministrativo, produttivo e commerciale del comune (la sede comunale, lo stabilimento Mira Lanza,
- baricentro della città pubblica con la presenza dei tre magneti della casa di Riposo, centro sportivo Valmarana, la sede municipale

Gambarare assieme alle località di **Piazza Vecchia, Porto Menai, Giare** conserva gelosamente l'eredità religiosa e la ricchezza della produzione agricola dell'antica e ormai scomparsa abbazia benedettina di Sant'Ilario.

I centri urbani si articolano lungo la strada storica che partendo dalla località mitra Porte, attraversa tutto lo spazio agricolo a sud della riviera per intercettare i resti della vecchia derivazione del Brenta in corrispondenza del centro Urbano di San

Bruson, dopo aver incontrato la linea storica delle seriole, la suggestiva e storica chiesa di Gambarare, il centro di Piazza vecchia, la suggestione di Porto menai con le visuali che si aprono sui due lati lungo il rettilineo dal taglio nuovissimo. Un percorso nel tempo e nella memoria ancora immerso in un paesaggio agricolo suggestivo e ben conservato e caratterizzato da una produzione agricola di buon livello.

Tutti punti di forza per un progetto di paesaggio mirato alla tutela dello spazio agricolo, eccellenze enogastronomiche, suggestioni storiche, mobilità lenta.

Ed inoltre a sud il taglio dell'idrovia, il cui destino fino ad ora sospeso, sembra orientato ad una funzione idraulica e conseguente possibilità di rigenerazione come parco lineare.

Malcontenta – Fusina – Dogaletto - Giare¹: la loro storia si intreccia da sempre con il tema dell'accesso a Venezia e con il rapporto con la laguna:

- Malcontenta con la presenza della Villa è una delle due porte monumentali della Riviera.
- Fusina da sempre è avamposto veneziano in terraferma e tuttora conferma tale ruolo con la presenza di un collegamento acqueo diretto con Venezia. Un'area con grandissime possibilità in termini di terminal di interscambio e luogo di ospitalità e ricettività per la maggior parte inespresso.
- Dogaletto è il "borgo lagunare", poco distante dal centro l'argine di conterminazione lagunare dove si è attestato un Villaggio di cavane e alcune darsene.
- Giare che chiude ad ovest il Water front lagunare, altro importante punto di attrazione con il suo villaggio Cavane e la suggestiva spiaggia

In sintesi 6 realtà urbane, ciascuna con proprie identità, vocazioni e "appartenenze" in termini di contesto ambientale/paesaggistico e relazioni con vicine realtà urbane. Realtà Urbane cui le diverse comunità fanno riferimento per comodità di accesso ai servizi o alle strutture commerciali.

¹ Aggiornamento relativo all'osservazione n. 123

MIRA CITTA' VERDE: PARCO DELLE ACQUE

Una lettura del territorio dal punto di vista ambientale ci restituisce l'immagine di uno spazio pianeggiante "in bilico" tra terra ed acqua sospeso sul filo della Romea. Ed è proprio il "governo" delle acque fatto di alternanze, intrecci, convivenze e separazioni il filo rosso che segue tutta la storia dell'ambiente Mirese. Una storia fatta di forme mutevoli e geometrie variabili fino a quando conterminazioni, sponde ed argini, hanno "confinato" le acque separando i due mondi e definendo una volta per sempre la sua figura territoriale: *"una "terrazza" pianeggiante tagliata dalle "acque regolarizzate" dei fiumi che sfuma nella laguna"*.

Nel 1791 arriva la conterminazione lagunare che separa definitivamente terraferma e laguna, segue la ferrovia, la Statale 11, l'autostrada e la Romea e la rettifica e artificializzazione delle acque e così anche lo spazio agricolo è a suo volta frammentato ed articolato in "fasce" parallele: lo spazio a nord della Riviera, quello tra Riviera e Romea, quello tra Romea e argine di conterminazione lagunare.

In questo modo le relazioni ecosistemiche all'interno dello spazio agricolo e tra questo e la laguna si indeboliscono e con esse la capacità autogenerativa e autoregolativa del sistema ambientale che vede compromessi i suoi stessi "meccanismi di funzionamento".

Le ricadute di tali debolezze non si limitano alla sfera locale, altre criticità emergono se prendiamo in considerazione il ruolo ambientale del territorio di Mirese all'interno dello spazio metropolitano. Alzando lo sguardo notiamo come nell'ambito della grande conurbazione che lega Padova e Mestre, esso rappresenti l'unico collegamento diretto con la laguna: a nord la barriera della Zona industriale a sud l'ampio corridoio delle valli da pesca.

Per quanto sopra, pur riconoscendo la presenza di una articolazione del territorio dal punto di vista naturalistico, con luoghi di eccellenza e corridoi di "resistenza", l'intero territorio mirese deve essere ripensato come un grande corridoio di continuità ambientale che guarda al magnete ecosistemico lagunare.

L'approccio ambientale del PAT quindi non può limitarsi all'assunzione del disegno ecologico provinciale (rete ecologica) eventualmente integrato dall'individuazione delle "isole di naturalità" di rilevanza locale (contesti puntuali cui è affidato il compito di Custodire e preservare la biodiversità grazie ad un sistema sovrapposto ed articolato di vincoli e tutele).

La disciplina del piano deve prevedere un innalzamento complessivo della qualità ambientale dell'intero ambito territoriale tale da rendere insignificante l'effetto barriera delle infrastrutture o la pressione del sistema urbano.

Un progetto di qualità diffusa che vede coinvolta attivamente la comunità locale con il ricorso a buone pratiche nelle trasformazioni territoriali, contribuendo alla costruzione della città pubblica, prendendosi cura del patrimonio ambientale da ripensare in termini di bene comune.

L'utilizzo della parola "parco" nella linea di progetto non è quindi casuale, essa non vuole esprimere soltanto la qualità naturalistica dei luoghi caratterizzati e qualificati dalla presenza delle acque ma richiamare la loro natura profonda di luoghi fondamentalmente antropici (paesaggi eco-culturali) e che necessitano delle cure e delle attenzioni dell'uomo.

Ma il rapporto non è univoco, perché l'ambiente ovvero gli ecosistemi che caratterizzano i suoli "ricambiano" tale attenzioni fornendo "gratuitamente" alla comunità locale una gamma straordinaria di servizi ed utilità. Pensiamo solo al ruolo degli spazi aperti nel sequestro di carbonio, assorbimento delle acque, la fornitura di prodotti, gli spazi per le attività all'aria aperta, la salute, il benessere, la fruizione visiva e percettiva del paesaggio.

L'unione Europea ha promosso ed approfondito lo studio di tali "esternalità" positive chiamandole "servizi ecosistemici" e predisponendo una disciplina che consente ad una comunità di riconoscere il valore dei suoli, mappare e stimare anche economicamente i servizi che sono in grado di erogare e conseguentemente attivarsi per una loro tutela e/o rinforzo ove necessario.

In questo modo il suolo nelle sue diverse configurazioni si arricchisce di ulteriori significati ed interpretazioni. Uno spazio vuoto urbano, esito di una potenzialità edificatoria mai espressa, non deve necessariamente essere ripensato in termini di trasformazione cambiandone parametri o destinazione al fine di agevolarne il "riempimento urbano". Esso per il solo fatto di essere un vuoto, rappresenta una risorsa di valore inestimabile in termini di servizi ecosistemici per l'intorno urbanizzato: assorbe le acque, se alberato riduce la CO2, combatte l'isola di calore, se ben curato restituisce un benessere anche estetico di notevole portata. L'indeterminatezza del suo futuro, non deve solleticare la fantasia urbanistica verso nuove e fantasiose destinazioni ma deve essere positivamente colta per conservare il vuoto e lasciare che esso continui ad erogare i suoi servizi. Sotto tutti i punti di vista tali vuoti rappresentano straordinari *spazi di opportunità*.

MIRA CITTA' D'ARTE : PAESAGGIO IN CONTESTO UNESCO

Osservando una sezione del territorio di Mira si coglie subito la straordinaria articolazione di ambienti e paesaggi. Dalla laguna agli spazi agricoli storici, passando attraverso le casse di colmata, la bonifica di gronda lagunare, la bonifica antica, la riviera, lo spazio agricolo dei campi chiusi con la ricca vegetazione interpodereale. Lungo una linea immaginaria che collega i due estremi del comune, da Porto San Leonardo e Marano si articola una successione di ambiente e paesaggi in grado di restituire l'intera genesi di questo lembo di terra veneta.

Se tutto ciò non bastasse per restituire l'immagine di un luogo dalle straordinarie potenzialità, basti solo ricordare che trattasi di dei pochi comuni che può vantarsi di avere al suo interno ben due siti UNESCO.

Ed è con questo riferimento qualitativo che il paesaggio Mirese deve confrontarsi. Ogni "caduta di stile" è un danno enorme anche in termini economici. Il paesaggio Mirese infatti:

- è la trama che sorregge un'attrattività turistica in costante espansione, caratterizzata da forme di ricettività distribuite nel territorio;
- fa da contesto figurativo ed intorno scenografico ad un sistema di ville unico al mondo
- promuove ed assicura il senso di appartenenza e l'identità di una comunità

CUORE LENTO DELLA METROPOLI

A nord il tempo veloce della mobilità autostradale e ferroviaria, l'aggancio con il sistema delle infrastrutture di rango metropolitano, a sud la trafficata Statale Romea, a est il "rumore" della conurbazione mestrina, il traffico della zona industriale, le navi lungo il canale dei petroli. All'interno di questa cornice il "rallentamento" che si avverte superata Malcontenta, entrando ad Oriago o usciti dal Casello autostradale appare ancora più evidente. Il territorio Mirese si configura come un'isola di quiete all'interno della "rumorosa" città metropolitana.

Al centro la dorsale lenta della Riviera, una linea d'acqua i cui elementi compositivi dal 1500 in poi sono stati pensati ed organizzati funzionalmente ed esteticamente per essere attraversati, vissuti e percepiti in base ad una ben precisa velocità, quella di **chi non ha fretta**.

A nord e a sud del Brenta la mobilità ciclabile lungo i corsi d'acqua o lungo la viabilità minore che ancor oggi "ricalca" l'impianto storico, attraversando centri abitati ognuno con una propria secolare storia e precisa identità. Ancor più a sud i silenzi e paesaggi "lunghi" della recente bonifica di gronda lagunare e poi superato l'argine di con terminazione la suggestione della navigazione in Laguna.

PORTA DELLA RIVIERA

La riviera deve essere ripensata come contesto unitario, unico e straordinario sistema territoriale, elemento di identità e relazione, baricentro dell'esperienza urbana e turistica, il "viale monumentale" della città metropolitana alle cui estremità sono presenti due porte altrettanto monumentali: Villa Pisani e Villa Malcontenta.

Il territorio di Mira e Malcontenta in particolare rappresentano allo stesso tempo sia la porta di ingresso alla riviera che l'affaccio lagunare della città metropolitana ed entrambi debbono essere ripensati all'interno di questo ruolo

MIRA CITTA' DI RELAZIONI E D'IMPRESA D'IMPRESA : TERMINAL METROPOLITANO

Il territorio di Mira è strategicamente localizzato all'interno di un complesso sistema di flussi e relazioni territoriali prevalentemente polarizzati su Venezia e gerarchicamente organizzate su tre livelli: **Internazionale, Regionale/Provinciale, Metropolitano**.

All'interno del territorio comunale vi sono infrastrutture, punti significativi, nodi strategici, polarità, appartenenti a ciascuno dei tre livelli.

In alcuni casi la loro presenza comporta ricadute problematiche sul sistema territoriale in termini di frammentazione, impatti ambientali e paesaggistici, in altri casi, accessi, punti di interscambio, connessioni possono essere colte come occasioni e potenzialità per migliorare l'accessibilità e la mobilità territoriale o per intercettare gli enormi flussi diretti su Venezia.

La pianificazione strategica deve rapportarsi con entrambi i lati della medaglia, ovvero:

- a. prefigurare azioni e progetti di mitigazione degli impatti
- b. cogliere le potenzialità derivanti dal ruolo che nodi ed infrastrutture hanno o avranno all'interno dello scenario infrastrutturale alle diverse scale.

La strategica configurazione delle relazioni territoriali costituisce un elemento strategico anche sul versante economico con ricadute evidenti sulle attività produttive e commerciali.

La strategica localizzazione di importanti attività produttive e commerciali in corrispondenza del casello autostradale o lungo il corridoio della Romea rappresenta un duplice vantaggio sia per le imprese direttamente connesse con il sistema della mobilità Regionale sia per il sistema insediativo che non risente del traffico di attraversamento.

L'attuale configurazione del sistema potrà quindi essere confermata in termini localizzativi ma andrà approfondita la questione delle intersezioni con tale rete territoriale (vedi progetto ANAS per la messa in sicurezza delle Romea) e la riorganizzazione delle connessioni con attività d'impresa presenti in prossimità del corridoio della Romea ma ancora scarsamente collegate all'infrastruttura stradale.

1.3 La struttura del PAT

Non tutte le azioni di Piano sono frutto di scelte progettuali del PAT e non tutte si attuano o acquistano operatività nello stesso momento. Il Piano è il risultato di una sovrapposizione di strati conoscitivi, normativi e temporali articolati in cinque raggruppamenti tematici con attuazione in cinque scansioni temporali.

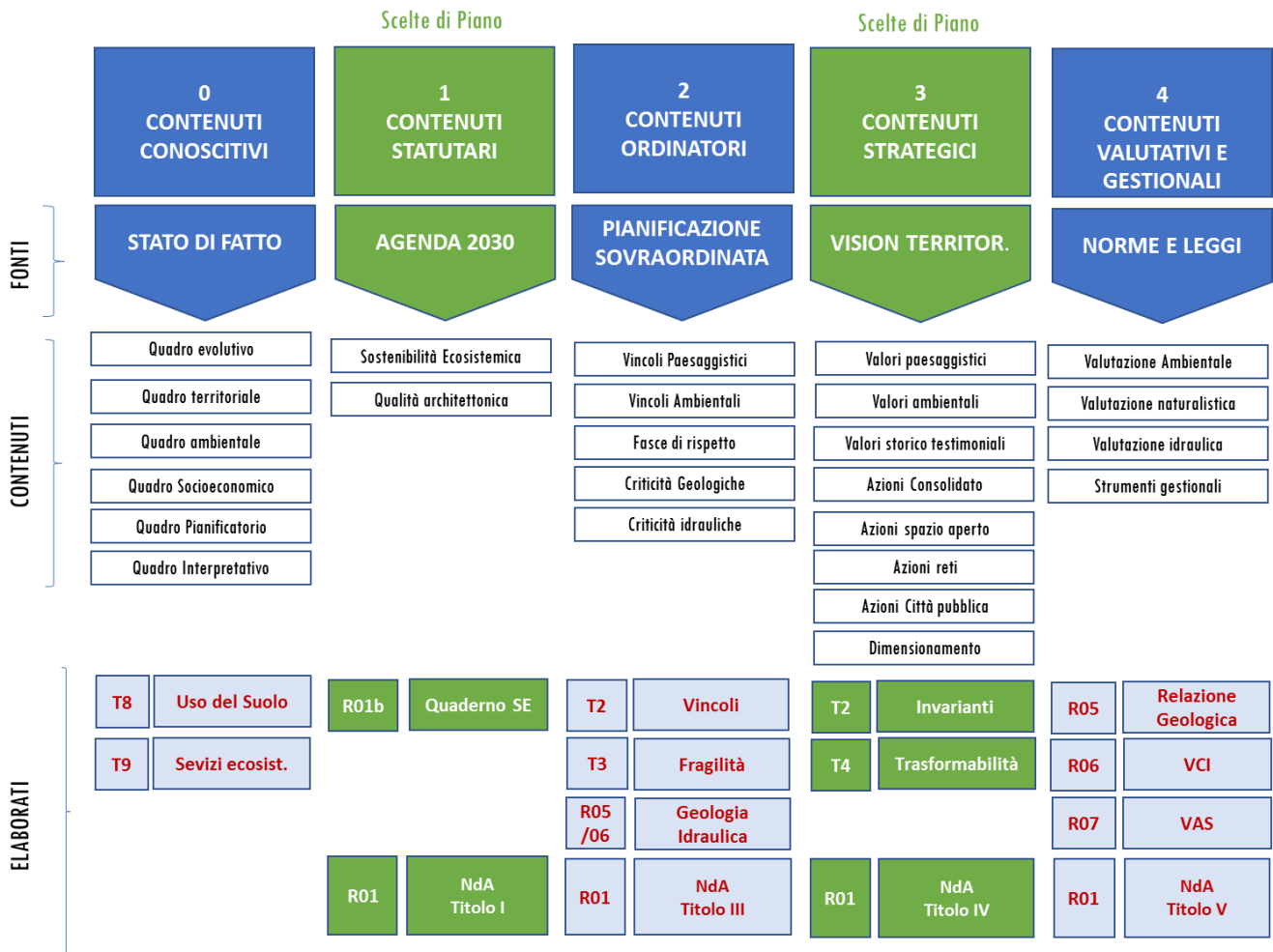
5 CONTENUTI Le azioni funzionali al raggiungimento degli Obiettivi del PAT sono raggruppate all'interno delle norme di attuazione nel seguente modo:

TIPOLOGIA		AZIONI DI PIANO	DESCRIZIONE
1	CONTENUTI CONOSCITIVI	<i>Quadro Conoscitivo</i>	Raccolta delle analisi e banche dati territoriali
2	CONTENUTI STATUTARI	<i>Disciplina della Sostenibilità</i>	Principi, gli Obiettivi ed i Parametri di sostenibilità e qualità che il PAT assume come riferimento al fine di reindirizzare le dinamiche in atto verso uno scenario di qualità ambientale e un complessivo miglioramento della qualità della vita.
3	CONTENUTI ORDINATORI	- <i>Vincoli (tav.1)</i> - <i>Fragilità (tav.2)</i>	Limiti e condizionamenti imposti alle trasformabilità in forza di provvedimenti legislativi, vincoli e tutele sovraordinate o conseguenti alla presenza di criticità/fragilità di tipo idrogeologico, idraulico e sismico.
4	CONTENUTI STRATEGICI	- <i>Invarianti (tav.3)</i> - <i>Trasformabilità (tav.4)</i>	Azioni di piano funzionali ad uno sviluppo del territorio coerente con i principi e gli obiettivi di qualità nonché mirate alla tutela e valorizzazione delle componenti strutturali del territorio in termini ambientali e paesaggistici.
5	VALUTATIVI GESTIONALI	- <i>Vas - Vinca</i> - <i>Valut. Idraulica</i>	Strumenti e disposizioni per la valutazione ambientale , la gestione del Piano ed il passaggio al PI.

5 TEMPI Le azioni di Piano possono essere articolate in 5 tempi

TIPOLOGIA		AZIONI DI PIANO	DESCRIZIONE
1	TEMPO PRESENTE	<i>Quadro Conoscitivo</i>	Il tempo presente dello stato dei luoghi , delle analisi delle ricognizioni
2	TEMPO LUNGO	<i>Disciplina della Sostenibilità</i>	Il tempo delle strategie di sviluppo e delle azioni di lungo termine , il tempo necessario per un'evoluzione generale dei sistemi e degli ecosistemi, il tempo necessario per lo stabilizzarsi di una nuova forma urbana o di un diverso equilibrio ambientale. Al tempo lungo appartengono i tessuti urbani e gli spazi aperti nel loro complesso (isolati e isole agricole) cui si sovrappongono reti e funzioni
3	TEMPO SOSPESO	- <i>Vincoli (tav.1)</i> - <i>Fragilità (tav.3)</i>	Il tempo degli elementi persistenti della morfologia, del paesaggio, dell'ambiente . Al tempo sospeso appartengono le tracce materiali ed immateriali della storia del territorio, i luoghi iconici, i nodi di condensazione dell'identità locale, i beni ed i valori storico-culturali e monumentali. Il tempo delle strategie previsionali, degli eventi naturali e climatici che difficilmente possono essere previsti. Al tempo indeterminato appartengono i luoghi fragili ovvero già interessati da fenomeni perturbativi o che presentano condizioni di rischio.
4	TEMPO MEDIO BREVE	- <i>Invarianti (tav.2)</i> - <i>Trasformabilità (tav.4)</i>	Il tempo dei progetti, dell'operatività nel medio/breve periodo . Il tempo delle azioni di trasformazione dei luoghi. Al tempo medio/breve appartiene una particolare categoria di progetti denominati progetti di innesco ovvero interventi mirati di carattere strategico e/o prioritario
5	TEMPO FUTURO	- <i>Vas - Vinca</i> - <i>Valut. Idraulica</i>	Il tempo dell'applicazione e gestione del piano, del monitoraggio dell'operatività

Lo schema seguente sintetizza l'intera struttura del PAT e l'organizzazione dei suoi contenuti.



2. LA PROCEDURA DEL PAT

2.1 Ripartire dalla Concertazione

Il dibattito sviluppatosi durante e dopo l'adozione del PAT e le riflessioni maturate nell'ambito della nuova amministrazione, hanno evidenziato la necessità di rigenerare e aggiornare il piano.

Le motivazioni alla base di tale scelta sono sostanzialmente le seguenti:

- dalla lettura delle osservazioni emergono proposte e contributi che possono portare miglioramenti significativi al PAT in termini di contenuti e disciplina;
- la revisione di alcune scelte si impone in ragione del mutamento degli scenari socioeconomici, infrastrutturali e amministrativi;
- una riorganizzazione del linguaggio e della disciplina è necessaria a seguito dell'emanazione di nuovi provvedimenti legislativi;
- la definizione di una Vision territoriale e la sua conseguente condivisione e declinazione strategica è ritenuta un passaggio necessario per poter condurre un dialogo con la città metropolitana, gli stakeholder, i portatori di interesse e la comunità locale, sulla base di un'idea strutturata di territorio.

Per quanto sopra l'amministrazione ha ritenuto di procedere alla revisione e conseguente ri-adozione del piano per approfondire ulteriormente questi aspetti integrandoli all'interno della pianificazione strategica.

Una revisione che non nega, ma si pone anzi in continuità con il percorso ed impianto strutturale del PAT:

- confermando la validità delle procedure e relativi contenuti propri della **fase preliminare** (Documento Preliminare e rapporto ambientale preliminare, pareri degli enti competenti sul DP e RAP, Delibera di approvazione del documento, Relazione di fine concertazione e delibera di approvazione della relazione di fine concertazione) in quanto coerenti con il nuovo PAT. A tal fine al successivo paragrafo 2.2 si riporta una tabella che evidenzia la compatibilità del PAT con le prescrizioni riportate nel Parere della commissione VAS sul rapporto Ambientale preliminare correlato al Documento Preliminare.
- aggiornando i contenuti delle **analisi specialistiche**;
- confrontandosi con quanto emerso dalle **osservazioni** pervenute dopo l'adozione del PAT;
- recependo i contenuti dei **pareri** già espressi dagli enti competenti nell'ambito della fase preliminare.

2.2 Compatibilità con il parere VAS sul rapporto Ambientale Preliminare

Si riporta una tabella che evidenzia la compatibilità del PAT con le prescrizioni riportate nel Parere della commissione VAS n. 154 del 19.01.2009 sul rapporto Ambientale preliminare correlato al Documento Preliminare.

PRESCRIZIONI PARERE	COERENZA CON IL PAT
<p>1. Far emergere con chiarezza il ruolo che la VAS deve svolgere durante la fase di elaborazione del PAT in ordine all'individuazione degli eventuali scostamenti delle dinamiche in atto rispetto alle previsioni del Documento Preliminare stesso, fornendo indicazioni circa le alternative possibili quali esiti del pubblico confronto e degli approfondimenti conoscitivi</p>	<p>Come precisato all'interno del capitolo Errore. L'origine r iferimento non è stata trovata. della VAS e puntualmente descritto nel capitolo 2 della relazione la tecnica, la revisione del PAT non nega ma si pone in continuità con i contenuti della fase preliminare del PAT precedentemente adottato dalla quale di fatto si riparte.</p> <p>In particolare, il PAT:</p> <ul style="list-style-type: none"> - conferma la validità delle procedure e relativi contenuti propri della fase preliminare (Documento Preliminare e rapporto ambientale preliminare, pareri degli enti competenti sul DP e RAP, Delibera di approvazione del documento, Relazione di fine concertazione e delibera di approvazione della relazione di fine concertazione) in quanto coerenti con il nuovo PAT; - aggiorna i contenuti delle analisi specialistiche; - confronta con quanto emerso dalle osservazioni pervenute dopo l'adozione del PAT; - recepisce i contenuti dei pareri già espressi dagli enti competenti nell'ambito della fase preliminare. <p>Per quanto riguarda eventuali scostamenti delle dinamiche in atto rispetto alle previsioni del documento preliminare si precisa che con Delibera di Giunta Comunale n. 69 del 09/04/2019 l'amministrazione di Mira ha approvato un Documento di indirizzo per la revisione del PAT. Tale documento non sostituisce il Documento Preliminare, il quale mantiene validità essendo confermati i suoi contenuti strutturali, ma contiene un aggiornamento di alcuni scenari di riferimento sovraordinati e precisa la Vision Territoriale reinterpretando e riorganizzando i contenuti del Documento Preliminare in quattro immagini di città. Quattro immagini "narrative" la cui mosaicatura restituisce la vision territoriale del Piano.</p> <p>Tale riorganizzazione dei contenuti del documento preliminare è stata successivamente assunta nell'elaborazione del Rapporto Ambientale.</p> <p>Per quanto riguarda infine il recepimento delle indicazioni esito di pubblico confronto si precisa che nella prima fase di elaborazione del PAT sono state esaminate e valutate tutte le osservazioni pervenute nella fase precedente e inoltre sulla base del documento di indirizzo aperta una nuova fase di raccolta delle manifestazioni di interesse. Osservazioni e manifestazioni di interesse⁴ nel loro contenuto non hanno comportato significative modificazioni dell'impianto strutturale del PAT ed anzi è stato verificato come molte delle proposte avvenute in fase di consultazione siano state assolte nel nuovo PAT.</p>

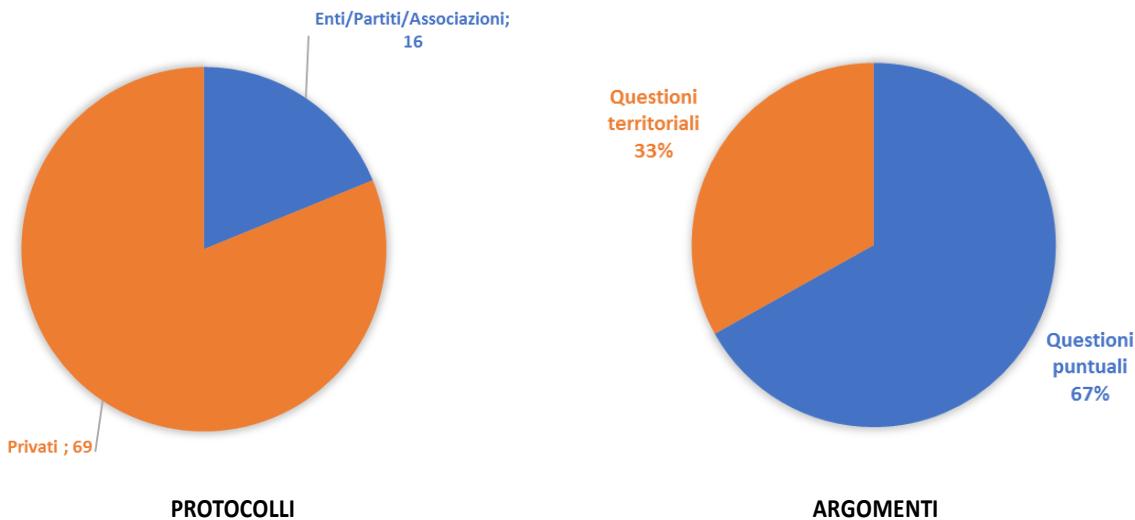
PRESCRIZIONI PARERE	COERENZA CON IL PAT
<p>2. Adeguatamente sviluppare i capitoli relativi alle varie componenti ambientali, assumendo dati ed esiti di analisi più recenti, e, ove necessario, indagarli ulteriormente. In particolare, per quelle componenti ambientali che presentano le criticità evidenziate nella Relazione Ambientale, dovranno essere individuate le relative cause e, per quelle derivanti dalle azioni di Piano, le misure di mitigazione e/o compensazione</p>	<p>La descrizione delle componenti ambientali trattate è stata eseguita all'interno del capitolo Errore. L'origine riferimento non è stata trovata., mentre all'interno del capitolo Errore. L'origine riferimento non è stata trovata. sono state svolte le indagini atte a determinare come le azioni del PAT incideranno all'interno delle componenti ambientali nonché sono riportate le misure di mitigazione e compensazione che il Comune potrà adottare in termini di sostenibilità ambientale.</p>
<p>3. Individuare gli obiettivi di sostenibilità economica e sociale del PAT</p>	<p>Gli obiettivi di sostenibilità economica e sociale del PAT sono puntualmente descritti nella Relazione tecnica al capitolo 6.1 con riferimento alle 4 immagini di città in cui si articola la Vision del Piano. Tali obiettivi si attuano attraverso specifiche strategie e nel successivo capitolo 6.3.2 a loro volta articolate in azioni.</p> <p>La tabella di cui al paragrafo 6.3.2 ricostruisce l'intero percorso del PAT dalla Vision alle azioni evidenziando come gli obiettivi di sostenibilità sono disciplinati in termini operativi all'interno del Piano.</p> <p>Lo stesso capitolo è riportato al capitolo Errore. L'origine riferimento non è stata trovata. del Rapporto Ambientale.</p>
<p>4. Attentamente considerare gli ambiti interessati da attività estrattive e discariche in atto e/o dismesse, valutandone il loro grado ambientale</p>	<p>Il tema delle attività estrattive, cave e discariche è stato puntualmente trattato in concerto con la città metropolitana, con la quale è stata puntualmente concordata l'individuazione di cave e discariche, le modalità di rappresentazione grafica e la disciplina normativa di cui all'articolo xxx delle NTA.</p> <p>Per quanto riguarda il presente Rapporto Ambientale il tema è stato descritto all'interno del capitolo Errore. L'origine riferimento non è stata trovata. e Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.</p>
<p>5. Puntualmente individuare le azioni concrete finalizzate al raggiungimento degli obiettivi indicati, anche in relazione ad intese con gli Enti sovra-ordinati e/o con gli Enti/Aziende gestori di servizi pubblici</p>	<p>Come sopra descritto, la tabella di cui al paragrafo 6.3.2 della Relazione tecnica così come recepita nel capitolo Errore. L'origine riferimento non è stata trovata. del Rapporto Ambientale, riporta esattamente la relazione tra obiettivi di Piano, strategie e azioni finalizzate alla loro attuazione.</p> <p>Il PAT ha recepito laddove necessario le indicazioni e le azioni contenute in atti o programmi emanati da enti sovraordinati. Tali azioni si riferiscono prevalentemente a temi della viabilità carrabili e ciclabile. A solo titolo esemplificativo: messa in sicurezza della statale Romea, ciclovia del Brenta, connessioni col Comune di Venezia.</p>
<p>6. Contenere il calcolo dell'impronta ecologica derivante dal progetto di Piano ovvero una metodologia alternativa volta a verificare la sostenibilità del Piano ed i consumi di risorse naturalistiche che dallo stesso derivano</p>	<p>Nel capitolo Errore. L'origine riferimento non è stata trovata. è stata compiuta l'analisi tramite servizi ecosistemici al fine di caratterizzare ed individuare come il PAT contribuirà a determinare effetti positivi sul territorio di Mira.</p> <p>Inoltre, al capitolo Errore. L'origine riferimento non è stata trovata. vengono proposte delle possibili azioni che il Comune di Mira potrà adottare in termini di sostenibilità ambientale.</p>
<p>7. Individuare, descrivere e valutare le alternative ragionevoli al fine di garantire che gli effetti dell'attuazione</p>	<p>La disciplina dei Servizi ecosistemici utilizzata per la valutazione del Piano ha consentito di valutare con immediatezza le ricadute delle scelte del Piano mettendo a</p>

PRESCRIZIONI PARERE	COERENZA CON IL PAT
del PAT siano presi in considerazione durante la loro preparazione e prima della loro adozione	confronto la valutazione dei servizi ecosistemici allo stato di fatto, allo stato di PRG vigente e allo stato di scenario strategico del PAT.
8. Verificare la zonizzazione acustica ai sensi della Legge 447/1995 e smi in relazione al progetto di Piano, nonché lo stato dell'inquinamento luminoso con riferimento alla LR 22/1997	La zonizzazione acustica è stata trattata al capitolo Errore. L'origine riferimento non è stata trovata. , mentre il tema dell'inquinamento luminoso è stato trattato nel capitolo Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.
9. Redigere, ai sensi della DGR 3173 del 10.10.2006, la Valutazione d'Incidenza Ambientale della ZPSIT3250046 "Laguna di Venezia" e del SIC 1T3250030 "Laguna medio-inferiore di Venezia" nonché di SIC/ZPS che, ancorché esterni al territorio di Mira, possano essere interessati dalle azioni di Piano	È stata condotta la VINCA allegata al presente Rapporto Ambientale. Al capitolo Errore. L'origine riferimento non è stata trovata. d el Rapporto Ambientale sono riportati gli esiti della Valutazione di Incidenza.
10. Far sì che gli elaborati cartografici del Piano riportino le reali destinazioni d'uso del territorio	Si rimanda alla TV01_Carta dei vincoli e della pianificazione sovraordinata e alla TV04_Carta delle trasformabilità.
11. Essere accompagnato da un elaborato grafico, in scala adeguata, con evidenziato l'uso attuale del territorio relativamente alle tematiche trattate, suddiviso con le relative destinazioni (abitative, produttive, infrastrutture e servizi), quello derivante dalla scelta di Piano nonché l'uso attuale del territorio dei Comuni limitrofi limitatamente alla fascia interessata	L'elaborato grafico citato è stato di fatto sostituito dalle elaborazioni funzionali alla mappatura e stima dei servizi ecosistemici. Nell'ambito di tali elaborazioni così come descritto al capitolo 8 è stata redatta una cartografia di uso del suolo allo stato attuale. Tale uso del suolo è stato successivamente aggiornamento con le modifiche conseguenti alla relazione del PAT al fine di valutare la variazione conseguente dei Servizi ecosistemici. La medesima operazione è stata svolta per la ricostruzione delle variazioni conseguenti alla possibile attuazione del PRG vigente.
12. Individuare le linee preferenziale di sviluppo insediativo escludendo le zone sottoposte a rischio idrogeologico ed idraulico	La compatibilità tra linee preferenziali di sviluppo insediativo e aree sottoposte a rischio idrogeologico ed idraulico è puntualmente riportata nella Valutazione di Compatibilità idraulica. Si previsa che laddove sono state verificate dele incompatibilità tra aree a rischio ed ambiti di espansione del PRG vigente confermati dal PAT si è proceduto allo stralcio delle stesse.
13. Far sì che le norme di indirizzo del PAT per l'attuazione del Piano degli Interventi garantiscano la contestualità degli interventi in ambito urbano di carattere compensativo in ambito rurale, qualora previsti dal PAT medesimo	Il PAT introduce la disciplina della perequazione urbanistica della compensazione e del credito edilizio al fine di promuovere azioni di riequilibrio ambientale e di riqualificazione della zona agricola.

2.3 L'esame delle osservazioni al precedente PAT

Le osservazioni pervenute dopo l'adozione del precedente PAT sono raccolte in **85 protocolli contenenti 142 argomenti**. Ciascun protocollo ricevuto può contenere diversi temi osservati, pertanto il conteggio degli argomenti riporta il numero complessivo delle richieste pervenute. I protocolli ricevuti sono per la maggior parte di privati cittadini e imprese (70) mentre 12 provengono da partiti 3 da enti pubblici.

Di questi 142 argomenti 95 riguardano temi puntuali mentre 47 affrontano questioni di scala territoriale sul comune.



Le osservazioni sono state mappate e sovrapposte agli ambiti di urbanizzazione consolidata approvato con D.C.C n. del

2.3.1 QUESTIONI TERRITORIALI

Le osservazioni sul Piano di carattere territoriale emerse dalle richieste di cittadini, enti, partiti e associazioni riguardano diversi temi riconducibili principalmente al sistema urbano, a quello naturale, al paesaggio, alla mobilità-logistica e ai servizi.

Le richieste di carattere strategico pongono al centro il tema della riconoscibilità del ruolo e dell'identità di Mira per gli interventi e le scelte che accompagnano il Piano identificando le vocazioni dei centri urbani (mira centro e frazioni) che compongono il sistema di Mira.

Nello specifico le richieste riguardano di porre maggior attenzione e mettere a valore gli elementi storici e paesaggistici del Comune riconoscendo le specificità urbane e le relazioni di scala sovralocale anche in termini di servizi di rango metropolitano. Le richieste di sostegno dei valori identitari sostengono interventi finalizzati a favorire la riconoscibilità delle scene urbane della città e delle frazioni, valorizzando gli elementi storici e i sistemi di valori dei diversi contesti.

Attenzione viene posta al rafforzamento della rete di mobilità slow (ciclopedonale e acquea) e alle relazioni con i nodi del sistema di mobilità regionale e sovracomunale. In particolare la rete ciclabile appare frammentata e carente negli accessi con una elevata quota di tracciato in promiscuità con i veicoli

Sul fronte del sistema urbano si chiede inoltre di affrontare il tema del consumo del suolo e di considerare nel piano le funzioni ecosistemiche del suolo redigendo inoltre una raccolta di buone pratiche per il contenimento dell'impermeabilizzazione del suolo, per garantire efficienza idraulica e la regolazione del sistema urbano.

Viene posta attenzione a mettere a valore il patrimonio comunale del centro (campo sportivo e Villa Levi) e alla razionalizzazione dei diversi sistemi (produttivo, commerciale, artigianale), valorizzando ed integrando le diverse opportunità di fruizione turistica e del tempo libero della città. Su questo fronte si sostiene l'importanza dell'integrazione tra attività economiche, i diversi turismi e le specificità agroalimentari, questo definendo e rendendo riconoscibili i tre ambiti di visitazione e l'offerta a loro legata (centrale, sud e nord).

Si evidenzia dalle osservazioni di affrontare con maggior attenzione il tema della scena urbana di piazza vecchia e porto Menai. Infine, si evidenzia la necessità di considerare anche l'indicazione delle aree di competenza dell'attuale autorità di sistema portuale del mare adriatico settentrionale – porti di Venezia e Chioggia, ricadenti nel territorio del comune.

Valori storico testimoniali

- Tutela Risorse storico testimoniali (ville, giardini, Naviglio)
- Valorizzazione turistico/fruitiva del centro, dello spazio agricolo e della gronda
- Rigenerazione della scena urbana centrale e delle frazioni

Relazioni e servizi metropolitani

- Riconoscere il ruolo e le relazioni nel sistema metropolitano
- Identificare e rafforzare i servizi di scala metropolitana
- Integrare i nodi della mobilità regionale e metropolitana con il sistema urbano
- Razionalizzare il sistema produttivo, artigianale e commerciale

Mobilità

- Mettere a sistema la mobilità ciclopedonale
- Mobilità fluviale e attrezzare accessi
- Promuovere viabilità tematiche (ippovia, percorsi, ecc.)

Ambiente e tutela del suolo

- Riconoscere funzioni ecosistemiche del suolo
- Buone pratiche per valorizzare il contesto urbano e la messa in sicurezza del territorio
- Valorizzazione ambientale degli spazi pubblici

2.3.2 QUESTIONI PUNTUALI

Le richieste puntuali riguardano principalmente il cambio di previsione della zonizzazione che per la maggior parte dei casi è non coerente o compatibile con i criteri di definizione degli ambiti e con le strategie del piano. Si tratta di circa 50 osservazioni la cui maggior parte richiede di cambiare l'indicazione da area agricola a urbanizzazione consolidata o linee preferenziali di sviluppo residenziale. Infine, il dettaglio delle richieste non per la maggior parte non pare coerente con la strategicità del livello di Piano demandando alcune questioni ad un livello pianificatorio maggiormente particolare.

Altre indicazioni riguardano invece questioni legate agli attraversamenti con le infrastrutture, in particolare con la ferrovia (osservazioni con foto da 70.1 a 70.6):

- Apertura passaggio a livello via Lusore
- Previsione di Sottopasso ciclopedonale via lomellina- via pasubio (ipotesi alternativa a precedente)
- Proposta di SFMR in trincea in centro Oriago in via bellini
- Criticità su passaggi a raso e soluzione di collegamento del nodo viario di Via Verona - collegamento tra Via Veneto e Via Monte Tinisia

Queste segnalazioni puntuali rappresentano indicazioni specifiche ma dentro un disegno più generale di integrazione della mobilità e degli attraversamenti urbani. Emerge dalla lettura di queste osservazioni la necessità di individuare soluzioni per garantire gli spostamenti tra le aree urbane interessate da attraversamenti infrastrutturali.

2.4 Precisare la Vision ed aggiornare le strategie

Con D.G.C n69 del 09/04/2019 l'amministrazione di Mira ha approvato un Documento di indirizzo per la revisione del PAT.

Tale documento non sostituisce il Documento Preliminare il quale mantiene validità essendo confermati i suoi contenuti strutturali, ma contiene un aggiornamento di alcuni scenari di riferimento sovraordinati e precisa la Vision Territoriale reinterpretando e riorganizzando i contenuti del Documento Preliminare in quattro immagini di città. Quattro immagini "narrative" la cui mosaicatura restituisce la vision territoriale del Piano.



Documento di Indirizzo

COMUNE DI MIRA – LINEE DI PROGETTO PER LA RIGENERAZIONE DEL PAT

PREMESSA	3
1. LA STRUTTURA DEL PIANO	5
1.1 Due parti	6
1.2 Quattro linguaggi	7
1.3 Cinque contenuti	8
2. CONTENUTI STATUTARI	11
2.1 Principi	12
2.2 Vision	16
2.3 Figura strutturale	26
3. CONTENUTI ORDINATORI	27
3.1 Le osservazioni	28
3.2 Nuovi scenari	29
3.3 Innovazioni legislative	41
4. CONTENUTI STRATEGICI	43
4.1 Sistema delle relazioni territoriali	44
4.2 Sistema ambientale	47
4.3 Sistema paesaggistico	50
4.4 Sistema insediativo e della città' pubblica	52
4.5 Sistema economico	55

2.5 La raccolta delle manifestazioni di interesse

Dopo l'approvazione con D.G.C del documento di indirizzo l'amministrazione nell'ambito di un percorso di condivisione pubblica delle scelte del PAT ha pubblicato un bando per raccogliere proposte e manifestazioni di interesse.

Tale raccolta di manifestazione di interesse non rientra nella procedura formale del PAT

A seguito della pubblicazione del Bando per la raccolta delle manifestazioni di interesse sono pervenute all'amministrazione **n.121 proposte**. Tali proposte sono state preventivamente valutate sulla base dei seguenti parametri:

- Pertinenza con il livello strategico del PAT, ovvero le richieste non possono riguardare modifiche alla disciplina operativa propria del Piano degli interventi)
- Coerenza con gli indirizzi e strategie di Piano di cui al "Documento di indirizzo" approvato con DGC n° 69 del 09/04/2019
- compatibilità con il principio del contenimento del consumo di suolo come disciplinato dalla LR 14/17 ed in particolare con una prima definizione degli ambiti di urbanizzazione consolidata definiti ai sensi dell'art.2 comma 1 lettera e) LR14/17
- possibili effetti sulla disciplina del PRG vigente,

La proposta di valutazione contenuta presente documento classifica quindi in prima istanza le manifestazioni di interesse secondo le seguenti tipologie:

- **Non pertinente:** se la richiesta affronta temi o un livello di approfondimento che non appartiene al PAT, ovvero riguarda la disciplina del Piano degli interventi
- **Non accoglibile:** se la proposta è in contrasto con gli indirizzi del PAT e comporta effetti significativi in termini di consumo di suolo
- **Da valutare:** se la richiesta per poter essere valutata necessita di ulteriori approfondimenti e di un confronto diretto con i proponenti
- **Accoglibile:** se la proposta è coerente con gli indirizzi del PAT
- **Parzialmente accoglibile:** se la proposta è soltanto in parte coerente con gli indirizzi del PAT e quindi potrà essere accolta ma solo in parte

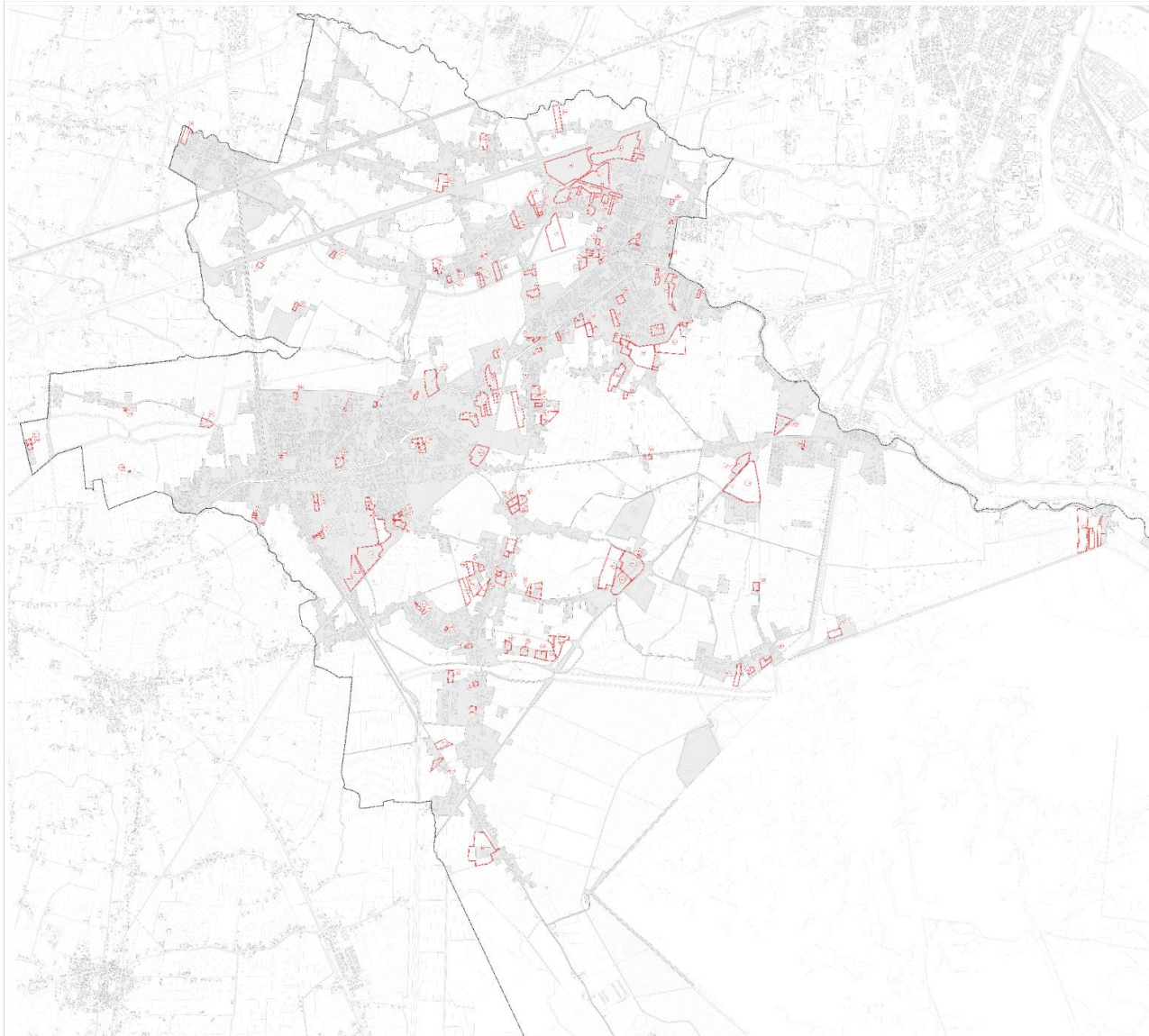


PAT - Presentazione contributi e proposte per la rielaborazione

In attuazione della [DGC n° 69 del 09/04/2019](#) e della DGC n° 90 del 16/05/2019 chiunque abbia interesse può presentare e formulare contributi o proposte propedeutiche alla rielaborazione del Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.).

Tali contributi o proposte, su modello a disposizione (vedi Modulistica) dovranno essere redatte in carta semplice e presentate all'Ufficio Protocollo del Comune di Mira mediante le seguenti modalità:

- Presentazione al Protocollo Generale del Comune di Mira;



121 manifestazioni di interesse pervenute di cui 91 non pertinenti in quanto di carattere puntuale e non afferenti contenuti strutturali e strategici del PAT

3. CONTENUTI CONOSCITIVI

0
CONTENUTI
CONOSCITIVI

STATO DI FATTO

Quadro evolutivo

Quadro territoriale

Quadro ambientale

Quadro Socioeconomico

Quadro Pianificatorio

Quadro Interpretativo

T8 **Uso del Suolo**

T9 **Sevizi ecosist.**

TEMPO PRESENTE

il tempo presente dello stato dei luoghi, delle analisi delle ricognizioni

Definizione

Raccolta delle analisi e banche dati territoriali

Contenuti

Caratteri storici

Inquadramento territoriale

Inquadramento ambientale

Inquadramento socioeconomico

Inquadramento programmatico e pianificatorio

Interpretazione territoriale

3.1 Scenari sovraordinati

La rielaborazione del PAT prende forma all'interno di una profonda e rapida trasformazione degli scenari sovraordinati per quanto riguarda: gli aspetti normativi e legislativi, le infrastrutture, l'amministrazione del territorio, il turismo, la mobilità lenta.

3.1.1 SCENARI NORMATIVI E LEGISLATIVI

Negli ultimi 5 anni l'emanazione di importanti provvedimenti legislativi regionali unitamente all'approvazione di strumenti di pianificazione sovraordinata attesi da tempo ha comportato una profonda revisione dello scenario di riferimento anche dal punto di vista disciplinare portando, come anticipato in premessa, ad un complessivo ripensamento degli strumenti di governo del territorio



La **LR14/17** ha stabilito una volta per sempre i limiti fisici della città consolidata e la quantità massima di consumo di suolo trasformabile all'esterno di tali limiti. Tale Predefinizione, formalizzata per il comune di Mira con l'approvazione della variante al PRG n....del ha di fatto escluso dalle competenze del PAT uno dei temi da sempre al centro di grandi dibattiti nelle sedi consiliari, ovvero il disegno degli *ambiti di urbanizzazione consolidata* e la quantità di suolo agricolo trasformabile un tempo denominata SAT (Superficie agricola trasformabile) oggi *Consumo di suolo*. Non trascurabili inoltre le ricadute disciplinari di tale legge per quanto riguarda l'innovazione del linguaggio disciplinare con la restituzione di una serie di definizioni che in parte sostituiscono o chiariscono termini già in uso.

La **LR 14/19** denominata Veneto 2050 completa il quadro strategico introdotto dalla LR14/17 introducendo sostanziali modifiche alla disciplina vigente finalizzate a promuovere ed agevolare la rigenerazione urbana e la "pulizia" del territorio agricolo con l'eliminazione delle opere incongrue ed elementi di degrado. Dal punto di vista disciplinare la ricaduta principale della legge è l'aver istituzionalizzato e strutturato il ricorso alla deroga. La legge prevede che ricorrendo a modalità costruttive che assicurano la sostenibilità ambientale degli edifici gli interventi di ampliamento possono essere realizzati i deroga agli indici di zona e alle altezze (fino ad un certo limite). La conseguenza sui contenuti del piano appare evidente: tutti gli ampliamenti realizzati con le regole della legge Veneto 2050 ed il conseguente aumento carico urbanistico sono extra dimensionamento sfuggendo quindi al controllo e alla regole del piano.

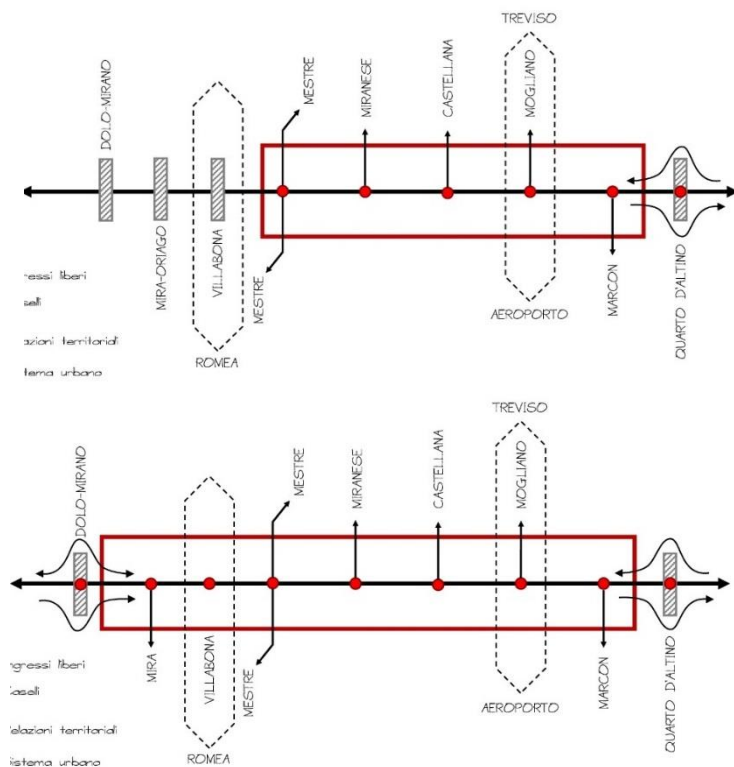
Il **PTRC** approvato nel 2020 ha introdotto una serie di temi che necessitano di essere recepiti nella pianificazione Locale, tra questi di maggior rilevanza: l'articolazione e la disciplina delle aree agricole, le misure di tutela idraulica, il sistema dei valori tra cui le architetture del 900, le aree afferenti i caselli e le stazioni ferroviarie. Con riferimento al tema delle architetture del 900 ed aree afferenti caselli e stazioni ferroviarie nel 2022 sono inoltre uscite le linee guida per l'adeguamento dei piani di livello inferiore.

Il **PGRA** (Piano Gestione Rischio alluvioni) entrato in vigore nel 2022 ha sostituito il vigente PAI rivoluzionando completamente il tema dei vincoli relativi al rischio idrogeologico con una profonda revisione delle aree a rischio e pericolosità idraulica

3.1.3 SCENARI INFRASTRUTTURALI

Statale Romea - Andrà considerato il piano dell'ANAS per la messa in sicurezza della statale. L'intervento comprende due rotatorie, alle intersezioni con via Giare e via Bastie e altre soluzioni relative alla modifica della viabilità esistente in corrispondenza delle vie Bastie, Bastie interne e Malcanton.

Autostrada - È attualmente in fase di valutazione la liberalizzazione del casello di Borbiago con conseguente arretramento della barriera a Dolo. Tale soluzione comporta una evoluzione significativa del sistema infrastrutturale metropolitano. Di fatto, la conurbazione servita dalla tangenziale che attualmente si estende da Quarto d'Altino e Mestre, si prolunherebbe fino a Dolo, restituendo dal punto di vista urbano la percezione e la funzionalità di un sistema strutturato su scala metropolitana.



Ferrovia - L'adeguamento della linea ferroviaria esistente agli standard SFMR ha prodotto una serie di significative criticità, particolarmente in corrispondenza delle intersezioni con la viabilità secondaria. Tali criticità dovranno essere evidenziate e previste azioni specifiche mirate alla loro risoluzione.

Idrovia - Scompare la previsione di una viabilità (camionabile) lungo l'idrovia, per la quale si profila all'orizzonte una riconversione come canale scolmatore. Anche la sua rilevanza portuale come collegamento Padova-Venezia tende a scemare, non esiste infatti ad oggi né una progettazione che colleghi l'idrovia con il canale dei petroli, né la realizzazione del porto di Padova che ad oggi non ha ancora una sua definizione strutturale. Se la prima ipotesi presentava evidenti impatti dal punto di vista ambientale e sul sistema viario, la seconda presenta possibili ricadute altrettanto problematiche. Lo sbocco in laguna dell'idrovia potrebbe avere effetti non prevedibili sul delicato equilibrio naturale e metterebbe in crisi i numerosi progetti in atto di valorizzazione ambientale, culturale, turistica e ricreativa dell'ambito lagunare.

Porto San Leonardo e cassa di colmata A - L'ambito del porto di Venezia si estende anche nel territorio del comune di Mira con la struttura portuale di San Leonardo, un tratto del canale di grande navigazione Malamocco/Marghera e la cassa di colmata A. Se per quanto riguarda San Leonardo ed il canale Malamocco-Marghera si tratta di territori appartenenti al demanio marittimo portuale ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'autorità portuale, per la cassa di colmata A, va precisato che essa è ad oggi ambito portuale ai sensi dell'art.12 della L.798/1984.. Per quanto sopra appare chiaro come il perimetro delle aree di pertinenza del demanio debba essere riportato negli elaborati di PAT e come per ora si debba prendere atto della destinazione esistente, provvedendo però a valutare le ricadute relative a possibili e diversi scenari di sviluppo.

3.1.4SCENARI AMMINISTRATIVI

L'entrata in vigore della Legge 7 aprile 2014, n. 56 (c.d. Riforma Delrio) apre la strada a profondi cambiamenti sul piano del governo territoriale. La legge, infatti, individua e regola le Città metropolitane come nuovo soggetto amministrativo, trasforma le Province in enti di secondo livello e incentiva l'unione e la fusione delle amministrazioni comunali come strumento di semplificazione del governo locale.

Si tratta di una legge mirata ad offrire una pluralità di soluzioni e interpretazione alle amministrazioni stesse, che diventano i soggetti responsabili delle scelte e dei risultati perseguiti in base ad esse. Si creano, così, nuove occasioni di sviluppo del sistema locale, attraverso azioni di innovazione e differenziazione da perseguire in ragione delle diverse ambizioni di ogni territorio.

L'art.6 dello statuto della città metropolitana di Venezia recita: *“ Nell'ambito delle proprie funzioni, la Città metropolitana mira a salvaguardare e promuovere il proprio territorio, valorizzando e tutelando le caratteristiche delle singole aree. In tale contesto, la Città metropolitana, con il coinvolgimento di tutti i territori e attraverso processi di integrazione economica, sociale e culturale, pianifica l'ottimizzazione e la ricaduta nell'intera area metropolitana delle opportunità derivanti:*

- dall'inclusione di Venezia e della sua laguna nel patrimonio mondiale Unesco;
- dalle infrastrutture portuali e aeroportuali;
- dai suoi poli e distretti produttivi;
- dalla valorizzazione del mare, delle lagune, dei fiumi, dalle aree rurali, dalla salvaguardia delle spiagge e del patrimonio urbano, storico, artistico e monumentale;
- dall'accoglienza turistica, culturale, balneare e naturalistica;
- dall'utilizzo del marchio internazionale di Venezia e dal richiamo dei suoi grandi eventi, nonché dalle altre specificità ed eccellenze presenti nel territorio metropolitano e riconosciute in ambito nazionale ed internazionale.”

Tra le funzioni della città Metropolitana vi è inoltre quella di redigere il piano strategico, uno strumento che ha come obiettivo un piano condiviso che punti al rilancio del territorio economico e sociale ed in grado di formulare un'agenda di temi di ampio respiro (vedi le linee guida dell'UE) che non sempre si possono imbrigliare nelle strette maglie dell'ordinaria pianificazione urbanistica.

Il Consiglio della Città metropolitana di Venezia ha adottato lunedì 23 luglio a Ca' Corner il primo Piano Strategico Metropolitano (Psm) triennale come principale strumento di pianificazione generale dello sviluppo socio-economico del proprio territorio, riconosciuto, esclusivamente agli enti metropolitani, dalla legge di riforma n. 56/2014, c.d. “legge Delrio”.

I contenuti del Piano Strategico Metropolitano che riguardano in tutto od in parte il territorio di Mira sono i seguenti:

- *Infrastrutture ferroviarie:* In questo ambito particolarmente significativi sono gli interventi di mobilità sostenibile verso le stazioni di Mira-Mirano....;(Pag. 50)
- *Le infrastrutture stradali:* l'area tra Venezia e Padova può assumere una centralità per funzionare sinergicamente con la rete insediativa interconnessa (Riviera del Brenta, Miranese e corona di Mestre). Ciò risponde in buona misura ad uno scenario per cui, in questa rete metropolitana relativamente densa, i poli dovrebbero diventare i poli specializzati e complementari di una armatura multicentrica [...] (Dematteis, 1999).(Pag. 51)

Le Aree Interne nell'ex territorio provinciale:

- A - Polo;
- B - Polo intercomunale;
- C - Cintura (aree peri-urbane);
- D - Aree intermedie;
- E - Aree periferiche;
- F - Aree periferiche.

Nella Città metropolitana di Venezia sono considerati 2 Poli di classe A (Venezia e Mirano) e 3 centri intercomunali (Dolo, Mira e Spinea)...(Pag. 61)

CONTRIBUTO DELLA RIVIERA DEL BRENTA (paragrafo 7.2.2 del Piano Strategico)

Comuni di: Campagna Lupia, Camponogara, Dolo, Mira, Fossò, Pianiga, Fiesso D'Artico, Campolongo Maggiore, Vigonovo, Stra.

I Comuni della Riviera del Brenta hanno presentato un proprio contributo come “area omogenea” sviluppando specifiche analisi di contesto di carattere economico, sociale, insediativo e infrastrutturale e proponendo degli scenari progettuali

rispondenti alla risoluzione delle principali criticità presenti e ritenuti essenziali per lo sviluppo del rispettivo territorio.

Le seguenti strategie dei comuni della Riviera del Brenta, dunque, integrano direttamente il Piano strategico metropolitano, mentre i rimanenti contenuti del contributo presentato saranno considerati nella sua fase attuativa, attraverso la validazione dell'Ufficio tecnico di Piano e della Cabina di regia:

- realizzazione di un nuovo casello autostradale "in ambito Roncoduro", ad integrazione della Linea di programma "6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE";
- completamento dell'Idrovia Padova – Venezia come canale navigabile e scolmatore del Fiume Brenta, assicurandosi che vengano progettate tutte le misure di mitigazione affinché non sia compromesso il sistema ecologico e morfologico della laguna e quello idrogeologico del territorio, ad integrazione delle Linee di programma "10: SICUREZZA DEL TERRITORIO E DEI CITTADINI", "6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE" e "9: SVILUPPO ECONOMICO";
- azioni di valorizzazione e sviluppo del Contratto di Fiume Brenta, ad integrazione della Linea di programma "7: SALVAGUARDIA E QUALITÀ DELL'AMBIENTE";
- adozione di politiche omogenee di rivitalizzazione dei centri storici della Riviera, ad integrazione delle Linee di programma "9: SVILUPPO ECONOMICO" e "11: CULTURA, TURISMO, SPORT E PROMOZIONE DEL TERRITORIO";
- richiesta di pubblico dibattito sulle nuove modalità di realizzazione dell'elettrodotto Fusina-Dolo-Camin, a garanzia del coinvolgimento dei territori interessati, ferma restando la contrarietà ad ogni ipotesi di linee aeree, ad integrazione delle Linee di programma "7: SALVAGUARDIA E QUALITÀ DELL'AMBIENTE" e "6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE";
- promozione di occasioni insediative per il settore manifatturiero, ad integrazione della Linea di programma "9: SVILUPPO ECONOMICO";
- azioni a favore dell'ammodernamento e potenziamento della linea ferroviaria Mestre-Adria, ad integrazione della Linea di programma "6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE";
- azioni a favore dello stralcio del nuovo asse plurimodale Padova - Venezia, con rinegoziazione di eventuali diverse alternative condivise dai territori attraverso lo strumento del pubblico dibattito, ad integrazione della Linea di programma "6: INFRASTRUTTURE E SERVIZI IN RETE".

3.1.5SCENARI TURISTICI

*“Il consumatore moderno è considerato da molti osservatori come un consumatore che non si accontenta più di disporre di beni e servizi, ormai alla portata di molti, ma come un soggetto alla continua ricerca di **esperienze**, di **emozioni**, di **coinvolgimento** sensoriale tali da consentire di vivere stimoli sempre nuovi, capaci di coinvolgerlo profondamente, di lasciarlo stupito. In questo contesto evolutivo dei consumi, le imprese attivano sforzi crescenti per offrire ai propri segmenti di clientela prodotti a forte contenuto esperienziale, siano essi beni o servizi, al fine di differenziare la tradizionale offerta economica; oppure le imprese cercano di fornire esperienze intese come prodotti e proposte economiche distinte progettate, realizzate, comunicate, vendute ed erogate specificamente per soddisfare le attese di quei consumatori desiderosi di vivere momenti memorabili, disposti a mantenere legami esperienziali con i produttori e a condividere con altri consumatori simili”. Nel mondo del consumo esperienziale prevale l’interesse per i benefici sociali, simbolici, psicologici, piuttosto che per i benefici tangibili connessi alle principali funzioni d’uso del prodotto”².*

Sul versante turistico si sta tendendo un difficile cambio di direzione proponendo un modello di fruizione non più centrato solo su Venezia, ma che veda anche il territorio di Gronda Lagunare riorganizzarsi e proporsi come vera e propria Destinazione turistica.

Al progressivo affermarsi di modelli di consumo turistici indifferenti ai luoghi ed orientati ad una crescente teatralizzazione della scena turistica ed omologazione delle scelte di destinazione, si contrappone un’offerta legata alle specificità locali all’interno di uno scenario complessivo di “autenticità” dei luoghi e delle esperienze.

Alla fluidità ed instabilità di un sistema turistico sempre alla rincorsa di una mutevole domanda, si contrappone una proposta fondata sui temi dell’identità locale. Un’offerta in grado di coniugare l’attrattività del territorio con la continuità della sua storia, i suoi ritmi e l’originalità del suo ambiente.

La posizione strategica baricentrica tra Padova e Venezia, l’accessibilità metropolitana, la prossimità al centro storico di Venezia, l’affaccio sulla laguna, l’appartenenza alla riviera, la ricchezza di ville e dimore storiche (la Villa Malcontenta tra tutte) e l’integrità dello spazio agricolo, sono caratteri che consentono al territorio di Mira di ripensarsi all’interno di un progetto di valorizzazione turistica di tipo innovativo:

- **multiesperienziale**: arte, cultura, eventi, enogastronomia, acquisti, sport;
- **autentica ed originale**: la riviera, miti, racconti, narrazioni, arte, cultura, bellezza, lentezza, silenzi, atmosfere;
- **di respiro europeo**: ciclabilità, ospitalità, eventi;

Un progetto pilota che raccolga la sfida per una nuova forma di “turismo emozionale” che si alimenta di atmosfere, suggestioni ed esperienze affondando le sue radici nell’identità e cultura locale.

² FERRARI S., “MODELLI GESTIONALI PER IL TURISMO COME ESPERIENZA. EMOZIONI E POLISENSORIALITÀ NEL MARKETING DELLE IMPRESE TURISTICHE”, CEDAM, PADOVA, 2006

3.1.6 SCENARI DELLA MOBILITÀ LENTA

Così come nella ristorazione nascono gli slow food, nel mondo dei viaggi si fa largo l'idea dello slow travel: il viaggiare lenti. Sulla bicicletta o in cammino si percorrono strade nascoste, poco battute e spesso non asfaltate; gli occhi si prendono il tempo necessario per posarsi sul paesaggio, e per trattenere le emozioni che possono dare i filari di cipressi, una strada all'interno di un bosco, un casolare, una vallata vista dall'alto, capannelli di persone riunite in una piazza di paese alla domenica mattina. Sempre più persone stanno riscoprendo il gusto di viaggiare lenti: in bicicletta o a piedi.

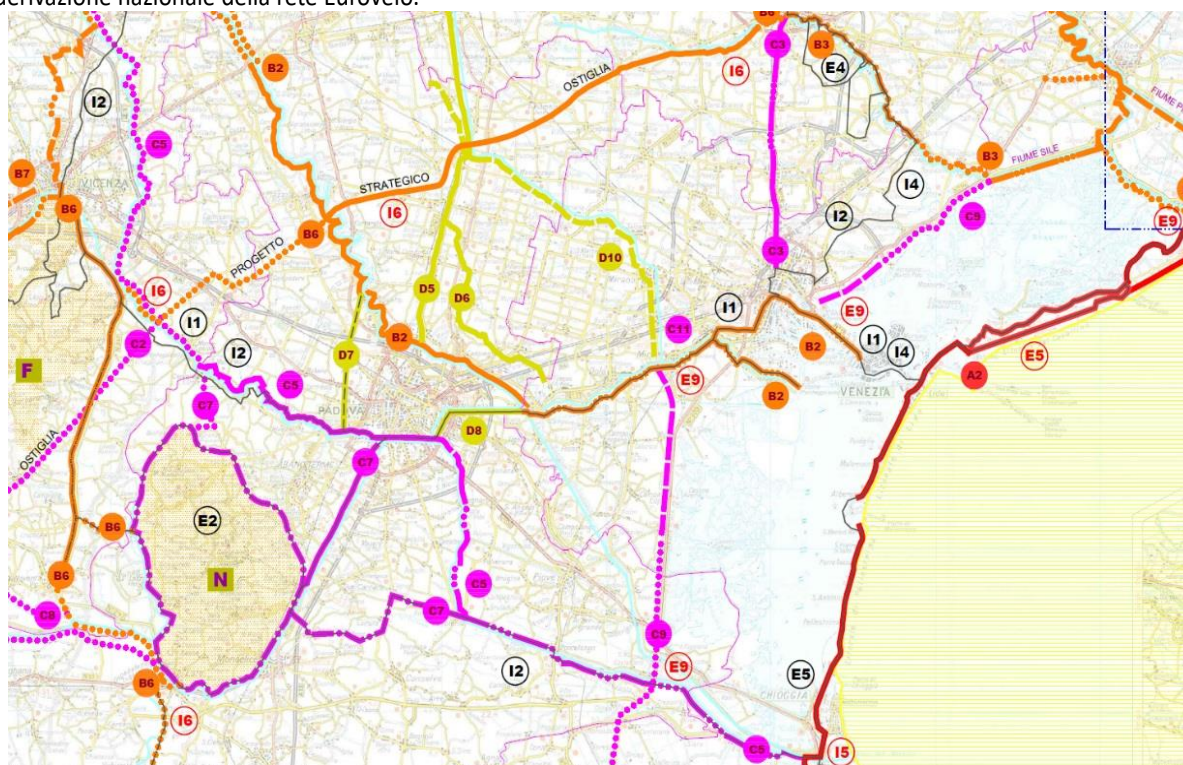
In contrapposizione alla frenesia dei grandi viaggi organizzati, quello che vediamo affermarsi è un movimento che ricerca ed esalta la lentezza, e che cerca di dilatare i tempi di un viaggio, dando respiro e significato ad ogni suo singolo momento. Quando arrivi in un nuovo posto in sella ad una bicicletta, o con uno zaino sulle spalle, scopri un'accoglienza nuova. Quella che una volta era riservata ai viaggiatori, che affrontavano le distanze lentamente, e che proprio per questo avevano storie da raccontare. Si stabilisce subito un'insolita confidenza che ti avvicina a quell'identità, emotiva e culturale, che ogni luogo possiede.

Questa nuova idea di viaggio ha avuto come contropartita la nascita di itinerari ciclabili e "cammini" che hanno ormai assunto una strutturazione ed una portata di livello europeo. Tra i più famosi e conosciuti itinerari ciclabili quello Venezia-Monaco, la ciclabile VENTO da Torino a Venezia e il cammino Romea -Strata.

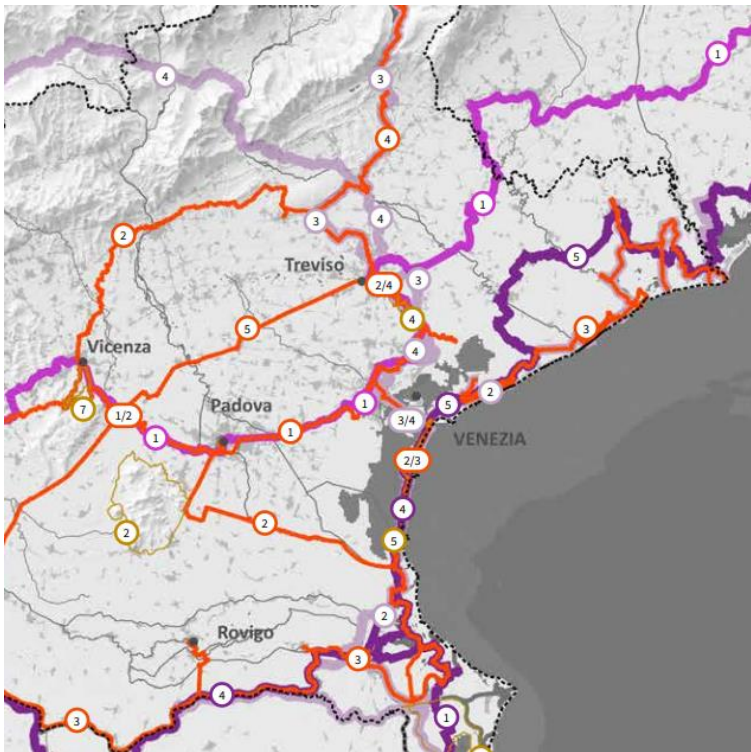
Itinerari ciclabili

Per quanto riguarda il sistema delle piste ciclabili, per avere un quadro degli itinerari esistenti e delle azioni in progetto, si può fare riferimento al masterplan delle piste ciclabili della regione Veneto. Con [Deliberazione di Giunta regionale n. 1792 del 6 ottobre 2014](#) è stato approvato l'aggiornamento del Master Plan delle piste ciclabili.

I documenti che costituiscono il Bici Plan Regionale del 2014 contengono una ricchissima quantità di informazioni specifiche sui tracciati, sulla percorribilità di argini e strade minori, sulla pericolosità di intersezioni e necessità di interventi e sulle valenze ambientali e storico artistiche. Si tratta di un piano programmatico che individua la soluzione ottimale per il futuro. Detta pianificazione privilegia gli argini dei fiumi e le ferrovie dismesse come richiamato dal quadro normativo nazionale e regionale. L'organizzazione pianificatoria generale del sistema della mobilità ciclistica del Veneto si riconduce alla rete Bicalitalia come derivazione nazionale della rete Eurovelo.



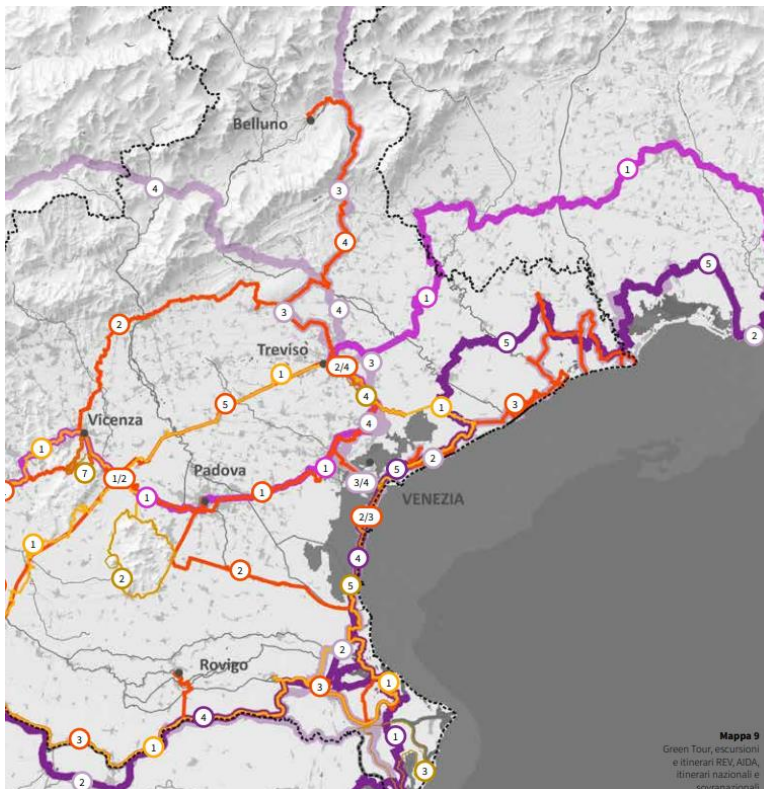
LA CICLOVIA DELLA RIVIERA NEL SISTEMA DEGLI ITINERARI SOVRAORDINATI



ESCURSIONI DELLA RETE ESCURSIONISTICA VENETA (REV)

le escursioni regionali sono uno dei due elementi della rev e consistono in sette escursioni ciclistiche da svolgere in giornata. le località naturalistiche promosse da queste escursioni sono: le dolomiti, i colli Euganei, il delta del PO, il sistema del SILE, le isole della laguna di VENEZIA, il fiume MINCIO e i COLLI BERICI

1 Eurovelo 7



PROGETTO STRATEGICO REGIONALE "GREEN TOUR"

Il Progetto strategico regionale "Green Tour - Verde in movimento" è stato avviato dalla Regione Veneto per pianificare una serie di percorsi ambientali incentrati sulla storica ferrovia dismessa Treviso-Ostiglia. Il progetto, previsto ai sensi dell'art. 26 della LR 11/2004 è stato realizzato in collaborazione con l'Università di Padova, che ne ha curato lo studio di fattibilità. Il progetto finale prevede due anelli che attraversano le Province di Verona, Vicenza, Padova, Treviso, Venezia, Rovigo.

IL NUOVO PIANO DELLA CICLABILITA' REGIONALE

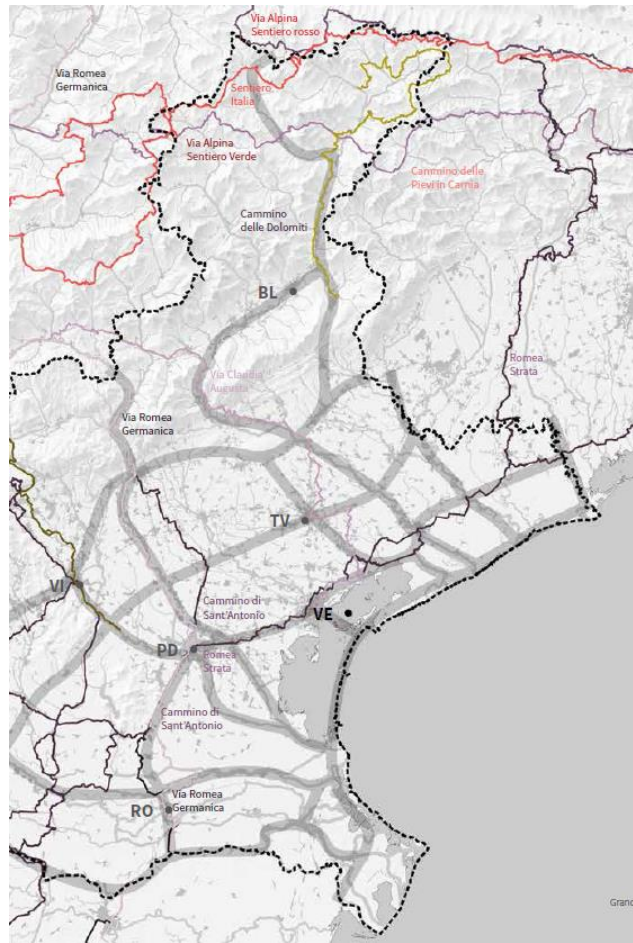
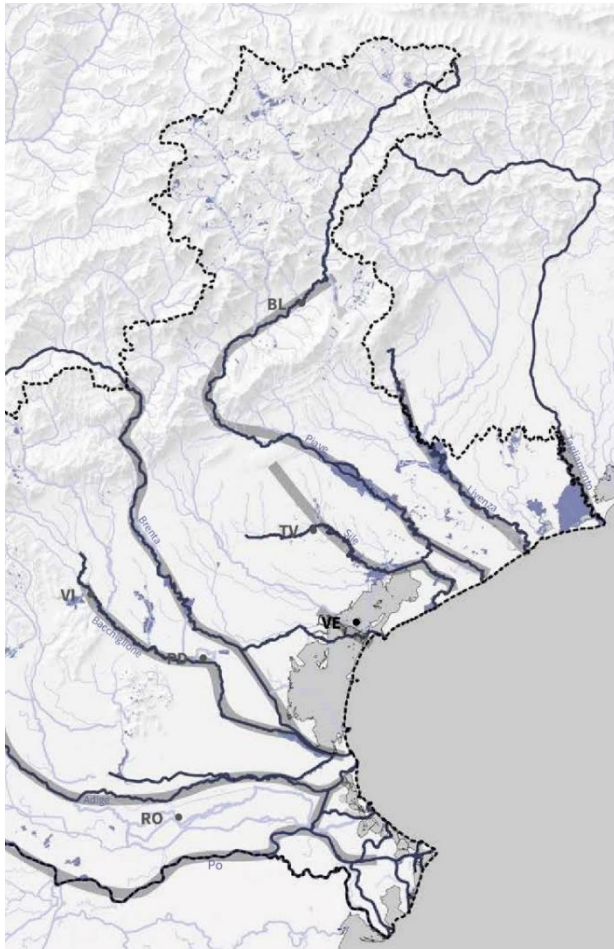


Realizzare un sistema di ciclovie regionali Il Piano si propone di realizzare un sistema di ciclovie di rilevanza regionale: un telaio di infrastrutture leggere interconnesso sia con i sistemi di rango superiore (europeo, nazionale, interregionale), sia con quelli di rango inferiore (provinciale, locale) e integrato con gli altri sistemi di mobilità come il treno, la barca e il trasporto pubblico su gomma.

La lettura interpretativa del territorio permette di restituire il sistema geografico dal quale nascono e nel quale si depositano le dorsali ciclabili regionali. Esse sono da intendere come un grande progetto di territorio e la restituzione interpretativa di quest'ultimo è il modo per far emergere le risorse su cui si appoggia tale progetto e ne costruisce la narrazione.

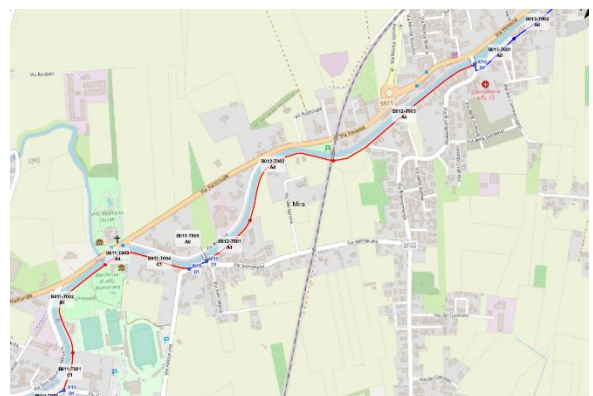
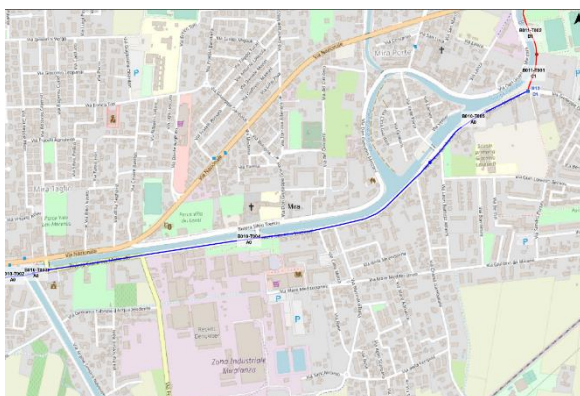
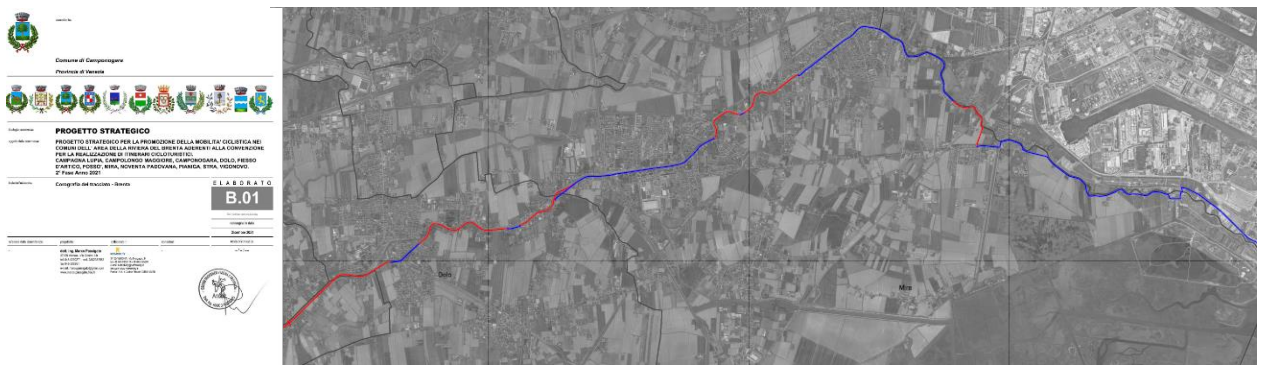
Un progetto che nasce dal territorio, dalle sue specificità, dal modo in cui è abitato e dalle pratiche d'uso che lo modificano quotidianamente.

Il Documento propone un lavoro di analisi e interpretazione del territorio veneto, emergono le linee d'acqua e gli ambiti di terra che caratterizzano il paesaggio del Veneto. Da questi due sistemi, che si incrociano quasi perpendicolarmente, nasce il progetto delle dorsali come modo per raccontare le specificità di questi paesaggi. Le dorsali attraversano il territorio e percorrendole si scorre un racconto costituito dal susseguirsi degli elementi che lo caratterizzano. Ogni dorsale è un racconto geografico con carattere unitario: la costa, la bassa pianura, l'alta pianura, il Pedemonte, il Po, l'Adige, **il Brenta**, il Bacchiglione, il Sile, il Piave, il Livenza, il Tagliamento

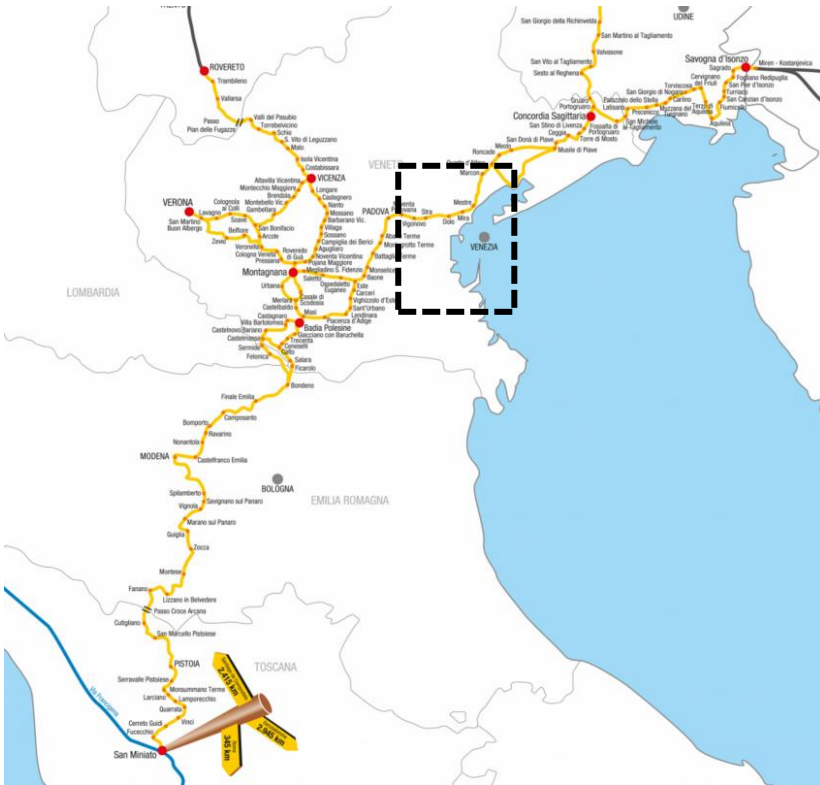


IL PROGETTO DELLA CICLABILE DEL BRENTA

A partire dagli anni 2012 e 2013 i 10 Comuni di Noventa Padovana, Stra, Fiesso d'Artico, Dolo, Mira, Vigonovo, Fossò, Camponogara, Camplongo Maggiore e Campagna Lupia stanno lavorando per promuovere assieme la mobilità ciclistica nell'area della Riviera de Brenta. Si è iniziato con uno studio del Ciset e con la relazione di una prima cartografia cicloturistica; nel 2018, con Comune capofila Camponogara, si è sviluppato un Progetto strategico mobilità ciclistica nelle Terre del Brenta che si è avviato con una serie di interviste a tutti i comuni, e si è completato con una planimetria che riporta i percorsi ciclabili esistenti e desiderati ed una relazione che oltre a descrivere il territorio ed i suoi percorsi ciclabili, ha proposto una agenda strategica di azioni. A seguito di questa documentazione i comuni hanno condiviso di concentrare le loro progettualità prevalentemente sulla Riviera del Brenta, ma anche sul Cornio, corso d'acqua minore della pianura. La Valorizzazione della Riviera del Brenta riguarda la riscoperta della strada alzaia, che risulta importante sia per la fortissima attrazione cicloturistica di vedute delle ville ubicate da entrambi i lati e del fiume, e sia per le funzioni locali di collegamento tra i vari paesi, frazioni, nuclei abitati che si sviluppano lungo il fiume. La Riviera del Brenta, oltre al noto valore turistico internazionale è percorso ogni anno da migliaia di cicloturisti transitanti sul più frequentato percorso cicloturistico nazionale "dal Lago di Garda a Venezia" e da coloro che scendendo in bicicletta dal Brennero imboccano la Valsugana e percorrendo gli argini del Brenta arrivano a Venezia visitando la Riviera. Il percorso del Cornio inizia dal Piovego per toccare Vigonovo, Celesio, Sandon, Lazzaretto e Lova. Nel 2021 il gruppo dei Comuni si è allargato al Comune di Pianiga e, con Comune capofila Camponogara, ha avviato uno studio di approfondimento per realizzare un percorso ciclabile lungo la Riviera del Brenta argine destro idraulico e per il Cornio. Obiettivo di questo studio è stato di approfondire la percorribilità degli argini e di sondare i principali Enti per arrivare ad una specie di pre-conferenza dei servizi per questo progetto.



CAMMINI

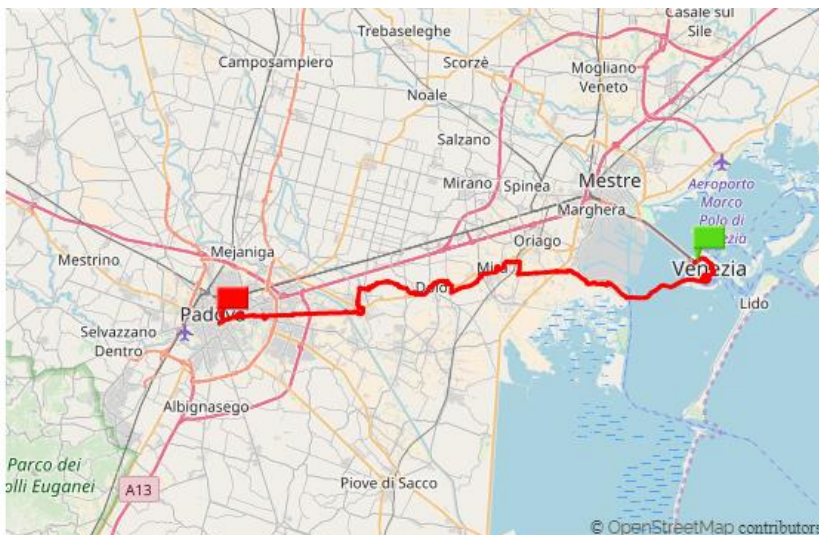


I cammini o itinerari dei pellegrini che interessano il territorio di Mira sono principalmente due:

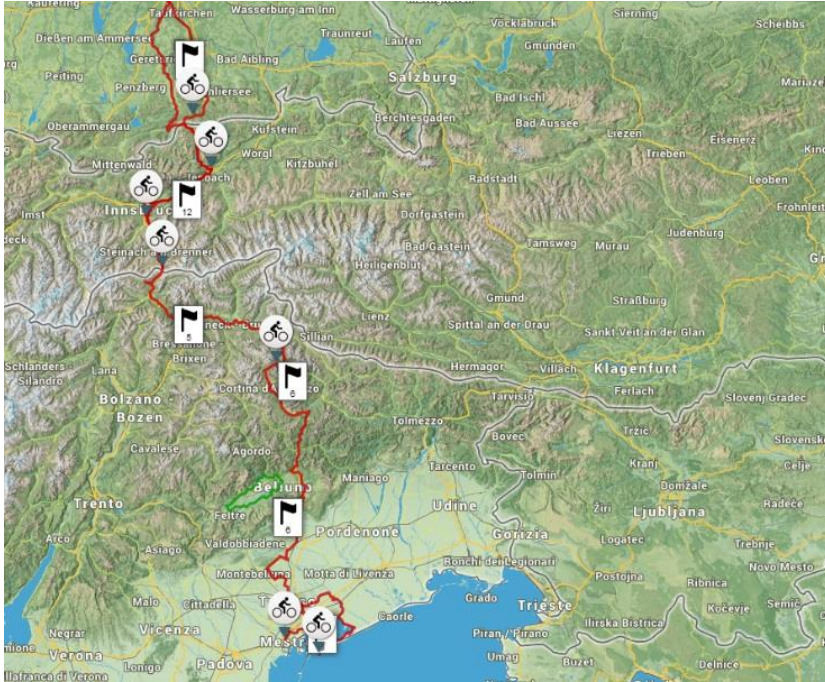
Romea Strata;

Cammino di S. Antonio (dal Santo a San Marco).

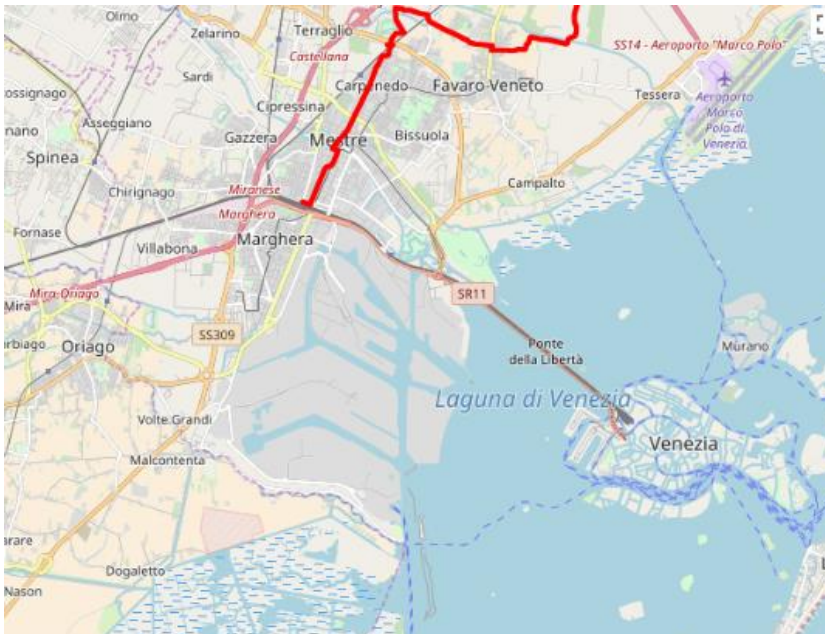
Il cammino Romea Strata : replica la rotta seguita dai pellegrini che nel Medioevo si mettevano in marcia dall'Europa centro-orientale verso Roma, Gerusalemme o Santiago di Compostela. Il cammino Romea Strata scende nel territorio italiano per 1.302 chilometri attraversando cinque regioni dal Trentino al Friuli, dall'Emilia alla Toscana; duecento di questi chilometri li cammina nel Veneto... E poi la dolcezza dei percorsi che portano da Aquileia a Padova sull'antico tracciato della consolare Annia, la via segnata da Piave, Livenza e Sile che continua fiancheggiando l'argine San Marco da Cospile a Portegrandi verso Quarto d'Altino e Mestre per proseguire verso la Riviera del Brenta tra le ville venete.



Il Camino di Sant'Antonio parte da Venezia e attraversa la Riviera del Brenta seguendo il percorso che ha effettuato una delle più insigni reliquie di Sant'Antonio che da Padova è giunta fino alla Basilica della Madonna della Salute dove è ancora oggi conservata. Al termine di ogni tappa è previsto un "rifugio", cioè un luogo di accoglienza dove si può pernottare.



La ciclovía dell'amicizia Monaco Venezia, merita una focus ulteriore in ragione delle potenzialità che può offrire al territorio Mirese. È un itinerario ciclabile che si sviluppa sul territorio di tre nazioni: Germania, Austria e Italia. Partendo da Monaco di Baviera si pedala verso sud attraversando numerosi siti di interesse culturale, storico e naturalistico fino a giungere, dopo diversi giorni di viaggio, in una delle città più belle del mondo, a Venezia.



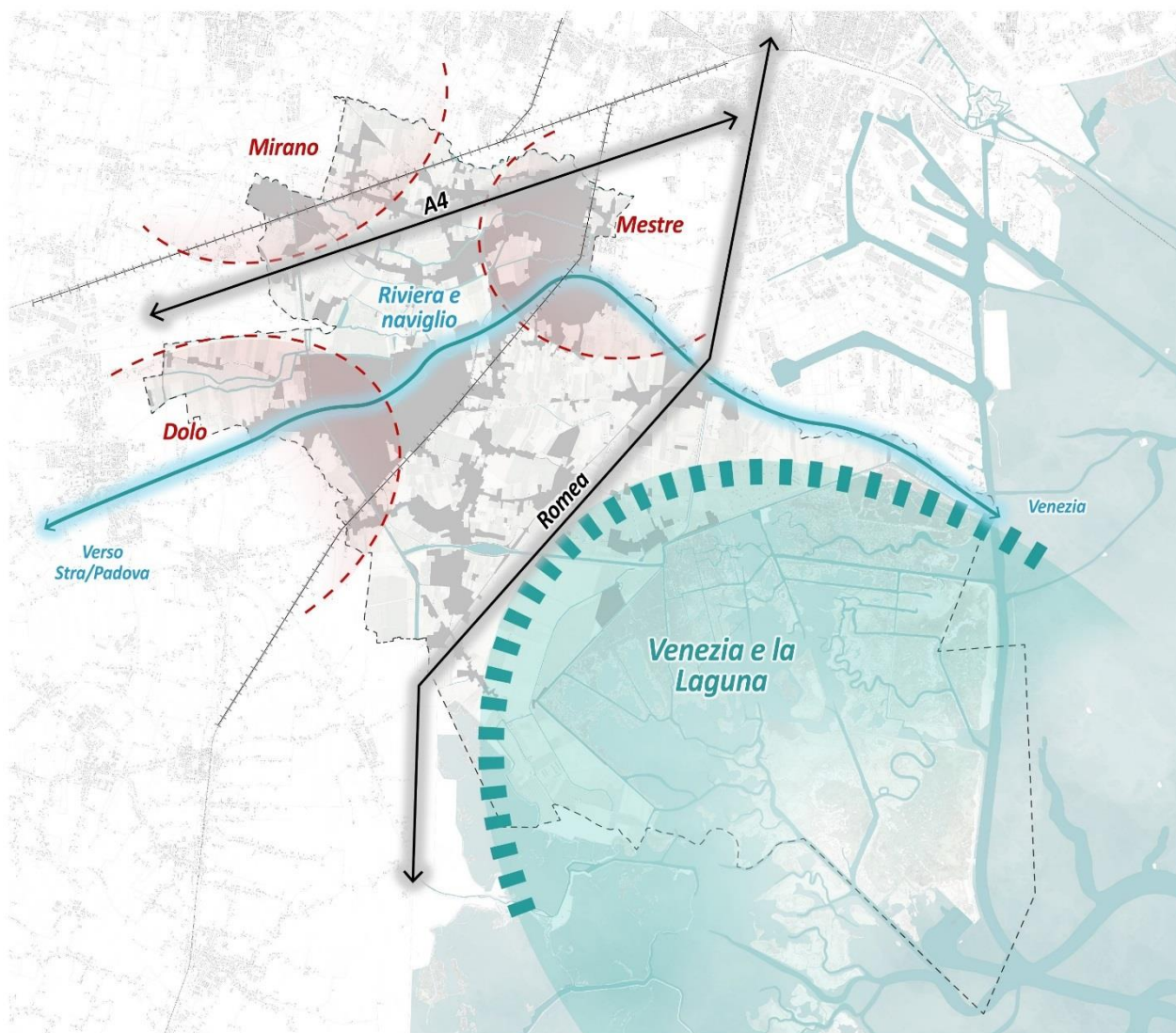
L'attuale configurazione dell'itinerario prevede come punto di interscambio Marghera. Una possibile integrazione di tale itinerario con il cammino Romea Strata consentirebbe il prolungamento dello stesso fino a Fusina quale porta d'acqua per Venezia.

3.2 Figure di sintesi

Nelle immagini seguenti sono sintetizzati graficamente alcuni aspetti di caratterizzazione territoriale che assumono rilevanza strutturale nel percorso di definizione del PAT:

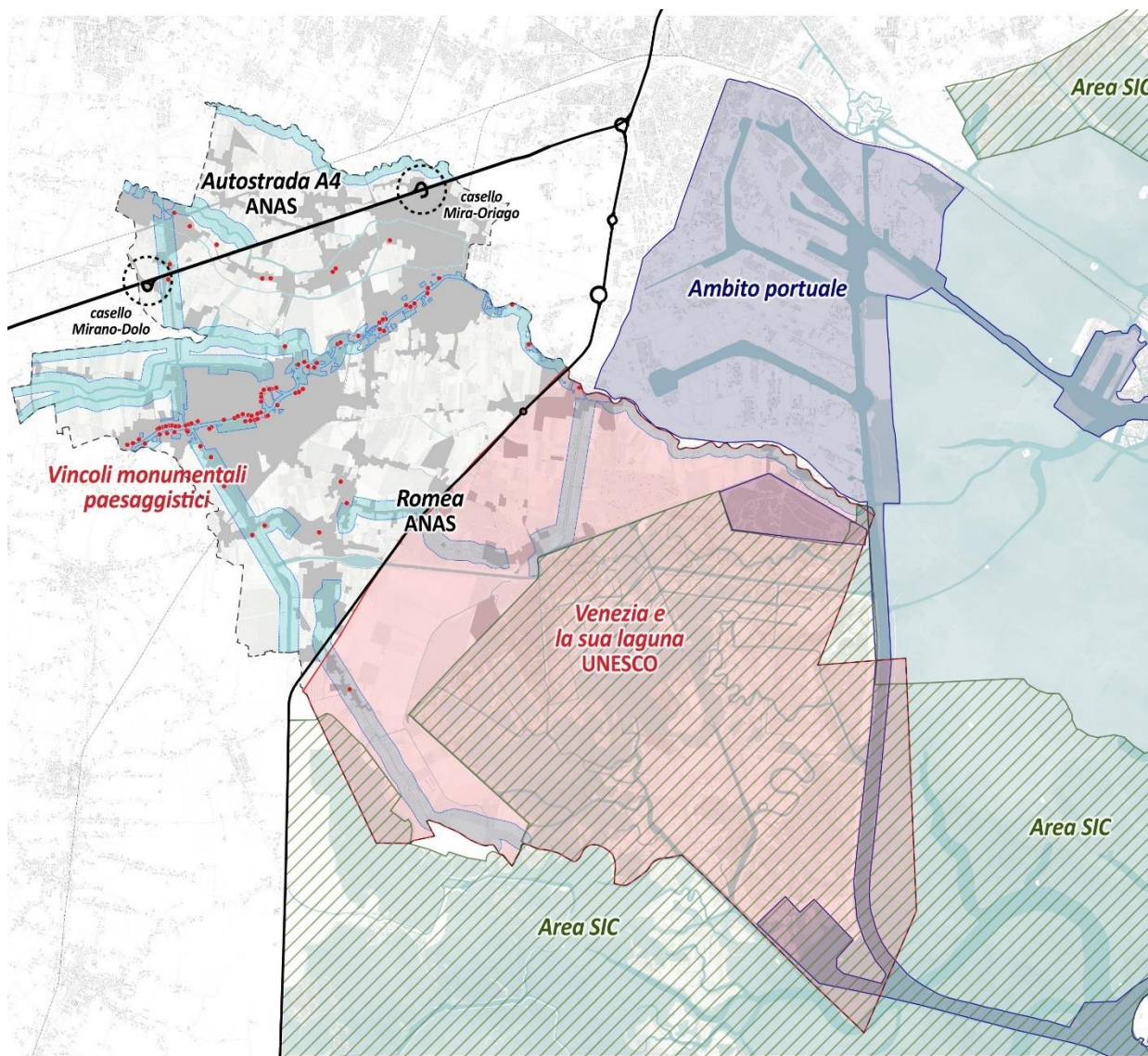
1. La figura “**appartenenze**” rappresenta il complesso sistema di relazioni che legano le diverse parti del territorio comunale con i territori contermini
2. La figura “**competenze**” rappresenta in qualche modo i limiti di competenza del PAT ovvero le parti del territorio la cui pianificazione è appannaggio di altri enti sovraordinati

3.2.1 APPARTENZE



Il territorio di Mira per estensione e strategica localizzazione si configura come baricentro di un complesso sistema di relazioni e appartenenze: a nord con il Miranese e le grandi infrastrutture di scala metropolitana, a ovest con il territorio di Dolo, a est si avvertono gli effetti della prossimità alla conurbazione di Mestre e Marghera, a sud, superata la Romea si avverte, nell'apertura degli spazi e nella geometria della bonifica, l'appartenenza al sistema delle bonifiche perlagunari prima e alla laguna poi,

3.2.2 COMPETENZE



La disciplina del territorio Mira si presenta particolarmente complessa per la sovrapposizione ed integrazione di diversi enti e rispettive competenze:

- ambito del porto san Leonardo ed il canale la cui disciplina è in capo all'autorità portuale
- lo spazio lagunare all'interno del quale gli interventi sono disciplinati dal Piano Morfologico della laguna cui si sovrappone il piano di gestione del sito UNESCO "Venezia e la sua laguna"
- Il corridoio del naviglio disciplinato dal Vincolo Monumentale ai sensi dell'art.136 del D.Lgs 42/2004
- ville parchi e giardini interessati dal vincolo Monumentale ai sensi dell'art.10 del D.Lgs 142/2004
- corridoi dei corsi d'acqua pubblici interessati dal vincolo paesaggistico ai sensi dell'art.142 del D,Lgs 42/2004
- autostrada, casello e statale Romea di competenza dell'ANAS

3.3 Comunità e territorio in numeri

3.3.1 ABITANTI, ABITAZIONI E TURISTI

Dal punto di vista delle dinamiche demografiche (come meglio descritte nell'elaborato del Dimensionamento) il comune presenta le tipiche dinamiche regionali: diminuzione del numero di abitanti, aumento del numero di famiglie, diminuzione del numero di Componenti per famiglia, aumento della superficie media delle abitazioni

Su versante Turistico i dati confermano un andamento positivo ed un'offerta di posti letto adeguata e localizzata prevalentemente in strutture alberghiere

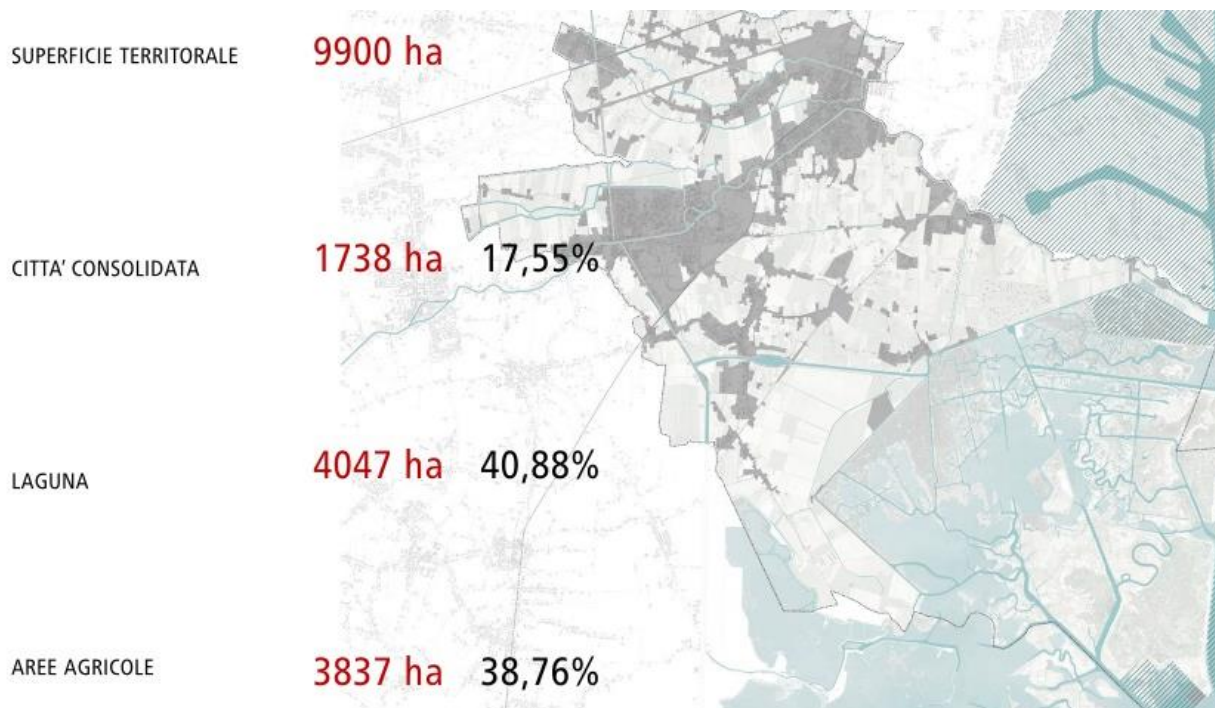
ABITANTI	ABITAZIONI	TURISTI
37.690 Abitanti	16.757 Abitazioni	175.890 Presenze
583 Abitanti in meno nel decennio	15.819 Abitazioni occupate	+10% Presenze 2016-2017
8,5% Stranieri	938 Abitazioni non occupate	80% Presenze alberghiere
16.690 Famiglie	232 Coabitazioni	118 Strutture ricettive
336 Famiglie in più nel decennio	105 mq Superficie media abitazioni	1232 Posti letto
2.33 Componenti famiglia nel 2018	50% Patrimonio edizio realizzato tra anni '60 e '80	

TOTALE ALBERGHI	10	PRESENZE ALBERGHI	43.660
TOTALE STRUTTURE EXTRALBERGHIERE	94	PRESENZE EXTRALBERGHIERE	27.064
TOTALE	104	TOTALE	70.724
POSTI LETTO ALBERGHIERI	569	PERMANENZA MEDIA ALBERGHIERI	2,53
POSTI LETTO EXTRALBERGHIERI	579	PERMANENZA MEDIA EXTRALBERGHIERI	5,10
TOTALE	1.148	PERMANENZA MEDIA TOTALE	3,14
ARRIVI ALBERGHIERI	17.217		
ARRIVI EXTRALBERGHIERI	5.299		
TOTALE	22.516		

3.3.2 IL TERRITORIO

Una prima rapida interpretazione dei dati territoriali restituisce alcune specificità del territorio Mirese:

- **80%** circa della sup. territoriale è occupato da laguna e area agricola
- **70%** circa del territorio comunale presenta un vincolo paesaggistico
- **58** gli edifici con vincolo monumentale
- **92** sono le ville venete



4. CONTENUTI STATUTARI

Scelte di Piano



R01a	Rep. Isolati
R01b	Quaderno SE
T6	Carta Isolati
R01	NdA Titolo I

TEMPO LUNGO

il tempo delle strategie di sviluppo e delle azioni di lungo termine, il tempo necessario per una evoluzione generale dei sistemi e degli ecosistemi, il tempo necessario per lo stabilizzarsi di una nuova forma urbana o di un diverso equilibrio ambientale. Al tempo lungo appartengono i tessuti urbani e gli spazi aperti nel loro complesso (isolati e isole agricole) cui si sovrappongono reti e funzioni

Definizione

Principi, obiettivi e parametri di sostenibilità e qualità che il PAT assume come riferimento al fine di far evolvere qualitativamente i tessuti edilizi nel loro complesso di reindirizzando le dinamiche in atto verso uno scenario di qualità ambientale e un complessivo miglioramento della qualità della vita.

Obiettivi

I contenuti statutari assumono gli obiettivi dell' Agenda 2030 così come declinati ed articolati a livello regionale.

Tempo e strategie di attuazione

Il tempo delle strategie di sviluppo e delle azioni di lungo termine, il tempo necessario per una evoluzione generale dei sistemi e degli ecosistemi, il tempo necessario per lo stabilizzarsi di una nuova forma urbana o di un diverso equilibrio ambientale.

Al tempo lungo appartengono i tessuti urbani e gli spazi aperti nel loro complesso (isolati e isole agricole) cui si sovrappongono reti e funzioni.

Contenuti

Sostenibilità ambientale delle costruzioni: obiettivi e parametri per il miglioramento della *prestazionalità* ambientale degli edifici;

Sostenibilità ecosistemica: metodologia, obiettivi e parametri per la mappatura e valorizzazione dei servizi erogati spontaneamente dal suolo denominati *Sevizi ecosistemici*;

Qualità della forma urbana; direttive e linee guida per la qualificazione e riordino dei tessuti edilizi.

Elaborati di piano

Tav. 6	Carta degli Isolati
R01a	Repertorio degli isolati
R02	Relazione di progetto;
R03	Relazione sintetica

Disciplina di piano

TITOLO II CONTENUTI STATUTARI

CAPO I Sostenibilità

Art. 4	DISCIPLINA DELLA SOSTENIBILITA'
Art. 5	REPERTORIO DEGLI ISOLATI
Art. 5	SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DELLE COSTRUZIONI
Art. 6	SOSTENIBILITÀ ECOSISTEMICA
Art. 7	QUALITA' DELLA FORMA URBANA

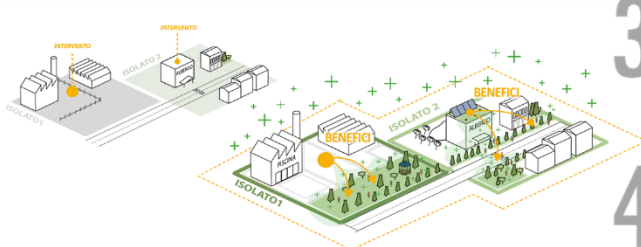
4.1 Strategie per la sostenibilità



TIPOLOGIA	DISCIPLINA	DESCRIZIONE
1 CONTENUTI CONOSCITIVI	Quadro Conoscitivo	
2	CONTENUTI STATUTARI	Sostenibilità
3	CONTENUTI ORDINATORI	Vincoli Fragilità
4	CONTENUTI STRATEGICI	Invarianti Trasformabilità
5	VALUTATIVI GESTIONALI	Vas - Vinca Valut. Idraulica

L'evoluzione qualitativa dei tessuti edili nel loro complesso non si ottiene con gesti isolati ma "unendo le forze" ovvero **reindirizzando tutti i singoli interventi grandi e piccoli, privati e pubblici verso un unico obiettivo di qualità collettivamente condiviso e misurabile.** Ovvero gli interventi edili non più autoreferenziali ma ognuno che per quota parte contribuisce al miglioramento collettivo della qualità ambientale e paesaggistica.

Per quanto sopra, la strategia assunta per la riqualificazione urbana il PAT prevede di associare ad ogni intervento edilizio un obiettivo di sostenibilità, espresso da specifico parametro da raggiungere adottando nella realizzazione dell'intervento una o più soluzioni ad alta sostenibilità.



- 1 Investire sul Patrimonio immobiliare**
 La rigenerazione urbana come strumento per la valorizzazione qualitativa ed economica del patrimonio immobiliare
- 2 Potenziare la Città Pubblica**
 L'investimento privato nella rigenerazione che come contropartita collettiva contribuisce per propria parte al rinforzo e potenziamento della città pubblica
- 3 Migliorare la Qualità della vita**
 La prestazionalità e qualità della città pubblica fattore come determinante per la vivibilità urbana e qualità della vita
- 4 Governare l'evoluzione della città**
 La disciplina della sostenibilità con il suo apparato di conoscenze e valutazioni si configura come lo strumento idoneo al governo del processo che lega intervento privato e interesse collettivo ponendo il tema della qualità ambientale espressa in termini ecosistemici al centro dei processi evolutivi della città.

L'esigenza di riqualificare un patrimonio edilizio per lo più di scarsa qualità e la maggiore consapevolezza del ruolo che le città possono svolgere quali attrattori di flussi economici, ma anche quali strumenti per il riequilibrio ambientale e la mitigazione degli effetti sui cambiamenti climatici, sono temi sempre più attuali e richiedono un profondo ripensamento delle azioni di pianificazione che devono saper rispondere ad una sempre crescente domanda di qualificazione dello spazio urbano.

Pur riconoscendo l'indubbio valore di azioni puntuali di rigenerazione e riqualificazione urbana va rilevato come, nelle realtà urbane medio/piccole ed in assenza di un robusto investimento pubblico, soltanto in rare occasioni tali interventi riescano ad innescare processi virtuosi che coinvolgano ampie parti di città.

L'evoluzione qualitativa dei tessuti edilizi nel loro complesso non si ottiene con gesti isolati ma "unendo le forze" ovvero reindirizzando tutti i singoli interventi grandi e piccoli, privati e pubblici, verso un unico obiettivo di qualità collettivamente condiviso e misurabile.

Ovvero gli interventi edilizi non più autoreferenziali ma ognuno che per quota parte contribuisce al miglioramento collettivo della qualità ambientale e paesaggistica.

Per quanto sopra, la strategia assunta per la riqualificazione urbana dal PAT prevede di associare ad ogni intervento edilizio un obiettivo di sostenibilità, espresso da specifico parametro da raggiungere adottando nella realizzazione dell'intervento una o più soluzioni ad alta sostenibilità.

Per governare tale processo, che inevitabilmente si sviluppa nel tempo lungo è necessario:

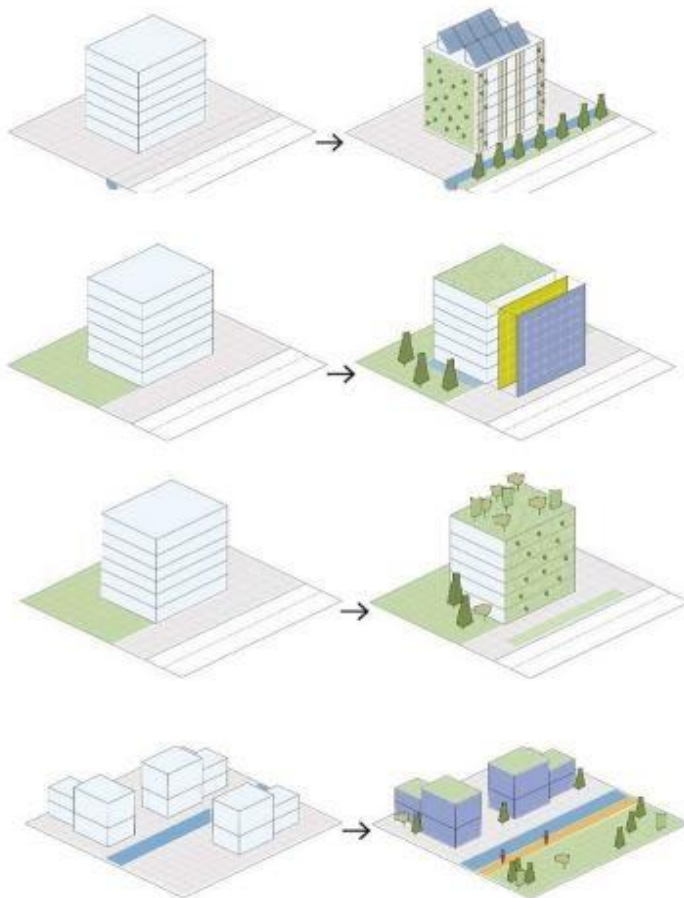
- a) individuare gli aspetti di qualità ambientale sui quali si intende intervenire, ovvero che possono essere associati alla realizzazione di interventi edilizi o di trasformazione territoriale;
- b) sviluppare un approfondimento conoscitivo dei tessuti consolidati, i quali anche a livello di uso del suolo sono tematizzati in modo unitario, mentre in realtà contengono al loro interno molte "sfumature" e morfologie;
- c) fissare obiettivi misurabili e differenziati in relazione alle caratteristiche e condizioni di fragilità/criticità dei diversi contesti urbani;
- d) individuare un repertorio di "buone pratiche" per indirizzare gli interventi verso soluzioni progettuali maggiormente sostenibili differenziandone l'applicazione in relazione alle caratteristiche e condizioni di fragilità/criticità dei diversi contesti urbani o agricoli.

Il PAT di conseguenza assume le seguenti strategie disciplinari:

- a) **assunzione della Sostenibilità Ambientale, Sostenibilità Ecosistemica e della Qualità della Forma Urbana**, come principi ordinatori, obiettivi strategici e requisiti sostanziali delle trasformazioni:

SOSTENIBILITA' AMBIENTALE DELLE COSTRUZIONI	gli interventi di rigenerazione del patrimonio edilizio esistente e di nuova costruzione, adottano soluzioni progettuali atte ad assicurare la loro <i>sostenibilità ambientale</i> ovvero raggiungere adeguati livelli prestazionali degli edifici in termini di: <i>efficienza e risparmio energetico, riduzione delle emissioni risparmio, riciclo, reversibilità e comfort abitativo.</i>		<i>efficienza e risparmio energetico, riduzione delle emissioni, risparmio, riciclo, reversibilità comfort abitativo.</i>
SOSTENIBILITA' ECOSISTEMICA	il principio e la metodologia dei servizi ecosistemici come strumento atto ad esprimere e perseguire il mantenimento e miglioramento della funzionalità ambientale e resilienza territoriale, assumendo il valore e la mappatura di tali servizi come parametro di riferimento per la valutazione della sostenibilità degli interventi.	SERVIZI DI REGOLAZIONE	Regolazione delle emissioni di CO2 Riduzione Impatto Climatico Realizzazione di Infrastrutture Verdi
		SERVIZI CULTURALI	Valorizzazione della città pubblica e del paesaggio
QUALITA' URBANA	associare agli interventi sul patrimonio edilizio la riqualificazione architettonica e tipologica dei tessuti edilizi coerentemente con le caratteristiche e gli obiettivi di qualità dei singoli isolati urbani.		tutela e valorizzazione dei tessuti edilizi storici riqualificazione della scena urbana qualificazione della città pubblica,

AZIONI DI PIANO = NORME DI ATTUAZIONE DEL PAT **Art.4 D ISCIPLINA DELLA SOSTENIBILITA'**



Art.5 Repertorio isolati

Art. SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DELLE COSTRUZIONI
Gli interventi di rigenerazione del patrimonio edilizio esistente e di nuova costruzione dovranno adottare soluzioni progettuali atte ad assicurare la loro sostenibilità: efficienza, risparmio energetico, riduzione delle emissioni, riciclo, reversibilità e comfort abitativo.

Art.7 SOSTENIBILITÀ ECOSISTEMICA

7.1) Servizi Di Regolazione: emissioni di CO2
l'attuazione degli interventi dovrà prevedere soluzioni atte a minimizzare le emissioni di CO2 secondo i parametri che il PI potrà ridefinire, aggiornare ed integrare:
Ristrutturazione edilizia= - 20% CO2;
Nuova costruzione = neutralità carbonica.

Servizi di Regolazione Riduzione impatto edilizio

L'attuazione degli interventi dovrà prevedere soluzioni atte a migliorare la qualità ambientale e la capacità di adattamento attraverso il rispetto di un indice di riduzione impatto edilizio esito del rapporto tra superfici verdi/Superfici impermeabili/alberature/indice di deflusso

Servizi di Regolazione: Potenziam. infrastrutture verdi

L'attuazione degli interventi edilizi e/o di trasformazione del territorio associata ad azioni di ampliamento, miglioramento e potenziamento dell'infrastruttura verde: Realizzazione di aree boscate, Piantumazione di alberature e prati alberati, Realizzazione di filari alberati, Realizzazione di giardini

4.1.1 SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DELLE COSTRUZIONI

Gli interventi di rigenerazione del patrimonio edilizio esistente e di nuova costruzione, secondo i criteri, modalità e gradualità che saranno precisate dal PI, dovranno adottare soluzioni progettuali atte ad assicurare la loro *sostenibilità ambientale* ovvero raggiungere adeguati livelli prestazionali degli edifici in termini di:

- *efficienza e risparmio energetico,*
- *riduzione delle emissioni,*
- *risparmio, riciclo, reversibilità e comfort abitativo.*

Il Piano degli Interventi attraverso il “PRONTUARIO PER LA QUALITÀ AMBIENTALE ED ARCHITETTONICA” di cui all’art.17, comma 5 lettera b) della LR 11/2004 definirà le regole per la realizzazione di *interventi ad alta sostenibilità ambientale* nonché i parametri e criteri di incentivazione da assegnare in proporzione al livello qualitativo e prestazionale raggiunto dagli interventi e formalmente certificato con idonee procedure.

Per fare questo, il PI assumerà come riferimento metodologie indici e parametri contenuti nella normativa vigente di settore o altri protocolli per l’edilizia sostenibile riconosciuti dagli enti certificatori.

I requisiti di sostenibilità che il PI assumerà e che potrà ulteriormente integrare e dettagliare sono i seguenti riportati in via indicativa e non esaustiva:

- *efficienza energetica;*
- *comfort abitativo;*
- *risparmio idrico;*
- *utilizzo di materiali bioecologici;*
- *utilizzo di fonti rinnovabili;*
- *recupero delle acque meteoriche;*
- *reversibilità degli interventi;*
- *permeabilità del suolo.*

Il Piano degli Interventi individua gli ISOLATI ove gli interventi edilizi sono ammessi esclusivamente se associati ad un significativo miglioramento della *sostenibilità ambientale* degli edifici. Per gli isolati caratterizzati da particolari criticità morfologiche ed ecosistemiche così come evidenziato nelle SCHEDE del REPERTORIO ISOLATI (elaborato R01a) SEZIONE 1 e SEZIONE 2 il PI valuterà la revisione/eliminazione dell’indice edificatorio prevedendo che all’interno di tali isolati si operi esclusivamente con le modalità di intervento di cui alla LR 14/19 (Veneto 2050).

4.1.2 SOSTENIBILITÀ ECOSISTEMICA

Il PAT utilizza il principio e la metodologia dei *servizi ecosistemici* come strumento atto ad esprimere e perseguire il mantenimento e miglioramento della funzionalità ambientale e resilienza territoriale, ed assume il valore di tali servizi come parametro di riferimento per la valutazione della sostenibilità degli interventi.

I *Servizi Ecosistemici* (SE), sono i benefici materiali e immateriali forniti “spontaneamente” alla collettività dal suolo e dagli ecosistemi che lo caratterizzano e designano le esternalità positive che si possono trarre dalla tutela o riattivazione dei processi “naturali”. Hanno un valore pubblico stimabile economicamente poiché forniscono agli abitanti di un territorio, servizi insostituibili, per erogare i quali diversamente si dovrebbe ricorrere ad un massiccio impiego di energia e risorse.

Le norme del PAT forniscono un primo repertorio di azioni, indici e parametri atti ad assicurare la sostenibilità ecosistemica degli interventi di trasformazione, rigenerazione o miglioramento urbano, ovvero disposizioni per tutelare e valorizzare i servizi ecosistemici erogati dai suoli promuovendo e incentivando la sostenibilità ambientale e la resilienza urbana mediante l'introduzione di nuovi standard.

Il PAT assume come riferimento per la disciplina della sostenibilità i seguenti *servizi ecosistemici* maggiormente rilevanti ai fini del miglioramento della qualità ambientale e resilienza dei tessuti urbani:

Regolazione delle emissioni di CO2

Fatti salvi i limiti previsti dalla normativa energetica vigente, l'attuazione degli interventi dovrà prevedere soluzioni atte a minimizzare le emissioni di CO2 secondo i parametri di seguito definiti che il PI potrà ridefinire, aggiornare ed integrare:

- per interventi di *restauro, risanamento conservativo e ristrutturazione edilizia*, è obbligatoria la riduzione del **20% di emissioni di CO2**;
- per gli interventi di *nuova costruzione, ristrutturazione urbanistica e ristrutturazione edilizia con demolizione e ricostruzione*, è obbligatorio il raggiungimento della **neutralità carbonica**.

Gli obiettivi di cui sopra potranno essere raggiunti attraverso l'utilizzo, in forma alternativa o composta, delle *azioni/soluzioni progettuali* riportate nel seguente elenco avente valore indicativo e non esaustivo:

RE1	Soluzioni a elevate prestazioni energetiche
RE2	Interventi di rinaturalizzazione, anche attraverso forme di verde integrato negli edifici
RE3	Tecnologie per un ridotto consumo idrico e per il riutilizzo delle acque meteoriche
RE4	Utilizzo di materiali sostenibili e/o a contenuto riciclato
RE5	Adozione di finiture superficiali con un alto coefficiente di riflettanza solare
RE6	Soluzioni per la mobilità sostenibile e a sostegno della mobilità elettrica

Per la scelta delle *azioni/soluzioni progettuali* da adottare si dovrà far riferimento ai contenuti della SCHEDA ISOLATO (Elaborato R01a REPERTORIO ISOLATI) all'interno del quale l'intervento è localizzato. In particolare andranno adottate azioni/soluzioni progettuali:

- coerenti con le caratteristiche dell'isolato e migliorative delle situazioni di criticità di cui alla SEZIONE 1 - CARATTERISTICHE MORFOLOGICHE;
- migliorative della caratterizzazione ambientale e funzionale dell'isolato di cui alla SEZIONE 2 - VALUTAZIONE ECOSISTEMICA;
- coerenti con i contenuti di cui alla SEZIONE 3 - AZIONI PRIORITARIE.

Riduzione impatto climatico

Ferma restando una quota minima di superficie permeabile definita dal Regolamento Edilizio, l'attuazione degli interventi prevederà soluzioni atte a migliorare la qualità ambientale e la capacità di adattamento attraverso il rispetto di un indice di riduzione di impatto climatico, inteso come rapporto tra superfici verdi e superficie territoriale dell'intervento, secondo quanto di seguito definito:

- per interventi di *restauro, risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia* che incidano sulle superfici esterne degli edifici (coperture, terrazze, pavimentazioni, facciate) è previsto il raggiungimento di un indice di riduzione impatto climatico superiore rispetto l'esistente e comunque non inferiore a 0,1;
- per interventi di *ristrutturazione edilizia con totale demolizione e ricostruzione e ristrutturazione urbanistica* è previsto il raggiungimento di un indice di riduzione impatto climatico superiore rispetto l'esistente e comunque non inferiore a 0,2;
- per gli interventi di nuova costruzione è previsto il raggiungimento di un indice di riduzione impatto climatico superiore a 0,2;
- all'interno degli ambiti di rigenerazione urbana (Aree degradate, Opere incongrue ed elementi di degrado), per interventi di *ristrutturazione edilizia con demolizione* e di *nuova costruzione*, è previsto il raggiungimento di un indice di riduzione impatto climatico superiore a 0,3.

Le azioni / soluzioni progettuali di cui sopra potranno essere raggiunte attraverso l'utilizzo, in forma alternativa o composta, delle seguenti tipologie di superfici verdi che il P.I. potrà ridefinire, aggiornare ed integrare

RI1	Superfici permeabili a terra, da computare al 100% della loro estensione
RI2	Superfici semipermeabili a terra inverdite, da computare al 50% della loro estensione
RI3	Superfici semipermeabili a terra pavimentate, da computare al 30% della loro estensione
RI4	Tetti verdi architettonicamente integrati negli edifici, da computare al 70% della loro estensione;
RI5	Coperture verdi di manufatti interrati, da computare al 50% della loro estensione
RI6	Pareti verdi architettonicamente integrate negli edifici, da computare al 30% della loro estensione

Per la scelta delle azioni / soluzioni progettuali da adottare si dovrà far riferimento ai contenuti della *Scheda Isolato* (elaborato R01a *Repertorio degli Isolati*) all'interno del quale l'intervento è localizzato. In particolare, andranno adottate azioni / soluzioni progettuali:

- coerenti con le caratteristiche dell'isolato e migliorative delle situazioni di criticità di cui alla sezione 1 della *Scheda isolato* (Elaborato R01a *Repertorio degli Isolati*);
- migliorative della caratterizzazione ambientale e funzionale dell'isolato di cui alla sezione 2 della *Scheda Isolato* (Elaborato R01a *Repertorio degli Isolati*);
- coerenti con i contenuti di cui alla sezione 3 della *Scheda Isolato* (Elaborato R01a *Repertorio degli Isolati*).

DIRETTIVE

Il Piano degli interventi:

- a) definisce le modalità per il calcolo della CO₂;
- b) potrà aggiornare, modificare, integrare le azioni / soluzioni progettuali di cui sopra;
- c) all'interno del *Prontuario per la qualità architettonica e mitigazione ambientale* di cui all'art. 17, comma 5 lett. d) della L.R. n. 11/2004 e ss.mm.ii. attraverso documenti tecnici di dettaglio e / o sussidi operativi definisce:
 - i parametri, le modalità di intervento e le caratteristiche tecniche delle azioni / soluzioni progettuali;
 - le modalità di calcolo delle emissioni di CO₂ e le caratteristiche degli elementi tecnologici e delle superfici verdi integrate agli edifici e quelle con diverso grado di protezione.
- b) Valuta la possibilità di monetizzare o compensare gli interventi di cui sopra destinando le risorse derivanti alla realizzazione di aree a verde pubblico nonché agli interventi di de-pavimentazione;
- c) completa la schedatura degli isolati di cui all'elaborato R01 *Repertorio degli Isolati*, compilando la sezione 3 della scheda, ovvero definendo le *azioni prioritarie* in relazione alle caratteristiche fisiche dell'isolato e agli esiti della valutazione qualitativa riportata nella scheda;

Potenziamento delle Infrastrutture Verdi

L'attuazione degli interventi edilizi e/o di trasformazione del territorio potrà essere collegata ricorrendo agli strumenti della perequazione, compensazione, mitigazione ambientale, generazione di crediti edilizi di cui ai successivi articoli, con azioni di ampliamento, miglioramento e potenziamento dell'infrastruttura verde del territorio di come definite al art.26.4 delle NT

Gli obiettivi di cui sopra potranno essere raggiunti attraverso l'utilizzo, in forma alternativa o composta, delle seguenti azioni/soluzioni progettuali:

RV1	Realizzazione di <i>aree boscate</i>
RV2	Piantumazione di alberature e prati alberati
RV3	Realizzazione di filari alberati
RV4	Realizzazione di <i>giardini della pioggia</i> : spazi verdi progettati per l'assorbimento delle acque
RV5	Realizzazione di <i>giardini puntuali</i> diffusi: piccole aree verdi piantumate in modo "mirato"
RV6	Realizzazione di <i>giardini condivisi</i> ed <i>orti urbani</i>
RV7	Rigenerazione della viabilità in termini ambientali: ricostruzione di <i>viali alberati</i>
RV8	De pavimentazione e piantumazione delle aree a parcheggio: <i>parcheggi alberati</i>
RV9	Realizzazione di <i>aree di fitodepurazione</i>
RV10	Realizzazione di <i>aree verdi di laminazione</i>

Per la scelta delle *azioni/soluzioni progettuali* da adottare si dovrà far riferimento ai contenuti della SCHEDA ISOLATO (Elaborato R01a REPERTORIO ISOLATI) all'interno del quale l'intervento è localizzato. In particolare andranno adottate azioni/soluzioni progettuali:

- coerenti con le caratteristiche dell'isolato e migliorative delle situazioni di criticità di cui alla SEZIONE 1 - CARATTERISTICHE MORFOLOGICHE
- migliorative della caratterizzazione ambientale e funzionale dell'isolato di cui alla SEZIONE 2 - VALUTAZIONE ECOSISTEMICA
- coerenti con i contenuti di cui alla SEZIONE 3 - AZIONI PRIORITARIE

Il Piano degli Interventi:

- a) potrà aggiornare, modificare, integrare le azioni/soluzioni progettuali di cui sopra;
- b) all'interno del PRONTUARIO PER LA QUALITÀ ARCHITETTONICA E MITIGAZIONE AMBIENTALE di cui all'art.17, comma 5 lettera d) della LR 11/2004 attraverso documenti tecnici di dettaglio e/o sussidi operativi definisce in apposite schede: i parametri, le modalità di intervento e le caratteristiche tecniche delle azioni/soluzioni progettuali;
- c) completa la schedatura degli isolati di cui al REPERTORIO ISOLATI, compilando la Sezione 3 della scheda, ovvero definendo le *azioni prioritarie* in relazione alle caratteristiche fisiche dell'isolato e agli esiti della valutazione qualitativa riportata nella scheda;
- d) definisce una specifica disciplina per le diverse aree appartenenti all'infrastruttura verde in relazione al loro ruolo/potenziale ecosistemico: miglioramento della qualità e delle funzionalità ecologiche del territorio, la messa in rete della città pubblica, il contenimento dei danni derivanti dal dissesto idrogeologico ed innalzamento delle temperature, il riequilibrio e qualificazione delle matrici ambientali, aria, acqua, suolo, la tutela e valorizzazione dell'identità locale in termini culturali e paesaggistici, la promozione della multifunzionalità in aree agricole, il rinforzo della fruizione turistico/ricreativa degli spazi agricoli periurbani;
- e) fornisce le linee guida per dare adeguato riconoscimento, sotto il profilo del loro valore sociale ed economico, ai servizi svolti dagli ecosistemi a beneficio dell'uomo. In questo modo l'erogazione dei servizi ecosistemici quantificata e stimata (*compensazione*) permetterà di collegare la perequazione e le premialità anche al perseguimento del bilancio ecosistemico e al progetto ambientale del PAT;

Servizi di tipo culturale/sociale/ricreativo

Il PAT promuove ed incentiva gli “interventi ad alta sostenibilità sociale” prevedendo che il PI adotti adeguata disciplina per collegare gli interventi edilizi e più in generali gli quelli di trasformazione e territoriale alla realizzazione degli interventi come misura perequativa, compensativa o mitigativa. Si tratta di interventi che, fatti salvi in ogni caso gli indirizzi e prescrizioni di cui alle Norme Tecniche e gli standard minimi di Legge, raggiungono alti livelli prestazionali che il PI provvederà a indicare definendo le relative modalità di valutazione e stima. Una valutazione che dovrà essere fatta assumendo come riferimento la capacità di aumentare il senso di appartenenza e di comunità ponendo al centro il tema dell’identità, creando luoghi di incontro e socializzazione ed aumentando l’attrattività di quelli esistenti.

Il PI definisce i requisiti e le regole per la realizzazione e definizione degli interventi ad alta sostenibilità sociale sulla base dei seguenti obiettivi:

- Creazione o miglioramento dei luoghi di aggregazione ed integrazione sociale in termini di attrattività, multifunzionalità, confort;
- Riqualificazione ambientale delle infrastrutture;
- Riqualificazione del paesaggio;
- Miglioramento del valore degli indicatori riferiti alla Ciclabilità, Città Pubblica, Accesso TPL con qualità bassa o molto bassa così come riportato nella SCHEDE ISOLATI – Elaborato R01a REPERTORIO ISOLATI;
- Rinforzo della figurabilità e leggibilità del tema del termalismo .

Gli obiettivi di cui sopra potranno essere raggiunti attraverso l’utilizzo, in forma alternativa o composta, delle seguenti azioni/soluzioni progettuali riportate nella tabella seguente in via indicativa e non esaustiva:

RS1	Incremento e miglioramento dei <i>luoghi di socializzazione</i> e del <i>confort urbano</i>
RS2	Adeguamento della strada al <i>Morfotipo stradale</i> assegnato nella Tav.06 CARTA DEGLI ISOLATI
RS3	Miglioramento dei <i>Contesti figurativi</i> e dello spazio di pertinenza dei <i>Coni visuali</i>
RS4	Tutela e promozione del <i>commercio di vicinato e dei servizi di prossimità</i>
RS5	Miglioramento della ciclabilità e dell’ accesso al Trasporto Pubblico locale

Per la scelta delle azioni/soluzioni progettuali da adottare si dovrà far riferimento ai contenuti della SCHEDA ISOLATO (Elaborato R01a REPERTORIO ISOLATI) all’interno del quale l’intervento è localizzato. In particolare andranno adottate azioni/soluzioni progettuali:

- coerenti con le caratteristiche dell’isolato e migliorative delle situazioni di criticità di cui alla SEZIONE 1 - CARATTERISTICHE MORFOLOGICHE;
- migliorative della caratterizzazione ambientale e funzionale dell’isolato di cui alla SEZIONE 2 - VALUTAZIONE ECOSISTEMICA;
- coerenti con i contenuti di cui alla SEZIONE 3 - AZIONI PRIORITARIE.

Il Piano degli Interventi:

- a) potrà aggiornare, modificare, integrare le azioni/soluzioni progettuali di cui sopra;
- b) potrà collegare le azioni di cui sopra all’attuazione degli interventi edilizi e/o di trasformazione del territorio secondo i criteri, le modalità, valutando il ricorso agli strumenti della *perequazione, compensazione, mitigazione ambientale, generazione di crediti edilizi*;
- c) definisce, i parametri, le modalità di intervento e le caratteristiche tecniche delle azioni/soluzioni progettuali all’interno del PRONTUARIO PER LA QUALITÀ ARCHITETTONICA E MITIGAZIONE AMBIENTALE di cui all’art.17, comma 5 lettera d) della LR 11/2004 e attraverso documenti tecnici di dettaglio e/o sussidi operativi;
- d) completa la schedatura degli isolati di cui al REPERTORIO ISOLATI, definendo per ogni isolato le azioni prioritarie in relazione alle sue caratteristiche fisiche e agli esiti della valutazione qualitativa.

4.1.3 QUALITA' DELLA FORMA URBANA

Il PAT associa gli interventi sul patrimonio edilizio alla riqualificazione architettonica e tipologica dei tessuti edilizi coerentemente con le caratteristiche e gli obiettivi di qualità dei singoli isolati urbani.

Il PAT nell'ambito dell'allegato alle NdA R01a – REPERTORIO ISOLATI, fornisce, in relazione alle diverse tipologie di tessuti edilizi, gli indirizzi e le direttive per la qualità urbana, tali da:

- assicurare la tutela e la valorizzazione dei tessuti edilizi meritevoli di salvaguardia che assumono valore testimoniale e documentale dei tipi edilizi e dei modelli morfologici costituenti la cultura architettonica e urbanistica dei periodi di formazione, di ricostruzione e di ampliamento della città;
- associare gli interventi sul patrimonio edilizio esistente alla qualificazione della città pubblica, ovvero prevedendo l'ampliamento ed il rinforzo dello spazio pubblico e la qualificazione delle quinte edilizie che prospettano sullo stesso;
- favorire uno sviluppo urbano volto a riqualificare il sistema di spazi pubblici esistenti attraverso una ridefinizione del rapporto con gli spazi privati e incentivare la realizzazione di nuovi sistemi locali di spazi collettivi.

Il PI definirà i requisiti e le regole per la realizzazione e definizione degli interventi funzionali al miglioramento della qualità urbana sulla base dei seguenti obiettivi:

- tutela della caratterizzazione formale ed omogeneità dei tessuti edilizi dell'isolato con riferimento ai valori riportati nella sezione "Descrizione" delle schede di cui al REPERTORIO ISOLATI con riferimento a destinazione d'uso e tipologia prevalente, parametri, standard;
- aumentare il valore degli indicatori riferiti al Paesaggio con qualità bassa o molto bassa così come riportato nella Sezione 3 della SCHEDA ISOLATO;
- promuovere l'applicazione della disciplina prevista dai recenti provvedimenti normativi regionali in particolare gli interventi di ampliamento e riqualificazione previsti dalla LR 14/19 Veneto 2050 in quanto in grado di assicurare il miglioramento qualitativo del patrimonio immobiliare;
- rimodulare i tessuti edilizi partendo dall'organizzazione e gerarchia del sistema stradale, ovvero riorganizzando le cortine edilizie in termini di allineamenti, altezze, affacci, attacchi a terra, sulla base del *Morfotipo* assegnato alla strada così come riportato nella Tav.06 CARTA DEGLI ISOLATI e disciplinato all art.23 delle NT.

Gli obiettivi di cui sopra potranno essere raggiunti attraverso l'utilizzo, in forma alternativa o composta, delle seguenti tipologie di intervento:

Qa1	Eliminazione dell'indice edificatorio ed intervento con le sole modalità della L.R.14/19
Qa2	Ammettere esclusivamente Interventi coerenti con la <i>tipologia edilizia</i> prevalente dell'ISOLATO
Qa3	Ammettere esclusivamente interventi con l'altezza massima degli edifici dell'ISOLATO
Qa4	Ridefinizione dei parametri edificatori e destinazioni d'uso dei piani terra delle Cortine edilizie in relazione al <i>Morfotipo stradale</i> su cui si affacciano
Qa5	Riorganizzazione della strada nella direzione del <i>Morfotipo stradale</i> assegnato alla stessa
Qa6	Aumento della dotazione di aree a parcheggio
Qa7	Incremento delle aree a verde pubblico attrezzate

Per la scelta delle azioni/soluzioni progettuali da adottare si dovrà far riferimento ai contenuti della SCHEDA ISOLATO (Elaborato R01a REPERTORIO ISOLATI) all'interno del quale l'intervento è localizzato. In particolare andranno adottate azioni/soluzioni progettuali:

- coerenti con le caratteristiche dell'isolato e migliorative delle situazioni di criticità di cui alla SEZIONE 1 - CARATTERISTICHE MORFOLOGICHE;
- migliorative della caratterizzazione ambientale e funzionale dell'isolato di cui alla SEZIONE 2 - VALUTAZIONE ECOSISTEMICA;
- coerenti con i contenuti di cui alla SEZIONE 3 - AZIONI PRIORITARIE.

Il PI all'interno del PRONTUARIO PER LA QUALITÀ ARCHITETTONICA E MITIGAZIONE AMBIENTALE di cui all'art.17, comma 5 lettera d) della LR 11/2004 definisce, i parametri, le modalità di intervento e le caratteristiche tecniche delle azioni/soluzioni progettuali attraverso documenti tecnici di dettaglio e/o sussidi operativi.

4.2 Tabella di sintesi

REGOLAZIONE DELLE EMISSIONI DI CO2				
OBIETTIVI	INTERVENTO	TARGET	SOLUZIONI PROGETTUALI	
1 Riduzione e minimizzazione delle emissioni di carbonio, 2 Miglioramento del drenaggio e microclima urbano, 3 Realizzazione di infrastrutture verdi, mitigazione delle isole di calore e di innalzamento degli standard abitativi grazie all'aumento della presenza di verde urbano	a) Restauro, b) Risanamento conservativo Ristrutturazione edilizia	Riduzione del 15% di emissioni di CO2	RE1	Soluzioni a elevate prestazioni energetiche
			RE2	Interventi di rinaturalizzazione e verde integrato negli edifici
			RE3	Ridotto consumo idrico, riutilizzo delle acque meteoriche
			RE4	Utilizzo di materiali sostenibili o riciclo
	c) Nuova costruzione, d) Ristrutturazione urbanistica, e) Ristrutturazione edilizia con demolizione e ricostruzione	Raggiungimento della neutralità carbonica.	RE5	Adozione di finiture superficiali ad alta riflettanza
			RE6	Soluzioni per la mobilità elettrica e sostenibile
RIDUZIONE IMPATTO CLIMATICO				
OBIETTIVI	INTERVENTO	TARGET	SOLUZIONI PROGETTUALI	
Ferma restando una quota minima di superficie permeabile definita dal Regolamento Edilizio, l'attuazione degli interventi dovrà prevedere soluzioni atte a migliorare la qualità ambientale e la capacità di adattamento attraverso il rispetto di un indice di "riduzione impatto climatico", inteso come rapporto tra superfici verdi (definite al successivo punto b) e superficie territoriale dell'intervento,	restauro, risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia,	indice di "riduzione impatto climatico" superiore rispetto l'esistente e comunque non inferiore a 0,1;	R11	superfici permeabili a terra, da computare al 100% della loro estensione;
			R12	superfici semipermeabili a terra inverdite, da computare al 50%
	ristrutturazione edilizia con totale demolizione e ricostruzione	indice di "riduzione impatto climatico" superiore rispetto l'esistente e comunque non inferiore a 0,2;	R13	superfici semipermeabili a terra pavimentate, da computare al 30%
			R14	tetti verdi architettonicamente integrati negli edifici da computare al 70%
	nuova costruzione	indice di "riduzione impatto climatico" superiore a 0,2;	R15	coperture verdi di manufatti interrati da computare al 50%
			R16	pareti verdi architettonicamente integrate negli edifici, da computare al 30%
ambiti di Rigenerazione urbana (Aree degradate, opere incongrue ed elementi di degrado),	indice di "riduzione impatto climatico" superiore a 0,3.			
POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE VERDI				
OBIETTIVI	INTERVENTO	TARGET	SOLUZIONI PROGETTUALI	
1. Miglioramento e potenziamento dell'infrastruttura verde del territorio	a) Restauro, b) Risanamento conservativo Ristrutturazione edilizia c) Nuova costruzione, d) Ristrutturazione urbanistica, e) Ristrutturazione edilizia con demolizione e ricostruzione	- funzionalità ecologica, - città pubblica, - contenimento dissesto idrogeologico, - riequilibrio e qualificazione delle matrici ambientali	RV1	Realizzazione di aree boscate
			RV2	Piantumazione di alberature
			RV3	Realizzazione di filari alberati
			RV4	Realizzazione di giardini della pioggia
			RV5	Realizzazione di giardini puntuali
			RV6	Realizzazione di giardini i e orti
			RV7	Ricostruzione di viali alberati
			RV8	De pavimentazione
			RV9	Realizzazione di aree di fitodepurazione
			RV10	Realizzazione di aree di laminazione

SERVIZI DI TIPO CULTURALE/SOCIALE/RICREATIVO				
OBIETTIVI	INTERVENTO	TARGET	SOLUZIONI PROGETTUALI	
Il PAT promuove ed incentiva gli "interventi ad alta sostenibilità sociale" prevedendo che il PI adotti adeguata disciplina per collegare a tale azione gli interventi edilizi e più in generali gli interventi di trasformazione e territoriale, come misura perequativa, compensativa o mitigativa.	a) Restauro, b) Risanamento conservativo Ristrutturazione edilizia c) Nuova costruzione, d) Ristrutturazione urbanistica, e) Ristrutturazione edilizia con demolizione e ricostruzione	- Rinforzo dei luoghi di incontro e socializzazione, - Rigenerazione stradale, - Mobilità sostenibile	RS1	Incremento e miglioramento dei luoghi di socializzazione e del confort urbano
			RS2	Adeguamento della strada al Morfotipo stradale assegnato nella Tav.06 ISOLATI
			RS3	Miglioramento dei Contesti figurativi e dello spazio di pertinenza dei Coni visuali
			RS4	Tutela e promozione del commercio di vicinato e dei servizi di prossimità
			RS5	Miglioramento della ciclabilità, accesso al Trasporto Pubblico locale
			RS6	Rinforzo del commercio di vicinato
QUALITA' DELLA FORMA URBANA				
OBIETTIVI	INTERVENTO	TARGET	SOLUZIONI PROGETTUALI	
Il PAT associa gli interventi sul patrimonio edilizio alla riqualificazione architettonica e tipologica dei tessuti edilizi coerentemente con le caratteristiche e gli obiettivi di qualità dei singoli isolati urbani.	a) Restauro, b) Risanamento conservativo Ristrutturazione edilizia, c) Nuova costruzione, d) Ristrutturazione urbanistica, e) Ristrutturazione edilizia con demolizione e ricostruzione	- tutela della caratterizzazione formale dei tessuti edilizi dell'isolato, - aumentare il valore degli indicatori riferiti al Paesaggio, - promuovere l'applicazione della disciplina dalla LR 14/19, - rimodulare i tessuti edilizi partendo dall'organizzazione e gerarchia del sistema stradale	Qa1	Eliminazione e/o riduzione dell'indice edificatorio ed intervento con le sole modalità della L.R.14/19
			Qa2	Ammettere esclusivamente Interventi coerenti con la tipologia edilizia prevalente dell'ISOLATO
			Qa3	Ammettere esclusivamente interventi con l'altezza massima degli edifici dell'ISOLATO
			Qa4	Ridefinizione dei parametri edificatori e destinazioni d'uso dei piani terra delle Cortine edilizie in relazione al Morfotipo stradale su cui si affacciano
			Qa5	Riorganizzazione della strada nella direzione del Morfotipo stradale assegnato alla stessa
			Qa6	Aumento della dotazione di aree a parcheggio
			Qa7	Incremento delle aree a verde pubblico attrezzate

5. CONTENUTI ORDINATORI



Vincoli Paesaggistici
Vincoli Ambientali
Fasce di rispetto
Criticità Geologiche
Criticità idrauliche

T2	Vincoli
T3	Fragilità
R05 /06	Geologia Idraulica
R01	NdA Titolo III

TEMPO SOSPESO

il tempo della tutela e conservazione della memoria e della struttura profonda del territorio.

Il tempo degli elementi persistenti della morfologia, del paesaggio, dell'ambiente.

Al tempo sospeso appartengono le tracce materiali ed immateriali della storia del territorio, i luoghi iconici, i nodi di condensazione dell'identità locale, i beni ed i valori storico-culturali e monumentali

il tempo delle strategie previsionali, degli eventi naturali e climatici che difficilmente possono essere previsti come ad esempio: dissesti idrogeologici, effetti dei cambiamenti climatici, perturbazioni. Al tempo indeterminato appartengono i luoghi fragili ovvero già interessati da fenomeni perturbativi o che presentano condizioni di rischio.

Definizione

Sono i limiti e condizionamenti imposti alle trasformabilità in forza di provvedimenti legislativi, vincoli e tutele sovraordinate o conseguenti alla presenza di criticità/fragilità di tipo idrogeologico, idraulico e sismico. Quest'ultime sono riportate nella pianificazione di settore e/o negli studi specialistici a corredo del PAT (Relazione Geologica, Valutazione di Compatibilità Idraulica, Rapporto Ambientale, VINCA). Gli elementi ordinatori del PAT sono:

Vincoli: di tipo culturale e paesaggistico, derivanti dalla pianificazione superiore, fasce di rispetto della viabilità, ferrovia, idrografia, metanodotti, elettrodotti, depuratori, cimiteri.

Fragilità: aree ove sono presenti criticità/instabilità di tipo geologico, idrogeologico, sismico o ricomprese all'interno delle tutele di cui all'art. 41 della LR 11/2004. Fragilità e tutele sono riportate nella Tavola n.3 Fragilità.

Obiettivi

Tutela dei beni e valori paesaggistici, storico culturali e ambientali, Riduzione della vulnerabilità, Riduzione dell'esposizione

Tempo e strategie di attuazione

Il tempo della tutela e conservazione della memoria e della struttura profonda del territorio. Il tempo degli elementi persistenti della morfologia, del paesaggio, dell'ambiente. Al tempo sospeso appartengono le tracce materiali ed immateriali della storia del territorio, i luoghi iconici, i nodi di condensazione dell'identità locale, i beni ed i valori storico-culturali e monumentali.

Il tempo delle strategie previsionali, degli eventi naturali e climatici che difficilmente possono essere previsti come ad esempio: dissesti idrogeologici, effetti dei cambiamenti climatici, perturbazioni. Al tempo indeterminato appartengono i luoghi fragili ovvero già interessati da fenomeni perturbativi o che presentano condizioni di rischio.

Contenuti

Beni culturali e paesaggistici, Valori storico culturali e identitari, Aree di interesse naturalistico di scala europea, Aree di interesse paesaggistico, Sistema della percezione paesaggistica

Aree fluviali, Aree con criticità di tipo geologico, Aree con criticità di tipo idrogeologico

Elaborati di piano

Tav. 1a/b Carta dei vincoli e della pianificazione sovraordinata

Tav. 3 Carta delle fragilità;

Disciplina di piano

CAPO I VINCOLI

Art. 9 VINCOLI CULTURALI E PAESAGGISTICI

Art. 10 SITI DI INTERESSE COMUNITARIO E ZONE DI PROTEZIONE SPECIALE

Art. 11 PIANIFICAZIONE DI LIVELLO SUPERIORE

Art. 12 FASCE DI RISPETTO

CAPO II FRAGILITÀ

Art. 13 AREE FRAGILITÀ ARCHEOLOGICA

Art. 14 CORSI D'ACQUA

Art. 15 COMPATIBILITÀ GEOLOGICA

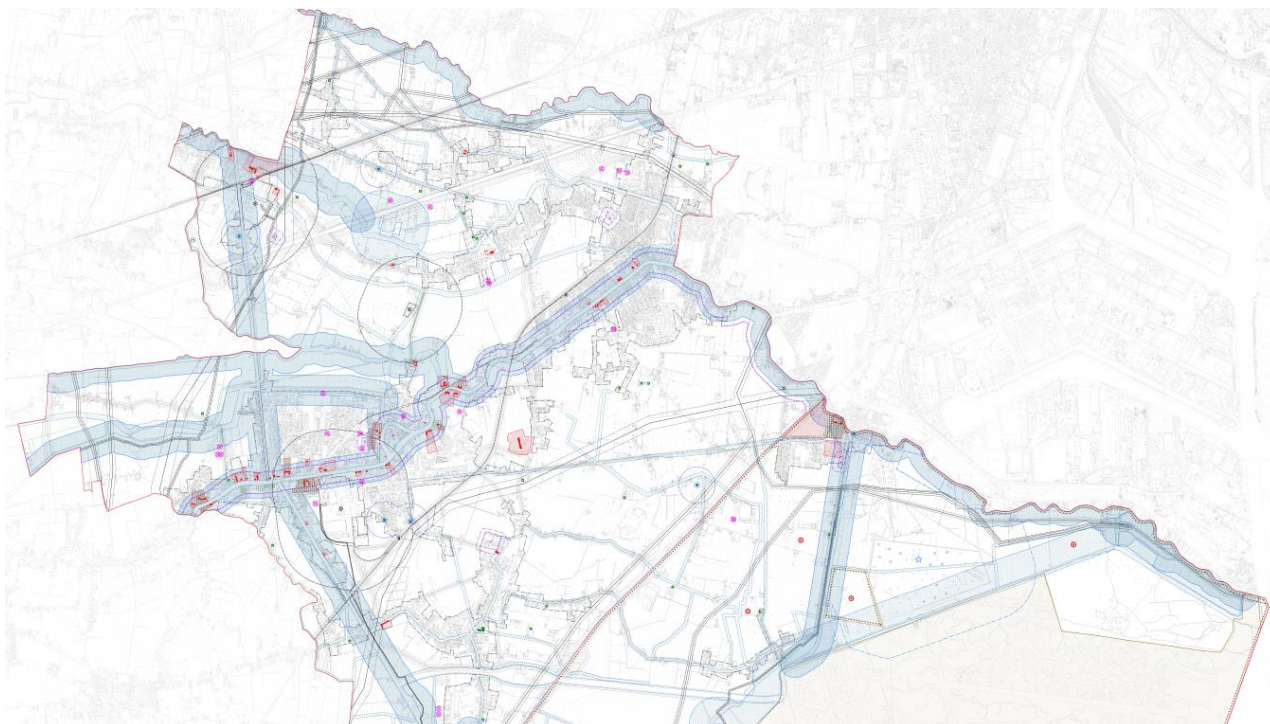
Art. 16 ZONE DI TUTELA RELATIVE ALL'IDROGRAFIA PRINCIPALE

5.1 Prescrizioni di tutela e sicurezza

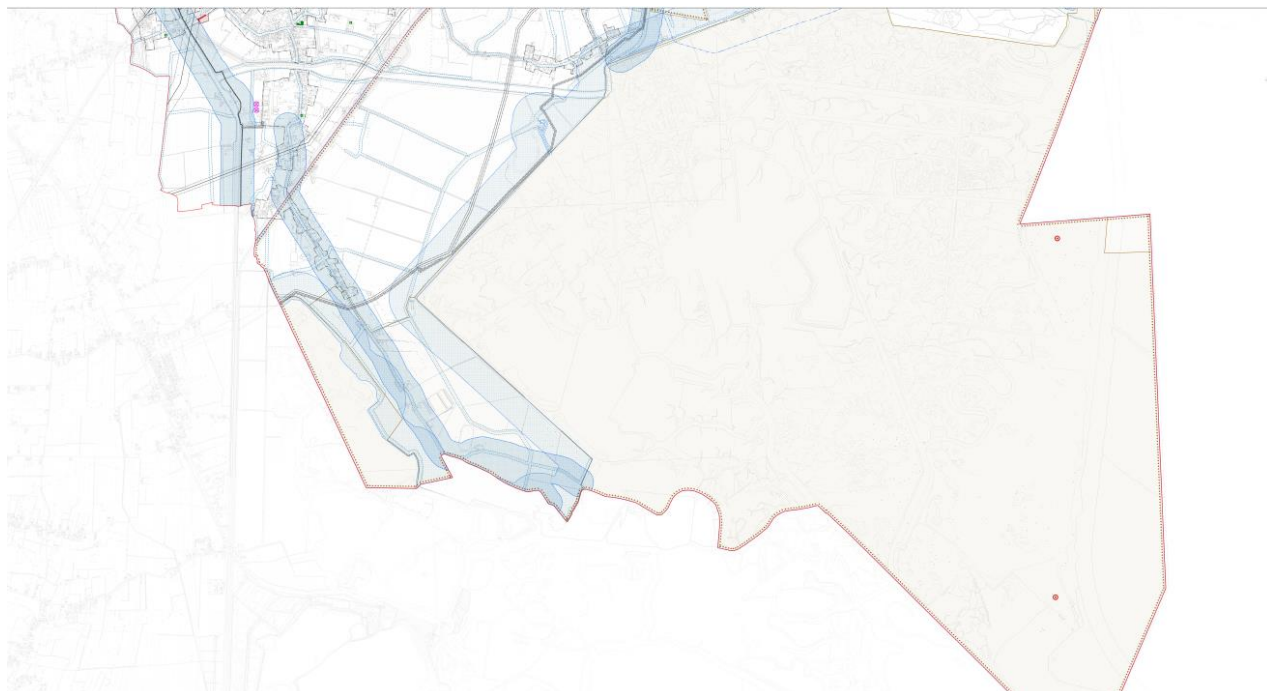
5.1.1 TAV. 1A VINCOLI E PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA

Per agevolare la lettura degli elaborati, considerata la notevole stratificazione di vincoli e tematiche della pianificazione sovraordinata la Ta.1 dei vincoli è stata suddivisa in due elaborati:

- a. **Tav.1A** _ ove sono riportati tutti i **vincoli Paesaggistici, ambientali e le fasce di rispetto**
- b. **Tav. 1B**_ ove sono riportati i temi relativi alla **pianificazione sovraordinata**



B0107010_T01A_CARTA DEI VINCOLI E DELLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA_NORD






B0107010_T01A_CARTA DEI VINCOLI E DELLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA_SUD




Confini comunali

VINCOLI CULTURALI E PAESAGGISTICI - Art. 8






Vincolo paesaggistico e monumentale ai sensi dell'art. 10 del d.lgs. n. 42/2004 - Art. 8.1

-  Vincolo monumentale (D.Lgs 42/2004 - ex L. 1089/1939) - edifici
-  Vincolo monumentale (D.Lgs 42/2004 - ex L. 1089/1939) - pertinenze
-  Vincolo monumentale (D.Lgs 42/2004 - ex L. 1089/1939) - parchi



Immobili e Aree di notevole interesse pubblico - art. 136 del d.lgs. n. 42/2004 - Art. 8.2

-  Vincolo paesaggistico (D.Lgs. 42/2004 - ex L. 1497/1939)












Aree vincolate ai sensi dell'art. 142 del d.lgs. n. 42/2004 - Art. 8.3

-  Corsi d'acqua
-  Territori costieri e lacuali
-  Zone di interesse archeologico
-  Area gravata da uso civico
-  Aree di attenzione archeologica









ZONE SPECIALI DI CONSERVAZIONE E ZONE DI PROTEZIONE SPECIALE - Art. 9

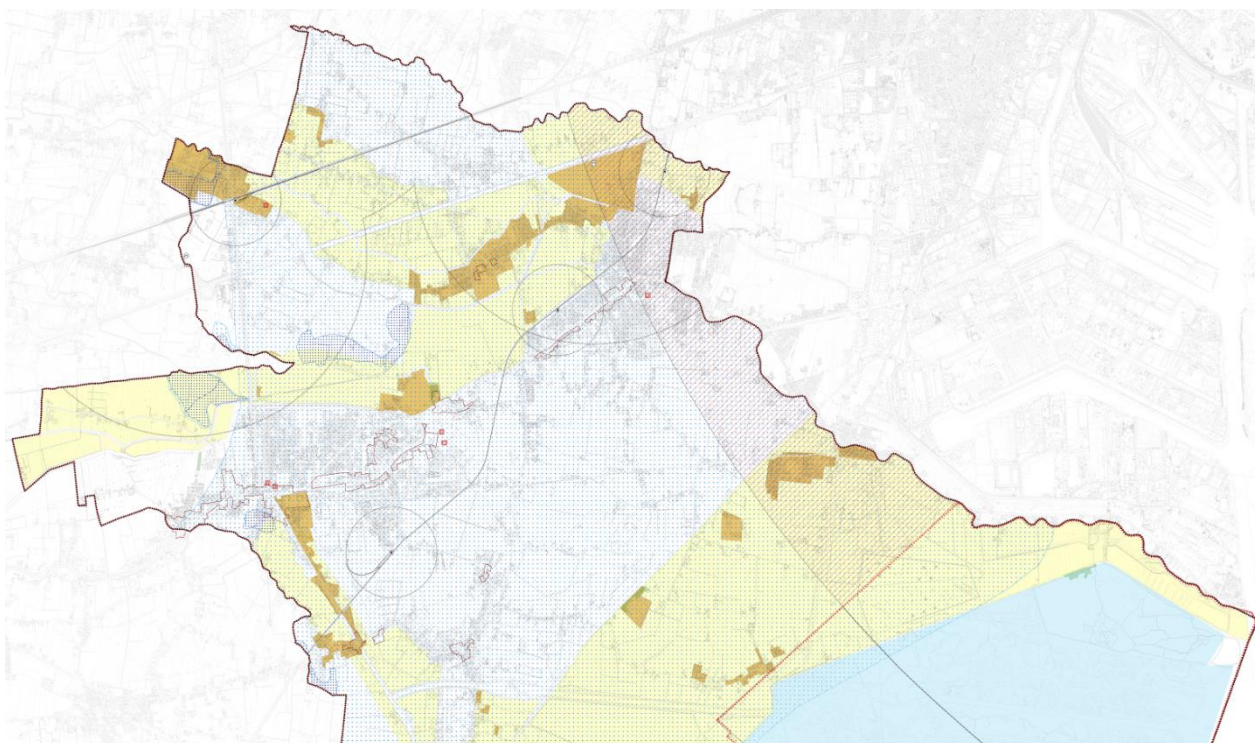
-  ZSC
-  ZPS

FASCE DI RISPETTO - Art. 11

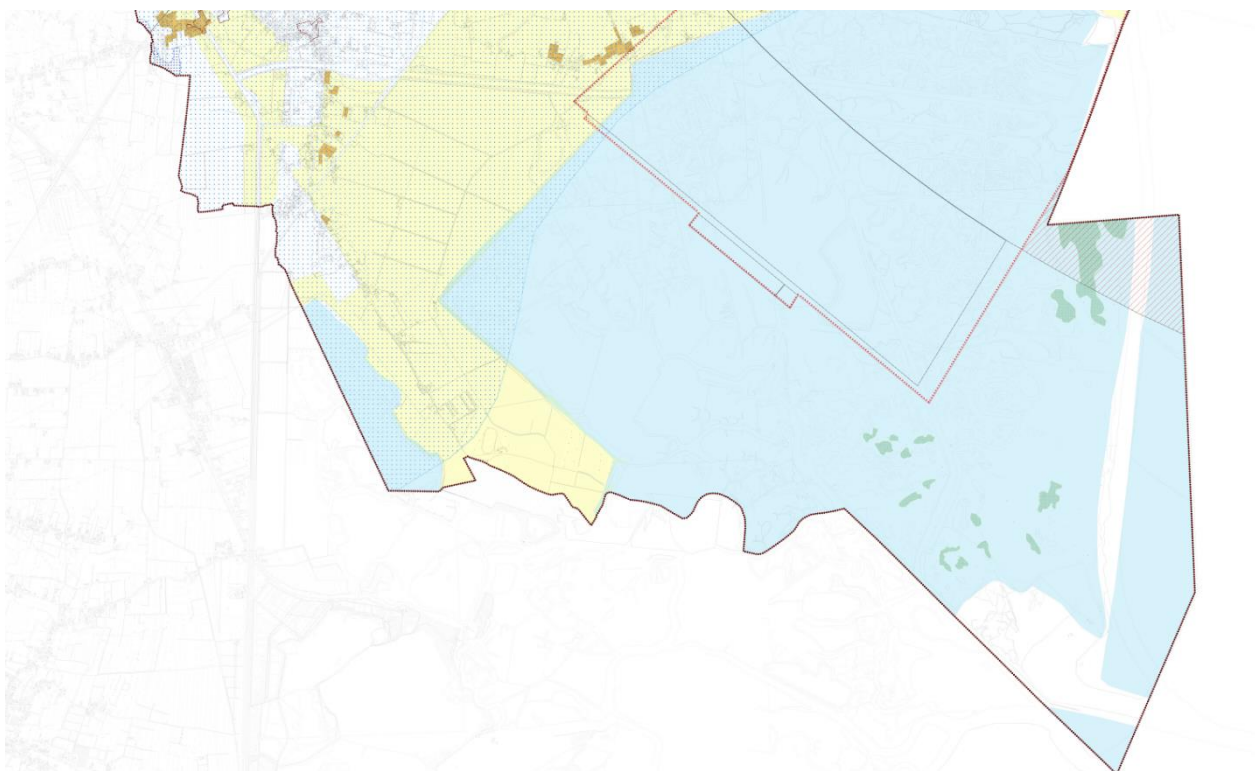
-  Fasce di rispetto cimiteriali - Art. 11.1
-  Fasce di rispetto stradali - Art. 11.2
-  Servitù militari - Art. 11.3
-  Fasce di rispetto aree a rischio di incidente rilevante - Art. 11.4
-  Fasce di rispetto ferroviarie - Art. 11.5
-  Fasce di rispetto dai metanodotti - Art. 11.6
-  Fasce di rispetto degli elettrodotti ad alta tensione - Art. 11.7
-  Fascia di rispetto dei pozzi idropotabili - Art. 11.8
-  Fascia di di servitù idraulica relativa all'idrografia pubblica - Art. 11.10
-  Allevamenti zootecnici potenzialmente intensivi - Art.11.11
-  Impianti di comunicazione elettronica ad uso pubblico - Art. 11.12

ELEMENTI GENERATORI DI VINCOLO

-  Cimiteri
-  Pozzi di prelievo per uso idropotabile
-  Aziende a rischio rilevante
-  Elettrodotti
-  Caselli autostradali
-  Stazioni ferroviarie
-  Ferrovia
-  Limite centri abitati



B0107010_T01B_CARTA DEI VINCOLI E DELLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA_NORD

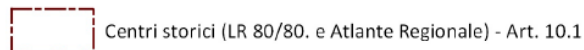


B0107010_T01B_CARTA DEI VINCOLI E DELLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA_SUD

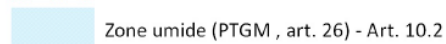


Confini comunali

VINCOLI DERIVANTI DALLA PIANIFICAZIONE DI LIVELLO SUPERIORE - Art. 10



Centri storici (LR 80/80. e Atlante Regionale) - Art. 10.1



Zone umide (PTGM , art. 26) - Art. 10.2

P.A.L.A.V. - piano d'area della laguna e dell'area veneziana - Art. 10.3



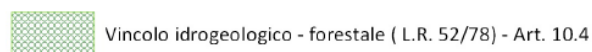
Aree di interesse paesistico-ambientale (PALAV -Art.21/A)



Aree di interesse paesistico-ambientale (PALAV -Art.21/B)

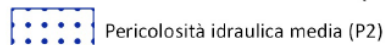


P.A.L.A.V.- Perimetro

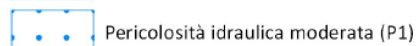


Vincolo idrogeologico - forestale (L.R. 52/78) - Art. 10.4

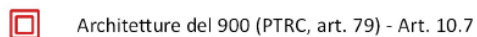
Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) - Art. 10.5



Pericolosità idraulica media (P2)

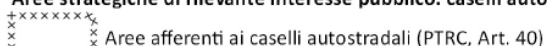


Pericolosità idraulica moderata (P1)



Architetture del 900 (PTRC, art. 79) - Art. 10.7

Aree strategiche di rilevante interesse pubblico: caselli autostradali e stazioni ferroviarie - Art. 10.8



Aree afferenti ai caselli autostradali (PTRC, Art. 40)



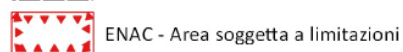
Aree afferenti alle stazioni della rete ferroviaria regionale (PTRC, Art. 40)

FASCE DI RISPETTO - Art. 11

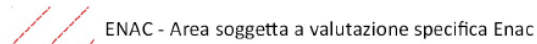
ENAC aree di vincolo aeroportuale - Art. 11.13



ENAC - Superfici di inviluppo

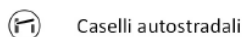


ENAC - Area soggetta a limitazioni



ENAC - Area soggetta a valutazione specifica Enac

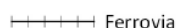
ELEMENTI GENERATORI DI VINCOLO



Caselli autostradali



Stazioni ferroviarie



Ferrovia

DISCIPLINA NORMATIVA (Riferimento alle NdA del PAT)

ART. NdA	TITOLO	CONTENUTI	TAVOLE
8	VINCOLI CULTURALI E PAESAGGISTICI		
8.1	Vincolo paesaggistico e monumentale art. 10 del d.lgs. n. 42/2004	Il PAT individua gli edifici, pertinenze e parchi tutelati ai sensi dell'art. 10 del D. Lgs. n. 42/2004 con provvedimento di vincolo	Tav.1A
8.2	Immobili ed Aree di notevole interesse pubblico art. 136 d.lgs. n. 42/2004	IL PAT individua le aree comprese nelle Dichiarazione di notevole interesse pubblico: D.M. 16.10.1958 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico della Riviera del Brenta, sita nell'ambito dei comuni di Mira, Dolo, Stra e Fiesso d'Artico"; D.M. 18.02.1964 "Estensione del vincolo di notevole interesse pubblico delle due fasce laterali del Brenta"; D.M. 01.08.1985 "Dichiarazione di notevole interesse pubblico riguardante l'ecosistema della laguna veneziana sito nel territorio dei comuni di: Venezia, Jesolo, Musile di Piave, Quarto d'Altino, Mira, Campagna Lupia, Chioggia e Codevigo. Integrazione, della dichiarazione di notevole interesse pubblico di una parte del territorio del comune di Codevigo di cui al D.M. 13 luglio 1969".	Tav.1A
8.3	Aree vincolate art. 142 d.lgs. n. 42/2004	Il PAT recepisce - i corsi d'acqua sottoposti a vincolo paesaggistico, ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. n. 42/2004, primo c., lettera c) come precisati nella DGR 12 luglio 2004 n. 2186 - gli Usi Civici , ovvero i vincoli di destinazione agrosilvopastorale sulle terre gravate da usi civici, sottoposte alle disposizioni di cui all'Art. 142, lett. h) del citato D.lgs. n. 42/2004, come da accertamento effettuato presso la sede del Commissariato Usi Civici di Venezia - le zone di interesse archeologico vincolate ai sensi dell'art. 142 del D.lgs. n. 42/2004, comma primo lettera m)	Tav.1A
9	ZONE SPECIALI DI CONSERVAZIONE	Le aree evidenziate a titolo ricognitivo nella Tavola 1, "Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale" corrispondono ai seguenti siti della Rete Natura 2000: a) Z.S.C. IT3250030 "Laguna medio-inferiore di Venezia"; b) Z.P.S. IT3250046 "Laguna di Venezia".	Tav.1B
10	VINCOLI PIANIFICAZIONE SUPERIORE		Tav.1B
10.1	Centri storici	Il PAT recepisce il centro storico perimetrato ai sensi della L.R. n. 80/1980 e riportate nell'atlante dei centri storici della Regione Veneto	Tav.1B
10.2	Zone Umide	Il PAT recepisce nella TAV.1B "CARTA DEI VINCOLI E DELLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA" la Zona Umida della laguna di Venezia di cui all'art 26 Piano Territoriale generale Metropolitano (PTGM)	Tav.1B
10.3	P.A.L.A.V. piano d'area della laguna e dell'area veneziana	Il PAT individua nella TAV.1B "CARTA DEI VINCOLI E DELLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA" le Aree di interesse paesistico-ambientale, così come da articolo 21/A e 21/B PALAV I contenuti e le finalità sono quelli previsti dalle Norme di Attuazione del Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana e delle Varianti al PRG di adeguamento: Variante parziale al PRG in adeguamento al PALAV del territorio posto a Nord della S.S.Romea, approvata con delibera del C.C. n.15 del 26/02/2004 Variante parziale al PRG del territorio di Sant'Ilario approvata con DGR n2645 del 07/08/2006	Tav.1B

10.4	Vincolo idrogeologico – forestale	Il PAT recepisce gli ambiti sottoposti a regime di vincolo di destinazione forestale ai sensi della L.R. n. 52 del 13/09/1978.	Tav.1B
10.5	Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (P.G.R.A)	Il PAT recepisce nella Tav.1b CARTA DEI VINCOLI E DELLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA le zone di pericolosità idraulica di cui PGRA. La Conferenza Istituzionale Permanente dell’Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali ha adottato con delibera del comitato istituzionale n. 3 del 21 dicembre 2021 il primo aggiornamento del Piano di gestione del rischio alluvioni 2021/2027. Dal 04/02/2022 data della pubblicazione nella G.U.R.I. sono vigenti le norme tecniche di attuazione (Allegato V) con contestuale cessazione di efficacia, per la parte idraulica, dei Piani per l’Assetto Idrogeologico (attualmente presenti nel distretto idrografico delle Alpi Orientali di cui al precedente comma) nonché delle misure di salvaguardia assunte con delibera n. 8 di data 20 dicembre 2019 (G.U. n. 78 del 24 marzo 2020).	Tav.1B
10.6	Classificazione sismica	Il comune di Mira è classificato in zona 3 ai sensi dell’O.P.C.M. 3274/2003 e successive integrazioni, di cui vanno rispettate le specifiche prescrizioni. I riferimenti normativi sono inoltre la D.C.R. n. 67 del 3/12/2003, l’O.P.C.M. 28 aprile 2006, n. 3519, e la Dgr n. 71 del 22/1/2008 e Dgr 1572/2013.	Tav.1B
10.7	Architetture del 900 (PTRC)	Il PAT recepisce le architetture del 900 individuate dal PTRC Vigente³ (approvato con deliberazione del Consiglio regionale n.62/2020) così come individuate nel “documento per la valorizzazione del paesaggio veneto”, al capitolo 3 “Sistemi di valore”, paragrafo 3.7.	Tav.1B
10.8	Aree strategiche di rilevante interesse pubblico	Il PAT individua le aree strategiche di rilevante interesse pubblico ai fini della mobilità regionale le aree ricadenti in uno o più comuni, afferenti a: <ul style="list-style-type: none"> - i caselli autostradali e gli accessi delle superstrade a pedaggio, esistenti, in fase di realizzazione, in fase di pianificazione o progettazione a partire dal momento in cui è stato apposto il vincolo espropriativo, per un raggio di 2000 metri dal baricentro geometrico; - le stazioni della rete ferroviaria regionale coincidenti con i nodi ALTA VELOCITA’/ALTA CAPACITA’ esistenti, in fase di realizzazione, in fase di pianificazione o progettazione a partire dal momento in cui è stato apposto il vincolo espropriativo, per un raggio di 1000 metri dal baricentro geometrico; - le stazioni della rete ferroviaria regionale, esistenti in fase di realizzazione, in fase di pianificazione o progettazione a partire dal momento in cui è stato apposto il vincolo espropriativo, per un raggio di 500 metri dal baricentro geometrico 	Tav.1B
11	FASCE DI RISPETTO	La sussistenza e conformazione dei vincoli di cui al presente paragrafo è legata al permanere dell’elemento che lo genera. Eventuali modifiche nell’elemento generatore del vincolo determinano la conseguente modifica del vincolo stesso, da recepire nel quadro conoscitivo del PAT e del PI, senza che ciò determini variante al PAT	Tav.1A
11.1	Fasce di rispetto cimiteriali	Si applicano le disposizioni specifiche di cui al TU leggi sanitarie - RD 1265/1934 come modificato dalla L. n.166/2002.	Tav.1A

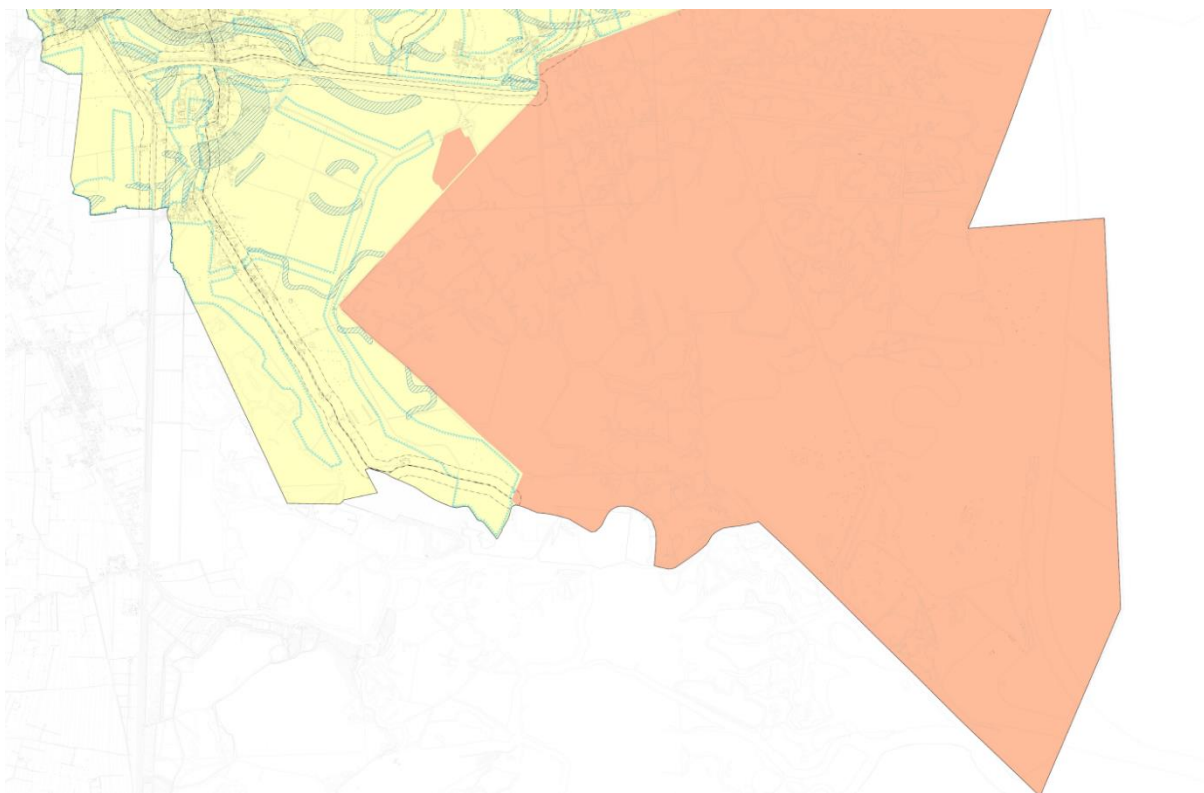
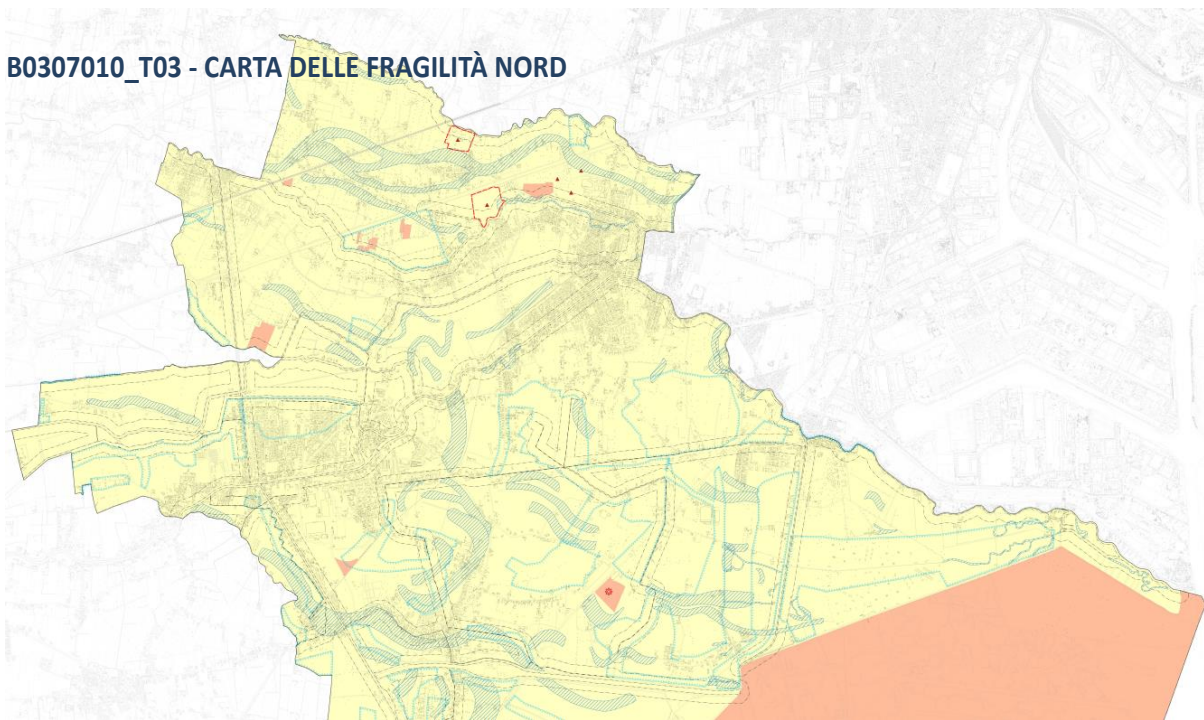
³ Allineamento alle NdA adeguate alle controdeduzioni e Parere VAS

11.2	Fasce di rispetto stradali	Trattasi di aree destinate alla conservazione, alla protezione e al potenziamento del traffico pedonale, ciclabile, veicolare e alle relative fasce di protezione e di rispetto, disciplinate dal D.M. 1° aprile 1968 n° 1404 e dagli artt. 26-27-28 del D.P.R. n° 495/92 e D. Lgs. n° 285/92 e s.m.i.	Tav.1A
11.3	Servitù militari	Il PAT individua nella Tav.1a CARTA DEI VINCOLI E DELLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA le aree sottoposte a servitù militare ubicate nella frazione di Malcontenta e disciplinate ai sensi: <ul style="list-style-type: none"> - del Codice Civile [approvato con R.D. 16.03.1942, n. 262]; - della Legge 24.12.1976, n. 898, Nuova regolamentazione delle servitù militari; - del Decreto del Presidente della Repubblica, 17.12.1979, n. 780, Approvazione del regolamento per l'esecuzione della L. 24 dicembre 1976, n. 898, concernente la nuova regolamentazione delle servitù militari. 	Tav.1A
11.4	Fasce di rispetto aree a rischio di incidente rilevante	Il PAT individua nella tav.1 CARTA DEI VINCOLI E DELLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA la fascia di rispetto delle aree a rischio incidente rilevante cui si applica la seguente disciplina: <ul style="list-style-type: none"> - D.Lgs. 17 agosto 1999 n. 334 "Attuazione della direttiva 96/82/CE relativa al controllo dei pericoli di incendi rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose" - D.M. Decreto Ministeriale 9 maggio 2001 "Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante"; - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Venezia, Art. 17 delle Norme Tecniche <p>Le aziende a rischio di incidente rilevante sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Marchi Industriale S.p.A.", ubicata alla periferia sud-est dell'abitato di Marano Veneziano, in Via Miranese n. 72; - "Brentagas S.R.L.", ubicata a sud-ovest dell'abitato di Borbiago, in Via Boldani nn. 69-71; - "Reckitt Benckiser Italia S.p.A.", ubicata nell'abitato di Mira Taglio, in Riviera Giacomo Matteotti, n. 12. 	Tav.1A
11.5	Fasce di rispetto ferroviarie	Si applicano le disposizioni specifiche di cui al DPR 753/1980, in particolare inerenti edificazione, alberi, piante, siepi, muriccioli di cinta, steccati o recinzioni,.	Tav.1A
11.6	Fasce di rispetto dai metanodotti	Il PAT individua in via ricognitiva i tracciati dei metanodotti che attraversano il territorio comunale e che determinando una fascia di rispetto, a partire dall'asse, variabile dagli 8 mt. ai 16 mt. da entrambi i lati in funzione della pressione di esercizio, del diametro delle condotte e in alcuni casi, di accordi privatistici con le proprietà private e/o di particolari accorgimenti tecnici. <p>All'interno della fascia di rispetto dai metanodotti si applicano le disposizioni di cui al Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 17 aprile 2008 (G.U. 8.05.2008, n. 107, Suppl. Ordinario n.115).</p>	Tav.1A
11.7	Fasce di rispetto degli elettrodotti ad alta tensione	Il PAT individua i tracciati e le distanze di prima approssimazione (DPA) delle linee di alta tensione che attraversano il territorio comunale determinate da TERNA S.p.a. secondo le modalità di calcolo definite dal Decreto Ministeriale 29 maggio 2008 pubblicato sul Suppl. Ordinario n. 160 alla G.U. n. 156 del 5 luglio 2008 e s.m.i.:	Tav.1A

11.8	Fascia di rispetto dei pozzi idropotabili	<p>Il PAT recepisce in via ricognitiva i pozzi di prelievo idropotabile e relativa fascia di rispetto al di cui al quadro conoscitivo del PTRC riportandoli nella nella Tav.1a CARTA DEI VINCOLI E DELLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA.</p> <p>Le fasce di rispetto dalle fonti di approvvigionamento idropotabile determinano vincoli alla trasformazione ed utilizzo, da parte dei proprietari dei terreni, collocati in prossimità dei punti di captazione.</p> <p>Le fasce di rispetto dalle fonti di approvvigionamento idropotabile sono finalizzate ad assicurare, mantenere e migliorare le caratteristiche qualitative delle acque da destinare al consumo umano.</p>	Tav.1A
11.10	Fascia di servitù idraulica relativa all'idrografia pubblica	<p>Il PAT recepisce i corsi d'acqua pubblici sottoposti a servitù idraulica, ai sensi del R.D. 368/1904 e del D. Lgs. 152/06,.</p> <p>Sui fiumi e canali individuati ai sensi del presente articolo, qualsiasi intervento o modificazione della configurazione esistente, all'interno della fascia di metri 10 (dieci) dal ciglio superiore della scarpata, sarà soggetto a quanto previsto dal R.D. n. 368 del 1904 ed alla successiva normativa in materia di polizia idraulica e dovrà quindi essere specificatamente autorizzato dal Consorzio di Bonifica competente; nelle aree adiacenti agli scoli consorziali dovrà essere mantenuta una fascia di rispetto della larghezza minima di metri 5 (cinque) dal ciglio degli stessi o dall'unghia arginale verso campagna in modo da consentire il transito dei mezzi adibiti alle manutenzioni periodiche; nella suddetta fascia di rispetto non potranno essere messe a dimora piante o siepi, né potranno essere installate strutture o depositati materiali che impediscano il transito dei mezzi; inoltre nelle fasce di rispetto in questione, eventuali sistemazioni, dovute a motivi di sicurezza o paesaggistici o ambientali che prevedano la posa di piante isolate o recinzioni in rete metallica e stanti in ferro asportabili dovranno essere preventivamente autorizzate dal Consorzio di Bonifica.</p>	Tav.1A
11.11	Allevamenti zootecnici potenzialmente intensivi	<p>Il PAT, sulla base delle informazioni contenute nel quadro conoscitivo, individua nella Tav.1a CARTA DEI VINCOLI E DELLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA i principali allevamenti zootecnici potenzialmente intensivi per la determinazione delle distanze minime reciproche degli insediamenti zootecnici dai limiti della zona agricola, delle distanze minime da residenze singole sparse e concentrate (centri abitati).</p>	Tav.1A
11.12	Impianti di comunicazione elettronica a uso pubblico	<p>Il PAT individua i principali siti in cui sono localizzati gli impianti di comunicazione elettronica a uso pubblico</p>	Tav.1A
11.13	ENAC aree di vincolo aeroportuale	<p>Il PAT individua nella Tav.1b CARTA DEI VINCOLI E DELLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA le seguenti fasce:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ENAC Superfici di inviluppo - ENAC Aree soggetta a limitazioni - ENAC area soggetta a valutazione specifica ENAC 	Tav.1A

5.1.2TV.3 FRAGILITÀ

B0307010_T03 - CARTA DELLE FRAGILITÀ NORD



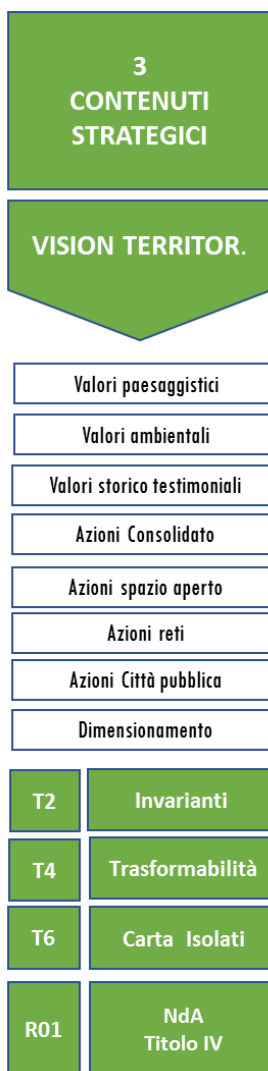
B0307010_T03 - CARTA DELLE FRAGILITÀ SUD

ART.	TITOLO	CONTENUTI	TAVOLE
12	COMPATIBILITÀ GEOLOGICA	<p>La compatibilità geologica ai fini edificatori del territorio comunale viene definita attraverso la sintesi degli elementi geologici, geomorfologici e idrogeologici che contraddistinguono il territorio; la normativa regionale prevede l'individuazione di tre classi di compatibilità dei terreni ovvero:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Classe di compatibilità I - <i>terreni idonei</i> (non presenti nel territorio comunale) - Classe di compatibilità II - <i>terreni idonei a condizione</i> - Classe di compatibilità III - <i>terreni non idonei</i> 	TAV.3
12.1	Classe di compatibilità II - <i>terreni idonei a condizione</i>	<p>“area idonea a condizione” che include una importante parte territorio comunale ove è necessario che in tutte le fasi di utilizzo edificatorio si proceda ad accurata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - indagine geologica e geotecnica; - verifica di compatibilità idraulica; - rilievi topografici di dettaglio in relazione al possibile rischio idraulico; - una accurata valutazione della amplificazione sismica locale; il tutto al fine di: <ul style="list-style-type: none"> - dimensionare adeguatamente le opere di fondazione, - definire accuratamente le modalità di regimazione e drenaggio delle acque, - indicare la presenza di un potenziale rischio idraulico, - verificare la eventuale necessità di procedere al rialzo del piano di campagna di riferimento o alla realizzazione di altre misure volte a ridurre il rischio citato, - definire le modalità dei movimenti terra consentiti, - stabilire le misure atte a mantenere un corretto equilibrio idrogeologico locale, - definire i possibili rischi di liquefazione dei materiali sabbiosi e le eventuali misure correttive; 	TAV.3
12.2	Classe di compatibilità III - <i>terreni non idonei</i>	le “aree non idonee”, in cui l’edificazione non è consentita a causa della elevata penalizzazione locale.	TAV.3
13	AREE SOGGETTE A DISSESTO IDROGEOLOGICO E MISURE DI TUTELA IDRAULICA		TAV.3
13.1	Aree soggette ad allagamento	<p>Il PAT evidenzia le «aree soggette ad allagamento» che nel tempo sono state interessate da fenomeni ricorrenti di esondazione dei corsi d’acqua o di allagamento, sulla base delle criticità riportate nella valutazione di Compatibilità Idraulica, allegato 4 – Carta della pericolosità idraulica, ovvero:</p> <ul style="list-style-type: none"> - P.G.T. Città metropolitana di Venezia: pericolosità idraulica: aree allagate negli ultimi 5-7 anni - Piano Comunale delle acque: Criticità idrauliche Grado 1 e Grado 2 	TAV.3
13.2	Misure di tutela idraulica	<p>Il PI disciplina gli interventi in tutto il territorio comunale, in coerenza con le disposizioni dell’ art.34.1 che provvede a recepire ed eventualmente integrare e dettagliare.</p> <p>Nella redazione delle varianti al PI così come nell’attuazione degli interventi vanno rispettate le indicazioni e prescrizioni fornite dalla VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ IDRAULICA del PAT, nonché le prescrizioni riportate nei pareri pervenuti.</p>	TAV.3

14	Zone Di Tutela Idrografica		TAV.3
14.1	Zone di Tutela Relative All'idrografia Principale	<p>Ai sensi dell'art. 41c.1 lett.) g della LR 11/2004, tali zone comprendono una fascia di profondità di almeno ml.100,00 dall'unghia esterna dell'argine principale per i fiumi, torrenti e canali arginati e canali navigabili.</p> <p>Sono tutelate ai sensi dell'Art. 41 L.R. 11/2004 le aree comprese fra gli argini maestri ed il corso d'acqua dei fiumi e canali, nonché una fascia di profondità di m. 100 (cento) dall'unghia esterna dell'argine principale All'interno delle zone di tutela relative all'idrografia principale</p> <ul style="list-style-type: none"> - Deve essere osservata una fascia di ripetto di ml.20,00 all'esterno degli ambiti di urbanizzazione consolidata; - sono sempre consentite le opere di difesa idrogeologica, comprese le opere attinenti alla regimazione e la ricalibratura della sezione degli argini e degli alvei, nel rispetto delle direttive di cui ai commi successivi, fatto salvo il parere degli enti competenti in materia idraulica; - è inoltre consentita la piantumazione di specie adatte al consolidamento delle sponde e funzionali alla fitodepurazione. - nei tratti di percorso interni all'insediamento, vanno consolidati o ricostruiti, dove possibile, le relazioni con gli spazi pubblici contigui (strade, percorsi pedonali, piazze, aree verdi, ecc.) <p>In relazione alle nuove edificazioni o agli interventi di ampliamento degli edifici esistenti o ad altri interventi accessori (recinzioni, cancelli, messa a dimora di alberi, etc.), il Consorzio valuterà i progetti con riferimento alle norme di Polizia Idraulica (R.D. n. 368/1904 e L.R. 12/2009) con competenza limitata alla fascia di rispetto di larghezza pari a 10 m lateralmente alle opere idrauliche in gestione all'Ente;</p>	TAV.3
15	Altri Contenuti		TAV.3
15.1	Discariche e siti inquinati	<p>Nella tav.3 CARTA DELLE FRAGILITA' sono riportate a titolo ricognitivo le discariche ed i siti inquinati così come individuate nella tavola delle Fragilità del PTGM cui si applica la seguente disciplina:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale". - Legge Regionale n. 3 del 21.01.2000, Artt. 12 e 13, "Nuove norme in materia di gestione dei rifiuti". - Piano Regionale per la bonifica delle aree inquinate, adottato con D.G.R.V. n. 157/2000. - Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. <p>Non è consentito l'utilizzo edificatorio o urbanistico delle aree individuate, salvo al completamento della procedura di bonifica/analisi di rischio ed alla emissione della relativa certificazione da parte della Provincia.</p> <p>La trasformazione di aree ricadenti, anche parzialmente, all'interno di un sito inquinato richiede un approfondimento specifico sull'iter procedurale di bonifica in corso, allo scopo di verificare la compatibilità degli interventi di progetto con gli esiti di eventuali procedimenti di bonifica già attivati. Dovranno essere a tal proposito rispettati gli iter procedurali previsti dal D.Lgs. n. 152/2006 (Art. da 239 a 253) e i limiti imposti dallo stesso Decreto all'interno dell'Allegato 5 al Titolo V alla Parte IV, relativi alle concentrazioni soglia di contaminazione nel suolo, nel sottosuolo e nelle acque sotterranee in relazione alla specifica destinazione d'uso dei siti.</p>	TAV.3

15.2	Cave	<p>Nella tav.3 CARTA DELLE FRAGILITA' sono riportate a titolo ricognitivo le Cave così come individuate nella tavola delle Fragilità del PTGM cui si applica la seguente disciplina e s.m.i.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - D.P.R. 09 aprile 1959 n. 128 - Art. 104 - Legge Regionale n. 44 del 07.09.1982, "Norme per la disciplina dell'attività di cava". <p>Trattasi delle aree di sedime di antiche abbandonate o dimesse, così come definite dall'Art. 34 della L.R. n. 44/1982, e censite dalla Provincia di Venezia.</p>	TAV.3
15.3	Aree soggette ad analisi preventiva	<p>Nella tav.3 CARTA DELLE FRAGILITA' sono riportate a titolo ricognitivo le aree localizzate in prossimità di cave o discariche, geomorfologicamente caratterizzate da bassure o rilevati così come individuate nella tavola geomorfologica del PTGM.</p> <p>Il P.I. provvederà a:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. aggiornare il censimento di tali aree, recepirne il perimetro e aggiornare i limiti all'edificazione; b. definire in modo preciso l'estensione delle aree interessate dall'indagine ambientale, in particolare per i siti per i quali nella tav.3 delle fragilità non è indicato il perimetro. La definizione dell'area di analisi dovrà tener conto: <ul style="list-style-type: none"> - della documentazione disponibile presso gli enti competenti; - delle evidenze morfologiche rilevate o documentate nelle tavole di analisi geologica del PTGM e del PAT; - della effettiva estensione delle aree potenzialmente interessate dalla trasformazione edilizia o urbanistica di cui alla tav.4 del PAT così come recepite e precisate dal PI. <p>Ogni intervento all'interno delle aree di cui al presente comma così come individuate e perimetrare nella Tav.3 delle Fragilità o definite/precisate dal Piano degli interventi dovrà essere preceduto dalla redazione della verifica preliminare ambientale ai sensi del D.Lgs 142/2000 art.242 le cui risultanze consentiranno di individuare le procedura idonea propedeutica alla realizzazione degli interventi.</p>	TAV.3
15.4	Paleoalvei	<p>Il PAT individua a titolo ricognitivo i paleoalvei in corrispondenza quali vanno previsti interventi finalizzati alla conservazione, valorizzazione e tutela.</p>	TAV.3

6. CONTENUTI STRATEGICI



TEMPO MEDIO/BREVE

il tempo dei progetti, dell'operatività nel medio/breve periodo. Il tempo delle azioni di trasformazione dei luoghi. Al tempo medio/breve appartiene una particolare categoria di progetti denominati progetti di innesco ovvero interventi mirati di carattere strategico e/o prioritario riferiti a luoghi chiave del sistema territorio in grado di innescare dinamiche di valorizzazione e rigenerazione;

Definizione: Azioni di Piano mirate alla tutela e valorizzazione delle componenti strutturali del territorio in termini ambientali e paesaggistici, funzionali ad uno sviluppo coerente con i principi ed obiettivi di qualità:

Invarianti, componenti territoriali di tipo areale, puntuale e lineare che rivestono un ruolo strutturale ai fini della tutela e valorizzazione: dell'identità locale (invarianti paesaggistiche), della connettività ecologica e biodiversità (Invarianti ambientali) dei valori storico culturali (invarianti storico- monumentali).

Trasformabilità, previsioni relative allo sviluppo del sistema insediativo, infrastrutturale, produttivo e ambientale.

Obiettivi: Valorizzazione ambientale e paesaggistica, Riqualficazione dei tessuti urbani, Rigenerazione degli ambiti dismessi o degradati, Integrazione della città pubblica, Tutela e ricomposizione dello spazio aperto, Trasformazione mirata

Tempi e strategie del piano: il tempo dei progetti, dell'operatività nel medio/breve periodo, delle azioni di trasformazione dei luoghi. Al tempo medio/breve appartiene una particolare categoria di progetti denominati progetti di innesco ovvero interventi mirati di carattere strategico e/o prioritario riferiti a luoghi chiave del sistema territorio in grado di innescare dinamiche di valorizzazione e rigenerazione;

Le strategie del tempo medio e breve mirano ad una rapida soluzione dei nodi problematici della città e ad una altrettanto rapida attuazione degli interventi strategici per lo sviluppo urbano. Molte di queste strategie sono state introdotte e disciplinate da recenti provvedimenti legislativi.

Contenuti: Aree residenziali urbane e agricole, Aree produttive, commerciali/Dir, Aree in disuso o in via di dismissione, Aree pubbliche, Aree destinate alla viabilità, Aree abbandonate e di degrado, Aree verdi urbane e periurbane, Aree di completamento

Elaborati di piano

Tav. 2 Carta delle invarianti; **Tav. 4** Carta della trasformabilità;

Tav. 5 Carta degli Ambiti di Urbanizzazione Consolidata (LR.14/17)

Tav. 6 Carta degli Isolati,

Disciplina di piano

CAPO I Invarianti

- Art. 17 CONTENUTI GENERALI
- Art. 18 INVARIANTI PAESAGGISTICHE DI TIPO PERCETTIVO
- Art. 19 INVARIANTI PAESAGGISTICHE DI TIPO STORICO TESTIMONIALE
- Art. 20 DISCIPLINA DELLE CATEGORIE DI VALORE
- Art. 21 INVARIANTI AMBIENTALI

CAPO II Trasformabilità

- Art. 22 AREE DI URBANIZZAZIONE CONSOLIDATA
- Art. 23 CITTA' PUBBLICA – SERVIZI E RETI INFRASTRUTTURALI
- Art. 24 TUTELA DELLE ZONE AGRICOLE
- Art. 25 EDIFICABILITÀ IN ZONA AGRICOLA
- Art. 26 VALORI E TUTELE AMBIENTALI

CAPO III Dimensionamento del piano

- Art. 27 DIMENSIONAMENTO E DISCIPLINA DEGLI AMBITI TERRITORIALI OMOGENEI
- Art. 28 DIMENSIONAMENTO DELLE AREE PER SERVIZI

6.1 Vision, Scenari Obiettivo e Strategie

Per ognuna delle **quattro immagini** che compongono la **Vision territoriale** viene descritta la traiettoria di sviluppo denominata **Scenario Obiettivo** e le **strategie** che si ritiene di adottare per raggiungerlo.

6.1.1 IMMAGINE 1 : MIRA CITTA' RESIDENZIALE: COSTELLAZIONE DI PIAZZE E MERCATI

	SCENARIO OBIETTIVO	STRATEGIE
CITTA' CONSOLIDATA	<p>Riorganizzazione, rigenerazione e completamento</p> <p>Uno spazio urbano definito con limiti fisicamente "stabilizzati" tra città e campagna e punti di accesso formalmente e funzionalmente caratterizzati.</p> <p>Una città che si regge sull'equilibrio delle sue parti, ognuna polarizzata ed organizzata su di un proprio baricentro caratterizzato da specifiche funzioni, valori, opportunità e sul rapporto con le sue frazioni.</p> <p>Diversi nuclei residenziali ognuno con proprio carattere ed una propria identità che vanno tutelate e salvaguardate investendo sui servizi, sugli spazi collettivi, sulle reciproche interrelazioni, ma soprattutto rinforzando le relazioni con il capoluogo.</p> <p>Un sistema produttivo e commerciale stabilizzato in termini quantitativi (Superfici esistenti e superfici programmate da PRG) strategicamente localizzato in corrispondenza del casello autostradale o lungo il corridoio della Romea ma che richiede azioni riorganizzazione, adeguamento e di miglioramento del sistema dell'accessibilità e delle connessioni con la rete territoriale.</p>	<p>URBANIZZAZIONE MISURATA</p> <p>Sistema di azioni mirate a governare l'evoluzione, la trasformazione ed il completamento dei tessuti consolidati e degli sviluppi urbani assumendo come riferimenti i temi della sostenibilità ambientale, tutela del suolo, rinforzo della qualità urbana qualificazione e accessibilità del sistema produttivo e commerciale.</p>
	<p>Qualità e sostenibilità</p> <p>La Sostenibilità Ambientale/Ecosistemica e la Qualità Urbana assunti come principi ordinatori, obiettivi strategici e requisiti sostanziali delle trasformazioni. L'isolato urbano e l'isola agricola o naturalistica come unità elementari di Piano ai fini dell'applicazione delle misure, indici e parametri per la sostenibilità.</p> <p>L'evoluzione dei tessuti consolidati come motore della rigenerazione ambientale: ripristinando i meccanismi di funzionamento ambientale, riconoscendo nella tutela del suolo e degli ecosistemi che lo caratterizzano la principale politica per contenere e resistere agli effetti del mutamento climatici, favorendo l'utilizzo responsabile delle risorse, riducendo le emissioni, l'inquinamento, incentivando la rigenerazione urbana, il recupero delle aree degradate e dismesse, promuovendo il risparmio energetico e l'utilizzo di energie rinnovabili.</p> <p>L'intervento privato che collabora alla tutela ed integrazione del "capitale naturale" e del valore eco sistemico dei suoli da intendersi come bene collettivo al pari della città pubblica.</p>	<p>ECO-ISOLATI</p> <p>Sistema di azioni mirate a governare l'evoluzione dei tessuti consolidati nella direzione della qualità ambientale e ecosistemica</p>
	<p>Identità Urbane</p> <p>Spostare nelle tangenziali esterne il traffico di attraversamento e individuare nuovi tratti stradali di rilevanza locale mirati alla risoluzione di nodi problematici puntuali, riqualificare i tratti stradali che attraversano i centri urbani del capoluogo e delle frazioni ripensati come assi urbani a priorità pedonale sui quali si affacciano gli esercizi pubblici, gli alberghi, le attività commerciali.</p> <p>Gli edifici pubblici sono i nodi della rete della città pubblica, ognuno con una propria specificità ed attrattività cui corrisponde un adeguato livello di multifunzionalità ed accessibilità. Tra i nodi il sistema delle reciproche interconnessioni, viarie, ciclabili e della mobilità pubblica organizzate sui principi di intermodalità, integrazione, sicurezza.</p>	<p>CITTA' PUBBLICA</p> <p>Insieme di azioni mirate al rinforzo della città pubblica attraverso il potenziamento delle polarità pubbliche e la qualificazione e rinforzo delle reciproche relazioni e connessioni</p>

6.1.2 IMMAGINE 2: MIRA CITTA' D'ARTE - PAESAGGIO IN CONTESTO UNESCO

	SCENARIO OBIETTIVO	STRATEGIE	
PAESAGGIO	<p>Il mito antico della riviera del Brenta, l'accessibilità metropolitana, la prossimità alla città di Venezia, l'appartenenza al sito UNESCO della laguna di Venezia, la ricchezza di arte, cultura, storia, l'integrità dello spazio agricolo, sono caratteri che consentono al territorio di Mira di ripensarsi all'interno di un progetto di valorizzazione turistica di tipo innovativo. multiesperienziale (storia, arte, cultura, eventi, nautica,), autentico ed originale (miti, racconti, narrazioni, bellezza, lentezza, silenzi, atmosfere) e di respiro europeo (Riviera del Brenta, ciclabilità, ospitalità, eventi).</p> <p>I prodotti turistici di Mira come prodotti esperienziali, strutturati, innovativi, competitivi, complementari fra loro.</p> <p>Una multi-destinazione turistica, dove ogni attività e località del territorio collabora in sinergia per trasmettere al mercato il valore aggiunto complessivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la laguna come spazio emozionale e risorsa naturalistica - lo spazio agricolo perilagunare come agriparco - la riviera del Brenta come corridoio monumentale - Le ville come polarità attrattive ma anche elementi ordinatori del territorio. Si tratta di guardare alla villa sia nella sua classica accezione di elemento morfogenetico ed ordinatore del paesaggio veneto, sia come struttura complessa in grado di conferire evidenza fisica e leggibilità alla natura profonda del territorio in termini morfologici, litologici, idrogeologici, storico-culturali grazie alla specificità e diversità delle localizzazioni, forme architettoniche, materiali, organizzazione dello spazio e del verde. 	<p>APPERTENENZE E SPECIFICITA'</p> <p>Insieme di azioni mirate alla valorizzazione e potenziamento dei caratteri identitari del territorio valorizzando appartenenze e prossimità a sistemi paesaggistici di scala territoriale</p>	
	<p>Orizzonte lagunare</p>	<p>Mira assume l'acqua nelle sue diverse declinazioni come elemento identitario, elemento ordinatore, linea preferenziale di percezione del paesaggio nonché trama morfogenetica del sistema insediativo storico e contemporaneo.</p> <p>Il paesaggio della Riviera come pure quello lagunare sono caratterizzati da un particolare qualità scenografica che rimanda ad un repertorio storico iconografico e pittorico vastissimo.</p> <p>Un patrimonio di immagini, rappresentazioni e narrazioni che ha contribuito in maniera fondamentale alla costruzione dell'immagine identitaria della riviera e della laguna.</p> <p>IL PAT dovrà quindi approfondire gli aspetti che determinano il modo nel quale è percepito il paesaggio e la qualità dell'immagine restituita, ponendo particolare attenzione nell'individuare e tutelare i punti di vista "iconografici".</p> <p>Particolare attenzione viene riservata dal PAT alla potenziamento e valorizzazione delle relazioni con il sistema delle acque nelle sue tre dimensioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gli affacci del sistema urbano lungo il fiume Naviglio Brenta - gli itinerari lungo il sistema storico delle acque: le seriole, il serraglio, il canale taglio - Il water front lagunare lungo l'argine di conterminazione che separa lo spazio agricolo della bonifica dalla laguna 	<p>RIVIERA E WATERFONT LAGUNARE</p> <p>Sistema di azioni mirate al rinforzo delle relazioni con il sistema delle acque</p>
	<p>Reti d'acqua</p>	<p>IL PAT affronta Il tema del paesaggio come trama identitaria, sistema di relazioni storiche, percettive, funzionali e simboliche, trama delle identità, elemento di caratterizzazione locale, fattore di attrattività, carta da giocare sul tavolo della competitività territoriale di scala metropolitana.</p> <p>L'impianto morfogenetico che riemerge e si riappropria di ruolo e significato: Itinerari ciclabili, con visuali, contesti figurativi, emergenze</p>	<p>ITINERARI E PANORAMI</p> <p>Insieme di azioni mirate alla messa a sistema ed integrazione delle emergenze paesaggistiche e dei loro contesti figurativi di pertinenza</p>
<p>Trame monumentali</p>			

monumentali e storico testimoniali, ambiti di pertinenza paesaggistica siano essi spazi aperti o aree consolidate da rigenerare.

Il linguaggio culturale, utilizzato fa propri i temi dell'identità e della memoria, per indagare la struttura fondativa del territorio dal punto di vista della forma e del sistema insediativo per cogliere gli elementi strutturali del paesaggio, ripristinandone leggibilità e relazioni con trama dell'identità locale assumendo permanenze e relazioni come trama portante.

La trama d'impianto storica, Naviglio, ville, viabilità storica, corsi d'acqua conserva comunque una sua leggibilità e riconoscibilità nonostante risulti in alcuni casi frammentata od assorbita all'interno dei tessuti contemporanei. Si tratta di una rete di permanenze che adeguatamente ricomposta e valorizzata può costituire la trama d'identità nella quale la comunità locale riconosce il proprio tratto connotativo

Alla scala urbana è **l'interpretazione della città in termini scenografici** a dettare le regole evolutive in termini compositivi, tipologici ed architettonici: la forma degli isolati e la loro composizione, gli assi urbani (*dorsali figurative*), gli spazi collettivi (*scene urbane*) i Land Mark urbani (*riferimenti identitari e storico architettonici*)

6.1.3 IMMAGINE 3: MIRA CITTA' VERDE PARCO DELLE ACQUE

	SCENARIO OBIETTIVO	STRATEGIE
SPAZIO APERTO	<p>Naturalità crescente</p> <p>L'intero territorio comunale come un grande corridoio di continuità ambientale che guarda al magnete ecosistemico della laguna. L'approccio ambientale del PAT quindi non può limitarsi all'assunzione del disegno ecologico provinciale (rete ecologica) eventualmente integrato dall'individuazione delle "isole di naturalità" di rilevanza locale (contesti puntuali cui è affidato il compito di Custodire e preservare la biodiversità grazie ad un sistema sovrapposto ed articolato di vincoli e tutele). La disciplina del piano deve prevedere un innalzamento complessivo della qualità ambientale dell'intero ambito territoriale tale da rendere insignificante l'effetto barriera delle infrastrutture o la pressione del sistema urbano.</p>	<p>RIEQUILIBRIO AMBIENTALE</p> <p>Insieme di azioni mirate alla tutela della connotazione ambientale del territorio caratterizzata da un grado naturalità crescente dal corridoio del naviglio alla laguna</p>
	<p>Permeabilità ecologica</p> <p>Il rapporto Città e Natura rimodulato e riorganizzato sui temi della salute e del benessere reciproco. L'insieme degli spazi aperti e delle strutture vegetali (parchi, spazi verdi, viali alberati, verde pubblico attrezzato e di pertinenza di scuole ed altri servizi pubblici) organizzati e strutturati con una logica di sistema.</p> <p>Una rete che senza soluzione di continuità innerva l'intero sistema territoriale favorendo: la permeabilità ecologica del sistema urbano, la qualità ambientale ed il benessere abitativo, la resilienza della città (assorbimento Co2, riduzione isola di calore, regolazione delle acque, spazi per attività all'aria aperta).</p> <p>Individuazione dell'infrastruttura verde urbana: è la strategia che si intende adottare per integrare in un disegno strategico le quattro reti che danno forma e sostanza alla città pubblica contribuendo in modo sostanziale alle definizioni della qualità urbana. Il secondo assume il principio in relazione al quale le aree standard devono essere riletti in termini di gerarchia e caratterizzazione urbane dei diversi centri come precedentemente descritte.</p> <p>Tutelare le funzioni eco-sistemiche dei suoli e le parti di territorio dove orientare azioni per il ripristino della naturalità, anche in ambito urbano e periurbano, promuovere e favorire l'utilizzo di pratiche agricole sostenibili, recuperando e valorizzando il terreno agricolo. Introdurre la disciplina dei Servizi Ecosistemici al fine di poter disporre di un indicatore numerico in grado di esprimere il valore qualitativo e prestazionale del suolo con il quale si dovranno rapportare le azioni di piano e la realizzazione degli interventi. Forestazio e</p>	<p>INFRASTRUTTURE VERDI</p> <p>Sistema di azioni funzionale alla ricomposizione degli spazi verdi in un sistema di rete interconnessa che innerva e permea lo spazio della città consolidata</p>
	<p>Esperienze ed eccellenze</p> <p>Lo spazio agricolo periurbano come "Agriparco", luogo di convivenza tra agricoltura e residenza si presta invece ad una promozione delle produzioni di prossimità a filiera corta, alla localizzazione di orti collettivi, alla rigenerazione delle aziende agricole in termini di multifunzionalità agevolando percorsi di promozione e conoscenza dello spazio agricolo, ad interventi di riqualificazione ambientale lungo i bordi del consolidato finalizzati alla realizzazione di una fascia di transizione tra città consolidata e campagna.</p> <p>La dimensione rurale del paesaggio: ripristinare il prevalente uso agrario degli ambiti a frammentazione territoriale promuovendo la produzione tipica del radicchio, prevedendo il recupero dei manufatti storici e del paesaggio naturale agrario, il collegamento con i corridoi ecologici ed ambientali, la valorizzazione dei manufatti isolati, la rimozione dei manufatti abbandonati, valorizzare le ville venete e il loro contesto paesaggistico, come elemento culturale identitario del territorio veneto</p>	<p>AGRIPARCO</p> <p>Sistema di azioni mirate allo sviluppo dell'agricoltura urbana e periurbana</p>

6.1.4 IMMAGINE 4: MIRA CITTA' DI RELAZIONI TERMINAL METROPOLITANO

	SCENARIO OBIETTIVO	STRATEGIE
SISTEMA INFRASTRUTTURALE	<p>La Ciclabilità come tema centrale. All'interno di una visione del territorio come "Stanza della Ciclabilità" connessa all'itinerario Regionale della Riviera del Brenta.</p> <p>Si tratta di completare la rete ciclabile riprendendo l'attuale configurazione del sistema articolato su due livelli:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il primo locale composto da una o più dorsali, strutturate sulla viabilità storica, che attraversano l'intero territorio comunale definita sulla base del principio dei corridoi multifunzionali e relazionata con i grandi itinerari ciclabili di scala regionale - il secondo livello corrispondente alla rete di relazioni secondarie interne allo spazio rurale da progettare come anelli strutturati di visitazione. <p>Lungo la rete vanno individuati i nodi, quali punti attrezzati di sosta, interscambio, assistenza, servizi alla ciclabilità. Va inoltre potenziata la permeabilità delle infrastrutture, con particolare riferimento agli attraversamenti della strada Romea.</p> <p>Particolare attenzione deve essere posta al ripristino della continuità e leggibilità della rete ciclabile. Gli attuali itinerari ciclabili chiaramente individuati e strutturati all'interno degli spazi aperti tendono a frammentarsi ed indebolirsi all'interno dello spazio urbano, perdendo leggibilità e continuità.</p> <p>La pedonalità come tratto connotativo del sistema urbano. Una sistema urbano caratterizzato da un indice di pedonalità crescente, dalle direttrici primarie (Autostrada, Bretelle, Romea) ove si muove il traffico di attraversamento al cuore urbano del capoluogo e delle frazioni in cui la priorità è assegnata a pedoni e ciclisti utilizzando sia lo strumento della temporanea ed occasionale chiusura al traffico che forme di convivenza auto/pedone, attraverso l'istituzione di zone 30, seguendo l'esempio delle "ZONE DE RANCONTRE"(Zone di Incontro) francesi.</p>	<p>GERARCHIZZAZIONE DELLA RETE</p> <p>Riorganizzazione formale e funzionale della viabilità in relazione al ruolo assunto da ogni strada in funzione della mobilità veloce e lenta urbana e territoriale e nell'organizzazione della forma della città.</p>
	<p>Una strategica configurazione del sistema della mobilità: consente di ipotizzare una configurazione più "leggera" della mobilità urbana ed avviare un percorso per rigenerare il centro come "zona di incontro" o "Zona 30" al pari di quanto sta avvenendo in molti altri paesi europei.</p> <p>Punti strategici posizionati lungo la viabilità di accesso al centro denominati PORTE, formalmente caratterizzati e funzionalmente strutturati (parcheggi di interscambio, spazi sosta, servizi...) segnano l'ingresso al cuore del sistema urbano ove la precedenza è assegnata a pedoni e ciclisti.</p> <p>Un sistema stradale che all'interno del centro urbano cessa di essere esclusivo spazio veicolare per rigenerarsi come spazio collettivo, ripensato in termini architettonici e funzionali. La strada reinterpretata come spazio flessibile dove con semplici azioni di caratterizzazione estetica (arredi, colori, pavimentazioni), di riorganizzazione degli spazi laterali (utilizzo dei parcheggi come plateatici, continuità e percorribilità degli spazi privati ad uso pubblico, zone ombreggiate), o di "governo" del traffico (riduzione della velocità, trattamento delle superfici, riorganizzazione degli spazi laterali) si possono ottenere risultati straordinari in termini di caratterizzazione, funzionalità e ricicatura urbana.</p>	<p>RIMODULAZIONE E CARATTERIZZAZIONE</p>

Affacci territoriali

La riorganizzazione delle relazioni territoriali: Mira è strategicamente collegato a diversi Corridoi di relazione territoriale caratterizzati ognuno da specifiche forme di mobilità e di utenti, rispetto ai quali organizzare forme di attestamento, punti e nodi di relazione, occasioni per intercettare diverse e nuove tipologie di utenti.

L'ottimizzazione del sistema infrastrutturale esistente provvedendo all'eliminazione delle discontinuità e frammentazioni, al completamento degli assi interrotti, alla specializzazione funzionale di alcuni segmenti viari, all'implementazione tecnologica delle infrastrutture funzionale all'adattabilità del sistema ai diversi ritmi e tempi della città

La riorganizzazione corridoio della Romea con la messa in sicurezza degli attraversamenti e la razionalizzazione dei punti di raccordo tra l'infrastruttura e le attività produttive presenti lungo il suo corridoio di pertinenza

Mira come terminal metropolitano e punto di interscambio con riferimento alle diverse tipologie di mobilità ferroviaria, stradale, nautica.

Ad ogni livello corrispondono infrastrutture e nodi strategici che dovranno essere ripensati e opportunamente attrezzati, riorganizzati e potenziati sia con riferimento al loro ruolo infrastrutturale che "promozionale" ovvero alla possibilità di intercettare dal punto di vista turistico e dei servizi parte dei flussi diretti verso VE.

1. **Porta Nord** – da potenziare come punto di interscambio per l'accesso a Venezia con i mezzi pubblici, treno o autobus. Porta Ovest è un luogo che, considerata la sua prossimità ad autostrada e strada provinciale, la dotazione di parcheggi, si presta anche ad essere ripensato anche in termini di multifunzionalità: spazio eventi, punto di conoscenza e promozione del territorio.
2. **Fusina** – il "terminal di Fusina" data la sua posizione strategica può essere ripensato in due modi:
 - *Porta d'acqua per Venezia*, punto di interscambio tra la mobilità stradale e quella nautica, attrezzato con parcheggi, arricchito in termini di servizi e strutture ricettive
 - *Porta Laguna*: punto di accesso attrezzato e strutturato all'ambito naturalistico delle casse di colmata prima e all'ambito lagunare nel suo complesso poi
3. **Porto San Leonardo** La probabile "dismissione" dal punto di vista petrolifero apre nuove prospettive per il Porto san Leonardo ed il canale dei Petroli, da ripensare entrambi con una funzione di supporto alla croceristica veneziana

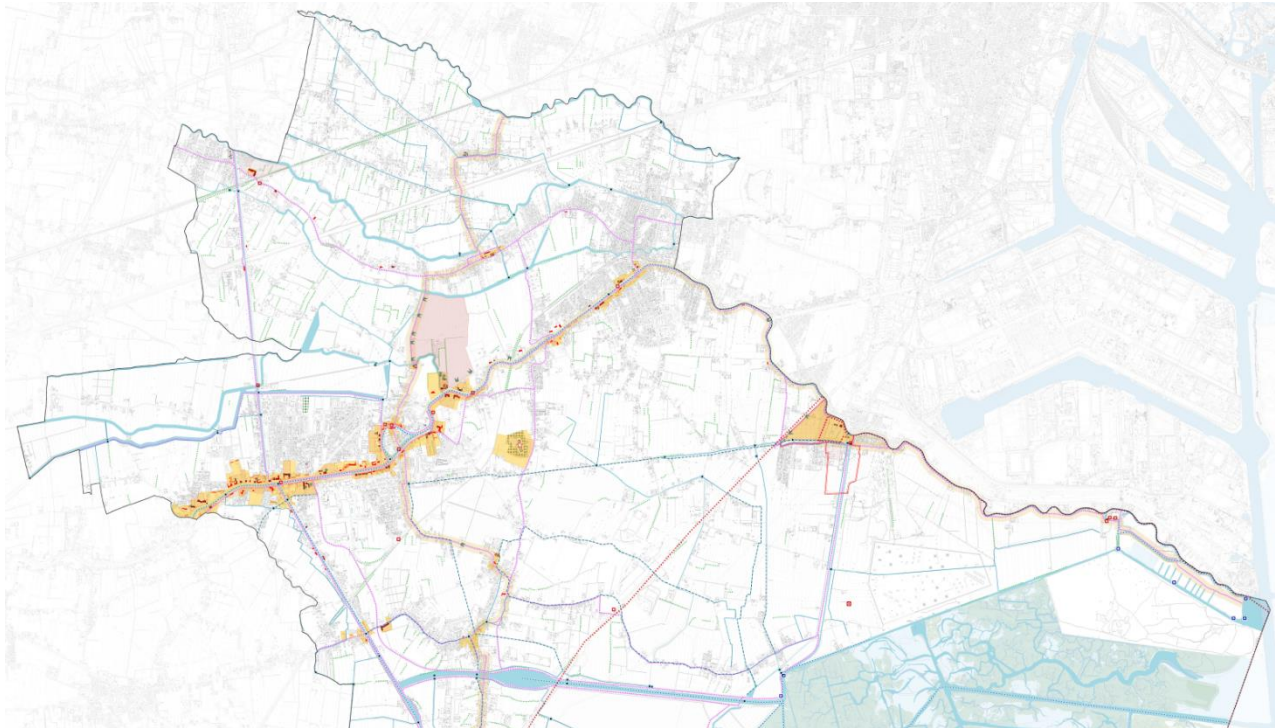
CONNESSIONE E SPECIALIZZAZIONE

Implementazione del sistema della mobilità ricucendo i tratti frammentati per la realizzazione di assi multifunzionali (ciclabili/carrabili) per la messa in rete delle infrastrutture pubbliche

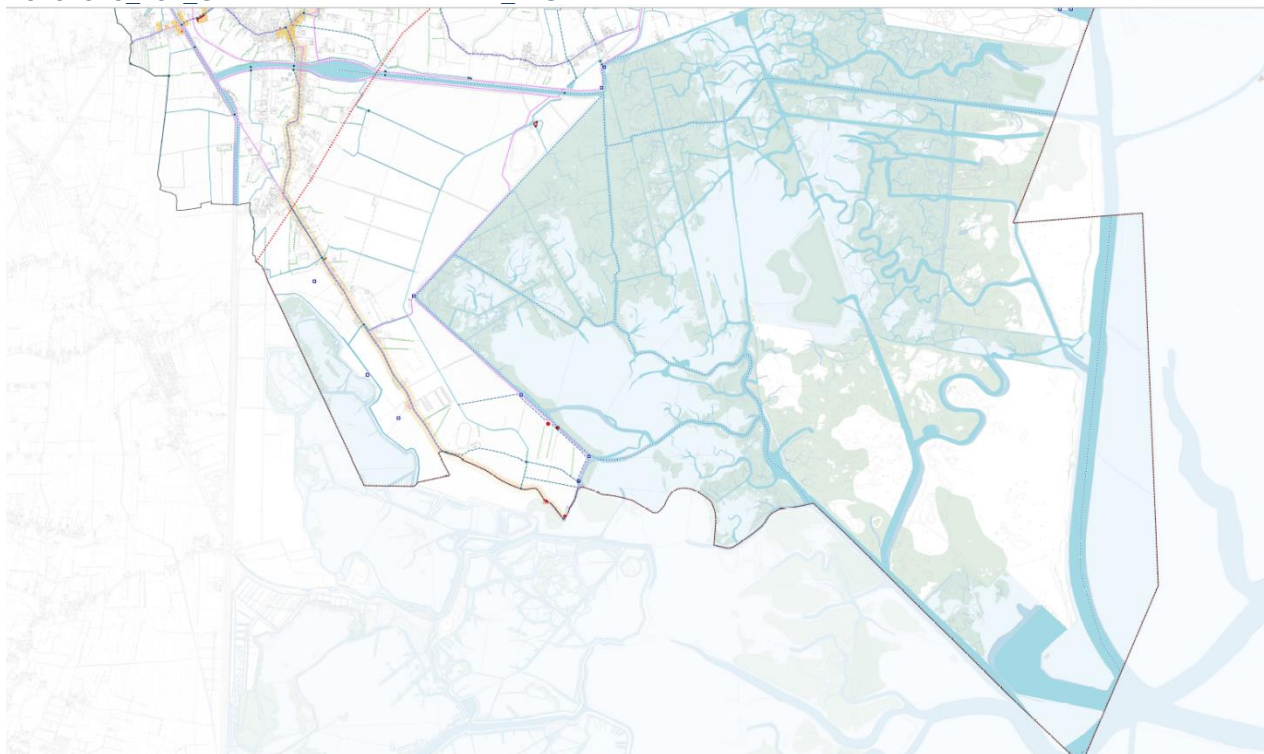
6.2 Azioni

6.2.1 INVARIANTI

Il P.A.T. nella tav. T02 *"Carta delle invarianti"* individua le invarianti di natura paesaggistica ed ambientale. Si tratta delle componenti territoriali di tipo areale, puntuale e lineare che caratterizzano e distinguono il territorio di Mira per le quali il Piano non opera il principio della temporaneità o della indennizzabilità.



B0207010_T02_CARTA DELLE INVARIANTI_NORD



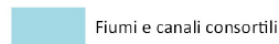
B0207010_T02_CARTA DELLE INVARIANTI_SUD

legenda



Confini Comunali

INVARIANTI IDROGEOLOGICHE - Art. 17



Fiumi e canali consortili



Canali lagunari

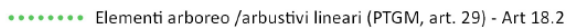


Rete delle Seriole

INVARIANTI AMBIENTALI - Art. 18



Alberi Monumentali - Art 18.1



Elementi arboreo /arbustivi lineari (PTGM, art. 29) - Art 18.2



Ambiti preferenziali di forestazione - Art 18.3



Ambiti di Forestazione urbana - Art. 18.4

INVARIANTI DI NATURA PAESAGGISTICA - Art. 19

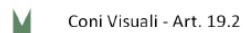
Itinerari ciclabili e nautici - Art. 19.1



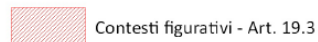
Itinerari ciclabili



Canali principali



Coni Visuali - Art. 19.2



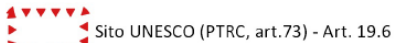
Contesti figurativi - Art. 19.3



Punti di belvedere - Art. 19.4



Iconemi - Art. 19.5



Sito UNESCO (PTRC, art.73) - Art. 19.6

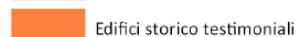


itinerari panoramici - Art. 19.7

INVARIANTI STORICO-TESTIMONIALI - Art. 20



Edifici Monumentali



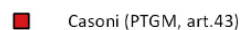
Edifici storico testimoniali



Ville del Palladio (PTRC, art. 75)



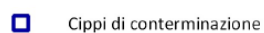
Ville Venete (PTRC, art. 74)



Casoni (PTGM, art.43)



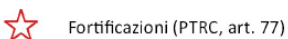
Archeologia industriale (PTRC, art. 78)



Cippi di conterminazione



Manufatti idraulici



Fortificazioni (PTRC, art. 77)



Centri storici - Proposta PTGM (PTGM, art 42)



Parchi e pertinenze

1. Il P.A.T. nella tav. T02 “Carta delle invariati” individua le invariati di natura Geomorfologica, Idrogeologica, paesaggistica, ambientale e storico testimoniale. Si tratta delle seguenti componenti territoriali di tipo areale, puntuale e lineare che caratterizzano e distinguono il territorio di Mira:

ART.	TITOLO	CONTENUTI	TAVIOLE
16	INVARIANTI, DEFINIZIONE	Il P.A.T. nella tav. T02 “Carta delle invariati” individua le invariati di natura Idrogeologica, paesaggistica, ambientale e storico testimoniale. Si tratta delle componenti territoriali di tipo areale, puntuale e lineare che caratterizzano e distinguono il territorio di Mira per le quali sono previsti interventi esclusivamente mirati alla loro conservazione e valorizzazione.	TAV.2
17	INVARIANTI IDROGEOLOGICHE	Il PAT definisce le seguenti invariati di natura idrogeologica nelle quali fatta salva la disciplina di cui ai piani e programmi sovraordinati vanno previsti esclusivamente interventi finalizzati alla loro conservazione, valorizzazione e tutela: <ol style="list-style-type: none"> <i>Fiumi e canali consortili</i> <i>Canali lagunari</i> <i>Rete delle Seriole</i> 	TAV.2
18	INVARIANTI AMBIENTALI	Il PAT definisce le seguenti invariati di natura ambientale riguardanti le seguenti componenti territoriali areali, lineari e puntuali: <ol style="list-style-type: none"> <i>Alberi Monumentali</i> <i>Elementi arboreo /arbustivi lineari</i> <i>Ambiti preferenziali di forestazione</i> <i>Ambiti di forestazione urbana</i> 	TAV.2
18.1	Alberi Monumentali	Il PAT individua gli alberi Monumentali sulla base degli elenchi Regionali così come integrati dalla ricognizione dello stato di fatto. Per albero monumentale si intende: <ul style="list-style-type: none"> - l'albero ad alto fusto isolato o facente parte di formazioni boschive naturali o artificiali ovunque ubicate ovvero l'albero secolare tipico, che possono essere considerati come rari esempi di maestosità e longevità, per età o dimensioni, o di particolare pregio naturalistico, per rarità botanica e peculiarità della specie, ovvero che recano un preciso riferimento ad eventi o memorie rilevanti dal punto di vista storico, culturale, documentario o delle tradizioni locali; - i filari e le alberate di particolare pregio paesaggistico, monumentale, storico e culturale, ivi compresi quelli inseriti nei centri urbani; - gli alberi ad alto fusto inseriti in particolari complessi architettonici di importanza storica e culturale, quali ad esempio ville, monasteri, chiese, orti botanici e residenze storiche private 	TAV.2
18.2	Elementi Arboreo/arbustivi lineari	Il PAT individua in via ricognitiva e non esaustiva gli elementi arboreo/arbustivi lineari comprendenti le seguenti tipologie verdi: <ul style="list-style-type: none"> - <i>siepi</i> - filari - viali alberati Con il termine siepe si intende una struttura vegetale generalmente plurispecifica (composta da due o più specie) ad andamento lineare, con distanze di impianto irregolari,	TAV.2

preferibilmente disposta su più file, con uno sviluppo verticale pluristratificato (cioè con chiome a diverse altezze) legato alla compresenza di specie erbacee, arbustive e arboree appartenenti al contesto floristico e vegetazionale della zona.

Con il termine **filare** si distingue una formazione vegetale ad andamento lineare e regolare, generalmente a fila semplice o doppia, composta da specie arboree con una densità di almeno 15 individui ogni 100 metri. I filari possono essere monospecifici o plurispecifici;

con il termine **viali alberati** si intende un sistema lineare di alberi e arbusti disposti a bordo strada e che rappresentano una tipologia di verde che caratterizza e qualifica il paesaggio urbano.

Il PI precisa, aggiorna e completa il rilievo degli elementi arboreo/arbustivi lineari riportato a titolo indicativo nella TAV.02 CARTA DELLE INVARIANTI individuando gli elementi meritevoli di conservazione e tutela in termini di consistenza e localizzazione in quanto:

- localizzate all'interno dell'infrastruttura verde;
- localizzate all'interno dei coni visivi e che rappresentano componenti strutturali o complementari della visuale;
- localizzate all'interno dei corridoi ecologici o in prossimità delle aree di interesse naturalistico;
- rivestono più in generale un ruolo significativo dal punto di vista paesaggistico (schermatura visiva, definizione delle viste, arricchimento delle aree agricole, qualificazione dei margini urbani, etc.) o ambientale (rinforzo dei corridoi ecologici, etc.)

<p>18.3 Ambiti preferenziali di Forestazione</p>	<p>Il PAT individua le aree preferenziali di forestazione quali aree potenzialmente vocate alla realizzazione di aree boscate di valore naturalistico le quali assolvono finalità idrogeologiche, ambientali, paesaggistiche.</p> <p>In queste aree, in coerenza con l'art. 12 delle Norme Tecniche del P.T.R.C., il PAT incentiva il ripristino degli spazi aperti afferenti alle foreste e la conservazione degli ambienti seminaturali al fine di garantire la biodiversità e la manutenzione del territorio attraverso una gestione tradizionale a salvaguardia delle caratteristiche storiche del paesaggio agroforestale.</p>	<p>TAV.2</p>
<p>18.4 Ambiti di Forestazione urbana</p>	<p>Il PAT individua le aree di forestazione urbana, esistenti ed in progetto, caratterizzate da vegetazione forestale in aree densamente popolate e nelle zone adiacenti, le cui caratteristiche si avvicinano a un maggiore naturalità possibile.</p> <p>Il PAT valorizza e tutela tali aree in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - contribuzione all'abbattimento delle isole di calore; - miglioramento della funzionalità ambientale e della connettività, contribuendo alla realizzazione della rete ecologica; - incremento della biodiversità locale attraverso la realizzazione di interventi forestali in aree selezionate; - miglioramento della percezione paesaggistica in ambito urbano e periurbano. 	<p>TAV.2</p>

19	INVARIANTI PAESAGGISTICHE	<p>Il PAT promuove la tutela e valorizzazione del paesaggio individuando e disciplinando le seguenti componenti strutturali di tipo scenico/percettivo:</p> <ol style="list-style-type: none"> Itinerari ciclabili e nautici Coni visuali e Contesti figurativi Punti di belvedere Iconemi Sito UNESCO Itinerari panoramici 	TAV.2
19.1	Itinerari ciclabili e nautici	<p>Il PAT individua le dorsali degli itinerari ciclabili e nautici d'interesse naturalistico, paesaggistico e storico testimoniale. Si tratta degli elementi strutturali della rete ciclabile e nautica progettata come strumento di conoscenza, valorizzazione turistica e rigenerazione paesaggistica.</p> <p>Le dorsali degli itinerari sono definite in modo tale da:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sovrapporsi al sistema della viabilità storica e agli assi strutturali del territorio ristabilendone le reciproche relazioni e consentendone leggibilità e riconoscibilità; - mettere in rete i valori e le emergenze territoriali consentendo una loro valorizzazione ai fini turistico-ricreativi; - collegare tra loro capoluogo e frazioni con un sistema di mobilità lenta alternativo a quella carrabile. - rispondere ad un criterio di Multifunzionalità: valorizzazione turistici/ricreativa e rinforzo e ricucitura della rete per gli spostamenti locali. 	TAV.2
19.2	Coni Visuali	<p>Il PAT individua i Coni visuali quali punti di vista preferenziali e privilegiati sul paesaggio, accessibili al pubblico e/o localizzati lungo i percorsi di maggior fruizione.</p> <p>I coni visuali sono punti di vista dai quali con un unico sguardo è possibile cogliere contesti dove le componenti dei diversi sistemi territoriali si organizzano in quadri paesaggistici di grande interesse storico/testimoniale e scenico/percettivo. I coni visivi sono i caposaldi della percezione sociale e identitaria del territorio, risorsa fondamentale per la promozione turistica, la fruizione sociale e l'aggregazione culturale.</p>	TAV.2
19.3	Contesti figurativi	<p>Il PAT individua i contesti figurativi quali aree di pertinenza figurativa e/o storica delle eccellenze monumentali, architettoniche, delle emergenze naturalistiche e degli itinerari panoramici che svolgono un ruolo strutturale nella definizione e composizione dei quadri paesaggistici relativi ai Coni visuali.</p> <p>Il PI potrà precisare i perimetri dei Contesti Figurativi individuati dal PAT o individuarne ulteriori attenendosi a criteri di delimitazione che tengano conto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dei limiti fisici evidenti e coerenti con i caratteri dell'area interessata; - dell'effettiva consistenza delle aree di pertinenza storica e paesaggistica dell'emergenza architettonica da definirsi sulla base di un'analisi ed interpretazione dell'intorno dal punto di vista storico e percettivo: carte e catasti storici, coni visuali, visualità dagli itinerari e dalla viabilità carrabile e/o ciclopedonale. 	TAV.2
19.4	Punti di belvedere	<p>Il PAT individua i punti di belvedere quali luoghi accessibili dai quali si percepiscono quadri paesaggistici di particolare valore.</p> <p>Il PI:</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> - Integra e precisa l'individuazione dei punti di belvedere prevedendo misure atte ad assicurarne l'accessibilità e fruibilità pubblica; - disciplina i Punti di Belvedere ed il loro immediato intorno definendone il grado di infrastrutturazione in termini di arredi e servizi funzionali alla sosta; - individua l'ambito di pertinenza visiva (ambito territoriale percepito con uno sguardo dal belvedere) all'interno del quale ogni intervento dovrà essere valutato in relazione alla sua visibilità dal belvedere evitando effetti di alterazione, degrado o intrusione visiva. 	
19.5 Iconemi	<p>Il PAT individua i siti che costituiscono i luoghi della memoria collettiva, paesaggi rappresentativi degli elementi identitari o capisaldi storico/identitari di rilievo territoriale e che contribuiscono a rafforzare l'identità locale ed il senso di appartenenza della comunità.</p> <p>Il PAT individua in via ricognitiva e non esaustiva i seguenti iconemi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Il luogo della scomparsa abbazia di S. Ilario</i> - <i>la croce di Giare</i> 	TAV.2
19.6 Sito UNESCO	<p>Il PAT recepisce il perimetro del Sito Unesco VENEZIA E LA SUA LAGUNA iscritto nel 1987 nella Lista del Patrimonio Mondiale per l'unicità e la singolarità dei suoi valori culturali, costituiti da un patrimonio storico, archeologico, urbano, architettonico, artistico e di tradizioni culturali eccezionale, integrato in un contesto ambientale, naturale e paesaggistico straordinario. Il Sito può essere considerato come un "paesaggio culturale" che illustra l'opera combinata dell'uomo e della natura nel corso del tempo sotto l'influenza di vincoli fisici e di opportunità ambientali, sociali, economiche e culturali. Un Sito riconosciuto come Patrimonio Mondiale rappresenta la storia e l'identità di ciascun popolo e costituisce l'eredità del passato da conservare e trasmettere alle generazioni future.</p>	TAV.2
19.7 itinerari panoramici	<p>Il PAT individua gli itinerari di interesse storico-culturali, ambientali e turistici di primario interesse che attraversano l'intero territorio che collegano gli attrattori principali storico/turistici e che rivestono rilevanza primaria ai fini;</p> <ul style="list-style-type: none"> - della valorizzazione e conservazione dei tracciati e del territorio percepito dagli stessi ovvero dei caratteri fisici, morfologici, vegetazionali insediativi che ne determinano la specificità anche funzionale; - del mantenimento e/o predisposizione lungo i percorsi di punti di belvedere in corrispondenza dei luoghi panoramici e valorizzazione delle componenti ambientali, turistiche e storico-culturali collocate lungo tali percorsi. <p>All'interno del territorio di Mira il PAT individua i seguenti itinerari panoramici:</p> <p><i>itinerario del Naviglio classificato dal PTGM tra gli Itinerari primari storico – culturali</i></p> <p><i>itinerario Borbiago/laguna individuato dal PAT che attraversa l'intero territorio da nord a sud intercettando i punti di interesse storico/paesaggistici di maggior pregio</i></p>	TAV.2

20	INVARIANTI STORICO TESTIMONIALI	<p>Il PAT classifica come invarianti le componenti strutturali del sistema insediativo storico/identitario di cui alle seguenti lettere:</p> <p>a) Edifici di valore monumentale e storico testimoniale: edifici tutelati ai sensi dell'art. 10 del D. LGS. n. 42/2004, edifici di maggior rilievo storico e paesaggistico tra quelli individuati dal PRG vigente con relativo grado di protezione ed architetture del 900 di cui al PTRC;</p> <p>b) Edifici di interesse storico ambientale: selezione degli edifici di interesse storico testimoniale individuati dal PALAV e localizzati in ambiti di particolare sensibilità paesaggistica;</p> <p>c) Ville del Palladio così come individuate dal PTRC riportando il relativo ambito di pertinenza di cui al PTRC/ DOCUMENTO PER LA VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO;</p> <p>d) Ville venete: il PAT localizza le ville individuate nella pubblicazione dell'istituto regionale per le ville venete e che costituiscono luoghi notevoli del paesaggio, ai sensi dell'art. 40 comma 4 della le 11/2004;</p> <p>e) Casoni: individuati dal PTGM lungo il bordo lagunare;</p> <p>f) Archeologia industriale: edifici individuata dal PTGM e dal PTRC;</p> <p>g) Cippi di conterminazione lagunare: manufatti individuati dal PTGM</p> <p>h) Manufatti idraulici: Individuati dal PTGM e PTRC;</p> <p>i) Fortificazioni: forte Poerio individuato dal PTGM;</p> <p>j) Contesti urbani di rilievo storico/testimoniale: Il PAT assume come contesti urbani di rilievo storico/testimoniale la proposta di perimetrazione dei centri storici di cui al PTGM elaborato VII 1/1 RICOGNIZIONE DELLA PERIMETRAZIONE DEI CENTRI STORICI</p> <p>k) Parchi e pertinenze: Il PAT, sulla base dei Contenuti del PTGM e PTRC individua le aree verdi di interesse storico tra le più antiche legate allo sviluppo della città. Trattasi di composizioni architettoniche e vegetali che dal punto di vista storico – artistico presentano un interesse pubblico (ville, parchi e giardini di interesse storico – artistico, alberi monumentali, etc.).</p> <p>l) ercorsi storici "trosi"⁴, il PAT sulla base della Pubblicazione "vecchi trosi, strade nuove" individua gli antichi percorsi pedonali all'interno dello spazio agricolo da valorizzare ai fini della mobilità lenta</p>	TAV.2
20.1	Disciplina delle categorie di valore	<p>Il PAT indica a titolo di indirizzo i seguenti gradi di protezione da applicare agli edifici meritevoli di tutela, localizzati all'interno dei centri storici o appartenenti al sistema degli immobili di valore monumentale o storico testimoniale, sulla base delle loro caratteristiche tipologiche e dei valori culturali attribuiti. Ogni categoria di valore, definisce l'obiettivo della tutela, la tipologia di intervento ammesso ed i criteri da rispettare.</p> <p>Fino alla redazione della variante di cui al precedente comma conservano validità i gradi di protezione assegnati dal PRG vigente</p>	TAV.2

⁴ Allineamento alle Norme Adeguate alle Controdeduzioni

6.2.2 TAV.4 TRASFORMABILITA'

La tav.4 della trasformabilità è stata suddivisa in 4 tavole aventi i seguenti contenuti:

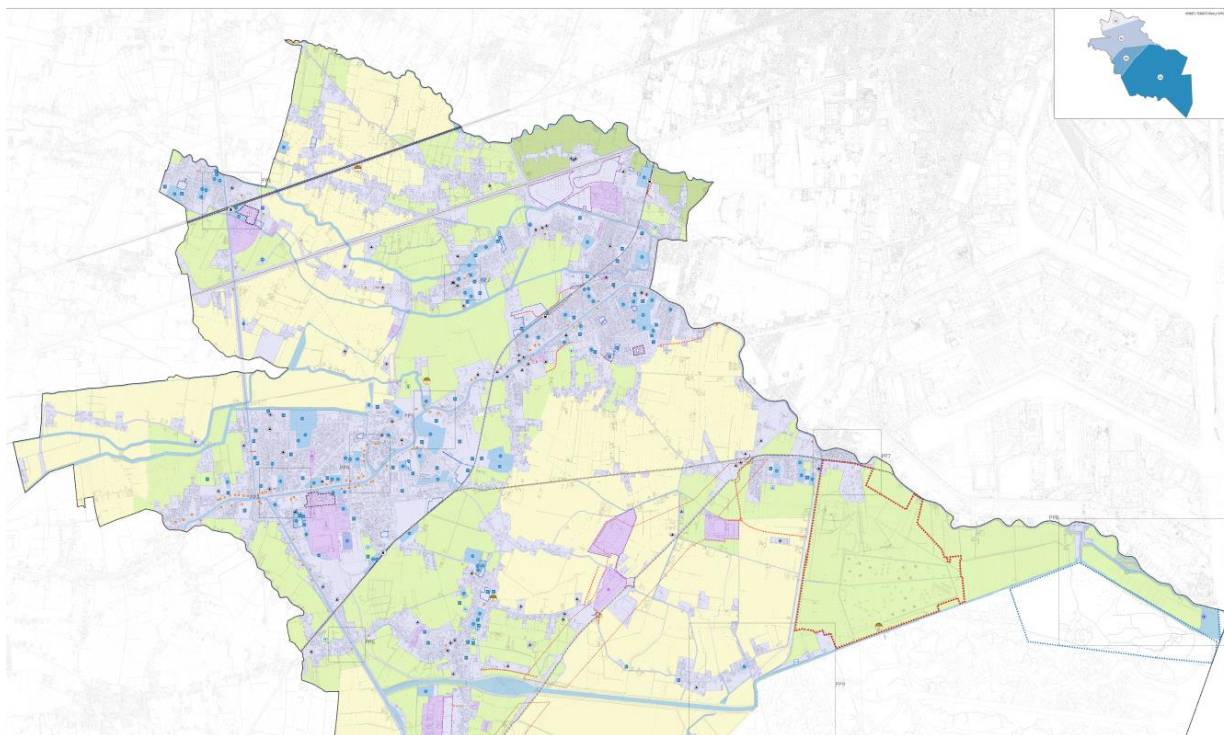
Tav. 4 CARTA DELLA TRASFORMABILITÀ

Tav. 4.1 CARTA DELLA TRASFORMABILITÀ – *infrastrutture esistenti e di progetto*

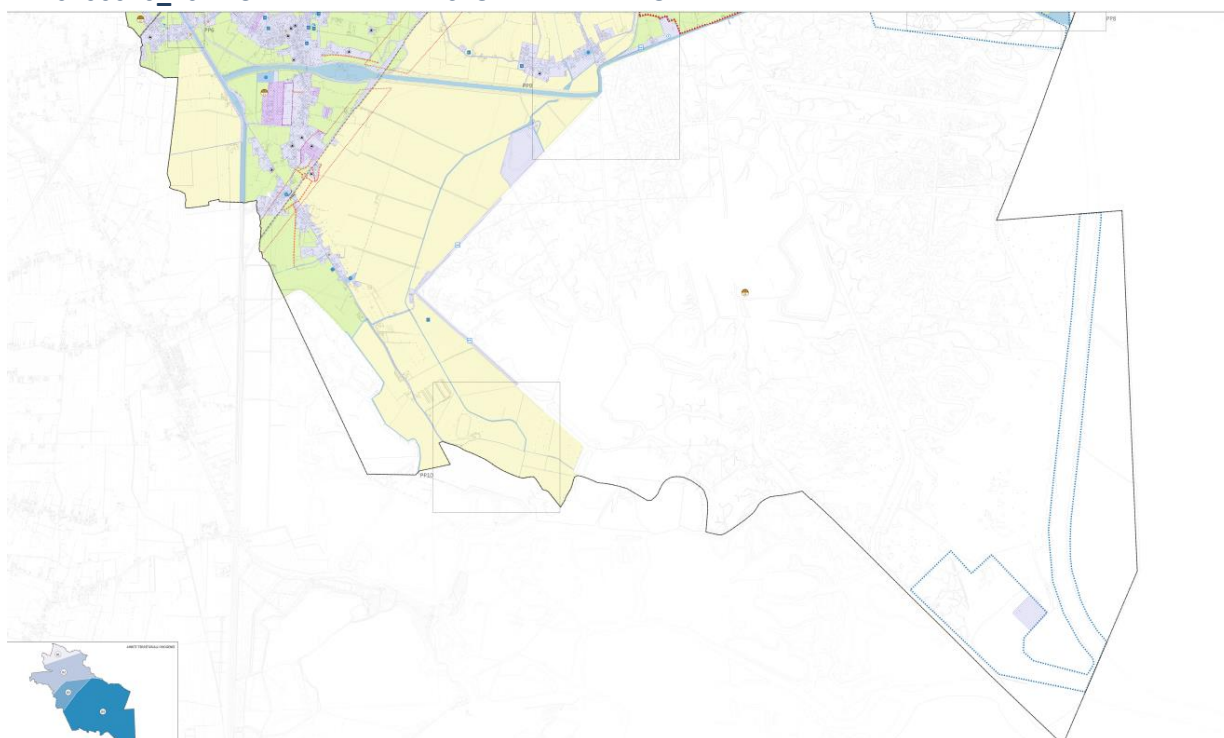
Tav. 4.2 CARTA DELLA TRASFORMABILITÀ – *Rete ciclabile e nautica*

Tav. 4.3 CARTA DELLA TRASFORMABILITÀ – *Rete ecologica ed infrastruttura verde*







Tav.4 Trasformabilità: Città consolidata, da rigenerare, programmata, pubblica, sviluppo urbano e spazio Agricolo





B0406010_T04 - CARTA DELLE TRASFORMABILITÀ NORD






B0406010_T04 - CARTA DELLE TRASFORMABILITÀ SUD

-  Confini Comunali
-  Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) - Art. 31.3 e 31.4
-  Porte del Paesaggio - Art. 27.5
-  Ville Venete - Art. 20
-  Stazioni ferroviarie
-  Ferrovia

Infrastrutture per la viabilità di progetto - Art. 27.2





-  Attraversamenti di progetto
-  Viabilità di progetto

CITTA' CONSOLIDATA - Art. 22



-  Aree di urbanizzazione consolidata - Art. 22.1
- Ambiti di urbanizzazione consolidata di tipo produttivo e grandi strutture di vendita - Art. 22.2
-  Aree di urbanizzazione consolidata di tipo produttivo/commerciale
-  Grandi strutture di vendita

-  Ambito portuale - Art. 22.5

CITTA' DA RIGENERARE E RIORGANIZZARE - Art. 23




-  Elementi di degrado e manufatti incongrui - Art. 23.1
-  Ambiti di Riqualificazione Urbana - Art. 23.2
-  Ambiti miglioramento della qualità urbana e territoriale Art. 23.3
-  Aree da Riqualificare da PTGM (PTGM, art. 50) - Art. 23.4

CITTA' PROGRAMMATA - Art. 24

- Aree di completamento programmate - Art. 24.1**
-  Aree di completamento programmate produttive
 -  Aree di completamento programmate residenziali



CITTA' PUBBLICA - Art. 25

Servizi d'interesse comune di maggior rilevanza esistenti e di progetto - Art. 25.1

-  Servizi di interesse comune esistenti
-  Servizi di interesse comune di progetto
-  Comprensorio militare "Malcontenta" - Art. 25.2

SVILUPPO URBANO - Art. 26




Linee preferenziali di sviluppo - Art. 26.1

-  Linee Preferenziali Residenziale
-  Linee Preferenziali Terziario

AMBITI A SUPPORTO DELLA NAUTICA - Art. 27.7

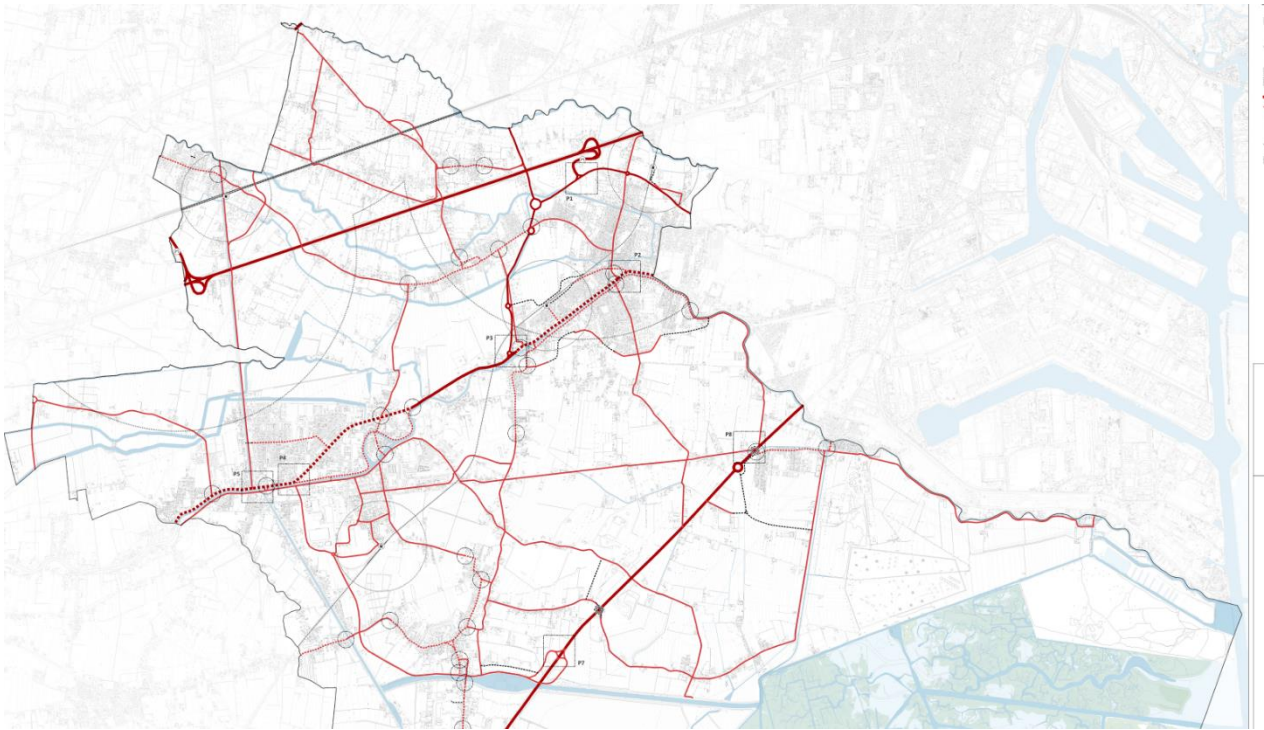
-  Servizi di accesso alla laguna
-  Nautica di progetto (PTGM, art. 54)
-  Struttura da riqualificare in ambito foce fluviale (PTGM, art.57)
-  Struttura da riqualificare in ambito lagunare (PTGM, art.58)

DISCIPLINA DEL TERRITORIO AGRICOLO - Art. 28

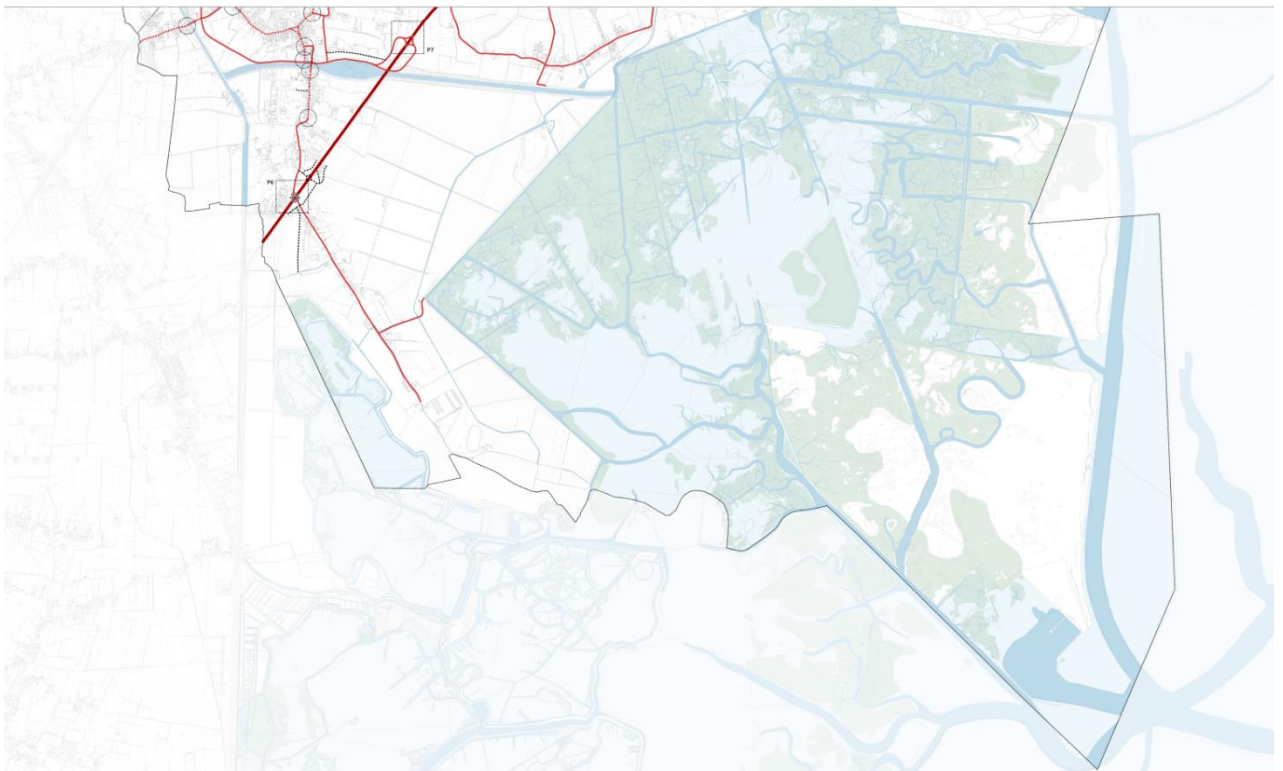
-  Aree di agricoltura periurbana (PTRC, art. 8)
-  Aree agropolitane (PTRC, art. 9)
-  Aree ad elevata utilizzazione agricola (PTRC, art. 10)

- 01 Asilo nido
- 02 Scuola materna
- 03 Scuola elementare
- 04 Scuola dell'obbligo
- 05 Scuola specializzata
- 06 Università
- 07 Palestra scolastica
- 09 Chiesa
- 10 Centri religiosi e dipendenze
- 11 Conventi
- 14 Museo
- 15 Biblioteca
- 16 Centro culturale
- 17 Centro sociale
- 18 sale riunioni etc
- 21 Cinema
- 22 Teatro
- 23 Auditorium
- 24 Discoteca
- 26 Forte Poerio
- 27 Casa per anziani
- 29 Casa famiglia
- 30 farmacia
- 31 Servizio sanitario di quartiere
- 32 centro sanitario poliambulatoriale
- 33 casa di cura
- 34 Ospedale
- 35 Distretto sanitario
- 37 Municipio
- 38 Delegazione comunale
- 39 Uffici pubblici
- 40 Banche
- 41 Altri servizi amministrativi
- 43 Carabinieri
- 44 Pubblica sicurezza
- 45 Vigili del fuoco
- 46 Caserme
- 47 Carceri
- 48 Guardia di finanza
- 49 Guardia forestale
- 52 Ufficio postale
- 54 Impianti telefonici
- 55 Radio televisione
- 58 Supermarket
- 59 Mercato
- 60 Esposizione e fiere
- 63 Impianti idrici
- 64 Impianti gas
- 65 impianti ad energia elettrica
- 66 Mattatoi
- 67 Impianti di depurazione
- 68 Impianti di incenerimento
- 69 Impianti trattamento rifiuti
- 70 Pubbliche discariche
- 71 Altri servizi tecnologici
- 73 Stazione ferroviaria
- 74 Stazione autolinee extraurbane
- 75 Stazione rifornimento e servizio
- 76 Porto
- 77 Porto turistico
- 78 aeroporto
- 79 Aeroporto
- 82 Area gioco bambini
- 83 Giardino pubblico di quartiere
- 84 Impianti sportivi non agonistici
- 85 Impianti sportivi agonistici
- 86 Parco urbano
- 87 Golf
- 88 Campi da tennis
- 89 Piscine
- 90 galoppatoi
- 91 Percorsi attrezzati
- 92 Parchi extraurbani
- 93 Palestre - Palazzo dello sport
- 94 Aree boscate pubbliche
- 95 Parcheggi
- 96 autorimesse
- 97 autosilos
- 81 Arredo urbano
- 99 Cimiteri

Tav.4 .1 Trasformabilità: Viabilità esistente e di progetto

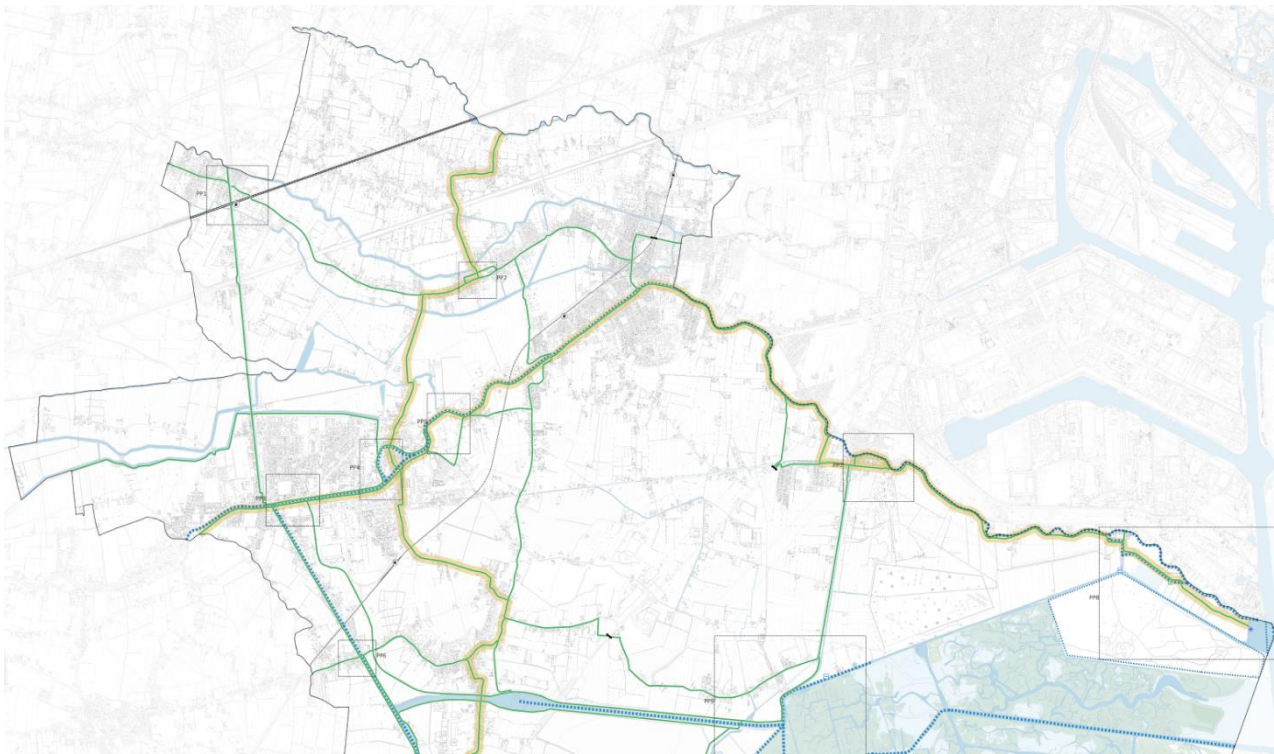


B0406010_T04.1 - CARTA DELLE TRASFORMABILITÀ - VIABILITÀ ESISTENTE E DI PROGETTO_NORD

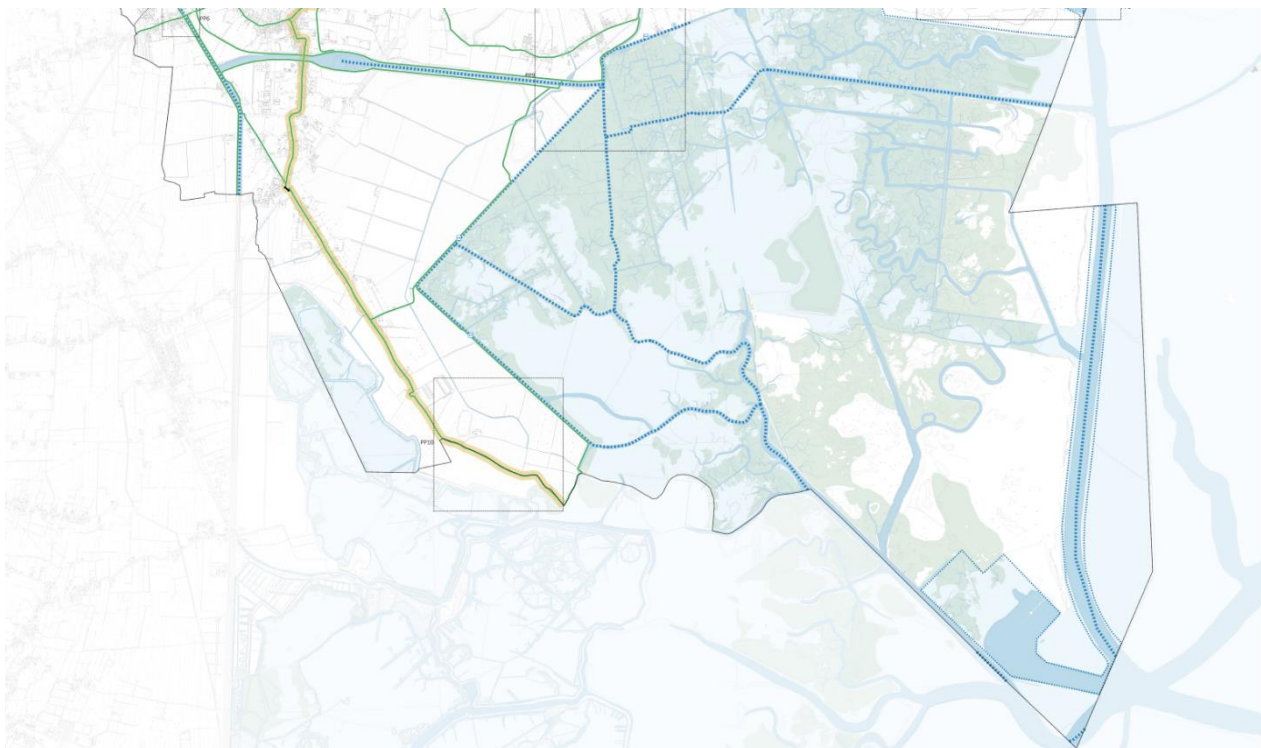


B0406010_T04.1 - CARTA DELLE TRASFORMABILITÀ - VIABILITÀ ESISTENTE E DI PROGETTO_SUD

T04.2 - Carta delle Trasformabilità - Rete ciclabile e nautica_NORD



B0406010_T04.2 - CARTA DELLE TRASFORMABILITÀ - RETE CICLABILE E NAUTICA_NORD



B0406010_T04.2 - CARTA DELLE TRASFORMABILITÀ - RETE CICLABILE E NAUTICA_NORD


INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

 Confini Comunali

 Stazioni ferroviarie

 Linea ferroviaria

RETE CICLABILE - Art.27.3

 Sottopassaggi di progetto

 Itinerari ciclabili

 Itinerari panoramici


RETE NAUTICA - Art. 27.4

 Principale

PORTE PAESAGGIO - Art. 27.5


 Porte del paesaggio


AMBITI A SUPPORTO DI NAUTICA - Art. 27.7

 Servizi di accesso alla laguna

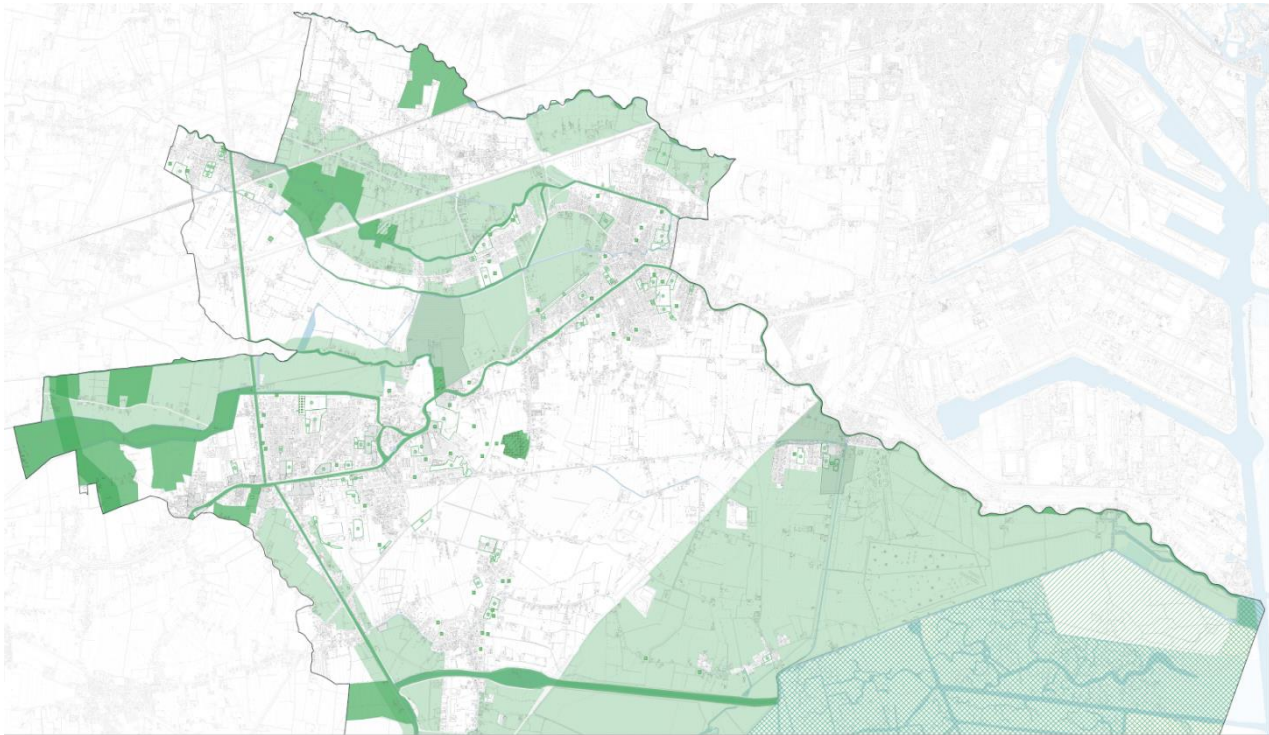
 Nautica di progetto (PTGM, art. 54)

 Perimetro Ambito Autorità Portuale di Venezia (PTGM, art. 55)

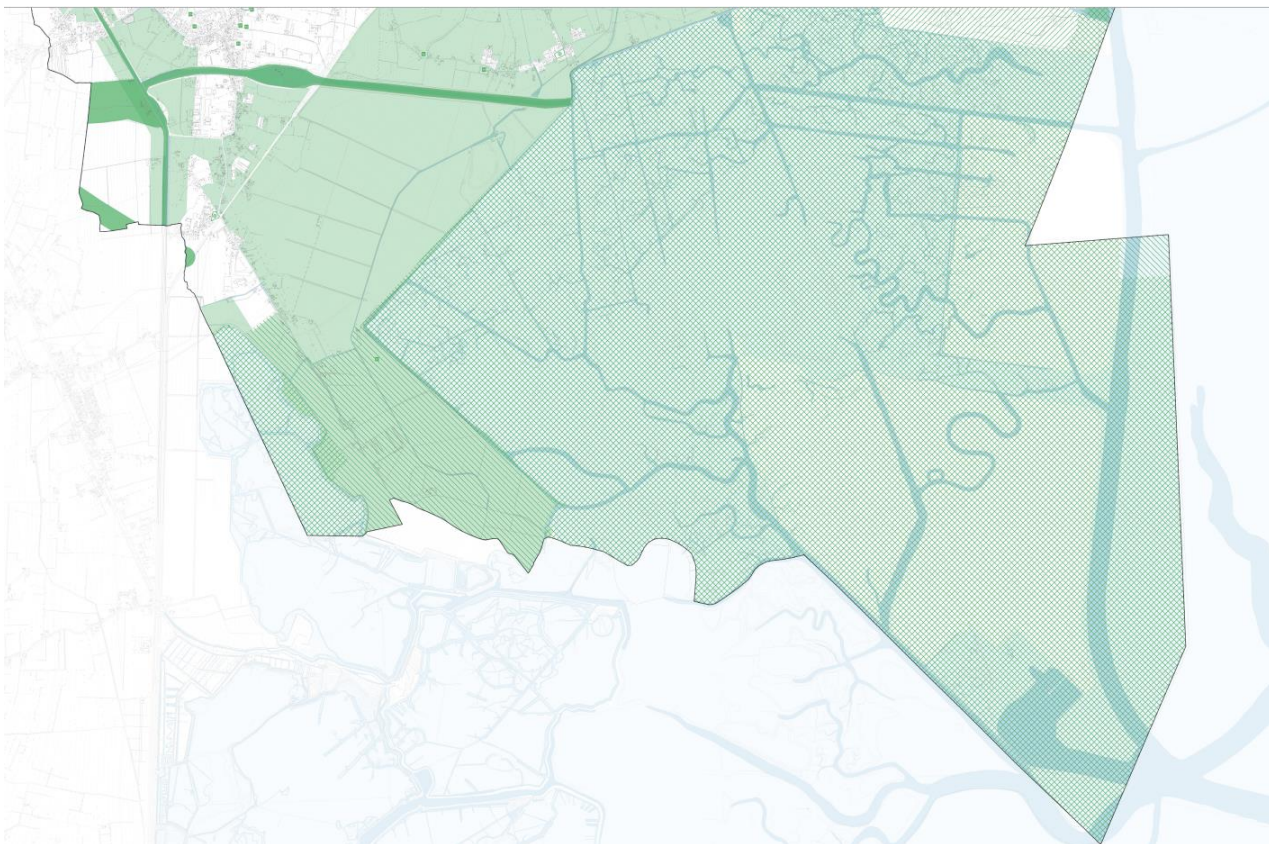
 Struttura da riqualificare in ambito foce fluviale (PTGM, art.57)

 Struttura da riqualificare in ambito lagunare (PTGM, art.58)

T04.2 - Carta delle Trasformabilità - Rete Ecologica e Infrastruttura verde



B0406010_T04.3 - CARTA DELLE TRASFORMABILITÀ - RETE ECOLOGICA E INFRASTRUTTURA VERDE_NORD



B0406010_T04.3 - CARTA DELLE TRASFORMABILITÀ - RETE ECOLOGICA E INFRASTRUTTURA VERDE_SUD



Confini Comunali

RETE ECOLOGICA - Art. 29



Area nucleo - Art. 29.1



Corridoio ecologico di area vasta e corridoio secondario - Art. 29.2



Biotopi - Art. 29.3

INFRASTRUTTURA VERDE - Art. 30



Aree di interesse paesistico-ambientale (PALAV -Art.21/A)



Contesti figurativi, Pertinenze, Parchi, Ville del Palladio



Ambiti preferenziali di forestazione



Ambiti di Forestazione urbana



Servizi Pubblici Attuati



Servizi Pubblici Progetto

- 02 Scuola materna
- 03 Scuola elementare
- 04 Scuola dell'obbligo
- 05 Scuola specializzata
- 81 Arredo urbano
- 82 Area gioco bambini
- 83 Giardino pubblico di quartiere
- 84 Impianti sportivi non agonistici
- 85 Impianti sportivi agonistici
- 86 Parco urbano
- 91 Percorsi attrezzati
- 92 Parchi extraurbani
- 95 Parcheggi
- 99 Cimiteri

1. Il P.A.T. nella tav. 04 TRASFORMABILITA' individua le azioni di piano funzionali al governo delle trasformazioni territoriali. Si tratta delle seguenti componenti territoriali di tipo areale, puntuale e lineare cui si applicano le disposizioni normative funzionali al governo della trasformazione ed evoluzione urbana e le Direttive o linee guida per la formazione del Piano degli Interventi.

Le azioni di piano sono state raggruppate in relazione ai sistemi urbani cui si riferiscono:

1. CITTÀ CONSOLIDATA
2. CITTÀ DA RIGENERARE E DA RIORGANIZZARE
3. CITTÀ PROGRAMMATA
4. CITTÀ PUBBLICA
5. SVILUPPO URBANO
6. MOBILITÀ
7. TERRITORIO AGRICOLO
8. RETE ECOLOGICA
9. INFRASTRUTTURE VERDI

ART.	TITOLO	CONTENUTI	TAV
21	TRASFORMABILITA'		
22	CITTA' CONSOLIDATA	<p>Appartengono al sistema della città consolidata i seguenti ambiti territoriali ai quali si applica la disciplina di cui ai seguenti commi:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. <i>Ambiti di Urbanizzazione consolidata</i> b. <i>Ambiti di urbanizzazione consolidata di tipo produttivo e grandi strutture di vendita</i> c. <i>Nuclei insediativi in zona agricola</i> d. <i>Frange urbane in area agricola</i> e. <i>Ambito portuale</i> 	Tav.4
22.1	Aree di urbanizzazione consolidata	<p>IL PAT nella tav.4 assume come <i>aree di urbanizzazione consolidata</i> gli <i>ambiti di urbanizzazione consolidata</i> definite ai sensi della LR14/1 di cui alla variante al PRG</p> <p>Al fini di mantenere la coerenza con la definizione dell'art.13 comma 1 lettera o) della LR 11/2004 il PAT provvede ad individuare all'interno di tali tessuti consolidati le sottocategorie, di cui al precedente art.22 (lettere b, c, d, e) cui si applichino specifiche discipline secondo quanto previsto dalla LR 11/2004.</p> <p>Il PAT quindi individua le Aree di Urbanizzazione consolidata ai sensi dell'art.13 comma 1 lettera o) della LR 11/2004 in coerenza con la definizione dell'art.2 comma 1 lettera e) della LR 14/2017: <i>"l'insieme delle parti del territorio già edificato, comprensivo delle aree libere intercluse o di completamento destinate dallo strumento urbanistico alla trasformazione insediativa, delle dotazioni di aree pubbliche per servizi e attrezzature collettive, delle infrastrutture e delle viabilità già attuate, o in fase di attuazione, nonché le parti del territorio oggetto di un piano urbanistico attuativo approvato e i nuclei insediativi in zona agricola"</i>.</p> <p>All'interno delle <i>aree di urbanizzazione consolidata</i>, il PAT sulla base dello stato di fatto e della zonizzazione del PRG vigente ed in coerenza con definizioni di cui all'art.2 della LR 14/2017 individua le gli ambiti di urbanizzazione consolidata di tipo produttivo di cui al successivo art.22.2.</p> <p>⁵Per le aree a destinazione agricola di cui al vigente PRG, comprese all'interno delle aree di urbanizzazione consolidata, il PI individua e disciplina i nuclei</p>	Tav.4

⁵ Allineamento alle NdA adeguate alle Controdeduzioni

insediativi in zona agricola e le frange urbane di cui ai successivi art.22.3 e 22.4.

Le *aree di urbanizzazione consolidata* definiti dal PAT non hanno valore conformativo delle destinazioni urbanistiche dei suoli, la definizione delle quali è demandata al PI e non possono pertanto rappresentare o comportare in alcun modo acquisizione di diritti edificatori, né essere considerate ai fini della determinazione del valore venale delle aree nei casi di espropriazione per pubblica utilità.

Con l'esclusione delle superfici relative alla viabilità esistente di cui al successivo art.27, le *aree di urbanizzazione consolidata* comprendono le aree urbane del sistema insediativo residenziale, turistico ricettivo e produttivo esistenti in cui sono sempre ammessi gli interventi di nuova costruzione o di ampliamento di edifici esistenti attuabili nel rispetto delle norme di cui al PRG vigente compatibili con il PAT.

Il PI sulla base degli elementi morfologici e di contesto definisce le zone insediative di cui all'art.17 comma 2 lettera a) della LR 11/2004 precisando e definendo nel dettaglio il perimetro delle stesse e conseguentemente ove necessario quello delle aree di urbanizzazione consolidata.

Oltre a quanto previsto dal precedente comma per le aree a destinazione agricola di cui al vigente PRG comprese all'interno delle aree di urbanizzazione consolidata, il PI individua e disciplina con le modalità di cui ai successivi commi 22.3 e 22.4 i nuclei insediativi in zona agricola e le frange urbane

22.2	Ambiti di urbanizzazione consolidata di tipo produttivo e grandi strutture di vendita	<p>Il PAT all'interno degli ambiti di urbanizzazione consolidata:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. individua e conferma le aree di rilevanza comunale a destinazione produttiva esistenti di carattere industriale, artigianale, commerciale, terziario, agro-industriale e turistico ricettivo così come individuate e disciplinate dal vigente PRG; 2. ⁶demanda al PI l'individuazione delle strutture di vendita sulla base delle schede di cui alla D.C.C n.30/2014 del 30/09/2014 e relativi allegati avente per oggetto: Commercio al dettaglio su area privata - Pianificazione Locale di medie e grandi strutture di vendita (Art. 4 comma 3 L.R. 50/2012 e Art. 2 comma 6 Regolamento Regionale n. 1 del 21.06.2013) - Approvazione della Delimitazione del Centro Urbano, della Individuazione delle Aree Degradate da Riquilificare e indirizzi per l'Adeguamento dello Strumento Urbanistico Generale. <p>1. individua le seguenti grandi strutture di vendita:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Grande struttura di vendita esistente: centro commerciale "il Girasole" b. Grande struttura individuata dal PAT: riclassificazione come grande struttura di vendita della struttura commerciale esistente lungo la SS Romea attraverso la procedura di all'art.2 del Regolamento di attuazione della LR 50/2012 e compresa all'interno dell'ambito di miglioramento della qualità urbana e territoriale n.2 finalizzato al riordino e riorganizzazione dell'accessibilità parcheggi, servizi e mitigazione ambientale. <p>Per quanto riguarda il riconoscimento della struttura commerciale sulla Romea (precedente lettera b) come Grande struttura di vendita il riferimento normativo è "l'approccio sequenziale" di seguito riportato di cui all'art.2 comma 10 del regolamento di attuazione della LR50/2012 : Comma 10_ Al di fuori del centro urbano la localizzazione delle nuove aree per l'insediamento delle medie strutture con superficie di vendita superiore a 1.500 metri quadrati e delle grandi strutture di</p>	Tav.4
------	---	--	-------

⁶ Modifica relativa all'Osservazione n.82

vendita è consentita secondo il criterio dell'approccio sequenziale, con le modalità di seguito indicate.

11. Il criterio dell'approccio sequenziale si verifica in presenza di entrambe le seguenti condizioni:

a) il Comune deve dare conto dell'inesistenza di aree di insediamento disponibili e di adeguate dimensioni all'interno del centro storico e del centro urbano;

b) nel caso in cui sussista la condizione di cui alla lettera a), è consentita la localizzazione al di fuori del centro urbano in presenza delle ulteriori seguenti condizioni, tra loro alternative:

b.1) l'iniziativa commerciale deve consistere in un intervento di recupero e riqualificazione urbanistica di aree o strutture dismesse e degradate, secondo le disposizioni di cui ai commi precedenti;

b.2) l'iniziativa deve consolidare polarità commerciali esistenti e cioè ricadere in aree in cui sono presenti altre attività commerciali di medie o grandi strutture di vendita, purché la relativa variante urbanistica non comporti il consumo di suolo agricolo.

22.3 Nuclei insediativi in zona agricola

I **nuclei insediativi in zona agricola** corrispondono agli *ambiti di edificazione diffusa* richiamati nella LR 11/2004. Il linguaggio del piano è stato adeguato utilizzando tale denominazione per mantenere una coerenza ed una diretta relazione con le definizioni introdotte dall'art2 della LR 14/2017.

Il PAT disciplina nel dettaglio i nuclei insediativi in zona agricola ma non ne individua graficamente il perimetro. Tale azione è demandata al PI sulla base di precisi parametri definiti dal PAT.

La scelta in sede di PAT di disciplinare normativamente ma non precisare graficamente i nuclei insediativi è riconducibile alle seguenti motivazioni :

- a. La realtà insediativa in area agricola è caratterizzata da una struttura insediativa "ramificata" con prevalente presenza di edifici con destinazione residenziale, non connessi all'attività agricola, raggruppati in insediamenti puntuali sparsi o distribuiti lungo la viabilità secondaria. Insediamenti che, al netto di alcune situazioni puntuali non sono riconosciuti dal PRG vigente come zona E4 (aree residenziali in zona agricola). Si tratta quindi di una realtà insediativa piuttosto consistente e complessa per quanto riguarda destinazioni e caratteri nell'ambito della quale il riconoscimento e la precisazione *dei nuclei insediativi in zona agricola* necessita di approfondimenti conoscitivi e di analisi non compatibili con la scala strategica e strutturale del PAT;
- b. Il PAT ha assunto come *aree di urbanizzazione consolidata* gli *ambiti di urbanizzazione consolidata* di cui alla variante al PRG di adeguamento alla LR 14/17. All'interno di tali ambiti, ai sensi della definizione riportata nell'art.2 lettera e) della medesima legge, sono compresi i nuclei residenziali in zona agricola: *Si definiscono aree di urbanizzazione consolidata" l'insieme delle parti del territorio già edificato, comprensivo delle aree libere intercluse o di completamento destinate dallo strumento urbanistico alla trasformazione insediativa, delle dotazioni di aree pubbliche per servizi e attrezzature collettive, delle infrastrutture e delle viabilità già attuate, o in fase di attuazione, nonché le parti del territorio oggetto di un piano urbanistico attuativo approvato e i nuclei insediativi in zona agricola*

Ne consegue che all'interno delle *aree di urbanizzazione consolidata* sono comprese zone agricole del PRG vigente sulle quali insistono gruppi di edifici riconducibili per caratteristiche formali e destinazioni d'uso alla fattispecie dei nuclei residenziali in zona agricola la cui perimetrazione grafica, schedatura e disciplina normativa è demandata al PI sulla base delle direttive del PAT.

Si ritiene di precisare che tale scelta è coerente con la disciplina prevista dalla LR 11/2004 laddove l'individuazione degli ambiti di urbanizzazione consolidata rappresenta una scelta di piano frutto di una ricognizione dello stato di fatto.

Per quanto sopra il Pat disciplina i nuclei insediativi in zona agricola nel seguente modo:

All'interno delle Zone Agricole di cui al PRG vigente comprese all'interno degli ambiti di urbanizzazione consolidata il PI individua i nuclei insediativi rurali quali gruppi di edifici in zona agricola aventi le seguenti caratteristiche:

- *aggregazioni edilizie composte da un gruppo di edifici con destinazione residenziali e non funzionali all'attività agricola;*
- *riconoscibilità del limite fisici dell'aggregato;*
- *presenza di almeno cinque edifici posti ad una distanza tra loro inferiore a ml.30.00 e presenza adeguata viabilità pubblica e dotazione delle principali opere di urbanizzazione e possibilità di allaccio alle principali reti dei sottoservizi;*

Le zone E4 di cui al PRG vigente sono riconducibili alla fattispecie dei nuclei insediativi in zona agricola. In tali zone fino ad una nuova disciplina definita dal PI in coerenza con i contenuti del presente articolo rimane valida la disciplina del PRG vigente.

22.4 Frange urbane

Per quanto riguarda le *frange urbane* si applica la medesima disciplina dei *nuclei insediativi in zona agricola* per quanto riguarda la loro individuazione e perimetrazione.

Mentre il riconoscimento dei *nuclei insediativi in zona agricola* è finalizzato al completamento, miglioramento ed adeguamento funzionale della struttura insediativa, l'individuazione delle frange urbane è azione mirata al contenimento degli insediamenti lineari lungo la viabilità secondaria.

Si tratta in sostanza di fermare il processo di frammentazione, separazione ed interclusione dello spazio agricolo tutelando gli spazi aperti ed icorridoio di continuità paesaggistica ed ambientale ed in parallelo avviare politiche di riqualificazione architettonica ed ambientale di tali penetrazione urbane in area agricola.

Grazie alla possibilità di ampliamento "in deroga" introdotte dalla LR 14/2049 (Veneto2050) al fine di disincentivare il consumo di suolo mantenendo la possibilità di riqualificare e/ rigenerare l'esistente sarà possibile in situazioni a rischio "interclusione e frammentazione" procedere ad un taglio degli edifici edificatori mantenendo le sole possibilità di intervento offerte dalla legge veneto 2050.

La disciplina definita dal PAT per le range urbane è la seguente:

All'interno delle Zone Agricole di cui al PRG vigente comprese nelle aree di urbanizzazione consolidata il PI individua le frange Urbane quali aree a prevalente edificazione lineare localizzata lungo il bordo della viabilità in territorio rurale con esclusiva destinazione residenziale ed aventi le seguenti caratteristiche:

- a. aggregazioni edilizie composte da un gruppo di edifici disposti in modo lineare a bordo strada e destinazione residenziali non funzionali all'attività agricola;*
- b. edificazione in lineare formatasi per aggregazioni successive con localizzazione lotti di testa;*
- c. edificazioni lineari a bordo strada che comportano effetti di frammentazione e separazione degli spazi agricoli e che comportano discontinuità dei corridoi di connessione ecologica.*

22.5	Ambito portuale	Il PAT individua gli ambiti territoriali di competenza del piano regolatore del porto alla cui disciplina di rimanda.	Tav.4
------	------------------------	---	--------------

23	CITTA' DA RIGENERARE E RIORGANIZZARE		Tav.4
23.1	Elementi di degrado e manufatti incongrui	<p>Il PAT sulla base della definizione di cui all'art.2 lettera f) della LR 14/2017, individua i principali elementi di degrado e manufatti incongrui quali aree o manufatti che per localizzazione e caratteristiche morfologiche rappresentano un elemento di criticità ambientale, paesaggistico, funzionale, sociale per il contesto urbano e territoriale ove insistono e sono oggetto di interventi di Riqualificazione edilizia ed ambientale di cui all'art.5 della LR 14/2017.</p> <p>Diversamente da quanto riportato nella LR 11/2004, ove si fa riferimento in generale a "manufatti incongrui ed elementi di degrado" come tema unitario i recenti provvedimenti legislativi (Legge 14/17 e 14/19) hanno di fatto precisato alcune definizioni. Con <i>manufatti incongrui</i> ci si riferisce ai manufatti la cui demolizione e rinaturalizzazione produce un credito edilizio da rinaturalizzazione (LR 14/19) mentre con <i>elementi di degrado</i> ci si riferisce a manufatti per i quali può essere prevista una riconversione e riqualificazione compatibile con le destinazioni di zona o che producono credito edilizio "normale".</p> <p>Tale articolazione lessicale viene recepita nel PAT ove sono definite le seguenti direttive:</p> <p>Il PI, recepisce e precisa in dettaglio le opere incongrue ed elementi di degrado e determina la disciplina specifica degli interventi di riqualificazione edilizia ed ambientale, in relazione al contesto territoriale, ed alla presenza di criticità idrogeologiche e invarianti di natura ambientale e paesaggistica, anche attraverso il ricorso agli strumenti della perequazione urbanistica e del credito edilizio;</p> <p>Il PI con specifica variante ai sensi dell'art.4 della LR 14/17 individua tra gli elementi di degrado e manufatti incongrui di cui al presente comma, i <i>manufatti incongrui</i> localizzati in area agricola, o in casi particolari all'interno del consolidato, o ricadenti in aree a pericolosità idraulica e geologica, o nelle fasce di rispetto stradale e che possono essere classificati come opere incongrue per i quali è prevista la demolizione integrale con ripristino del suolo naturale o seminaturale, fatti salvi eventuali vincoli o autorizzazioni. A tali interventi è riconosciuto un credito edilizio da rinaturalizzazione ai sensi dell'art.4 della LR.14/19.</p> <p>Il PI con specifica variante individua tra gli elementi di degrado e manufatti incongrui di cui al presente comma gli elementi di degrado localizzati prevalentemente all'interno degli ambiti di urbanizzazione consolidata per i quali è previsto il recupero, la riqualificazione e la destinazione ad ogni tipo di uso compatibile con le caratteristiche urbanistiche ed ambientali del patrimonio edilizio esistente, mediante il miglioramento della qualità edilizia in relazione a tutti o ad una parte rilevante dei parametri seguenti: qualità architettonica e paesaggistica, qualità delle caratteristiche costruttive, dell'impiantistica e della tecnologia, efficientamento energetico e riduzione dell'inquinamento atmosferico, eliminazione o riduzione delle barriere architettoniche, incremento della sicurezza sotto il profilo, statico e antisismico, idraulico e geologico, garantendo nella trasformazione dell'area l'invarianza idraulica e valutando, ove necessario, il potenziamento idraulico.</p> <p>Per gli elementi di degrado classificate dal PRG vigente come Attività produttive in zona impropria si applicano le ulteriori seguenti direttive:</p>	Tav.4

Il PI, sulla base di specifici approfondimenti analitici, può individuare, tanto all'interno quanto all'esterno delle aree di urbanizzazione consolidata, ulteriori attività produttive/commerciali esistenti in zona impropria e ne valuta la compatibilità rispetto:

- alla tipologia specifica di attività, allo stato degli impianti e agli eventuali effetti di disturbo provocati sugli insediamenti presenti;
- agli eventuali impatti esercitati sul contesto insediativo, naturalistico e ambientale;
- alle condizioni di accessibilità e agli effetti sul traffico;
- alla dotazione di opere di urbanizzazione.
- alle condizioni di fragilità e criticità idrogeologica di cui alla tav.1b Vincoli, Tav.3 Fragilità ed elaborato R08 VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ IDRAULICA

Rispetto a tale valutazione il PI indica le attività da confermare, bloccare e trasferire, in quanto incompatibili con il contesto;

23.2	Ambiti DI Riqualficazione Urbana	<p>Il PAT individua i seguenti principali ambiti di riqualificazione urbana o ambiti degradati di cui all'art. 2 comma 1 lettera g) della L.R. 14/2017:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 AREA EX MIRALANZA 2 AREA EX ORIA 3 AREA EX MARCHI 4 AREA DI VIA S. ANTONIO⁷ <p>Gli ambiti di riqualificazione urbana o ambiti degradati sono aree ricadenti negli ambiti di urbanizzazione consolidata, assoggettabili agli interventi di riqualificazione urbana di cui all'art. 6 della L.R. 14/2017 e sono contraddistinti da una o più delle seguenti caratteristiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>degrado edilizio</i>: riferito alla presenza di un patrimonio architettonico di scarsa qualità, obsoleto, inutilizzato, sottoutilizzato o impropriamente utilizzato, inadeguato sotto il profilo energetico, ambientale o statico-strutturale; - <i>degrado urbanistico</i>: riferito alla presenza di un impianto urbano eterogeneo, disorganico o incompiuto, alla scarsità di attrezzature e servizi, al degrado o assenza degli spazi pubblici e alla carenza di aree libere, alla presenza di attrezzature ed infrastrutture non utilizzate o non compatibili, sotto il profilo morfologico, paesaggistico o funzionale, con il contesto urbano in cui ricadono; - <i>degrado ambientale</i>: riferito a condizioni di naturalità compromesse da inquinanti, antropizzazioni, squilibri degli habitat e altre incidenze anche dovute a mancata manutenzione del territorio ovvero da situazioni di rischio individuabili con la pianificazione generale e di settore. <p>Fermo restando il rispetto del dimensionamento del piano di assetto del territorio (PAT), di cui al successivo artt. 31 e 32 il piano degli interventi (PI) con specifica variante:</p> <ul style="list-style-type: none"> - recepisce e precisa il perimetro degli ambiti di riqualificazione urbana o ambiti degradati da assoggettare ad interventi di riqualificazione urbana, - verifica per la sola quota di riconversione residenziale la disponibilità del dimensionamento strategico - disciplina tali ambiti con apposita scheda progetto. <p>La scheda progetto dovrà definire</p> <ol style="list-style-type: none"> a. le destinazioni d'uso ammissibili sulla base: 	Tav.4
-------------	---	---	--------------

⁷ Allineamento alle NdA adeguate alle controdeduzioni

- del contesto urbano di appartenenza dal punto di vista storico, ambientale, paesaggistico, funzionale e di accessibilità;
 - delle prescrizioni, indirizzi e direttive definite dalle Norme di attuazione del PAT per il contesto territoriale ove si colloca l'ambito di riqualificazione urbana così come riportato negli elaborati grafici di cui all'art. 3 da Tav.1 a tav.5
- b. gli obiettivi di sostenibilità e qualità di cui al Titolo I stabilendo:
- i requisiti di sostenibilità ambientale delle costruzioni di cui all'art.5
 - i parametri di riferimento di cui all'art.6.1 Regolazione delle emissioni di Co2
 - i parametri di riferimento di cui all'art.6.2 Regolazione effetto isola di calore
 - le azioni e soluzioni progettuali che si intendono adottare per il rinforzo delle infrastrutture verdi di cui all'art.6.3 comma 2
 - le azioni/soluzioni progettuali che si intende adottare per il potenziamento dei servizi di tipo culturale/sociale/ricreativo di cui all'art. 6.4
 - le tipologie di intervento e le soluzioni per il miglioramento della qualità urbana di cui all'art.7

Gli interventi di riqualificazione urbana possono essere attuati mediante:

- a. piani urbanistici attuativi, ai sensi degli articoli 19 e 20 della legge regionale 23 aprile 2004, n. 11;
- b. comparti, ai sensi dell'articolo 21 della legge regionale 23 aprile 2004, n. 11;
- c. permessi di costruire convenzionati, ai sensi dell'articolo 28 bis del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia".

23.3 Ambiti di miglioramento della qualità urbana e territoriale

Il PAT individua gli ambiti di miglioramento della qualità urbana e territoriale quali contesti territoriali che necessitano di interventi di riordino o riorganizzazione urbana, o strategici ai fini della valorizzazione ambientale, paesaggistica o turistico ricettiva del territorio.

Tav.4

Gli ambiti di miglioramento della qualità urbana e territoriale sono individuati dal PAT nella tav.4 carta della Trasformabilità corrispondono a:

- a. Ambiti localizzati in aree di particolare interesse paesaggistico/ambientale, disciplinati dal PRG vigente come “schede PALAV” e confermati dal PAT in quanto strategici ai fini della valorizzazione territoriale in termini paesaggistico/ambientali, ricreativi, turistico/ricettivi ed individuati nella tav.4 carta delle trasformabilità con i numeri 3, 7, 8, 10,11,13.⁸
- b. Ambiti individuati dal PAT caratterizzati dalla compresenza di usi ed attività diverse e che necessitano di interventi di riorganizzazione, riordino, miglioramento dell’accessibilità, rinforzo della città pubblica, qualificazione ambientale, paesaggistica ed ecosistemica ed individuati nella tav.4 carta della trasformabilità con i numeri: 1,2,4,5,6,9,12,14,15, 17, 18,19, 20

Il P.I., in particolare disciplina gli interventi volti a migliorare la qualità di tali ambiti attraverso:

- integrazione delle opere di urbanizzazione carenti;
- riqualificazione e potenziamento dei servizi pubblici;
- modificare od individuare ulteriori specifiche e puntuali opere incongrue o elementi di degrado di rilevanza non strategica;
- riqualificazione e riordino degli spazi aperti urbani;
- miglioramento della rete dei percorsi ciclo-pedonali.

Fermo restando il rispetto del dimensionamento del piano di assetto del territorio (PAT), il piano degli interventi (PI) con specifica variante recepisce e precisa il perimetro degli ambiti di miglioramento della qualità urbana e territoriale da assoggettare ad interventi di riqualificazione urbana e li disciplina con apposita **scheda progetto**

⁸ Allineamento a NdA adeguate alle controdeduzioni

23.4 Aree da Riqualificare da PTGM

Il PTGM individua come afferenti al sistema del Corridoio V le seguenti "Aree da riqualificare":

Tav.4

- *Asse lungo la S.S. 309 Romea (Venezia - Marghera, Mira, Campagna Lupia)*

Il PTGM per tali aree definisce i seguenti obiettivi:

- a. garantire un dimensionamento della capacità insediativa delle attività economico produttive che sia realmente commisurato alle esigenze dello sviluppo economico locale con caratteristiche che favoriscano la competitività territoriale e la positiva risoluzione di pregresse carenze di organizzazione e comunque non inneschino processi di ulteriore disfunzionalità per quanto riguarda l'accessibilità, le interferenze di traffico, gli impatti ambientali e paesistici;
- b. favorire la concentrazione degli insediamenti in Poli di rilievo sovracomunale dotate di adeguati servizi e infrastrutture e con localizzazioni ottimali rispetto ai principali nodi delle reti infrastrutturali e dei sistemi di trasporto pubblico (SFMR, TPL, TRAM);
- c. promuovere il riordino e la razionalizzazione degli insediamenti esistenti, anche con interventi per adeguare la loro versatilità e la capacità di rispondere ad esigenze multifunzionali;
- d. ridurre l'impatto e l'incidenza ambientale degli insediamenti e delle attività, operando prioritariamente mediante il recupero e la riqualificazione degli insediamenti esistenti, minimizzando il consumo di suolo agricolo e garantendo con opportune infrastrutture la riduzione dei consumi energetici, delle emissioni inquinanti, dei carichi di traffico veicolare privato sulle reti locali.

Per le aree da riqualificare si applica la disciplina di cui all'art50 del PTGM.

24	CITTA' PROGRAMMATA	Tav.4
24.1	Aree di completamento programmate	Tav.4
<p>Il PAT recepisce le seguenti aree di completamento programmate quali aree di trasformazione già previste dal PRG vigente precedente all'entrata in vigore del PAT e comprese all'interno degli ambiti di urbanizzazione consolidata di cui alla LR14/17 così come individuati nella tav.5 carta degli ambiti di urbanizzazione consolidata:</p> <p>a. <i>aree di completamento programmate residenziali</i></p> <p>b. <i>aree di completamento programmate produttive</i></p> <p>Per le aree di completamento programmate produttive localizzate in prossimità del casello autostradale di Oriago si dovrà far riferimento ai contenuti dell'accordo di programma con la Regione Veneto.</p> <p>Per le aree di completamento programmate il PAT conferma la disciplina del PRG vigente fino alla decorrenza dei seguenti termini di cui all'art.18 comma 7 della LR 11/2004 ove per entrata in vigore del Piano deve intendersi la data di approvazione del PAT :</p> <p>"Decorsi cinque anni dall'entrata in vigore del piano decadono le previsioni relative alle aree di trasformazione o espansione soggette a strumenti attuativi non approvati, a nuove infrastrutture e ad aree per servizi per le quali non siano stati approvati i relativi progetti esecutivi, nonché i vincoli preordinati all'esproprio di cui all'articolo 34. In tali ipotesi si applica l'articolo 33 fino ad una nuova disciplina urbanistica delle aree, da adottarsi entro il termine di centottanta giorni dalla decadenza, con le procedure previste dai commi da 2 a 6; decorso inutilmente tale termine, si procede in via sostitutiva ai sensi dell'articolo 30.</p> <p>Per le previsioni relative alle aree di espansione soggette a strumenti attuativi non approvati, gli aventi titolo possono richiedere al comune la proroga del termine quinquennale. La proroga può essere autorizzata previo versamento di un contributo determinato in misura non superiore all'1 per cento del valore delle aree considerato ai fini dell'applicazione dell'IMU."</p> <p>Decorsi i termini di validità delle previsioni relative alle aree di espansione soggette a strumenti attuativi non approvati ai sensi dell' art.18 comma 7 della LR 11/2004 e fatte salve le possibilità di proroga di cui al comma 7 bis, il PI predispone una nuova disciplina per tali aree in coerenza con le presenti Nda ed applicando la disciplina della sostenibilità di cui al Titolo I definendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le nuove carature urbanistiche ed i termini di applicazione della perequazione e del contributo straordinario in relazione alle caratteristiche morfologiche, funzionali ed ambientali del contesto urbano di riferimento; - i requisiti di sostenibilità ambientale delle costruzioni di cui all'art.5 - i parametri di riferimento di cui all'art.6.1 Regolazione delle emissioni di Co2 - i parametri di riferimento di cui all'art.6.2 Regolazione effetto isola di calore - le azioni/soluzioni progettuali che si intende adottare per il potenziamento dei servizi di tipo culturale/sociale/ricreativo di cui all'art. 6.4 		
25	CITTA' PUBBLICA	Tav.4
25.1	Servizi d'interesse comune di maggior rilevanza	Tav.4
<p>Sono attrezzature esistenti e di progetto destinate a funzioni pubbliche di notevole rilevanza per l'istruzione, religiose, culturali e associative, per lo svago il gioco e lo sport, l'assistenza e la sanità, amministrative, civili, per l'interscambio, per gli impianti tecnologici di interesse comune.</p> <p>Il PAT :</p> <p>a. Individua le aree a servizi esistenti di rilievo comunale confermandone superfici e destinazioni d'uso presenti. Per quanto riguarda le destinazioni d'uso laddove l'area sia interessata dalla presenza di più attrezzature pubbliche nella tav.4 viene riportata la destinazione prevalente o principale.</p> <p>b. Recepisce le principali aree a servizi di progetto di cui al PRG vigente confermandone consistenza, localizzazione e destinazioni d'uso previste e</p>		

riportando nella tav.4 la localizzazione indicativa delle attrezzature e la destinazione d'uso prevalente. Per quanto riguarda la destinazione d'uso riportata nella tav.4 laddove il PRG preveda diverse e complementari attrezzature e funzioni pubbliche le stesse sono interamente confermate dal PAT ancorché nella tav.4 sia riportata a titolo indicativo soltanto la destinazione principale/prevalente.

- c. Individua la localizzazione indicativa di nuove attrezzature destinate e funzioni pubbliche, tra cui:
- nuovo distretto sanitario (35)
 - nuova caserma dei Vigili del Fuoco (45)

26	SVILUPPO URBANO	Tav.4
26.1	Linee preferenziali di sviluppo	Tav.4
<p>Le linee preferenziali di sviluppo insediativo individuano dove il PAT intende indirizzare l'espansione delle aree di urbanizzazione consolidata esistenti.</p> <p>Il PAT, nella tavola 4 CARTA DELLA TRASFORMABILITÀ individua gli ambiti di sviluppo insediativo suddividendoli in:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Linee preferenziali residenziali: comprendenti le aree a prevalente destinazione residenziale soggette a PUA previste dal PRG vigente ed esterne agli ambiti di urbanizzazione consolidata di cui alla tav.5 e le due nuove aree di sviluppo introdotte dal PAT; - Linee preferenziali terziario relativa ad una solo area di sviluppo ricettivo prevista dal PRG vigente all'esterno degli ambiti di urbanizzazione consolidata; <p>L'individuazione nel PAT delle linee preferenziali di espansione non corrisponde ad automatica edificabilità delle zone interessate; tale previsione infatti viene valutata ed eventualmente confermate in sede di P.I. sulla scorta anche dei criteri e delle modalità di applicazione della perequazione urbanistica ai sensi delle presenti NdA, dei limiti e condizioni imposti dalla normativa relativa al consumo di suolo, nonché delle condizioni riportate nelle prescrizioni.</p> <p>Il PI disciplina tali aree in coerenza con le presenti NdA ed in applicazione della disciplina per la sostenibilità definisce:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le nuove carature urbanistiche ed i termini di applicazione della perequazione e del contributo straordinario; - i requisiti di sostenibilità ambientale delle costruzioni di cui all'art.5 - i parametri di riferimento di cui all'art.6.1 Regolazione delle emissioni di Co2 - i parametri di riferimento di cui all'art.6.2 Regolazione effetto isola di calore - le azioni e soluzioni progettuali che si intendono adottare per il rinforzo delle infrastrutture verdi di cui all'art.6.3 comma 2 - le azioni/soluzioni progettuali che si intende adottare per il potenziamento dei servizi di tipo culturale/sociale/ricreativo di cui all'art. 6.4 - le tipologie di intervento e le soluzioni per il miglioramento della qualità urbana di cui all'art.7 		
27	MOBILITA'	Tav.4.1
<p>Il P.A.T. individua ricomprendendoli all'interno degli ambiti di urbanizzazione consolidata di cui alla tav.5 gli assi infrastrutturali esistenti, di maggior rilevanza.</p> <p>Il P.A.T. ha individuato anche le seguenti linee ferroviarie presenti sul territorio:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. linea ferroviaria Milano-Padova-Venezia, con due binari riservati al traffico regionale (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale) e due binari riservati al traffico nazionale; b. linea ferroviaria Mestre-Adria, a binario unico, riservata al traffico regionale (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale). <p>Il PAT ha individuato oltre agli assi infrastrutturali esistenti una serie di assi viabilistici di nuova realizzazione o progetto di cui al successivo art.27.2. I</p>		

relativi tracciati saranno meglio definiti in sede di P.I., il quale potrà inoltre individuare ulteriori assi viabilistici o rettificare quelli indicati dal P.A.T.

Al fine di agevolare la riqualificazione e riorganizzazione del sistema stradale il PAT definisce una tipizzazione del sistema delle infrastrutture esistenti attribuendo ad ogni tratto stradale una delle seguenti categorie formali e funzionali così come descritte al successivo art.21.1, cui corrispondono specifici obiettivi di qualità:

- a. *strada di attraversamento*
- b. *strada di connessione urbana*
- c. *Asse urbano*

27.1 Infrastrutture per la viabilità esistenti

Il PAT fatta salva la classificazione del sistema stradale ai sensi del codice della strada, individua nella Tav.4.1 CARTA DELLA TRASFORMABILITÀ – VIABILITÀ ESISTENTE E DI PROGETTO la rete viaria esistente definendo la seguente caratterizzazione e gerarchizzazione funzionale cui sono attribuiti obiettivi prestazionali e qualitativi differenziati:

Tav.4.1

TIPOLOGIA	OBIETTIVI DI QUALITÀ
STRADA DI ATTRAVERSAMENTO	Strada di scorrimento, la cui funzione è quella di garantire la fluidità degli spostamenti veicolari di scambio anche all'interno della rete viaria cittadina, nonché di consentire un elevato livello di servizio degli spostamenti a più lunga distanza interni all'ambito urbano. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade veloci urbane, con deroga sul limite generalizzato di velocità urbana, e gli itinerari riservati ai mezzi pubblici di superficie. Sulle strade di scorrimento, non riservate, sono ammesse tutte le componenti di traffico esclusa la sosta dei veicoli (salvo che quest'ultima venga separata con idonei spartitraffico invalicabili)
STRADA DI CONNESSIONE URBANA	Strade con funzioni di collegamento tra capoluogo e frazioni o tra frazioni (spostamenti a minore distanza, sempre interni al territorio comunale) o, per le aree urbane di più grandi dimensioni, tra i punti estremi di un medesimo quartiere. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade destinate a servire, attraverso opportuni elementi viari complementari, gli insediamenti principali urbani di quartiere (servizi, attrezzature, ecc.). Sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa anche la sosta.
ASSE URBANO	Tratto stradale che attraversa il centro urbano dove la strada viene riletta ed interpretata come spazio pubblico multifunzionale, accogliente e flessibile. Concepire lo spazio stradale all'interno di un centro urbano significa considerare lo spazio da facciata a facciata e da porta a porta, individuando e ridefinendo i vari elementi funzionali e organizzativi. All'interno del centro urbano lo spazio stradale è luogo di condensazione di diversi interessi ed attenzioni: quelli della mobilità nelle sue varie forme, quelli dei residenti, dei commercianti, dei passanti, senza dimenticare le esigenze legate alla tutela dell'ambiente (aria e rumore) e alla qualità architettonica e urbanistica. La concezione dello spazio stradale deve garantire e, se del caso, ristabilire un equilibrio tra questi interessi e bisogni. L'esercizio è pertanto finalizzato a concepire uno spazio stradale unitario, fluido, sicuro e di qualità, dove tutti gli

utenti della strada possano convivere in condizioni adeguate e attrattive.

Gli obiettivi negli interventi di rigenerazione dei tratti stradali interni ai centri come assi urbani possono essere così riassunti:

- migliorare la funzionalità e l'attrattiva dello spazio stradale, favorendo la convivenza fra residenti, commercianti e passanti, la permeabilità dello spazio pubblico e la vivibilità del quartiere;
- migliorare la sicurezza (oggettiva e soggettiva) di tutti gli utenti della strada: pedoni, ciclisti, conducenti;
- migliorare il regolare esercizio dei trasporti pubblici e la fluidità del traffico individuale motorizzato;
- semplificare dove necessario i messaggi agli utenti della strada;
- ridurre le emissioni atmosferiche e foniche.

L'asse urbano è un tratto stradale fortemente caratterizzato e differenziato in termini di pavimentazioni, materiali, superfici. La messa in evidenza delle relazioni trasversali, delle linee direttrici del tessuto edificato, delle prospettive, degli elementi vegetali, delle attività presenti lungo i fianchi stradali e l'integrazione tra spazio pubblico e spazio privato permettono di conferire all'asse stradale un'immagine unitaria e coerente, in cui l'automobilista non si sente attore unico ma piuttosto parte integrante di un contesto nel quale deve convivere con gli altri utenti della strada all'insegna di un reciproco rispetto.

27.2 Infrastrutture per la viabilità di progetto	<p>Il PAT individua nella Tav.4.1 TRASFORMABILITÀ – VIABILITÀ ESISTENTE E DI PROGETTO i tratti della viabilità di progetto di rilievo locale e territoriale</p> <p>a. Viabilità di rilevanza locale: Il PAT individua in via indicativa e schematica le nuove ipotesi viabilistiche di livello locale che andranno verificate ed approfondite in sede di progettazione attuativa e successivamente recepite nel Piano degli interventi prevedendo i necessari interventi di mitigazione della pericolosità o del rischio idraulico con riferimento ai diversi gradi di pericolosità di cui all'art.6.3 e/o provvedendo all'istallazione di sistemi di interruzione del servizio o delle funzioni;</p> <p>b. Viabilità di rilevanza territoriale: Il PAT riporta in via indicativa e schematica gli interventi di messa in sicurezza degli incroci previsti lungo l'asse della SS.309 Romea.</p>	Tav.4.1
27.3 Rete Ciclabile	<p>Il PAT individua nella TAV.4.2 CARTA DELLA TRASFORMABILITÀ – RETE CICLABILE E NAUTICA il tracciato preferenziale dei principali itinerari che compongono il sistema delle relazioni ciclopedonali del territorio comunale di Mira, al fine di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - incrementare le connessioni territoriali; - migliorare le relazioni tra centri abitati e le frazioni; - ottimizzare l'accessibilità alle aree di pregio ambientale, ai servizi ed alle centralità urbane. <p>Il PAT individua le dorsali della mobilità ciclabile assumendo i seguenti riferimenti</p> <ul style="list-style-type: none"> - percorso ciclabile intercomunale del naviglio Brenta; - percorsi indicati nel PTGM; 	Tav.4.1

- percorsi di cui al Piano per la mobilità ciclabile regionale 2014;
- percorsi di cui al Documento preliminare per l'aggiornamento del piano della mobilità ciclabile del 2022;
- tratti principali della rete locale.

27.4 Rete nautica	<p>Il PAT individua nella TAV.4.2 CARTA DELLA TRASFORMABILITÀ – RETE CICLABILE E NAUTICA in via Ricognitiva le vie d'acqua classificate navigabili appartenenti al demanio della navigazione interna</p> <p>Con riferimento alle concessioni del demanio della navigazione interna la legge regionale n.46/2017 ha conferito ai comuni le funzioni amministrative relative a:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. rilascio delle concessioni, vigilanza e contrasto all'abusivismo; b. manutenzione delle vie d'acqua classificate navigabili per il regolare svolgimento della navigazione interna, e rimozione dei natanti abbandonati o sommersi; c. riscossione dei canoni demaniali, inclusi gli oneri istruttori e i depositi cauzionali. <p>I comuni provvedono quindi alla disciplina della navigazione interna e degli approdi coerentemente con i contenuti delle linee guida per il conferimento ai Comuni delle competenze in materia di demanio della navigazione interna di cui alla DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE n. 251 del 06 marzo 2018.</p> <p>I Comuni redigono Piani di gestione, anche suddivisi per singolo tronco idraulico, con lo scopo di individuare gli ambiti e le tipologie di intervento necessari al potenziamento e allo sviluppo della navigazione da diporto, di pesca professionale e commerciale. Detti Piani sono sottoposti all'iter di approvazione della Regione, e devono obbligatoriamente acquisire i pareri ai fini della sicurezza idraulica</p>	Tav.4.1
--------------------------	---	----------------

27.5 Porte paesaggio	<p>Il PAT individua nella TAV.4.CARTA DELLA TRASFORMABILITÀ le porte paesaggio quali ambiti strategici caratterizzati da una particolare concentrazione di valori e funzioni. Si tratta delle aree collocate in corrispondenza dei luoghi principali di accesso al territorio comunale dai principali assi della mobilità carrabile e lenta di scala vasta e che per la loro caratterizzazione e collocazione nel territorio assumono un valore strategico ai fini dell'attrattività e promozione territoriale.</p> <p>Il PAT definisce per le porte paesaggio i seguenti indirizzi di valorizzazione:</p>	Tav.4.1																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">INDIRIZZI DI VALORIZZAZIONE</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="background-color: #4F81BD; color: white; text-align: center;">A</td> <td><i>Mobilità ciclabile</i></td> <td>Localizzazione di strutture e attrezzature servizio supporto della mobilità ciclabile: parcheggi scambiatori, ciclostazioni, infopoint, cicloofficine, Bikehotel</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #4F81BD; color: white; text-align: center;">B</td> <td><i>Mobilità nautica</i></td> <td>Localizzazione di strutture e attrezzature a servizio supporto della mobilità nautica: approdi, pontili, parcheggi scambiatori</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #4F81BD; color: white; text-align: center;">C</td> <td><i>Ricettività turistica</i></td> <td>Interventi a supporto della ricettività turistica: strutture ricettive alberghiere, strutture ricettive all'aria aperta, infopoint</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #4F81BD; color: white; text-align: center;">D</td> <td><i>Mobilità urbana e intermodalità</i></td> <td>Rinforzo dei punti di interscambio con la mobilità pubblica: stazioni, fermate, parcheggi scambiatori</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #4F81BD; color: white; text-align: center;">E</td> <td><i>Caratterizzazione della Scena urbana</i></td> <td>Qualificazione dei caratteri dei centri urbani, degli spazi pubblici e collettivi, delle cortine edilizie delle emergenze monumentali e storico-testimoniali: piazze, parchi, punti di belvedere, eliminazione detrattori</td> </tr> </tbody> </table>	INDIRIZZI DI VALORIZZAZIONE			A	<i>Mobilità ciclabile</i>	Localizzazione di strutture e attrezzature servizio supporto della mobilità ciclabile: parcheggi scambiatori, ciclostazioni, infopoint, cicloofficine, Bikehotel	B	<i>Mobilità nautica</i>	Localizzazione di strutture e attrezzature a servizio supporto della mobilità nautica: approdi, pontili, parcheggi scambiatori	C	<i>Ricettività turistica</i>	Interventi a supporto della ricettività turistica: strutture ricettive alberghiere, strutture ricettive all'aria aperta, infopoint	D	<i>Mobilità urbana e intermodalità</i>	Rinforzo dei punti di interscambio con la mobilità pubblica: stazioni, fermate, parcheggi scambiatori	E	<i>Caratterizzazione della Scena urbana</i>	Qualificazione dei caratteri dei centri urbani, degli spazi pubblici e collettivi, delle cortine edilizie delle emergenze monumentali e storico-testimoniali: piazze, parchi, punti di belvedere, eliminazione detrattori	
INDIRIZZI DI VALORIZZAZIONE																				
A	<i>Mobilità ciclabile</i>	Localizzazione di strutture e attrezzature servizio supporto della mobilità ciclabile: parcheggi scambiatori, ciclostazioni, infopoint, cicloofficine, Bikehotel																		
B	<i>Mobilità nautica</i>	Localizzazione di strutture e attrezzature a servizio supporto della mobilità nautica: approdi, pontili, parcheggi scambiatori																		
C	<i>Ricettività turistica</i>	Interventi a supporto della ricettività turistica: strutture ricettive alberghiere, strutture ricettive all'aria aperta, infopoint																		
D	<i>Mobilità urbana e intermodalità</i>	Rinforzo dei punti di interscambio con la mobilità pubblica: stazioni, fermate, parcheggi scambiatori																		
E	<i>Caratterizzazione della Scena urbana</i>	Qualificazione dei caratteri dei centri urbani, degli spazi pubblici e collettivi, delle cortine edilizie delle emergenze monumentali e storico-testimoniali: piazze, parchi, punti di belvedere, eliminazione detrattori																		

	F	<i>Qualificazione ambientale</i>	Rinforzo e integrazione del sistema del verde urbano e periurbano: parchi, forestazione urbana, viali alberati, siepi e filari	
	G	<i>Agriparco⁹</i>	promozione delle produzioni di prossimità a filiera corta, localizzazione di orti collettivi, alla rigenerazione delle aziende agricole o degli edifici pregio in termini di multifunzionalità agevolando percorsi di promozione delle produzioni locali e conoscenza dello spazio agricolo	
27.6	Porte e Soglie Urbane	<p>Il PAT individua nella tav.4.1 CARTA DELLA TRASFORMABILITA' – VIABILITA' ESISTENTE E DI PROGETTO le porte e soglie urbane quali punti di attenzione funzionale e figurativa lungo la viabilità dove:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le Porte sono i punti di ingresso al sistema urbano dalla viabilità di livello territoriale - le Soglie sono il punto di ingresso ai centri urbani dalla viabilità di connessione territoriale <p>Si tratta di luoghi da caratterizzare in termini figurativi e rinforzare funzionalmente. Luoghi preferenziali ove collocare elementi di arredo e segnaletica o da attrezzare con parcheggi di interscambio a servizio della mobilità ciclabile o della visitazione turistico – culturale del territorio.</p> <p>Il PI.:</p> <p>precisa per ogni Porta e Soglia il ruolo e le categorie funzionali ammissibili le quali in via indicativa e non esaustiva possono essere le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - landmark; - punto di accesso al sistema urbano; - infopoint per il turista; - nodo di interscambio auto/bici o barca/bici, auto/barca; - bike point a servizio della mobilità ciclabile; - foresteria per il turismo ciclabile di transito; - nodo di interscambio tra itinerari di scala territoriale e rete locale; - stazioni di ricarica veicoli o bici elettriche; - fermate trasporto pubblico locale; - punto di sosta e ristoro; - punto di monitoraggio del traffico; - Urban center, luoghi e spazi per la conoscenza del territorio 		Tav.4.1
27.7	Ambiti a supporto della nautica e portualità	<p>In PAT recepisce le indicazioni del PTGM in merito alla localizzazione di interventi di riqualificazione e rinforzo dei servizi e infrastrutture collegate alla nautica cui si applicano i rispettivi articoli del PTGM e per quelli esistenti le norme del PRG vigente:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Servizio di accesso alla laguna (ambito delle cavane esistenti) b. Nautica di progetto (art.54 PTGM) c. Struttura da riqualificare in ambito di foce fluviale (art.57 PTGM) d. Struttura da riqualificare in ambito lagunare (art.58 PTGM) 		Tav.4.1
28	DISCIPLINA DEL TERRITORIO AGRICOLO	<p>Le zone agricole sono costituite dell'insieme del territorio comunale non urbanizzato, utilizzato sotto il profilo agro – produttivo e silvo – pastorale e che si caratterizza per la necessità di salvaguardare gli aspetti storico – culturali delle attività tradizionali con le politiche di sviluppo delle attività agricole sostenibili;</p>		Tav.4

⁹ Allineamento alle Nda adeguate

Ai sensi degli artt. n. 13 e n. 43 della L.R. n. 11/2004 e ss.mm. ii, i comuni individuano le aree del sistema del territorio rurale del P.T.R.C., perseguendo le seguenti finalità:

- facilitare il recupero del patrimonio di edilizia rurale esistente, tenuto conto delle caratteristiche delle aree e delle tipologie delle attività insediate;
- individuare misure per incentivare il riutilizzo a fini agricolo – produttivi, da parte di altre aziende agricole, degli edifici non più funzionali alle esigenze delle aziende agricole;
- prevedere misure per restituire all’uso agricolo suoli urbanizzati o occupati da strutture e infrastrutture non utilizzate o in stato di abbandono;
- limitare la trasformazione delle aree agricole con buone caratteristiche agronomiche e investite a colture tipiche e di pregio in zone con destinazione diversa da quella agricola, al fine di garantire la conservazione e lo sviluppo delle attività agricole e zootecniche. Nei casi in cui si rendano necessarie trasformazioni territoriali, con sottrazione di colture effettivamente dedicate a produzioni agroalimentari tipiche e di qualità, prevedere interventi di compensazione generando una superficie con valore agricolo o agroambientale equivalente a quella occupata e trasformata;
- garantire ove possibile, nella realizzazione di opere, impianti o strutture, la permeabilità delle aree esterne scoperte, prevedendo soluzioni idonee a favorire l’infiltrazione delle acque meteoriche nel terreno;
- mettere a punto misure per favorire l’installazione di impianti fotovoltaici sugli edifici e sui manufatti rurali, da integrarsi architettonicamente, con particolare considerazione dell’ampiezza delle superfici di copertura caratterizzanti le varie tipologie di edilizia rurale.

Il PAT articola le Zone Agricole, recependo la classificazione del territorio rurale come individuata all’art. 7 delle Norme tecniche del P.T.R.C., il quale individua all’interno del territorio di Mira tre tipologie di aree rurali cui si applicano i rispettivi articoli del PTRC:

- *Aree di agricoltura periurbana (PTRC art.8)*
- *Aree agropolitane (PTRC art.9)*
- *Aree ad elevata utilizzazione agricola (PTRC art.10)*

In conformità all’art. n. 43 della L.R. n.11/2004 e ss.mm.ii. il P.A.T., richiamata la definizione di superficie agricola espressa dall’art. n. 2 della L.R. n. 14/2017, individua:

- gli edifici con valore storico – testimoniale;
- le tipologie e le caratteristiche costruttive per le nuove edificazioni, le modalità d’intervento per il recupero degli edifici esistenti.

Relativamente ai vincoli di non edificazione e di destinazione d’uso in zona agricola, si applicano le disposizioni di cui all’art. n. 45 della L. R. n. 11/2004 e ss.mm.ii.

29	RETE ECOLOGICA	Il PAT recepisce nella Tav.4.3 CARTA DELLA TRASFORMABILITA’ – RETE ECOLOGICA E INFRASTRUTTURA VERDE le componenti della rete ecologica Regionale e del PTCP (PTGM) 2014 presenti all’interno del territorio comunale di Mira.	Tav.4.1
29.1	Area Nucleo	Il PAT recepisce le Aree nucleo quali componenti strutturali della rete ecologica. Tali aree presentano i maggiori valori di biodiversità regionale; esse sono costituite dai siti della Rete Natura 2000 individuati ai sensi delle Direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE e dalle aree naturali protette di cui alla L. n. 394 del 6.12.1991 “Legge quadro sulle aree protette” cui si applica la disciplina del precedente art. 9.	Tav.4.1
29.2	Corridoio ecologico di area vasta e corridoio secondario	IL PAT nella Tav.4.3 CARTA DELLA TRASFORMABILITA’ – RETE ECOLOGICA E INFRASTRUTTURA VERDE recepisce i corridoi ecologici di area vasta identificati dal PTCP (PTGM) in coerenza col progetto della Rete Ecologica Regionale (REV) e precisa i corridoi ecologici secondari (di livello provinciale) individuati dal PTCP (PTGM) all’interno del territorio comunale quali ambiti di sufficiente estensione e naturalità, avente struttura continua, anche diffusa, o discontinua,	Tav.4.1

essenziali per la migrazione, la distribuzione geografica e lo scambio genetico di specie vegetali e animali, con funzione di protezione ecologica attuata filtrando gli effetti dell'antropizzazione.

29.3 Biotopi

Il PAT recepisce i Biotopi individuati dal PTCP (PTGM) di Venezia.
Il PI, al fine del raggiungimento degli obiettivi indicati dall'art. 24 del PTCP (PTGM):

Tav.4.1

- individua le attività presenti entro una fascia di 10 metri e ne valuta la compatibilità con gli obiettivi di tutela prevedendone la ricollocazione anche mediante credito edilizio;
- definisce apposite disposizioni per regolamentare, entro la stessa fascia le previsioni di intervento e le attività compatibili;
- definisce le modalità di mitigazione delle eventuali residue incidenze

30 INFRASTRUTTURE VERDI

Il PAT Individua nella Tav.4.3 le *Infrastrutture verdi* quali *“reti di aree naturali e seminaturali pianificate a livello strategico con altri elementi ambientali, progettate e gestite in maniera da fornire un ampio spettro di servizi ecosistemici”*.

All'interno del territorio comunale le infrastrutture verdi individuate dal PAT nella Tav.4.3 sono costituite da sistemi continui di aree articolate lungo i principali “assi strutturali” del territorio, con l'obiettivo di mettere a sistema ed integrare all'interno di una disciplina unitaria le aree con maggior valore (attuale o potenziale) dal punto di vista della fornitura di servizi ecosistemici e quindi prioritarie e strategiche per il mantenimento ed incremento della “resilienza” territoriale. Le aree individuate dal PAT come appartenenti all'infrastruttura verde sono, in via indicativa e non esaustiva, le seguenti

COMPONENTE DELL'INFRASTRUTTURA VERDE	Art. Nda
Area nucleo	29.1
Biotopo	29.3
Corridoio ecologico provinciale	29.2
Corridoio ecologico secondario	29.2
Aree di interesse paesistico ambientale (PALAV art. 21/A)	10.3
Parchi e pertinenze	20
Contesti figurativi	19.3
Ville del Palladio	20
Ambiti preferenziali di forestazione	18.3
Ambiti di forestazione urbana	18.4
Servizi pubblici esistenti	25
Servizi pubblici di progetto	25

Tali aree devono essere progettate gestite e potenziate secondo i principi di sostenibilità per poter svolgere specifici servizi ecosistemici, come l'assorbimento della CO2 e degli inquinanti atmosferici, per ridurre le isole di calore, per migliorare l'assorbimento delle acque meteoriche, per ridurre i costi della depurazione delle acque. Gli obiettivi di qualità fissati sono i seguenti:

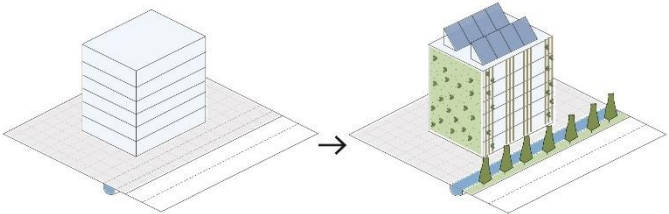
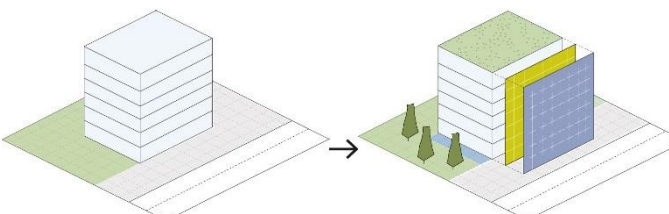
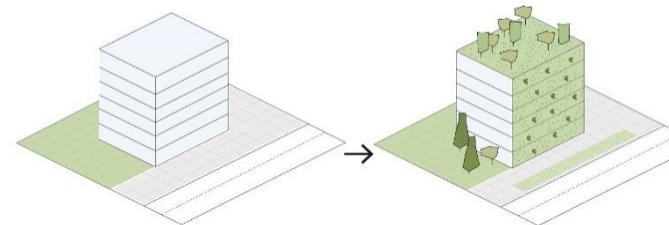
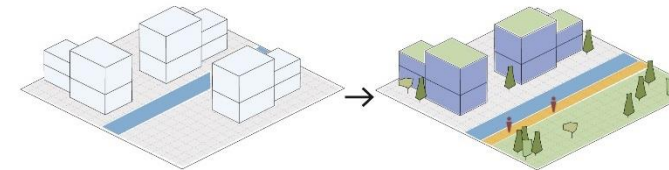
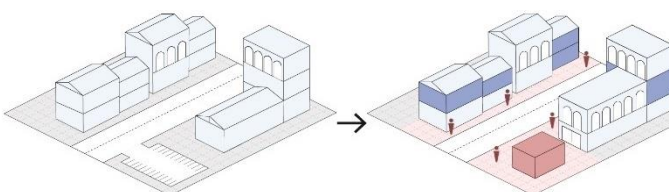
- tutelare e promuovere il verde come elemento qualificante del contesto urbano, come fattore di miglioramento della qualità della vita degli abitanti e attrattore di nuove iniziative economiche e turistiche nel territorio, sviluppate con criteri di sostenibilità e resilienza;
- riconoscere, tutelare ed aumentare i servizi ecosistemici riconosciuti per ogni entità;
- contribuire ad una razionale gestione del verde esistente;
- favorire un uso delle aree verdi del territorio comunale compatibile con le risorse naturali ivi presenti;
- urbano;

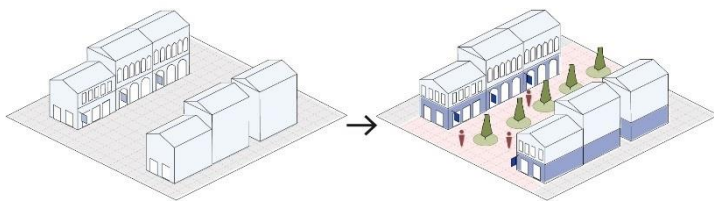
- indicare le modalità di intervento sul verde e le trasformazioni del territorio più consone al mantenimento e allo sviluppo della vegetazione esistente;
- incrementare, nel contesto urbano, la dotazione di aree verdi anche lineari, al fine di definire un sistema del verde e favorire la realizzazione di reti ecologiche urbane, garantendone accessibilità;
- favorire la salvaguardia e l'incremento della biodiversità tutelando gli habitat presenti e favorendone lo sviluppo e la connessione.

6.3 SINTESI DELLE AZIONI DI PIANO

6.3.1 AZIONI DI PIANO

Le azioni del PAT funzionali al raggiungimento degli obiettivi sono disciplinate nella Tav.2 e Tav.4 e sinteticamente di seguito descritte con un rimando ai relativi articoli normativi

Art.4 D ISCIPLINA DELLA SOSTENIBILITA'	
	<p>Art. 5 SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DELLE COSTRUZIONI Gli interventi di rigenerazione del patrimonio edilizio esistente e di nuova costruzione dovranno adottare soluzioni progettuali atte ad assicurare la loro sostenibilità in termini di: <i>efficienza, risparmio energetico, riduzione delle emissioni, riciclo, reversibilità e comfort abitativo.</i></p>
	<p>Art.6 SOSTENIBILITÀ ECOSISTEMICA 6.1 Servizi Di Regolazione: emissioni di CO2 L'attuazione degli interventi dovrà prevedere soluzioni atte a minimizzare le emissioni di CO2 secondo i parametri che il PI potrà ridefinire, aggiornare ed integrare: Ristrutturazione edilizia= - 20% CO2; Nuova costruzione = neutralità carbonica.</p>
	<p>6.2 Riduzione dell'effetto isola di calore L'attuazione degli interventi dovrà prevedere soluzioni atte a migliorare la qualità ambientale e la capacità di adattamento attraverso il rispetto di un indice di riduzione impatto edilizio quale esito del rapporto tra superfici verdi/Superfici impermeabili/alberature/indice di deflusso</p>
	<p>6.3 Rinforzo delle infrastrutture verdi L'attuazione degli interventi edilizi e/o di trasformazione del territorio associata ad azioni di ampliamento, miglioramento e potenziamento dell'infrastruttura verde : Realizzazione di aree boscate, Piantumazione di alberature e prati alberati, Realizzazione di filari alberati, Realizzazione di giardini della pioggia, etc..</p>
	<p>6.4 Servizi culturali/sociali L'attuazione degli interventi edilizi e/o di trasformazione del territorio collegata con "interventi ad alta sostenibilità sociale": Incremento e miglioramento dei luoghi di socializzazione e del confort urbano; Adeguamento della strada al Morfotipo stradale, Tutela e promozione del commercio di vicinato e dei servizi di prossimità, ciclabilità...</p>



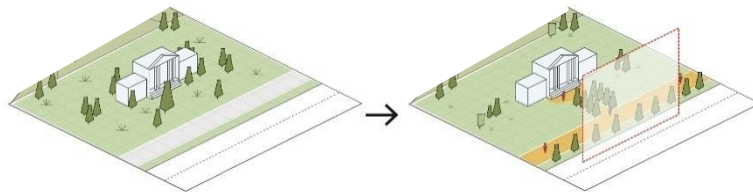
Art.7 QUALITA' DELLA FORMA URBANA

Gli interventi sul patrimonio edilizio associati alla riqualificazione architettonica e tipologica: omogeneità dei tessuti edilizi dell'isolato, valorizzazione paesaggistica; applicazione della disciplina di cui alla LR 14/19 per il miglioramento qualitativo del patrimonio immobiliare, etc...

Art. 19 INVARIANTI DI NATURA PAESAGGISTICA

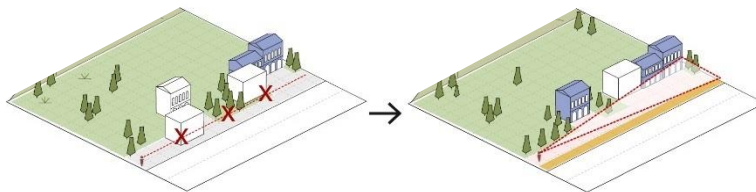
19.5 Iconemi

Il P.A.T. individua i siti che costituiscono paesaggi rappresentativi degli elementi identitari e dei capisaldi territoriali



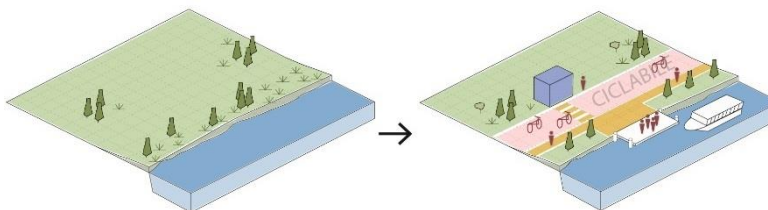
19.2 Coni visivi

Valorizzazione dei punti di vista preferenziali e privilegiati sul paesaggio, accessibili al pubblico e/o localizzati lungo i percorsi di maggior fruizione. I coni visivi sono i capisaldi della percezione sociale e identitaria del territorio, risorsa fondamentale per la promozione turistica, la fruizione sociale e l'aggregazione culturale



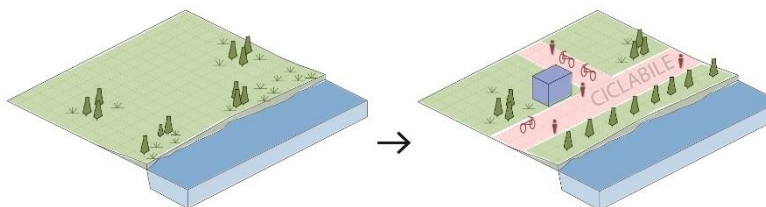
19.1 Itinerari ciclabili e nautici

Miglioramento e potenziamento della fruizione nautica e ciclabile



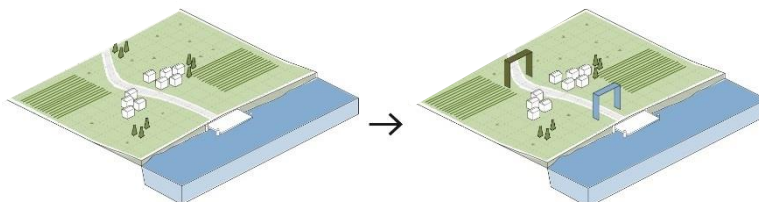
19.7 Itinerari Panoramici

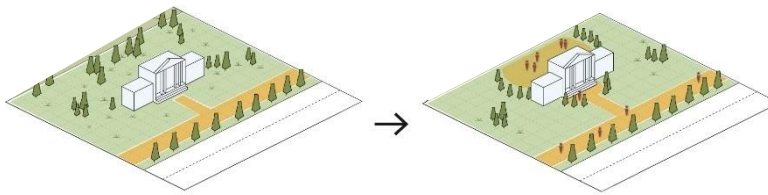
Caratterizzazione e tutela dei corridoi di pertinenza degli itinerari di rilievo panoramico che attraversano l'intero territorio comunale



19.4 Punti di belvedere

Caratterizzazione, riorganizzazione funzionale e qualificazione paesaggistica dei luoghi preferenziali di percezione del paesaggio

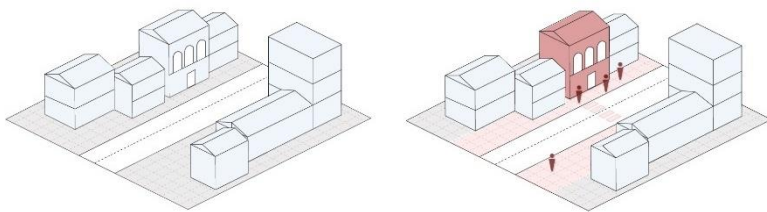




18.6) Contesti figurativi

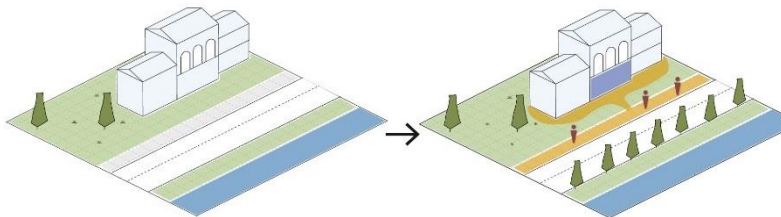
Tutela e riorganizzazione delle aree di pertinenza figurativa e/o storica delle eccellenze monumentali, architettoniche naturalistiche e delle aree che svolgono un ruolo strutturale nella definizione delle visuali dai cono visivi

Art 20 INVARIANTI STORICO TESTIMON.



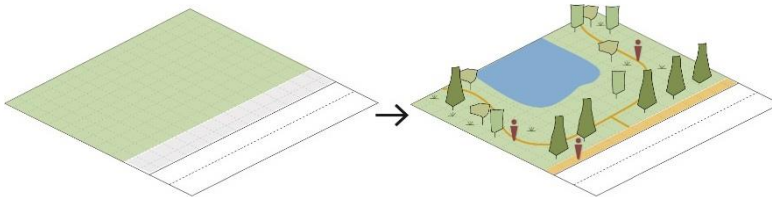
Edifici storico testimoniali

Tutela e valorizzazione delle permeanze storico testimoniali con valore identitario compresi nelle seguenti categorie: *Edifici di valore monumentale e storico testimoniale, Ville venete, centri storici.*



Pertinenze scoperte da tutelare

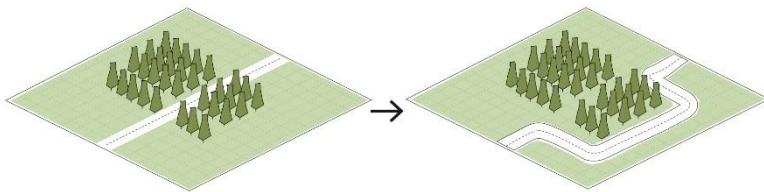
Tutela e conservazione delle aree di stretta pertinenza delle ville venete, degli edifici con valore monumentale e storico testimoniale, delle emergenze architettoniche e dei manufatti di archeologia industriale.



Parchi e Aree verdi di interesse storico.

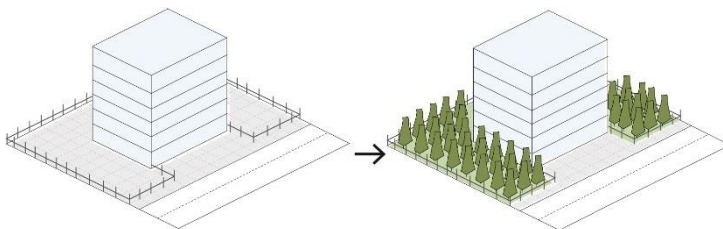
Tutela delle aree verdi di interesse storico tra le più antiche legate allo sviluppo della città. Trattasi di composizioni architettoniche e vegetali che dal punto di vista storico – artistico presentano un interesse pubblico (ville, parchi e giardini di interesse storico – artistico, alberi monumentali, etc.).

Art.18 INVARIANTI AMBIENTALI



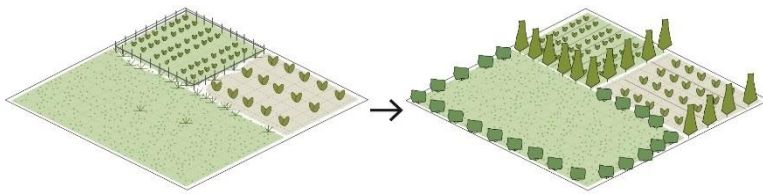
18.3 Ambiti preferenziali di forestazione

Aree idonee alla realizzazione di aree boscate le quali rivestono un alto valore naturalistico e assolvono a finalità idrogeologiche, ambientali, paesaggistiche e socioeconomiche.



18.4 Ambiti di forestazione Urbana

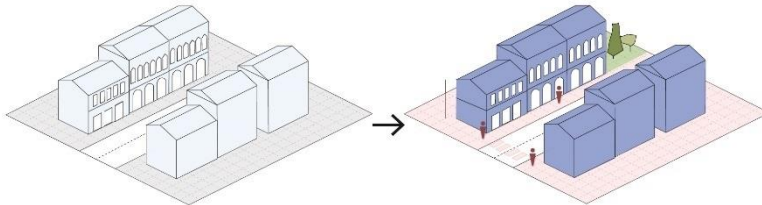
Realizzazione di interventi di forestazione urbana, ovvero realizzazione di aree caratterizzate da vegetazione forestale all'interno o a ridosso delle aree di urbanizzazione consolidata.



18.2 Elementi arboreo arbustivi lineari

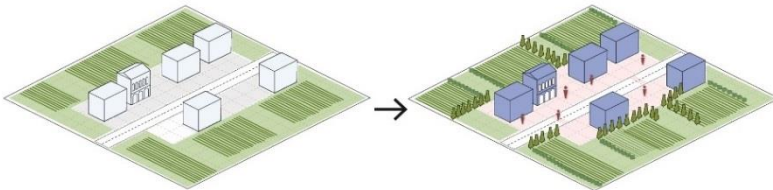
tutela di siepi e filari esistenti o nuovo impianto al fine di: salvaguardare l'integrità degli spazi agricoli e seminaturali, aumentare la biodiversità del territorio, potenziare le connessioni ecologiche, tutelare i caratteri paesaggistici del territorio.

CAPO II TRASFORMABILITA'



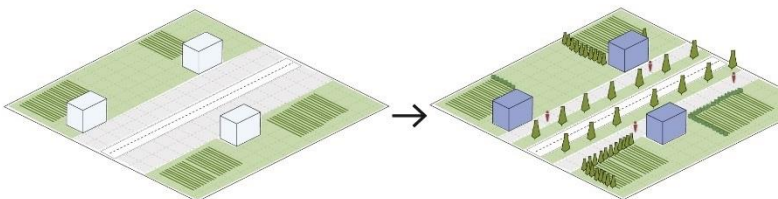
Art.22 AREE DI URBANIZZAZIONE CONSOLIDATA

aree caratterizzate da insediamenti e urbanizzazioni consolidate o in via di realizzazione in cui sono ancora possibili interventi diretti di nuova costruzione o di ampliamento di edifici esistenti in continuità con il PRG previgente cui vengono associati interventi di miglioramento ecosistemico, rinforzo della città pubblica, qualificazione dei bordi verso lo spazio agricolo



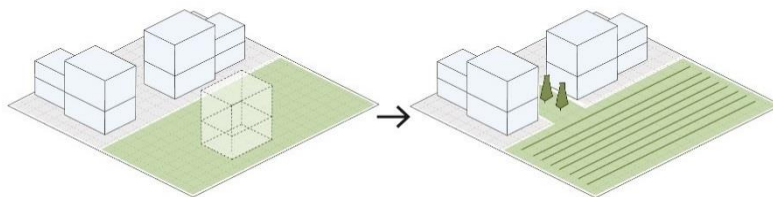
22.3 Nuclei insediativi in zona agricola

Riorganizzazione urbana e qualificazione dei bordi delle aggregazioni edilizie composte da un gruppo di edifici prevalentemente residenziali non funzionali all'attività agricola con particolare riferimento al tema della città pubblica e dell'integrazione paesaggistica e mitigazione ambientale.



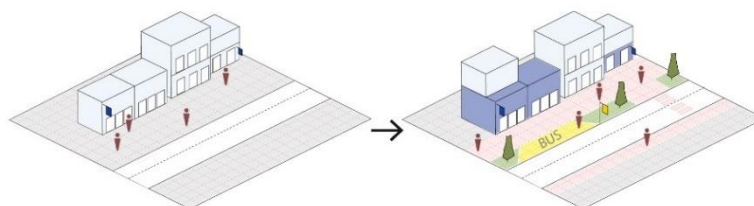
22.4 Frange urbane

Contingentamento e qualificazione ambientale delle aree insediative in contesto agricolo caratterizzate da edificazione lineare lungo il bordo della viabilità e da forme insediative e infrastrutturazioni di carattere urbano.



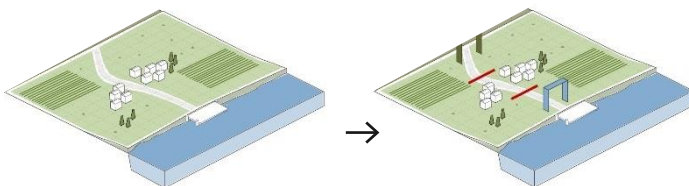
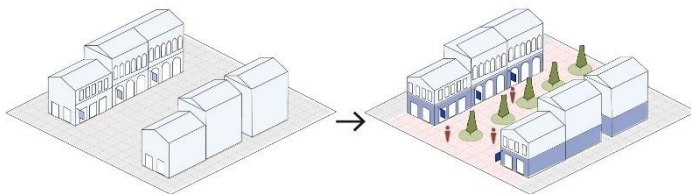
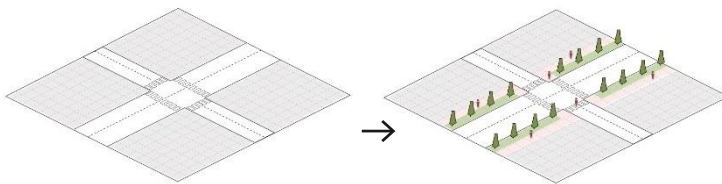
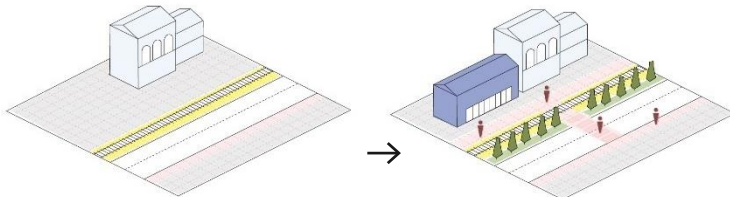
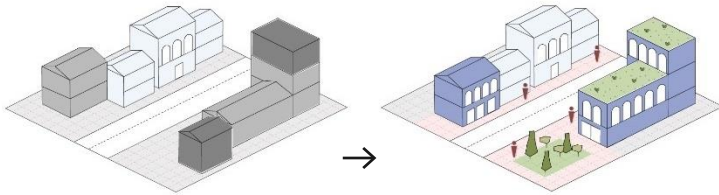
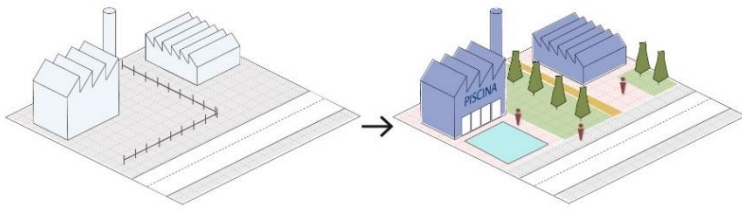
24.1 Ambiti di completamento programmati

Riduzione e delle aree di sviluppo insediativo del PRG vigente confermando esclusivamente quelle da ritenersi di completamento dei bordi dei tessuti consolidati o collegate alla realizzazione di servizi collettivi e/o attenuazione delle criticità presenti negli isolati contermini.



23.3 Ambiti di miglioramento

Riordino e riorganizzazione delle grandi polarità urbane (spazi opportunità) quali luoghi di riequilibrio urbano caratterizzati da una particolare concentrazione di funzioni ,valori e potenzialità rigenerative.



23.2 Ambiti di riqualificazione urbana

Riqualificazione degli ambiti urbani caratterizzati da degrado edilizio, urbanistico, ambientale di cui all'art. 2 comma 1 lettera g) della LR 14/17 cui si applica la disciplina dell'art.6 della LR.14/17

23.1 Opere incongrue ed elementi di degrado

Riqualificazione edilizia delle aree che per localizzazione e caratteristiche morfologiche rappresentano un elemento di degrado ambientale, paesaggistico, funzionale, sociale per il contesto urbano e territoriale ove insistono e devono essere oggetto di interventi di Riqualificazione edilizia ed ambientale di cui all'art.5 della LR 14/2017 o se totalmente incompatibili devono essere rimossi e l'area bonificata.

Art.25 CITTA' PUBBLICA

25.1 Servizi di maggior rilevanza esistenti e di progetto

Recepimento e integrazione in un sistema di rete delle attrezzature pubbliche esistenti e di progetto quest'ultimi finalizzati al potenziamento dell'offerta per attività all'aria aperta, per servizi destinati all'utenza debole e per il miglioramento della qualità ambientale localizzati in prossimità dei nodi di interscambio della viabilità, lungo gli assi urbani o linee di relazione dedicate.

27.1 Riqualificazione del sistema infrastrutturale

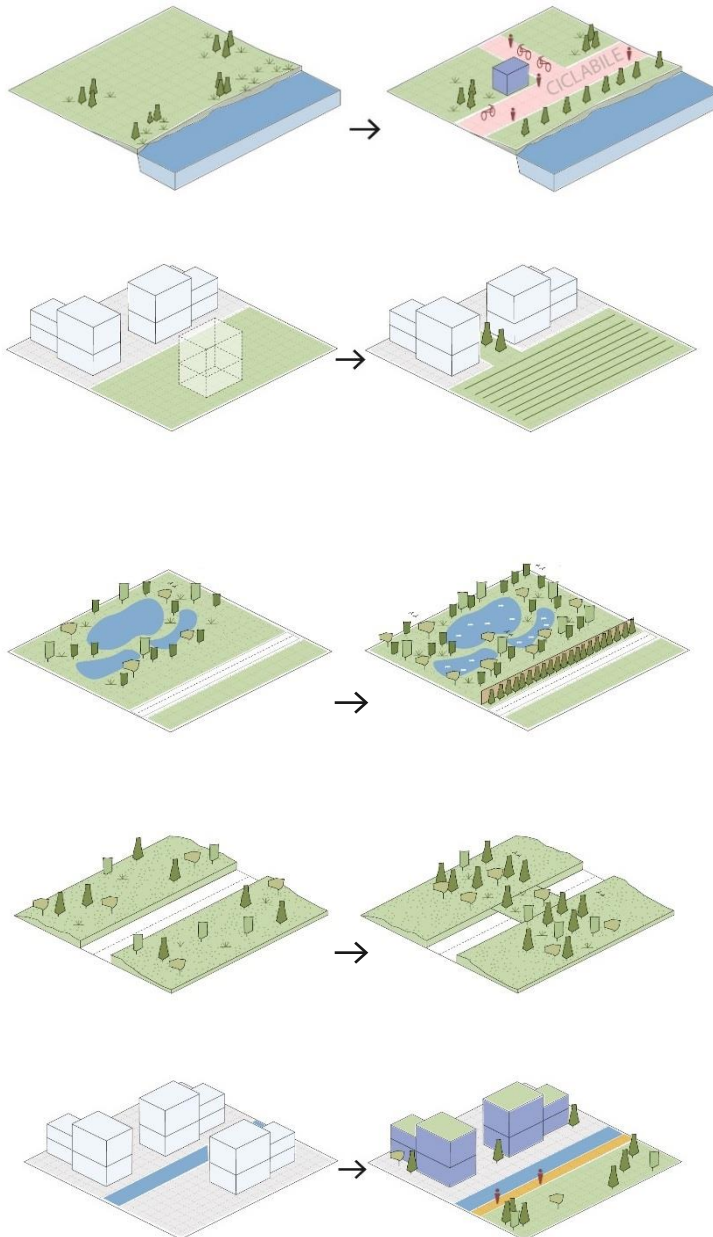
Riorganizzazione del sistema dell'accessibilità con riferimento ad una gerarchizzazione del sistema stradale mirata ad un gradiente di pedonalità crescente verso il centro città: *Viabilità di interesse territoriale* ove sono ammesse tutte le componenti di traffico e *viabilità locale* ove sono ammesse esclusioni/limitazioni del traffico pesante e azioni/soluzioni per la moderazione della velocità

27.1 Riqualificazione del sistema infrastrutturale

Rigenerazione dello spazio stradale in termini di spazio collettivo multifunzionale . secondo sei tipologie spaziali (morfotipi dello spazio stradale) ognuna calibrata sulla scena urbana di pertinenza e su un diverso gradiente di ciclabilità e pedonalità.

23.6 Porte e Soglie

Rinforzo e riorganizzazione dei nodi di interscambio tra viabilità territoriale e viabilità locale come Porte e Soglie Urbane: caratterizzazione figurativa e funzionale., infrastrutturazione come punti di interscambio(parcheggi, servizi, bike point) o a servizio della mobilità turistica.



27.3 Mobilità ciclabile

Art. 28 DISCIPLINA DELLE ZONE AGRICOLE

Tutela delle zone agricole recependo la classificazione di cui all'art. 7 delle Norme tecniche del P.T.R.C.: Aree di agricoltura periurbana (prevalente uso agricolo dei suoli) e Aree agropolitane (spazio agricolo come erogatore di servizi ecosistemici a favore della città: prodotti a filiera corta e bio, aziende agricole multifunzionali, ruolo sociale e ricreativo...

Art.29 RETE ECOLOGICA

29.1 Aree nucleo

Tutela delle Aree nucleo quali componenti della rete ecologica regionale e tematizzate come Matrici Primarie nel PTCP nonché siti della Rete Natura 2000 individuati ai sensi delle Direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE e dalle aree naturali protette di cui alla L. n. 394 del 6.12.1991 "Legge quadro sulle aree protette"

29.2 Corridoio ecologico

Tutela delle aree che compongono i corridoio ecologici quali componenti della rete ecologica regionale ai sensi dell'art. 26 delle Norme Tecniche del PTRC

Art.30 INFRASTRUTTURE VERDI

Integrazione delle aree naturali o seminaturali: aree boscate, SIC e ZPS, aree agricole periurbane, aree verdi, aree pubbliche, parchi e giardini, viali alberati etc.. all'interno di un sistema di rete in un sistema di rete pianificata a livello strategico e disciplinate progettate e gestite in maniera da fornire un ampio spettro di servizi ecosistemici.

6.3.2 ANALISI DELL COERENZA INTERNA

AM	VISION	OBIETTIVI	STRATEGIE	AZIONI	NdA			
CITTÀ CONSOLIDATA	MIRA CITTA' RESIDENZIALE	FORMA LEGGIBILE E RICONOSCIBILE	Urbanizzazione misurata	Aree di Urbanizzazione Consolidata	22.1			
				Aree di completamento programmate	24			
				Nuclei insediativi in zona agricola	22.3			
				Frange urbane	22.4			
				Ambiti di miglioramento	23.3			
				Ambiti di riqualificazione urbana	23.2			
				Riqualificazione del sistema infrastrutturale	27.1			
				Porte e Soglie	27.6			
				Consumo di suolo	33			
				Dimensionamento strategico	31.2			
				Porte Paesaggio	27.5			
				Linee preferenziali di sviluppo	26.1			
	MIRA CITTA' RESIDENZIALE	QUALITÀ, SICUREZZA E SOSTENIBILITÀ	Eco-isolati	Sostenibilità Ambientale delle Costruzioni	5			
				Sostenibilità Ecosistemica	6			
				Qualità della Forma Urbana	7			
				Compatibilità geologica	12			
				Ambiti di riqualificazione urbana	23.2			
				Opere incongrue, elementi di degrado	23.1			
MIRA CITTA' RESIDENZIALE	CAPILLARITA' PUBBLICA E COLLETTIVA	Città pubblica	Localizzazione delle strutture di vendita	22.2				
			Infrastrutture per la viabilità di progetto	27.4				
			Servizi di maggior rilevanza	25.1				
			Riqualificazione del sistema infrastrutturale	27.1				
			Porte Paesaggio	27.5				
			Porte e Soglie Urbane	27.6				
PAESAGGIO	MIRA CITTA' D'ARTE	IDENTITA' ED APPARTENZE	Fattore Appartenenza	Rete della mobilità ciclabile	27.3			
				Rete della mobilità nautica	27.4			
				Iconemi	19.5			
				Rete Nautica	27.4			
				Rete ciclabile	27.3			
				Riqualificazione del sistema infrastrutturale	27.1			
				Porte Paesaggio	27.5			
				Porte e soglie urbane	27.6			
				Invarianti storico testimoniali	20			
				Disciplina del territorio agricolo	28			
				MIRA CITTA' D'ARTE	QUALITÀ ED ESTETICA	Scena Urbana	Servizi di tipo culturale/sociale/ricreativo	25.1
							Qualità della forma urbana	7
	Forestazione urbana	18.4						
	Aree di urbanizzazione consolidata	22						
	Ambiti di miglioramento	23.3						
	Zone di tutela relative all'idrografia	14.1						
	MIRA CITTA' D'ARTE	RETE DEL PAESAGGIO	Trama identitaria	Iconemi	19.5			
				Contesti figurativi	19.3			
Coni visivi				19.2				
Itinerari panoramici				19.7				
Rete ciclabile				27.3				

SPAZIO APERTO	MIRA CITTA' VERDE	NATURALITÀ CRESCENTE	Riequilibrio ambientale	Rete Nautica	27.4
				Contesti figurativi	19.3
				Invarianti storico testimoniali	20
				Itinerari panoramici	19.7
				Sito UNESCO	19.6
	PERMEABILITÀ ECOLOGICA	Infrastruttura verde	Alberi monumentali	18.1	
			Siepi e filari	18.2	
			Ambiti preferenziali di forestazione	18.3	
			Ambiti di forestazione urbana	18.4	
	FILIERE IN RETE	Agriparco	Tutela delle zone agricole	28.1	
			Aree nucleo	29.1	
			Corridoio ecologico	29.2	
			Infrastrutture verdi	29.3	
Misure di mitigazione e compensazione			36		
RETI INFRASTRUTTURALI	MIRA CITTA' DI RELAZIONI	PEDONALITÀ E CICLABILITÀ CRESCENTE	Gerarchizzazione	Sostenibilità ecosistemica	6
				Parchi e pertinenze	20 c.1 k)
				Infrastrutture verdi	29.3
				Corridoio ecologico	29.2
				Itinerari Ciclabili	19.1
	RIGENERAZIONE DELLO SPAZIO STRADALE	Contestualizzazione	Zone di tutela dell'idrografia principale	39	
			Nuclei insediativi in zona agricola	22.3	
			Frange urbane	22.4	
	CONNESSIONE ED INTEGRAZIONE	Conneessione e specializzazione	Tutela delle aree agricole	28.1	
			Servizi di tipo culturale/sociale/ricreativo	25.1	
			Mobilità Nautica - Itinerari fluviali	27.4	
			Riqualificazione del sistema infrastrutturale	27.1	
			Porte Urbane	27.6	
				Rete della mobilità ciclabile	37.3
				Itinerari Ciclabili	27.3
				Porte paesaggio	27.5
				Riqualificazione del sistema infrastrutturale	27.1
				Porte e soglie Urbane	27.6
				Infrastrutture per la viabilità di progetto	27.2
				Riqualificazione del sistema infrastrutturale	27.1
Porte e soglie Urbane	27.6				
Rete nautica	27.4				
Ambiti a supporto della nautica e portualità	27.7				
Rete della mobilità ciclabile	27.3				

7. DIMENSIONAMENTO DEL PIANO¹⁰

Il dimensionamento del Piano di Assetto del Territorio, così come previsto dal punto di vista tecnico/disciplinare considera il rapporto tra la domanda e l'offerta di abitazioni ponendo attenzione alle dinamiche sociali, al contesto del mercato immobiliare ed alla disponibilità di alloggi al fine di garantire abitazioni per le nuove famiglie intervenendo anche strategicamente sull'utilizzo del patrimonio esistente.

Nella domanda si considerano gli scenari di previsione demografica riconoscendo nel numero di famiglie il primo valore di riferimento per stimare la domanda di nuove abitazioni nel Comune.

Il secondo valore di riferimento su cui viene basato il dimensionamento di piano è relativo all'obiettivo che si pone il PAT stesso, ovvero quello di offrire a ciascuna nuova famiglia un alloggio, in un rapporto di 1/1.

Pertanto, l'intera stima della domanda è elaborata attraverso una previsione della popolazione e della struttura del nucleo familiare in linea con gli scenari ISTAT e le tendenze storiche in atto.

La definizione dell'offerta pone attenzione alla dinamica delle abitazioni e alla disponibilità di alloggi. Viene quindi analizzato il patrimonio edilizio del comune, l'utilizzo dello stesso e il rapporto tra famiglie e alloggi occupati.

L'equilibrio tra domanda e offerta permette di definire il fabbisogno volumetrico fisiologico, assumendo alcuni parametri target esplicitati nella metodologia presente nei successivi capitoli e gli obiettivi di piano sopra descritti.

Le analisi riportate nella presente verifica del dimensionamento accompagnano questo percorso, evidenziando la rispondenza del fabbisogno con le dinamiche evolutive in atto nel comune di Mira al fine di definire il dimensionamento del P.A.T., ovvero le previsioni volumetriche per i prossimi dieci anni

¹⁰ I contenuti del capitolo sono una sintesi dell'elaborato di R04-DIMENSIONAMENTO

7.1 La stima della domanda di abitazioni

COME SI GENERA LA DOMANDA

Fabbisogno di abitazioni relazionato alle dinamiche demografiche

Dinamiche demografiche

Riduzione Coabitazione

Obiettivo di piano: 1 famiglia = 1 abitazione

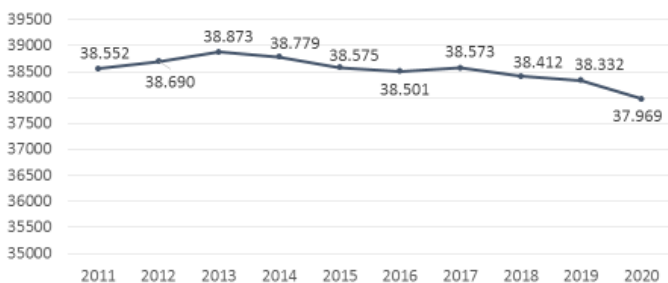
Riutilizzo non occupate

Obiettivo di piano: riutilizzo abitazioni non occupate

DINAMICHE DEMOGRAFICHE

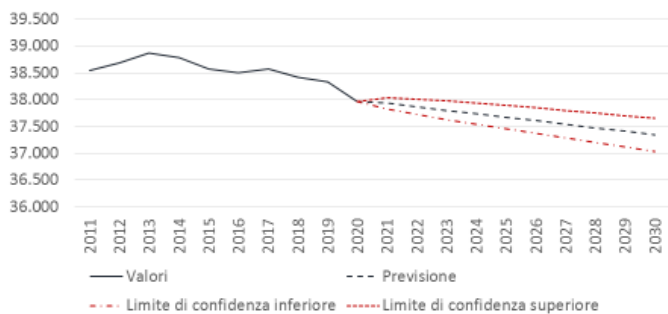
Popolazione

Andamento popolazione 2011 - 2020



Il comune di Mira conta, al 31.12.2020, **37.969 abitanti**.

Previsione popolazione 2020 - 2030

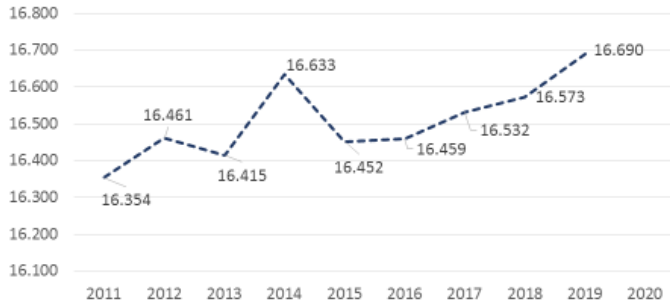


Considerando lo scenario previsionale riportato al presente capitolo nel quale si ipotizza per Mira quindi una popolazione di **37.348 abitanti nel 2030**, il delta del decennio **2020 - 2030** è di **621 abitanti in meno**.

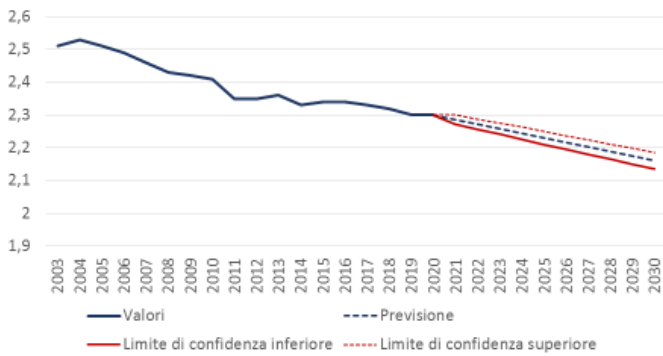
STIMA DELLA DOMANDA

Andamento del numero di famiglie e componenti

Andamento numero famiglie 2011 - 2019



Numero di componenti medio famiglie 2011 - 2019 e previsione 2019 - 2030



Considerando il numero di persone per famiglie di 2,2 unità e un numero di abitanti pari a 37.348 al 2030, il numero di famiglie totali al 2030 sarà di n. 16,976.

STIMA DELLA DOMANDA

Situazione abitativa

Fattore di coabitazione

Dai dati ISTAT del 2011 (ultimo dato disponibile) il rapporto tra numero di famiglie e alloggi occupati è del 1,06, tale rapporto è definito come valore di **Fattore di coabitazione**.

Il piano prevede di ricondurre il fattore di coabitazione ad un rapporto di **1:1** portando quindi la **domanda di abitazioni a 871** (n. famiglie /numero abitazioni occupate).

(A) Abitazioni occupate	(B) Numero famiglie	Fattore di coabitazione	Fattore target di piano	Domanda abitazioni (A/B)
15.819	16.690	1,06	1,00	871

Abitazioni NON occupate e abitazioni potenzialmente disponibili

Rispetto ai dati relativi alle abitazioni non occupate, dai dati ISTAT del 2011 (ultimo dato disponibile), si evince che la **quota di alloggi non occupati è del 7,25% pari quindi a 1.139 abitazioni vuote**.

Il Piano assume come valore target obiettivo quello di assumere come quota fisiologica del mercato immobiliare relativo ad **abitazioni non occupate**, di cui sopra, e **immediatamente disponibili un valore del 5%**.

Si può stimare quindi una quota di abitazioni disponibili nel mercato pari a 57 abitazioni disponibili rispetto a quelle attualmente non occupate.

Abitazioni totali	Abitazioni occupate	Abitazioni non occupate	Abitazioni disponibili sul mercato
16.958	15.819	1.139	57 (5%)

Fabbisogno volumetrico

Assumendo per il comune di Mira il fabbisogno di 814 abitazioni al 2030 e deducendo dai dati messi a disposizione dall'ISTAT nel 2011 che la superficie media degli alloggi a Mira è di 105 m², **si può ipotizzare un fabbisogno volumetrico di nuovi alloggi pari a circa 256.410 m³**.

(A) Domanda abitazioni (Fattore coabitazione 1:1)	(B) Abitazioni disponibili sul mercato	Domanda abitazioni finale (A-B)	Stima fabbisogno volumetrico
871	57	814	256.410 m ³

Ulteriore fabbisogno volumetrico per Compendio militare e interventi di rigenerazione

Si stimano, per interventi inerenti il compendio militare in località «Malcontenta» e per interventi di rigenerazione urbana, altre 500 famiglie con un fabbisogno volumetrico totale pari a **413.910 m³**.

Stima fabbisogno volumetrico per andamento demografico	Stima fabbisogno volumetrico compendio militare e interventi di rigenerazione	Stima fabbisogno volumetrico finale
256.410 m ³ (814 abitazioni)	157.500 m ³ (500 abitazioni)	413.910 m³ (1.314 abitazioni)

STIMA DEL FABBISOGNO DI ABITAZIONI

Dai dati ISTAT del 2011 (ultimo dato disponibile) il rapporto tra numero di famiglie e alloggi occupati è del 1,06, tale rapporto è definito come valore di **Fattore di coabitazione**.

Il piano prevede di ricondurre il fattore di coabitazione ad un rapporto di 1:1 portando quindi la **domanda di abitazioni a 871** (n. famiglie /numero abitazioni occupate).

STIMA DEL FABBISOGNO VOLUMETRICO

Assumendo per il comune di Mira il fabbisogno di 814 abitazioni al 2030 e deducendo dai dati messi a disposizione dall'ISTAT nel 2011 che la superficie media degli alloggi a Mira è di 105 m², si può ipotizzare un **fabbisogno volumetrico di nuovi alloggi conseguente alle dinamiche demografiche pari a circa 256.410 m³**.

Il potenziale sviluppo del comprensorio militare in località "Malcontenta", potrebbe comportare come indotto la previsione di un ulteriore insediamento di circa 500 famiglie.

Considerando in tale quota e comprendendo la domanda volumetrica per interventi di rigenerazione urbana e formazione del credito edilizio ulteriori 500 abitazioni nelle previsioni di PAT.

Tale incremento, sommato alla domanda di abitazione calcolata nella tabella precedente, comporta un fabbisogno di abitazioni totali al 2030 pari a 1.314 ipotizzando quindi un fabbisogno volumetrico complessivo di nuovi alloggi pari a circa **413.910 m³**

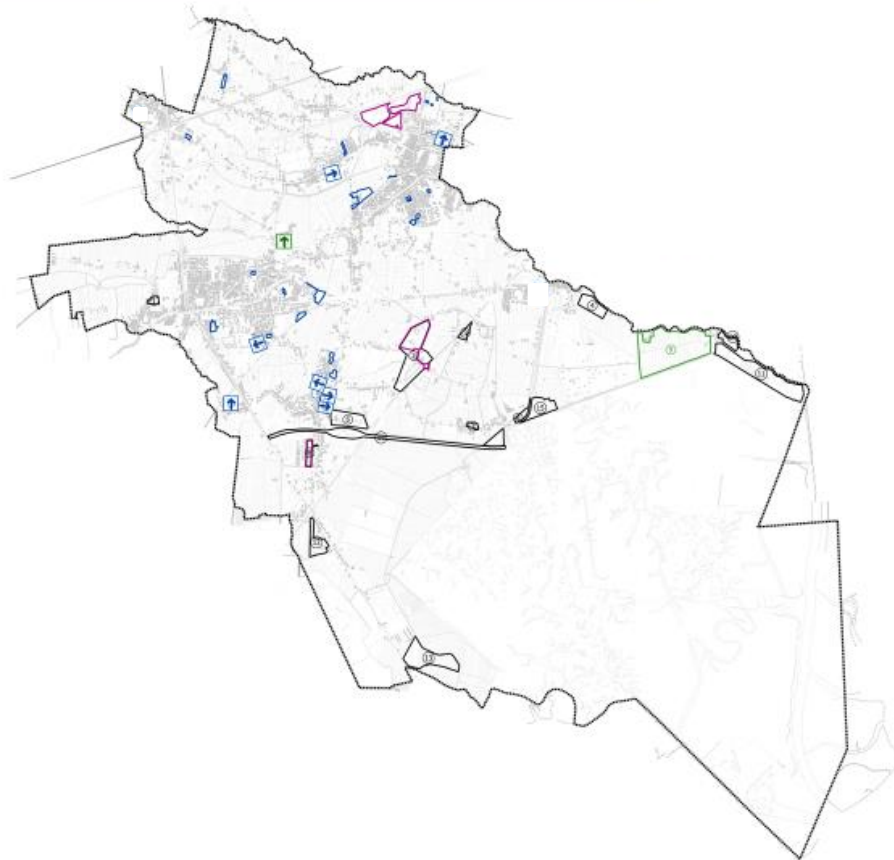
7.2 Stima dell'offerta








L'offerta riguarda la volumetrie messe a disposizione dal PAT raggiungere l'equilibrio con la Domanda.

Tali volumetrie sono composte sostanzialmente da:

1. Volume residui del PRG vigente confermato dal PAT
2. Volume aggiuntivo del PAT

Residuo volumetria residenziale da PRG confermata dal PAT



-  Limite amministrativo
-  Ambiti di miglioramento della Qualità Urbana e Territoriale
-  Ambiti di riforestazione
- Aree in trasformazione da PRG confermate dal PAT
-  Aree in trasformazione di tipo produttivo
-  Aree in trasformazione di tipo residenziale
-  Linee Preferenziali di sviluppo Residenziale
-  Linee Preferenziali di sviluppo terziario

Residuo volumetria residenziale da PRG confermata dal PAT

VOLUME RESIDENZIALE PRG

	STIMA VOLUME RESIDENZIALE RESIDUO (mc)				
	ATO 1	ATO 2	ATO 3	ATO 4	Totale
Schede PALAV confermate dal PAT come ambiti di miglioramento	-	-	-	11.584	11.584
Aree in trasformazione previste dal PRG e confermate dal PAT	28.268	162.610	4.800	-	195.678
Linee preferenziali di sviluppo da PRG e confermate dal PAT	-	72.736	63.841	42.381	178.957
Stima completamento tessuti consolidati	1.222	10.798	2.490	5.490	20.000
Totale	29.490	246.143	71.130	59.455	406.219

RESIDUO
RESIDENZIALE
DA PRG

Residuo volumetria residenziale da PRG confermata dal PAT

VOLUME RICETTIVO PRG

	STIMA VOLUME RESIDUO RICETTIVO (mc)				
	ATO 1	ATO 2	ATO 3	ATO 4	Totale
Scheda PALAV (Miglioramento PAT)	-	-	-	50.900	50.900
Linee preferenziali di sviluppo da PRG e confermate dal PAT (D3.2)	-	29.667	-	-	29.667
Totale	-	29.667	-	50.900	80.567

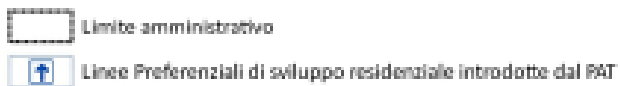
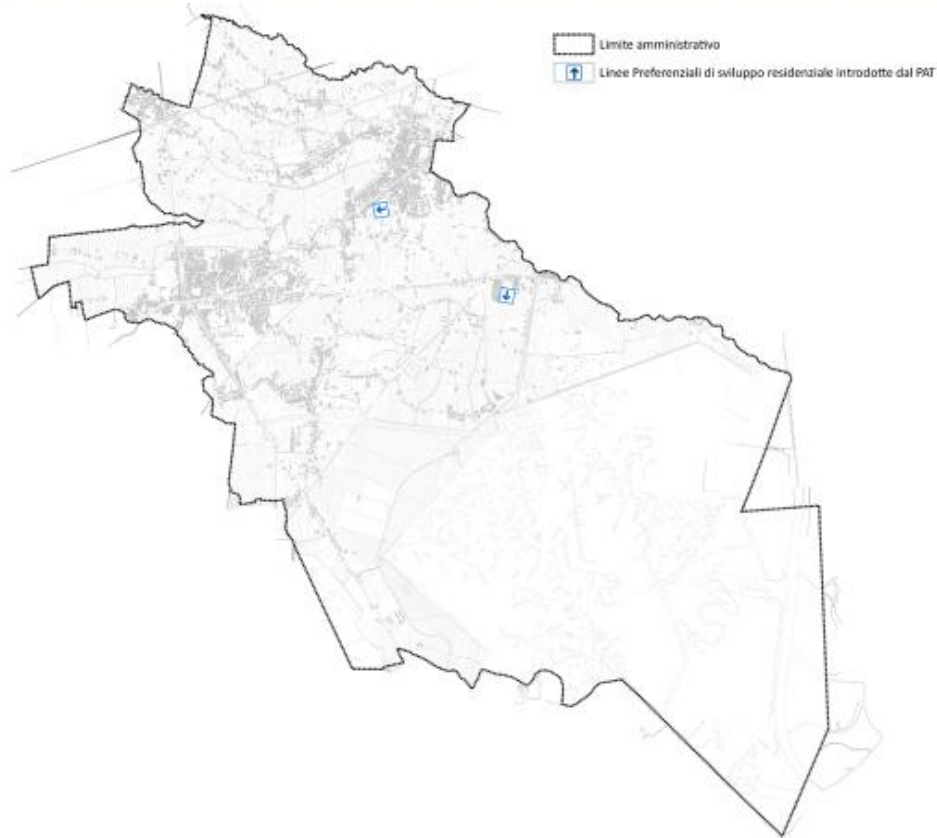
RESIDUO
RICETTIVO E
PRODUTTIVO DA
PRG

SUPERFICI PRODUTTIVE PRG

	STIMA SUPERFICI ZONE "D" INATTUATE (mq)				
	ATO 1	ATO 2	ATO 3	ATO 4	Totale
Aree in trasformazione previste dal PRG	-	251.260	222.130	-	473.390

Volumetria introdotta dal PAT

STIMA VOLUME RESIDENZIALE AGGIUNTIVO PAT					
	ATO 1	ATO 2	ATO 3	ATO 4	Totale
Linee preferenziali di sviluppo individuate dal PAT	-	6.000	-	40.000	46.000



7.3 Equilibrio Domanda/Offerta: un dimensionamento “circolare”

Riassumendo il dimensionamento del PAT assume la seguente volumetria:

STIMA VOLUME RESIDENZIALE RESIDUO (mc) + AGGIUNTIVO PAT					
	ATO 1	ATO 2	ATO 3	ATO 4	Totale
Ambiti di miglioramento della Qualità Urbana e Territoriale e di riforestazione	-	-	-	11.584	11.584
Aree in trasformazione previste dal PRG e confermate dal PAT	28.268	162.610	4.800	-	195.678
Linee preferenziali di sviluppo da PRG e confermate dal PAT	-	72.736	63.841	42.381	178.957
Linee preferenziali di sviluppo individuate dal PAT	-	6.000	-	40.000	46.000
Stima completamento tessuti consolidati	1.222	10.798	2.490	5.490	20.000
Totale	29.490	252.143	71.130	99.455	452.219

Volume residenziale residuo del PRG vigente

Volume residenziale introdotto dal PAT

Il confronto tra la **DOMANDA** (totale fabbisogno volumetrico) indicato nel precedente capitolo pari a **413.910 m³** e l'**OFFERTA** (totale della volumetria del progetto PAT di cui alla tabella sopra) pari a **452.219 m³** (residuo PRG con la sola aggiunta della volumetria per le nuove linee di espansione pari a 46.000 m³) restituisce sostanzialmente una situazione di Equilibrio.

Ovvero il volume residuo del PRG Vigente con la sola aggiunta di una quota volumetrica per le sole due aree di espansione introdotte dal PAT è sufficiente per soddisfare la domanda abitativa del prossimo decennio nonché gli interventi di Riqualificazione e rigenerazione.

Il PAT non aggiunge quindi nuovo volume (al netto di una quota modesta per le nuove linee di espansione) ma prevede che la quota volumetrica necessaria per gli interventi di rigenerazione urbana o per la formazione del credito edilizio, denominata **dimensionamento strategico** venga ottenuta attraverso un ripianificazione e redistribuzione del volume residuo di PRG ad oggi totalmente localizzato nelle aree di trasformazione vigenti (aree C2, nelle schede PRUUST e PALAV, nei lotti liberi ineditati).

Il **dimensionamento strategico** di cui sopra, come meglio descritto al paragrafo successivo, potrà essere ottenuto: con una variante al PI che comporti una revisione degli indici edificatori o stralcio di alcune aree trasformabili (varianti verdi) o più semplicemente per decorrenza dei termini di validità previsti dalla legge per le aree di espansione soggette a PUA.

Si tratta in sostanza di un dimensionamento che potremmo definire “circolare” ovvero non ulteriori volumi ma la rimessa in gioco di volumetrie esistenti stralciate o decadute.

Si ritiene inoltre di precisare che le volumetrie “liberate” dopo essere transitate per il **dimensionamento strategico** potranno essere riutilizzate solo se finalizzate ad interventi virtuosi di rigenerazione urbana e formazione del credito o se producono un miglioramento della qualità ambientale ed urbana in applicazione della disciplina della sostenibilità di cui al titolo 1 delle norme di attuazione.

DOMANDA – STIMA FABBISOGNO VOLUMETRICO

Stima fabbisogno volumetrico per andamento demografico	Fabbisogno volumetrico interventi di rigenerazione, credito edilizio, sviluppo urbano	Stima fabbisogno volumetrico finale
256.410 m ³ (814 abitazioni)	157.500 m ³ (500 abitazioni)	413.910 m ³ (1.314 abitazioni)

OFFERTA - STIMA VOLUME RESIDENZIALE RESIDUO PRG (mc)

Schede PALAV confermate dal PAT come ambiti di miglioramento	Aree in trasformazione previste dal PRG e confermate dal PAT	Linee preferenziali di sviluppo da PRG e confermate dal PAT	Stima completamento tessuti consolidati	TOTALE
11.584	195.678	178.957	20.000	406.219

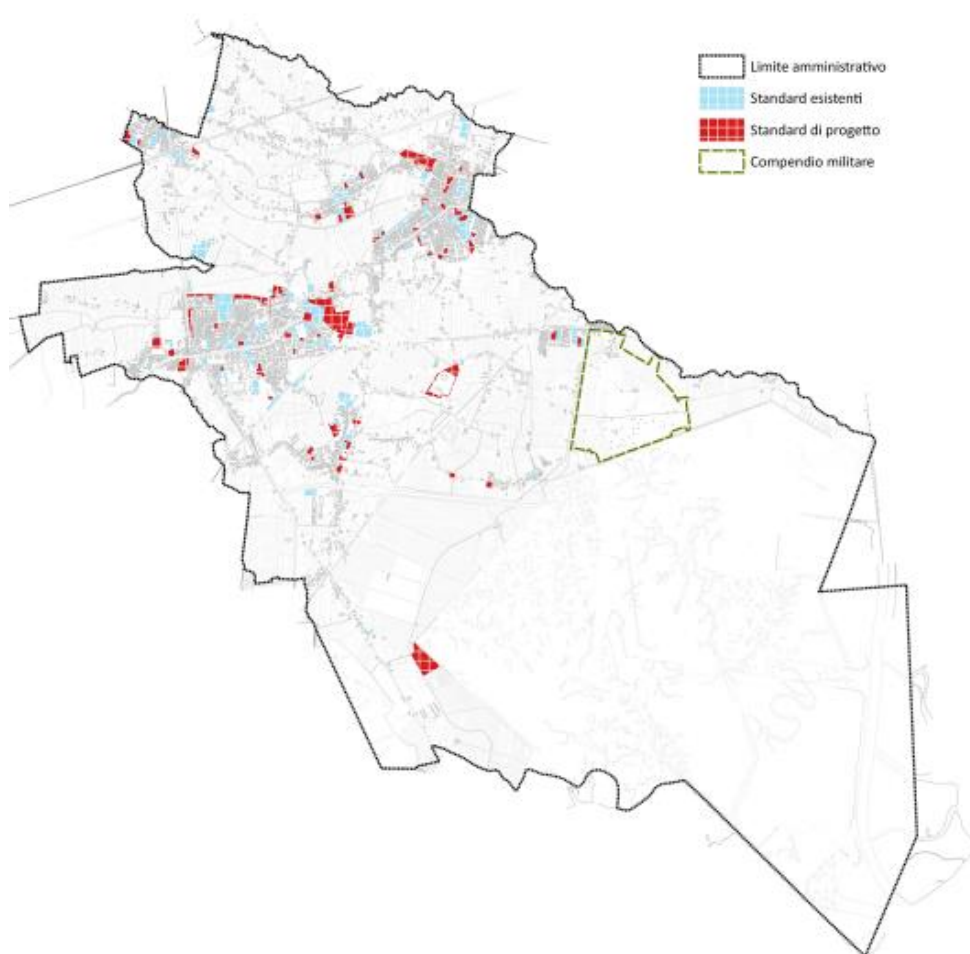


PAT - STIMA VOLUME RESIDENZIALE RESIDUO (mc) + AGGIUNTIVO PAT

	ATO 1	ATO 2	ATO 3	ATO 4	Totale
Residuo volumetria residenziale da PRG confermata dal PAT	29.490	246.143	71.130	59.455	406.219
Volumetria introdotta dal PAT	-	6.000	-	40.000	46.000
Totale	29.490	252.143	71.130	99.455	452.219

7.4 Verifica degli standard

VERIFICA STANDARD



STANDARD DI PIANO

	ATO 1	ATO 2	ATO 3	ATO 4	Totale
(1) Attuati (mq)	87.371	918.635	104.987	51.272	1.162.265
(2) Non attuati (mq)	32.068	623.599	110.794	136.466	903.656
Progetto PAT (mq) (1) + (2)	119.438	1.542.235	215.781	187.738	2.065.922

DOTAZIONE DI STANDARD

	STANDARD ESISTENTI	STANDARD DI PROGETTO	STANDARD TOTALI
Dotazione standard totali rispetto alla popolazione prevista al 2030 (esclusi)	31,12 mq/ab.	24,20 mq/ab.	55,32 mq/ab.

7.5 La disciplina del dimensionamento nelle NdA

1. Le potenzialità edificatorie vengono indicate per ogni singolo ATO considerando la volumetria residua del PRG vigente e il *fabbisogno fisiologico residenziale* conseguente alle dinamiche demografiche.
2. Il dimensionamento residenziale del piano è fissato in **mc 452.219** e corrisponde al volume residuo del PRG vigente con destinazione residenziale e turistico ricettiva confermato dal PAT cui si aggiunge una quota volumetrica per le nuove linee PREFERENZIALI DI SVILUPPO INSEDIATIVO inserite dal PAT.
3. Il dimensionamento complessivo è ottenuto nel seguente modo:
 - a) **Dimensionamento residenziale pari a mc.452.219** suddiviso nei diversi ambiti e ATO nel seguente modo:

	ATO 1	ATO 2	ATO 3	ATO 4	Totale
Ambiti di miglioramento della Qualità Urbana e Territoriale e di riforestazione	-	-	-	11.584	11.584
Aree in trasformazione previste dal PRG e confermate dal PAT	28.268	162.610	4.800	-	195.678
Linee preferenziali di sviluppo da PRG e confermate dal PAT	-	72.736	63.841	42.381	178.957
Linee preferenziali di sviluppo individuate dal PAT	-	6.000	-	40.000	46.000
Stima completamento tessuti consolidati	1.222	10.798	2.490	5.490	20.000
Totale	29.490	252.143	71.130	99.455	452.219

- b) **Dimensionamento produttivo pari a mq 473.390.** Per le attività produttive sono confermate le aree esistenti e la relativa superficie stimata di cui al PRG vigente

	ATO 1	ATO 2	ATO 3	ATO 4	Totale
Superfici con destinazione produttiva	-	424.260	49.130	-	473.390
Totale	-	424.260	49.130	-	473.390

- c) **Dimensionamento turistico/ricettivo pari a mc 80.567.** Per le attività turistico ricettive sono confermate le previsioni del PRG Vigente così come stimate ed inoltre per la stesse nell'ambito di interventi di riqualificazione e rigenerazione edilizia si potrà attingere a quota parte del dimensionamento strategico.

	ATO 1	ATO 2	ATO 3	ATO 4	Totale
Destinazioni turistiche-ricettive	-	80.567	-	-	80.567
Totale	-	80.567	-	-	80.567

Per gli ambiti di riqualificazione urbana di cui al precedente art.23.2 è possibile riconvertire con destinazione residenziale o destinazioni compatibili il 60% della volumetria presente.

7.5.1 DIMENSIONAMENTO STRATEGICO

1. Il *dimensionamento strategico* è la **quota parte del dimensionamento residenziale del PAT** di cui al precedente art.31.1 eccedente il fabbisogno decennale indicato nell'elaborato R02a *Relazione dimensionamento* che il PI potrà destinare agli interventi di *rigenerazione/riqualificazione urbana*:
 - *Ambiti di miglioramento della qualità urbana e territoriale*
 - *Ambiti di riqualificazione urbana*
 - *Rigenerazione urbana; Opere incongrue ed elementi di degrado*
 - *Riconversione residenziale delle Aree produttive non amplifiabili*
 - *formazione del credito edilizio*
 - *soddisfacimento di fabbisogno dei nuclei famigliari all'interno dei nuclei residenziali in zona agricola*
 e alla *riplanificazione delle aree soggette a PUA e decadute* per decorrenza dei termini dell'art.18 comma 7 della LR 11/2004.
 2. Il *dimensionamento strategico residenziale* potrà essere conseguito:
 - riducendo gli indici edificatori, così come attualmente previsti dal PRG vigente laddove sovradimensionati rispetto al contesto urbano/paesaggistico/ambientale;
 - recuperando il volume degli ambiti soggetti a PUA decaduti per decorrenza dei termini di cui all'art.18 comma 7, della L.R. 2004/11 ed il volume delle aree riclassificate ai sensi dell'art.7 della LR 14/2016 (varianti verdi).
 3. il *dimensionamento strategico* potrà essere ricollocato all'interno dell'ATO in cui si genera o in ATO diverse ma sempre all'interno degli ambiti di cui al precedente comma 1
- DIRETTIVE
4. Dalla data di approvazione del PAT rientrano nel *dimensionamento strategico* le seguenti volumetrie già comprese nel *dimensionamento del PAT* di cui al precedente comma 3:
 - a. volumi dell'area soggetta a PUA del PRG vigente non confermata dal PAT (PUA C2/N1) in quanto compresa nel vincolo paesaggistico;
 - b. volume delle aree soggetta a PUA previste dal PRG per le quali alla data di entrata in vigore del PAT sono già decorsi i termini di cui all'art.18 comma 7 della LR 11/2004 e per le quali a seguito dell'avviso pubblicato non è stata richiesta la proroga prevista del comma 7 bis della medesima legge.
 5. il PI:
 - disciplina i criteri e le modalità di utilizzo ed assegnazione del *dimensionamento strategico*;
 - predispone il **registro del dimensionamento** dove annotare:
 - d) *la quota volumetrica del dimensionamento strategico* di cui al precedente comma 2 con precisazione del modo in cui si genera (revisione indici, decadenze o ripianificazione PUA, varianti verdi, etc.);
 - e) *i volumi residui presenti all'interno di ogni ATO* in conseguenza dell'attuazione degli interventi, delle traslazioni di volume ai sensi del successivo art.31.3 comma 1 o conseguenti alla ricollocazione del *dimensionamento strategico* in altra ATO.

7.5.2 DIMENSIONAMENTO DELLE ATO

1. Fatta salva la disciplina relativa alla formazione e localizzazione del *dimensionamento strategico* di cui al precedente comma 31.2, il volume assegnato ai singoli ATO potrà essere traslato in altre ATO per una quantità non maggiore del 10%, nel rispetto del dimensionamento massimo complessivo [attraverso una variante semplificata al PAT ai sensi dell'art.14bis comma 1 lettera c\).](#)
2. In aggiunta al dimensionamento definito dal PAT, sono comunque consentiti:
 - la riconversione degli **annessi rustici** non più funzionali alla conduzione del fondo
 - gli **interventi edilizi in area agricola** di cui al precedente art.28.2
 - gli **ampliamenti funzionali** agli alloggi esistenti (fino ad un massimo di 150 mc per unità edilizia), senza incrementi del numero di unità immobiliari, che vengono definiti dal PI per migliorare la qualità abitativa e funzionale degli immobili (ad esclusione delle zone agricole);
 - gli **interventi ad alta sostenibilità ambientale ed ecosistemica** sugli edifici esistenti di cui al precedente art.5 e art.6 entro i limiti e parametri che saranno fissati dal P.I.;
 - gli **interventi di cui alla LR 14/19** (Veneto 2050);
3. Per le attività produttive, commerciali e direzionali esistenti il PI può definire le possibilità di eventuali, limitati, adeguamenti tecnologici o di ampliamento, d'integrazione delle opere di urbanizzazione e dei servizi interni previsti per legge, se carenti, di realizzazione di opere di mitigazione degli impatti visivi, sonori e olfattivi sul contesto circostante, per migliorare la qualità degli immobili.
4. Rispetto al PI i Piani Urbanistici Attuativi, possono prevedere modificazione del proprio perimetro e della propria superficie territoriale con il limite massimo del 10 per cento (deve essere sovrapponibile almeno il 90% della superficie territoriale originaria e di quella variata) e trasposizioni di zone conseguenti alla definizione esecutiva delle infrastrutture e attrezzature pubbliche previste in sede di PI, purché nel rispetto della capacità insediativa teorica dello stesso e senza riduzione delle superfici per servizi. Tali modifiche non costituiscono variante al PI.
5. Qualora il soggetto attuatore attui interventi di miglioramento della qualità urbana, paesaggistica ed ambientale aggiuntivi rispetto a quelli corrispondenti al proprio campo di intervento, (aggiungere finalità/interesse pubblico) e previo accordo di pianificazione ai sensi dell'art. 6 della LR 11/2004, i Piani Urbanistici Attuativi di iniziativa pubblica, o di iniziativa congiunta pubblica e privata, possono anche prevedere modifiche al PI, con un limite massimo di aumento del 15 per cento in termini volumetrici e/o di superficie coperta relativamente ad alcuni parametri stereometrici
6. Modificazioni percentuali superiori ai parametri di cui sopra costituiscono variante al PI.

7.5.3 DISTRIBUZIONE DEL VOLUME RESIDENZIALE NELLE ATO

1. Il volume complessivo del PAT corrisponde al residuo del PI vigente ed è distribuito nelle ATO con i seguenti criteri:
 - a. le volumetrie relative alle zone C2 da completare e programmate sono interamente confermate all'interno dell'ATO ove sono localizzate.
 - b. Le volumetrie relative alle zone C2 incompatibili o decadute per decorrenza dei termini di cui all'art.18 della LR 11/2004 od i volumi "liberati" da Varianti di revisione degli indici o varianti verdi confluiscono nel dimensionamento strategico e possono essere utilizzati secondo la disciplina del comma 31.2;

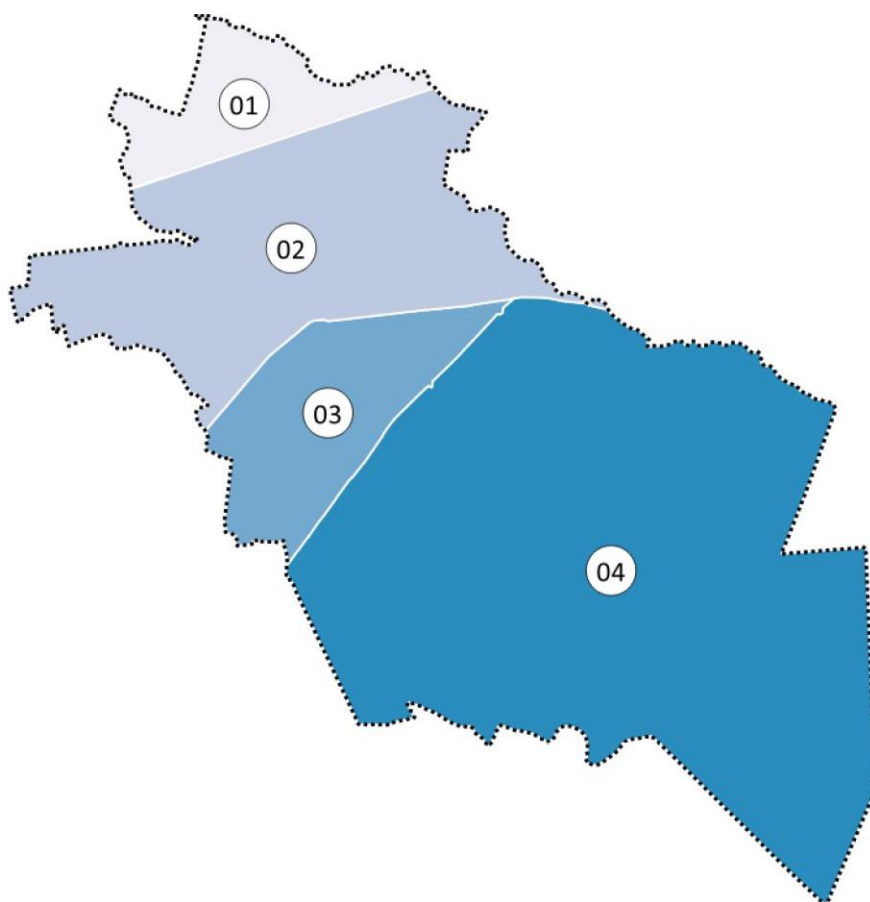


Fig: *Suddivisione del territorio in ATO*

ATO 1				
	Stato di fatto	PRG vigente non attuato	Aggiuntivo PAT	Totale
Volume mc	828.860	29.498	-	858.171
Standard PRG mq	87.371	32.384	-	119.755
Abitanti	4.047	147 ¹¹	-	4.195¹²
mq/abitante standard	21,59	219,63	-	28,55
ATO 2				
	Stato di fatto	PRG vigente non attuato	Aggiuntivo PAT	Totale
Volume mc	5.343.779	246.143	6.000	5.595.922
Standard PRG mq	918.635	623.599	0	1.542.234
Abitanti	26.102	1.231 ¹³	30 ¹⁴	27.363¹⁵
mq/abitante standard	35,19	506,70	0	56,36
ATO 3				
	Stato di fatto	PRG vigente non attuato	Aggiuntivo PAT	Totale
Volume mc	952.032	71.131	0	1.023.163
Standard PRG mq	104.987	110.794	0	215.781
Abitanti	4.650	356 ¹⁶	-	5.005¹⁷
mq/abitante standard	22,58	311,52	0	43,11

¹¹ Abitanti teorici insediabili sulla base del volume previsto dal PRG confermato dal PAT (200 mc/ab. teorico).

¹² Somma degli abitanti stimati esistenti e degli abitanti teorici insediabili sulla base del volume previsto dal PRG confermato dal PAT.

¹³ Abitanti teorici insediabili sulla base del volume previsto dal PRG confermato dal PAT (200 mc/ab. teorico).

¹⁴ Abitanti teorici insediabili sulla base del volume previsto dal PAT (200 mc/ab. teorico).

¹⁵ Somma degli abitanti stimati esistenti e degli abitanti teorici insediabili calcolato sulla base del volume previsto dal PRG confermato dal PAT, e del volume introdotto dal PAT.

¹⁶ Abitanti teorici insediabili sulla base del volume previsto dal PRG confermato dal PAT (200 mc/ab. teorico).

¹⁷ Somma degli abitanti stimati esistenti e degli abitanti teorici insediabili calcolato sulla base del volume previsto dal PRG confermato dal PAT, e del volume introdotto dal PAT.

ATO 4				
	Stato di fatto	PRG vigente non attuato	Aggiuntivo PAT	Totale
Volume mc	648.951	59.455	40.000	748.406
Standard PRG mq	51.272	136.879	0	188.151
Abitanti teorici	3.169	297 ¹⁸	200 ¹⁹	3.667²⁰
mq/abitante standard	16,18	460,45	0	51,31

TOTALE				
	Stato di fatto	PRG vigente non attuato	Aggiuntivo PAT	Totale
Volume mc	7.773.443	406.219	46.000	8.225.662
Standard PRG mq	1.162.265	903.656	0	2.065.921
Abitanti teorici	37.969	2.031 ²¹	230 ²²	40.230²³
mq/abitante standard	30,61	444,91	0	51,35

¹⁸ Abitanti teorici insediabili sulla base del volume previsto dal PRG confermato dal PAT (200 mc/ab. teorico).

¹⁹ Abitanti teorici insediabili sulla base del volume previsto dal PAT (200 mc/ab. teorico).

²⁰ Somma degli abitanti stimati esistenti e degli abitanti teorici insediabili calcolato sulla base del volume previsto dal PRG confermato dal PAT, e del volume introdotto dal PAT.

²¹ Abitanti teorici insediabili sulla base del volume previsto dal PRG confermato dal PAT (200 mc/ab. teorico).

²² Abitanti teorici insediabili sulla base del volume previsto dal PAT (200 mc/ab. teorico).

²³ Somma degli abitanti stimati esistenti e degli abitanti teorici insediabili calcolato sulla base del volume previsto dal PRG confermato dal PAT, e del volume introdotto dal PAT.

7.5.4 DIMENSIONAMENTO DELLE AREE PER SERVIZI

Il PAT, per garantire adeguati livelli di qualità della vita e degli insediamenti, prevede un'adeguata dotazione di aree per servizi in ragione del dimensionamento teorico effettuato sulla base delle diverse destinazioni d'uso. Le attrezzature e i servizi riguardano in particolare:

- a. L'istruzione, l'assistenza, i servizi sociali e sanitari;
- b. La pubblica amministrazione, la sicurezza pubblica e la protezione civile;
- c. Le attività culturali, associative e politiche;
- d. Gli spazi aperti attrezzati a verde per il gioco, la ricreazione, il tempo libero e lo sport, i parchi urbani, le aree boscate pubbliche e gli spazi aperti di libera fruizione;
- e. I parcheggi, gli spazi di sosta pubblici, le attrezzature per la mobilità e la rete di percorsi ciclo-pedonali urbani ed extraurbani.

Dotazioni minime aree per servizi

Le dotazioni minime di aree per servizi in ragione delle diverse destinazioni d'uso non possono essere inferiori a:

DESTINAZIONE D'USO	PARAMETRI
<i>Residenza</i>	mq 30 per abitante teorico
<i>Industria e artigianato</i>	mq 10 ogni 100mq di superficie territoriale delle singole zone;
<i>Commercio e direzionale</i>	mq 100 ogni 100 mq di superficie lorda di pavimento;
<i>Turismo</i>	mq 15 ogni 100 mc, oppure mq 10 ogni 100 mq, nel caso di insediamenti all'aperto, con l'obbligo di realizzare per le nuove strutture alberghiere ed extra-alberghiere, in aggiunta almeno un posto auto per ogni camera.

Le dotazioni di cui sopra devono essere assicurate in sede di PI e di PUA con destinazione residenziale per le aree di nuova formazione, mentre quelle di cui alle lettere b), c), d) devono essere assicurate in tutti gli interventi, ad esclusione di quelli di manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro e risanamento conservativo.

Le aree per servizi di cui ai commi precedenti dovranno essere accessibili, fruibili, dotate di adeguatezza tecnologica e semplicità ed economicità di gestione. Non potranno essere computate come dotazione di aree per servizi negli insediamenti residenziali, gli spazi verdi che soddisfano mere esigenze di arredo (aiuole, percorsi, ecc.) e non consentono la loro fruibilità da parte della collettività.

Allo scopo di evitare la polverizzazione e dispersione dei servizi pubblici il PI definisce le soglie minime, da assicurare in tutti gli interventi, ai sensi dell'art. 31, c. 6 della LR 11/2004, potendo procedere alla monetizzazione o compensazione nel caso di dimensioni insufficienti a garantirne l'idoneità funzionale, in relazione ai seguenti elementi: Ambiti Territoriali Omogenei (ATO), Necessità del contesto in cui l'intervento si colloca, tipo d'intervento.

In presenza di destinazioni d'uso miste, lo strumento urbanistico attuativo dovrà indicare il volume, ovvero la superficie lorda di pavimento prevista in relazione alle aree a servizi pubblici contenute nel PUA, ed attribuite (anche in quota parte) alle diverse superfici fondiari previste, oltre la quale la localizzazione di ulteriori superfici commerciali, direzionali e turistiche sarà subordinata alla realizzazione delle corrispondenti aree standard all'interno del campo di intervento.

Si applicano le disposizioni di cui agli artt. 31 e 32 della LR 11/2004.

7.6 Dimensionamento e disciplina del consumo di suolo

Il PAT recepisce la quantità massima di superficie naturale e seminaturale che può essere interessata da consumo di suolo ai sensi della LR 14/2017 ed in applicazione del provvedimento della Giunta regionale di cui all'art. 4, comma 2, lett. a) della LR 14/2017.

Il PI in coerenza con gli indirizzi fissati dal PAT, verifica le possibilità di riorganizzazione e riqualificazione del tessuto insediativo esistente, dando atto degli esiti di tale verifica nella relazione programmatica, nel rispetto delle direttrici preferenziali di sviluppo insediati, qualora risulti necessario individuare aree nelle quali programmare interventi di nuova urbanizzazione, il Comune procede:

- alla verifica del rispetto dei limiti del consumo di suolo definiti dalla presente Variante al PAT;
- all'attivazione di procedure ad evidenza pubblica, cui possono partecipare i proprietari degli immobili nonché gli operatori pubblici e privati interessati, per valutare proposte di intervento che, conformemente alle strategie definite dal PAT, risultino idonee in relazione ai benefici apportati alla collettività in termini di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, di efficienza energetica, di minore consumo di suolo, di soddisfacimento degli standard di qualità urbana, architettonica e paesaggistica.

PRESCRIZIONI

1. La quantità massima di superficie naturale e seminaturale che può essere interessata da consumo di suolo è pari a **63,41 ettari**, e riguarda ogni previsione e conseguente intervento di trasformazione permanente del territorio all'esterno degli Ambiti di Urbanizzazione Consolidata, di cui all'allegato alle presenti Nda Tav.05 "Carta degli ambiti di urbanizzazione consolidata" (art.2, LR14/2017), in scala1:10.000.
2. Sono sempre consentiti in deroga al limite stabilito gli interventi previsti dall'art. 12, comma1, LR 14/2017.
3. Va predisposto idoneo piano di monitoraggio che verifichi dal momento di approvazione della presente variante e ad ogni modifica al PI, in ogni caso almeno ogni due anni, il saldo del suolo naturale e seminaturale consumato.

8. ASPETTI VALUTATIVI E GESTIONALI

Il PAT assume la disciplina dei Servizi Ecosistemici (SE) in termini operativi come disciplina per la Valutazione, gestione e monitoraggio del Piano sia a livello di PAT che di PI. I SE sono in fatti un indicatore di sintesi e rappresentano quindi un approccio multidisciplinare integrando elementi ecologici, economici e sociopolitici.

L'ambiente e gli ecosistemi giocano un ruolo fondamentale per il processo di governance territoriale. La funzionalità degli ecosistemi dipende dalla diversità biologica, ossia dall'interazione tra i processi abiotici e biotici; maggiore è la diversità del sistema, maggiore sarà la sua adattabilità alle variazioni e minore sarà la sua fragilità e vulnerabilità. Di conseguenza, se perfettamente funzionanti, gli ecosistemi forniscono beni e servizi che costituiscono un beneficio insostituibile agli abitanti di un territorio. Questi servizi sono definiti "Servizi Ecosistemici" (SE) e sono il risultato dei processi ecologici, sociali e culturali e della coevoluzione storica di usi, regole d'uso, norme sociali e processi naturali e delle loro interazioni. I SE possono essere valutati sia quantitativamente che qualitativamente, anche se le metodiche legate alla contabilizzazione e mappatura di questi servizi rappresenta ancora una sfida dovuta alle poche/scarse informazioni che abbiamo sugli ecosistemi. Esistono diversi modi per classificare, identificare e valutare i SE, in quanto il fine ultimo è di poter fornire le informazioni necessarie alla corretta pianificazione e gestione del territorio. Al fine di favorire l'implementazione della Strategia sulla Biodiversità, l'UE ha avviato il MAES *Mapping Assessment of Ecosystem Services*, un sistema che definisce la mappatura dei servizi ecosistemici e contribuisce alla loro valutazione. Lo specifico schema di classificazione basato sul MAES è il CICES *Common International Classification Ecosystem Services*:

Theme	Class	Group
Provisioning	Nutrition	Terrestrial plant and animal foodstuffs
		Freshwater plant and animal foodstuffs
		Marine plant and animal foodstuffs
		Potable water
	Materials	Biotic materials
		Abiotic materials
Energy	Renewable biofuels	
	Renewable abiotic energy sources	
Regulation and Maintenance	Regulation of wastes	Bioremediation
	Flow Regulation	Dilution and sequestration
		Air flow regulation
		Water flow regulation
	Regulation of physical environment	Mass flow regulation
		Atmospheric regulation
		Water quality regulation
	Regulation of biotic environment	Pedogenesis and soil quality regulation
		Lifecycle maintenance & habitat protection
		Pest and disease control
Gene pool protection		
Cultural	Symbolic Intellectual and Experiential	Aesthetic Heritage
		Religious and spiritual
		Recreation and community activities
		Information & knowledge

Classificazione Servizi ecosistemici CICES

Per cui, sulla base della classificazione, possiamo distinguere i seguenti servizi ecosistemici:

SERVIZI DI REGOLAZIONE: Sono i benefici che si ottengono dalla regolazione dei processi fisici, biologici ed ecologici, e permettono di "regolare" il clima, il sequestro del carbonio, di mitigare da rischi naturali come l'erosione, dissesti idrogeologici, ecc.; generalmente non percepiti dall'uomo.

SERVIZI DI APPROVVIGIONAMENTO: Sono i prodotti tangibili dell'ecosistema in combinazione col capitale naturale, sociale e umano e che forniscono le risorse quali cibo, ossigeno, acqua, fibre, ecc.,

SERVIZI CULTURALI: Sono i benefici non materiali che le persone ottengono attraverso arricchimento spirituale, sviluppo cognitivo, riflessione, divertimento, estetica. Sono legati ai valori e comportamenti umani, nonché alle istituzioni e ai modelli di organizzazione sociale.

8.1 la valutazione degli scenari

L'ambiente e gli ecosistemi giocano un ruolo fondamentale per il processo di governance territoriale. La funzionalità degli ecosistemi dipende dalla diversità biologica, ossia dall'interazione tra i processi abiotici e biotici; maggiore è la diversità del sistema, maggiore sarà la sua adattabilità alle variazioni e minore sarà la sua fragilità e vulnerabilità. Di conseguenza, se perfettamente funzionanti, gli ecosistemi forniscono beni e servizi che costituiscono un beneficio insostituibile agli abitanti di un territorio. Questi servizi sono definiti "Servizi Ecosistemici" (SE) e sono il risultato dei processi ecologici, sociali e culturali e della coevoluzione storica di usi, regole d'uso, norme sociali e processi naturali e delle loro interazioni. I SE possono essere valutati sia quantitativamente che qualitativamente, anche se le metodiche legate alla contabilizzazione e mappatura di questi servizi rappresenta ancora una sfida dovuta alle scarse informazioni che abbiamo sugli ecosistemi.

Il PAT assume la disciplina dei servizi ecosistemici in termini operativi come disciplina per la Valutazione, gestione e monitoraggio del Piano, sia a livello di PAT che di PI. I SE sono infatti un indicatore di sintesi e rappresentano quindi un approccio multidisciplinare integrando elementi ecologici, economici e sociopolitici.

8.1.1 RIFERIMENTI COMUNITARI

Esistono diversi modi per classificare, identificare e valutare i SE, in quanto il fine ultimo è di poter fornire le informazioni necessarie alla corretta pianificazione e gestione del territorio. Al fine di favorire l'implementazione della Strategia sulla Biodiversità, l'UE ha avviato il MAES *Mapping Assessment of Ecosystem Services*, un sistema che definisce la mappatura dei servizi ecosistemici e contribuisce alla loro valutazione. Lo specifico schema di classificazione basato sul MAES è il CICES *Common International Classification Ecosystem Services*:

Theme	Class	Group
Provisioning	Nutrition	Terrestrial plant and animal foodstuffs
		Freshwater plant and animal foodstuffs
		Marine plant and animal foodstuffs
	Materials	Potable water
		Biotic materials
		Abiotic materials
	Energy	Renewable biofuels
		Renewable abiotic energy sources
	Regulation and Maintenance	Regulation of wastes
Dilution and sequestration		
Flow Regulation		Air flow regulation
		Water flow regulation
		Mass flow regulation
Regulation of physical environment		Atmospheric regulation
		Water quality regulation
		Pedogenesis and soil quality regulation
		Lifecycle maintenance & habitat protection
Regulation of biotic environment		Pest and disease control
		Gene pool protection
		Aesthetic Heritage
Cultural	Symbolic Intellectual and Experiential	Religious and spiritual
		Recreation and community activities
		Information & knowledge

Classificazione SE CICES

Partendo dalla Banca dati della copertura del suolo della Regione Veneto (versione 2018 scaricabile dal Geoportale dei dati Territoriali), aggiornata e ridefinita in fase di redazione del PAT in favore di un maggior grado di dettaglio e approfondimento coerente alla scala comunale, è stata elaborata per l'intero territorio comunale la stima e la mappatura dei servizi ecosistemici. Nonostante sia disponibile la carta di copertura del suolo della Regione Veneto al 2020, poiché non c'è grande differenza tra la carta CLC del 2018 e del 2020, si è deciso di mantenere in fase di analisi dei servizi ecosistemici la versione del 2018.

I Servizi Ecosistemici identificati per il Comune di Mira sono riportati nella tabella seguente.

Codice	Servizio	Tipologia di servizio
F1	Coltivazioni	Fornitura
F2	Foraggio, pascolo	
F3	Risorse faunistiche	
F4	Materie prime	
F5	Funghi	
F6	Piante medicinali	
F7	Risorse energetiche	
F8	Acqua potabile	
R1	Sequestro del carbonio	Regolazione
R2	Purificazione dell'aria	
R3	Regolazione delle acque	
R4	Purificazione dell'acqua	
R5	Protezione dall'erosione dei dissesti idrogeologici	
R6	Protezione dei dissesti idrogeologici	
R7	Impollinazione	
R8	Controllo biologico	
R9	Habitat per la biodiversità	Culturali
C1	Valore estetico	
C2	Valore ricreativo	
C3	Valore culturale	

Analogamente ai lavori di Bastian (Bastian 2013; Bastian et al. 2012) e di Burkhard et al. (2012) sono poi state definite, in termini qualitativi, le potenzialità delle coperture CORINE di fornire i diversi SE utilizzando una matrice di valutazione, già utilizzata nel Progetto LIFE+, che assegna una valutazione qualitativa della fornitura potenziale dei servizi ecosistemici sulla base della biodiversità o particolare funzione ecologica attesa per quella copertura. L'indicazione qualitativa di fornitura potenziale utilizza i seguenti valori: 3- molto rilevante, 2-moderatamente rilevante, 1-con qualche rilevanza, 0-nessuna rilevanza significativa.

La pesatura e la conseguente valutazione e mappatura dei Servizi Ecosistemici per il Comune di Mira è stata svolta per i seguenti scenari di riferimento:

1. Scenario **stato di fatto**, basato sull'attuale uso del suolo;
2. Scenario del **PRG vigente** che considera le variazioni e le modifiche al valore ecosistemico rispetto alle singole trasformazioni e interventi introdotti dal PRG;
3. Scenario **strategico del nuovo PAT** che considera le variazioni e le modifiche al valore ecosistemico delle singole aree che si otterranno grazie all'introduzione di azioni strategiche del PAT.

La mappatura dei Servizi Ecosistemici è realizzata secondo questi due principi metodologici:

- Assumendo aree omogenee dal punto di vista di classe o sottoclasse di uso del suolo (livello III) come unità elementare di calcolo;
- Utilizzando i valori numerici riportati nello studio *LIFE+ Making Good Nature* per la stima dei Servizi Ecosistemici forniti dalle classi di uso del suolo di tipo naturale e seminaturale.

Per gli scenari n. 1 (Stato di Fatto) e n. 2 (PRG), la valutazione dei servizi ecosistemici avviene in termini **assoluti**: ad ogni area elementare è assegnato, in base alla classe di uso del suolo di appartenenza (livello III), un indice numerico che esprime il suo valore ecosistemico (VE). Tale indicatore complessivo è ottenuto come somma dei valori parziali assegnati ad ognuna delle tre categorie di servizi (Fornitura, Regolazione, Culturali) rapportato all'estensione di ogni area elementare di uso del suolo.

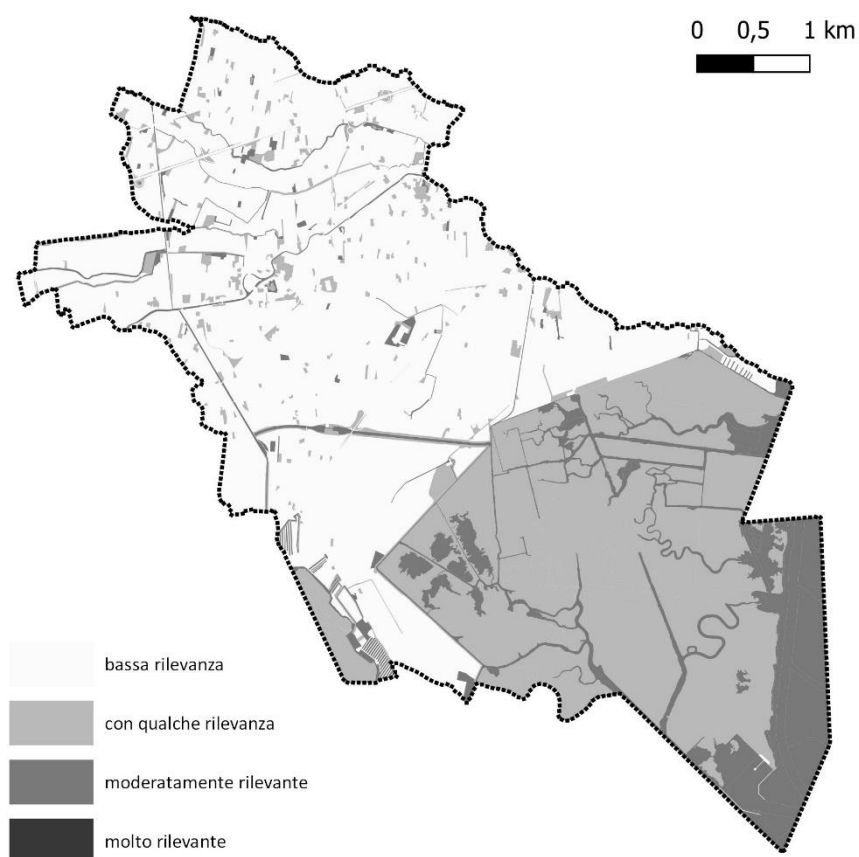
Per quanto riguarda lo scenario n. 3 (nuovo PAT), la pesatura dei servizi ecosistemici avviene in termini **relativi**: ad ogni area elementare viene assegnato un ulteriore valore (pesatura) in riferimento alla sua localizzazione, ovvero al ruolo che assume rispetto agli obiettivi di miglioramento della qualità ambientale, paesaggistica e di sicurezza definiti nelle scelte strategiche del PAT.

8.1.2 SCENARIO 1 - STATO DI FATTO

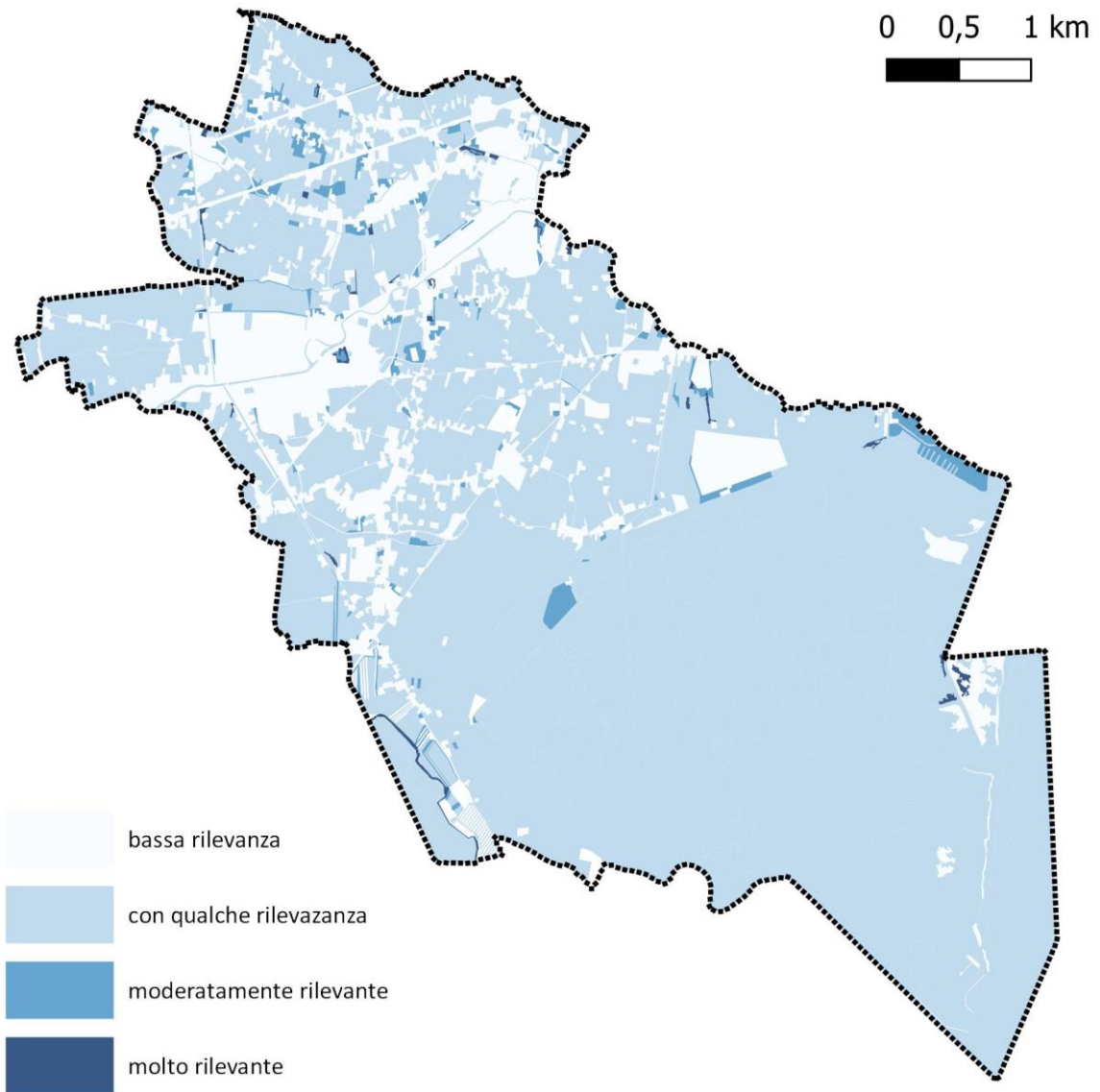
Per identificare e mappare i servizi ecosistemici nel Comune di Mira, al fine di ottenere un maggior dettaglio e approfondimento in fase di analisi, è stata utilizzata la Carta di copertura del suolo messa a disposizione dalla Regione Veneto che è stata aggiornata alla scala comunale in fase di redazione del PAT.

Per ogni uso del suolo identificato nel territorio aponense, sono stati associati i rispettivi valori numerici riportati nello studio *LIFE+ Making Good Nature* per la stima dei SE, che alla fine hanno costituito la mappa dei SE relativi al territorio di Mira. Per la quantificazione della fornitura totale dei Servizi Ecosistemici si è proceduto moltiplicando i valori di fornitura potenziale per ogni superficie di tipologia di uso del suolo individuata nel territorio comunale di Mira.

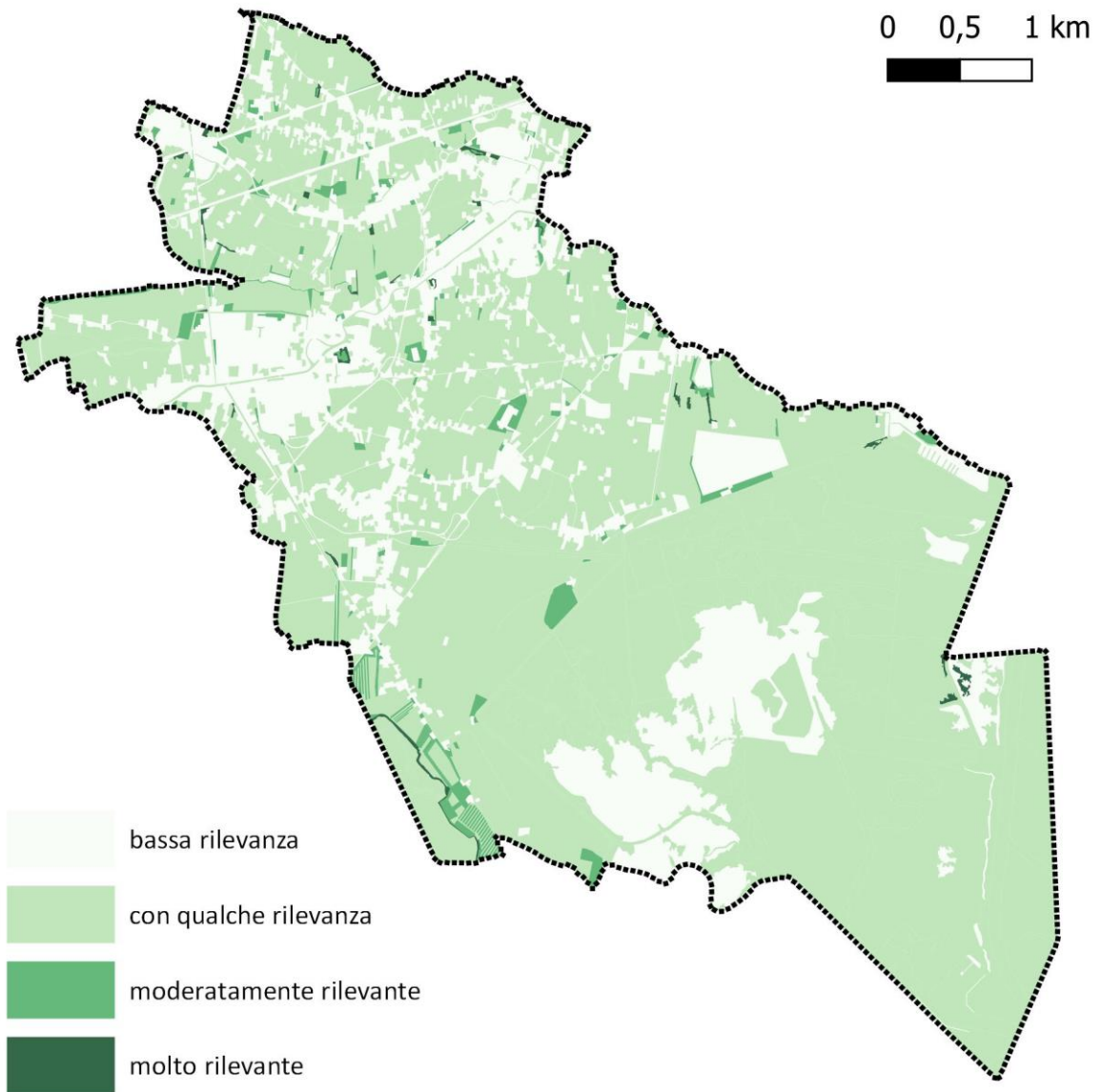
Dalla tabella emerge che i Servizi Ecosistemici totali che sono erogati nel territorio comunale di Mira hanno un valore totale pari a 114.878,56 unità, di cui 32.315,06 (28,13%) relativi ai servizi di Fornitura, 54.896,29 (47,79%) di tipo Regolazione e 27.667,21 (24,08%) sono servizi Culturali.



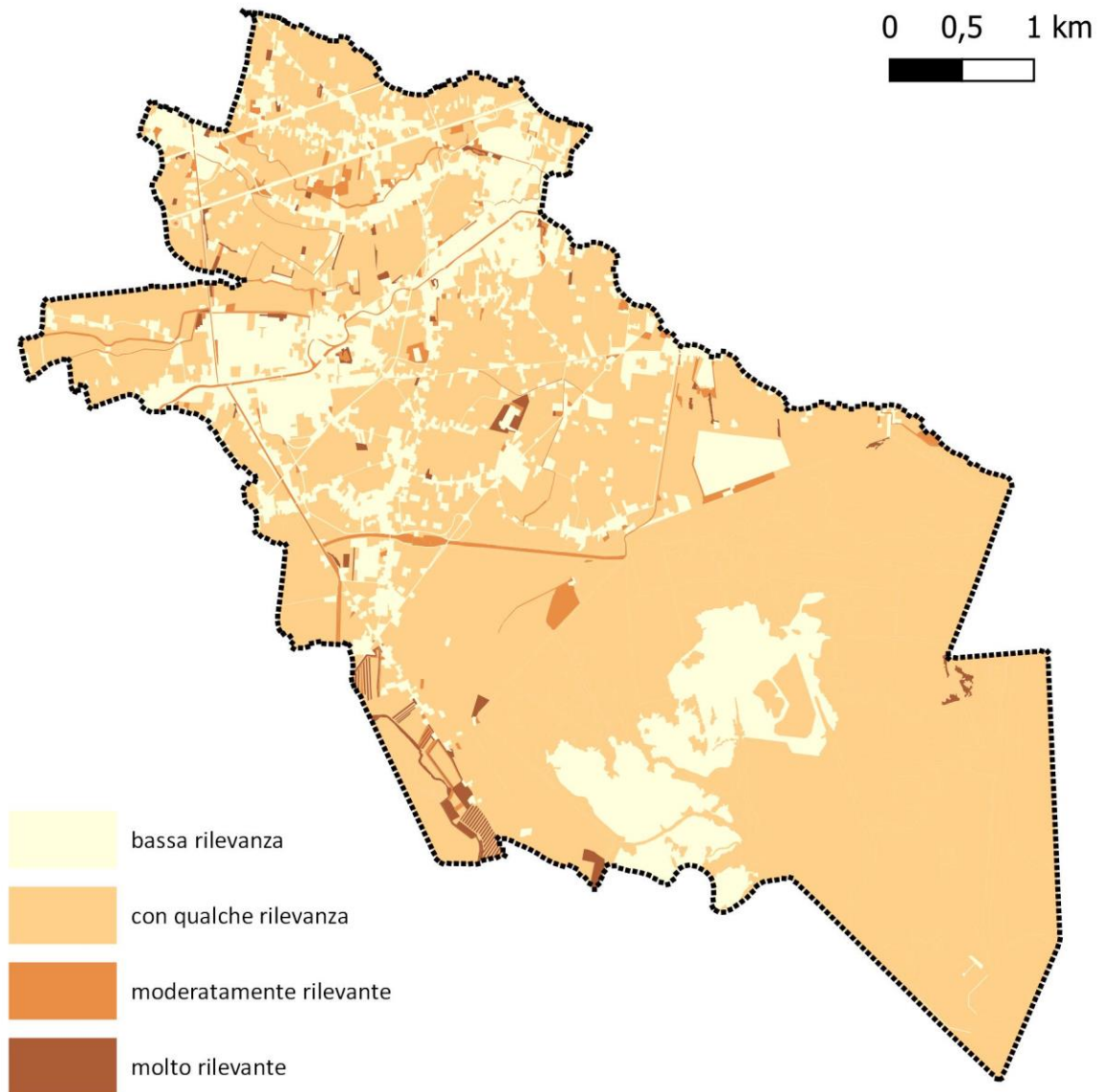
Scenario 1 "Stato di Fatto" - Mappatura dei valori ecosistemici - Culturali



Scenario 1 "Stato di Fatto" - Mappatura dei valori ecosistemici - Fornitura



Scenario 1 "Stato di Fatto" - Mappatura dei valori ecosistemici - Regolazione

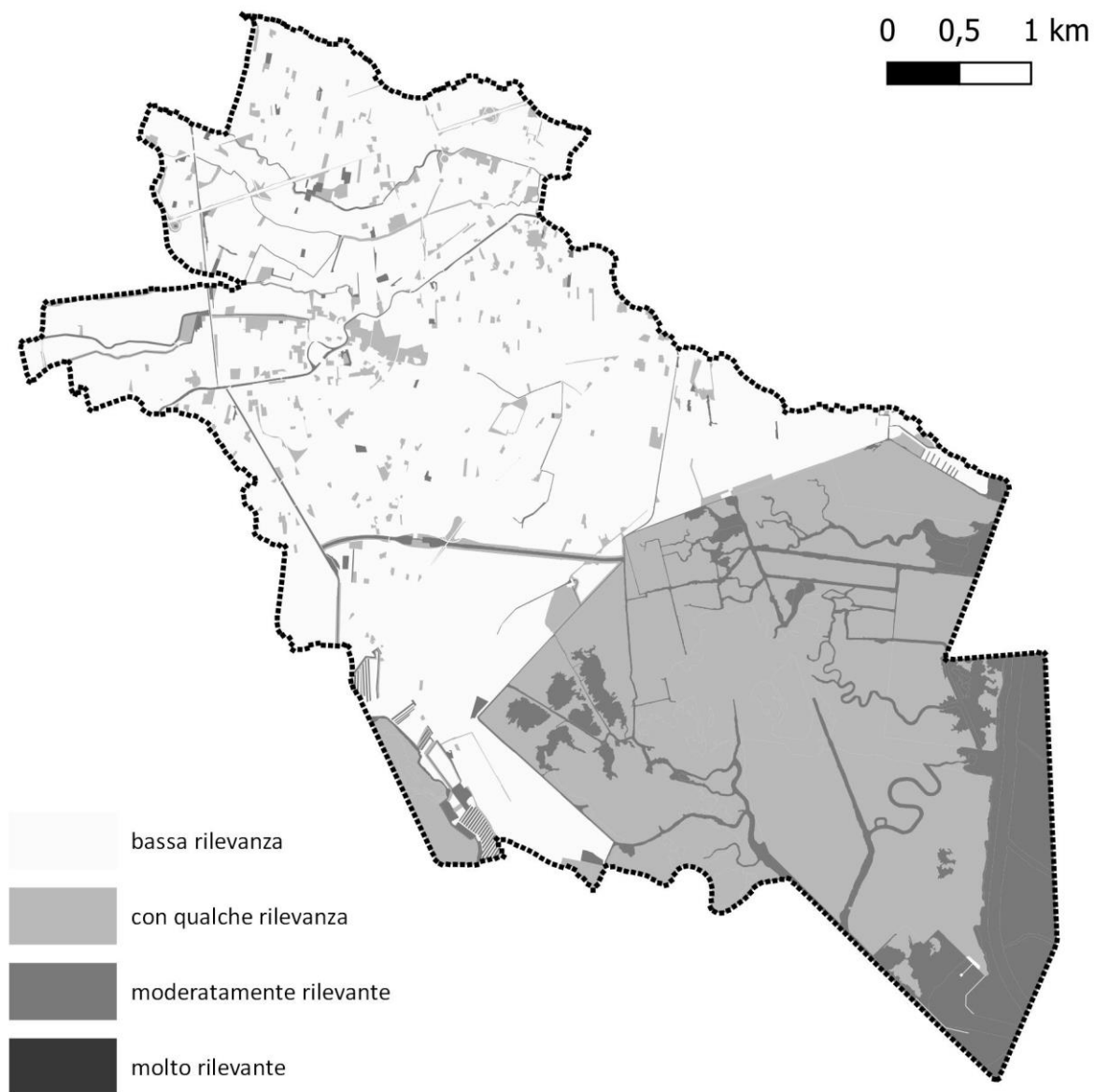


Scenario 1 "Stato di Fatto" - Mappatura dei valori ecosistemici - Complessivi

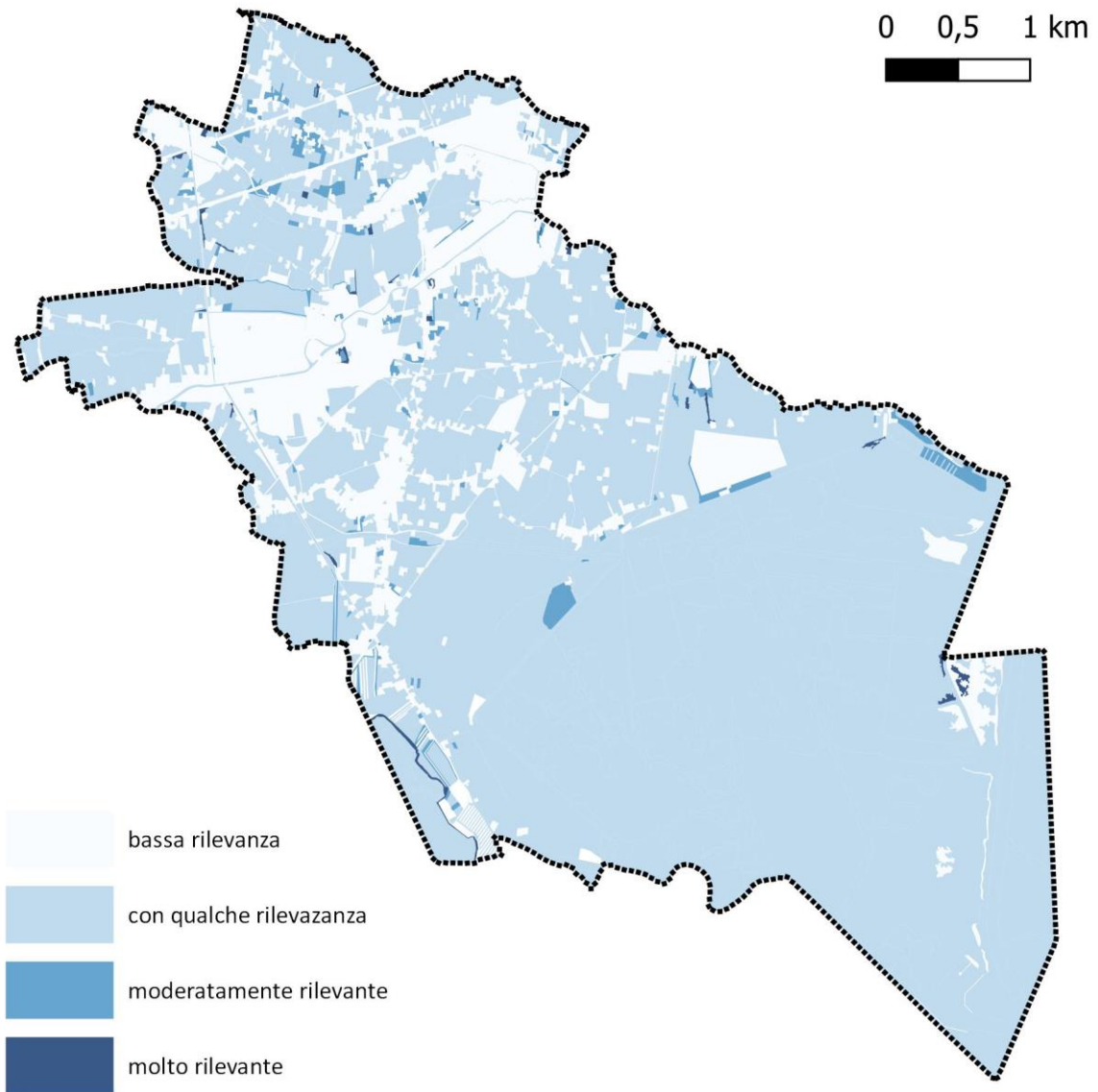
8.1.3 SCENARIO 2 – PRG VIGENTE

Lo scenario del PRG prende in considerazione quello dello stato di fatto al quale vengono introdotte le modifiche previste dal PRG vigente sia riguardo alle aree in trasformazione previste o in corso di attuazione, sia rispetto agli interventi di tutela ambientale relative ad alcune aree lagunari.

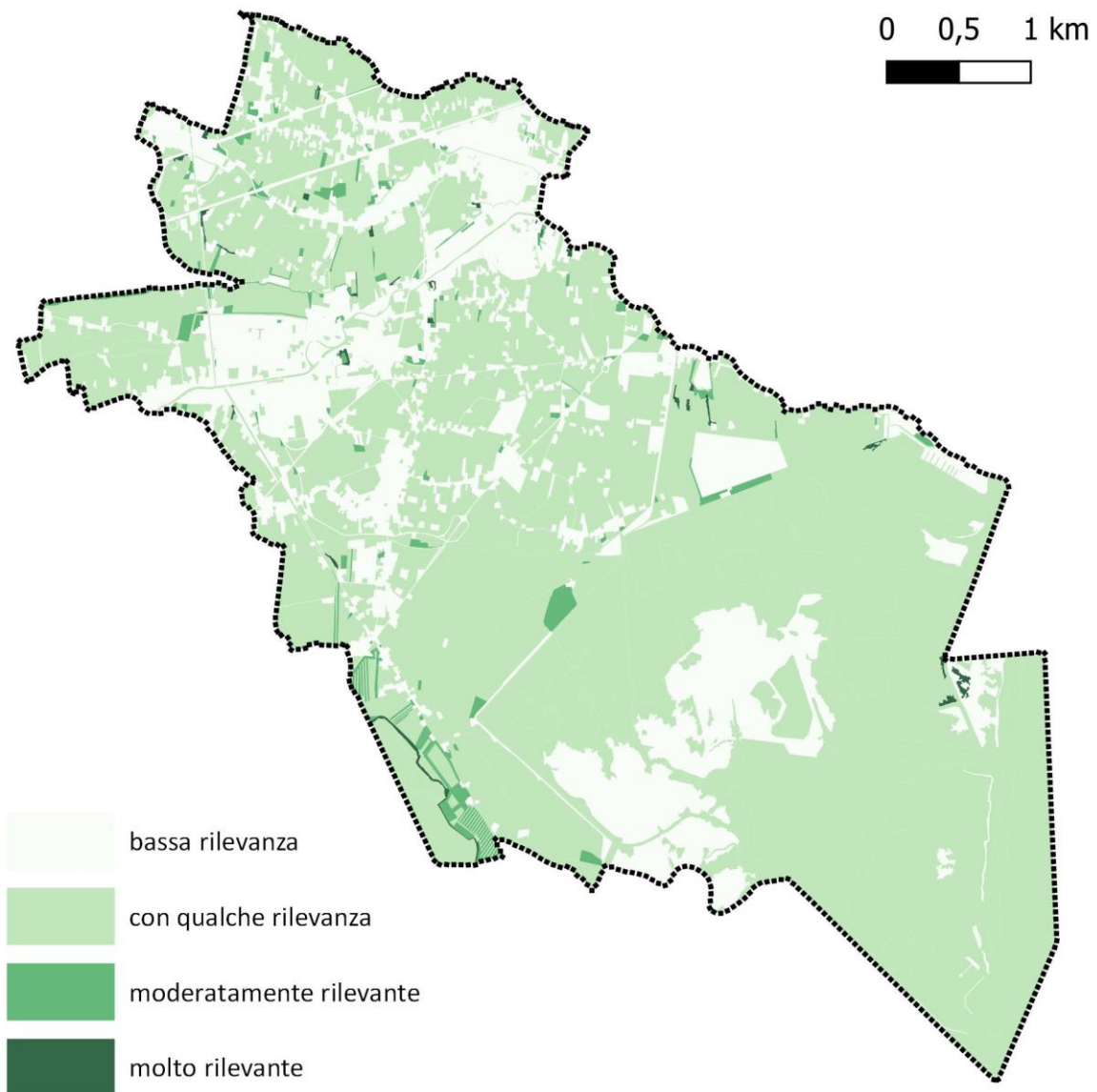
Dallo scenario del PRG emerge che i Servizi Ecosistemici totali che sono erogati nel territorio comunale di Mira hanno un valore totale pari a 112.913,75 unità, di cui 31.216,49 (27,65%) relativi ai servizi di Fornitura, 54.033,93 (47,85%) di tipo Regolazione e 27.663,75 (24,50%) sono servizi Culturali.



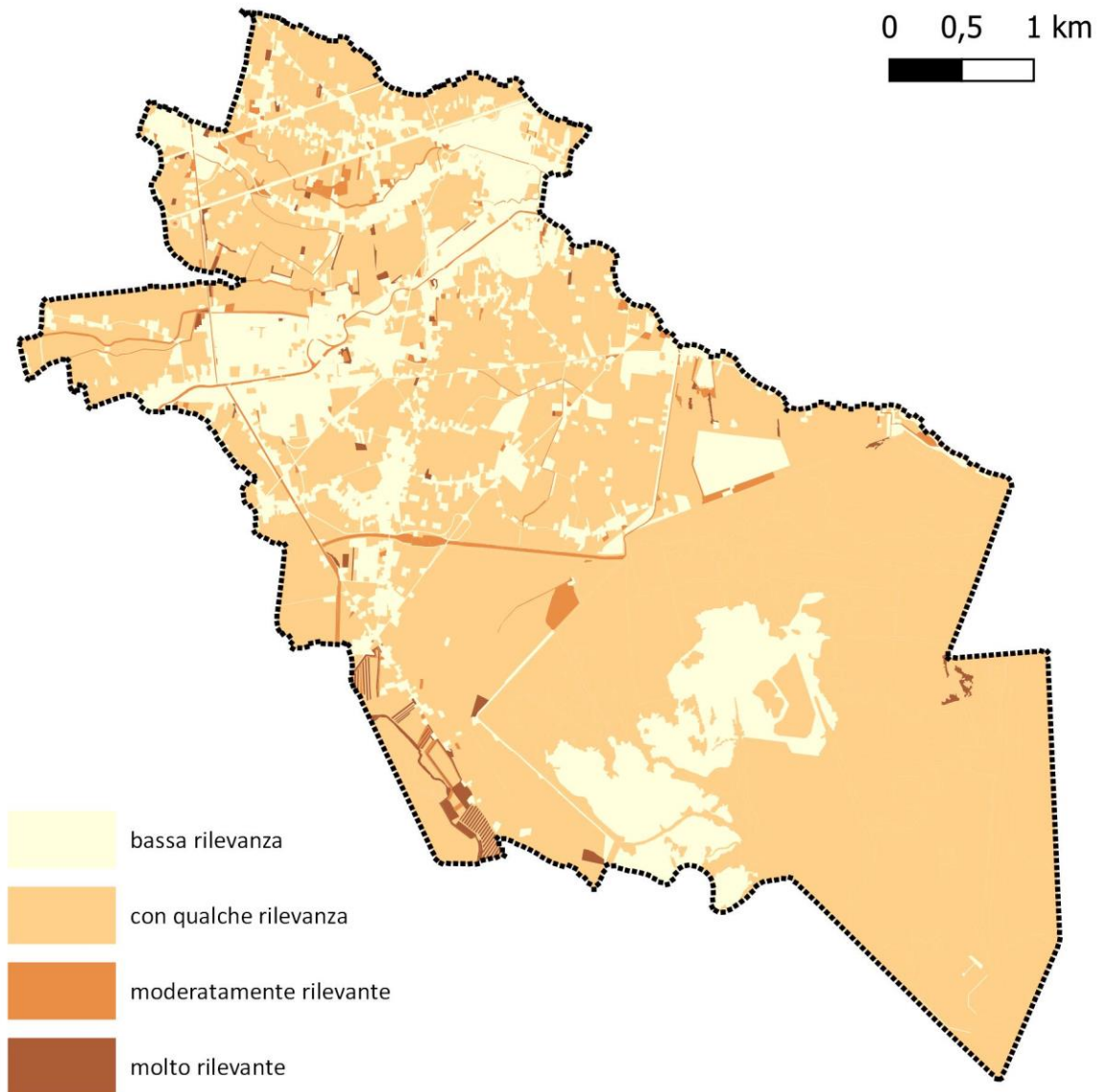
Scenario 2 "PRG vigente" - Mappatura dei valori ecosistemici - Culturali



Scenario 2 "PRG vigente" - Mappatura dei valori ecosistemici - Fornitura



Scenario 2 "PRG vigente" Mappatura dei valori ecosistemici - Regolazione



Scenario 2 "PRG vigente" - Mappatura dei valori ecosistemici - Complessivi

8.1.4 SCENARIO 3 – SCENARIO STRATEGICO DEL PAT

Lo scenario del PAT prende in considerazione le trasformazioni previste e le modalità con cui queste, nel loro complesso, contribuirebbero a modificare l'uso del suolo e quindi la relativa fornitura dei Servizi Ecosistemici.

Le trasformazioni prese in considerazione con l'applicazione di **valori assoluti** riguardano:

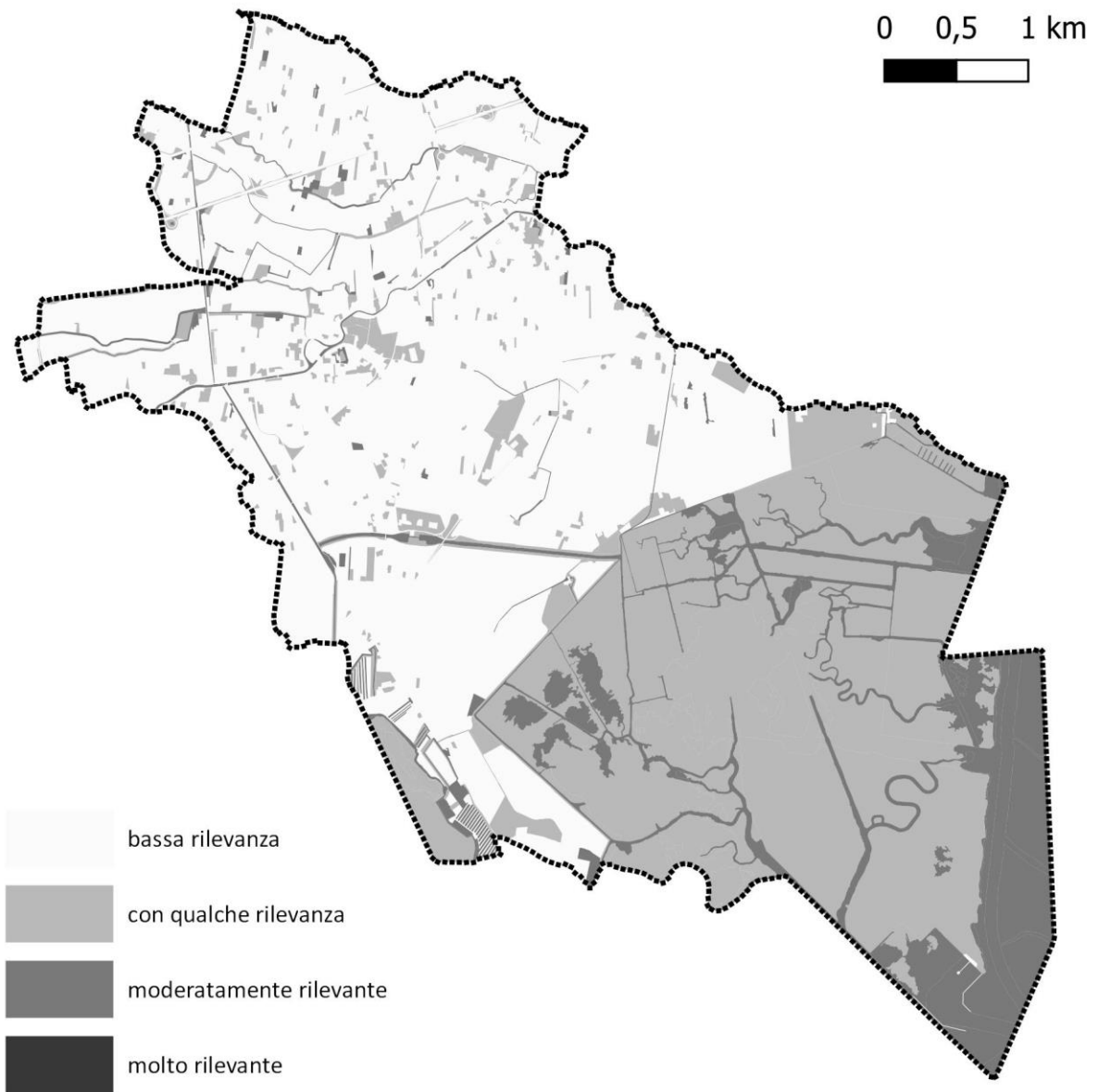
- I servizi di interesse comune di progetto che prevedono una modifica della destinazione d'uso del suolo nell'area;
- Le aree di espansione dell'urbanizzato;
- Il compendio militare previsto in località Malcontenta.

I valori ottenuti con la procedura di cui sopra sono stati implementati con il **valore relativo** per le aree appartenenti direttamente o indirettamente (prossimità fisica, relazioni percettive/funzionali) ai seguenti temi ritenuti strategici per il raggiungimento degli obiettivi del piano:

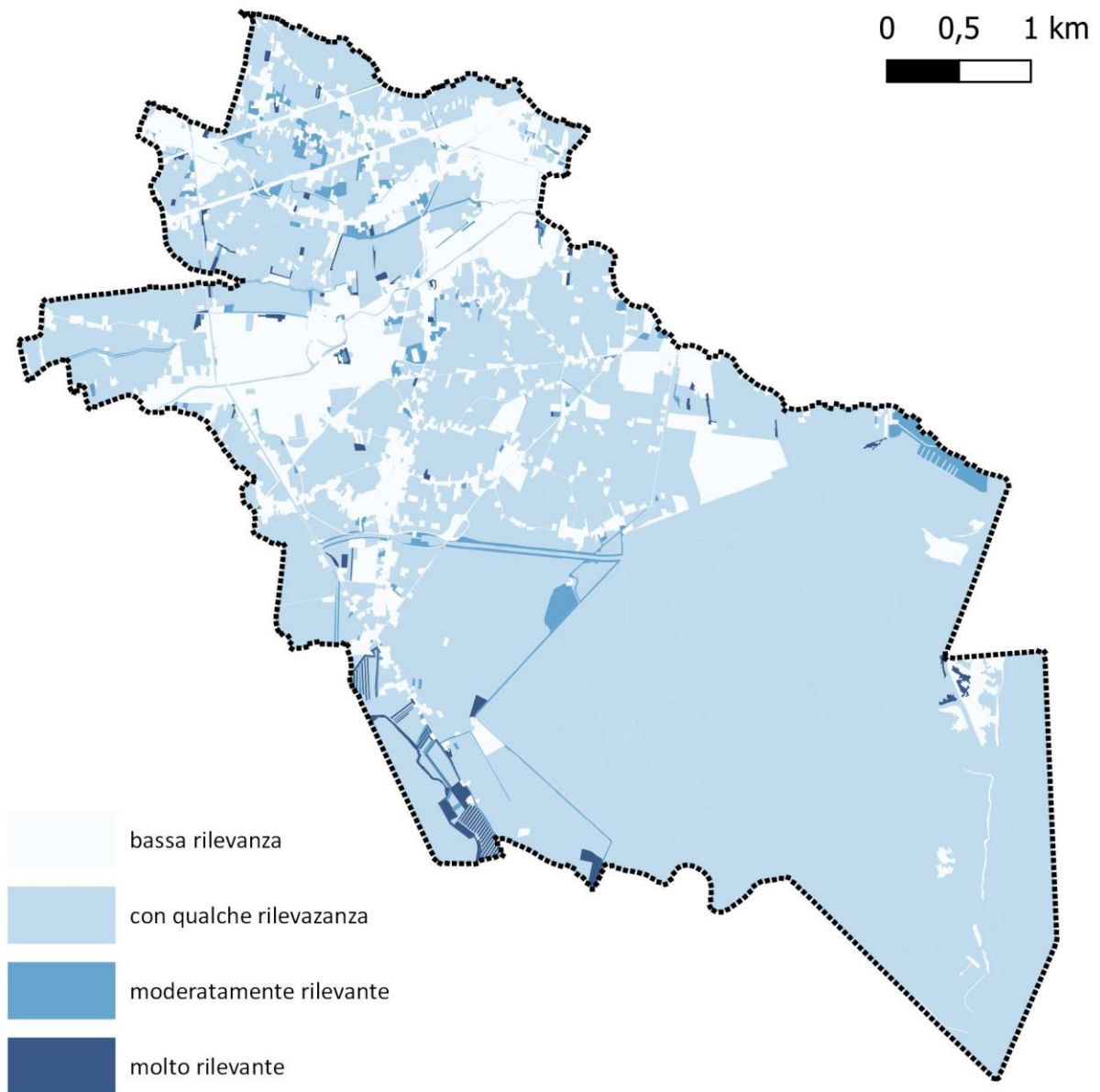
- **Linee preferenziali di sviluppo residenziali confermate dal PRG o introdotte dal PAT:** in previsione di uno sviluppo maggiormente sostenibili, grazie alle indicazioni strategiche contenute nel PAT, di tali aree di sviluppo, sono assegnati valori aggiuntivi alle aree individuate come linee preferenziali di sviluppo residenziale confermate dal PRG o introdotte dal nuovo PAT. *I valori aggiuntivi si riferiscono ai servizi ecosistemici di regolazione R2 "Purificazione dell'aria", R3 "Regolazione delle acque", R6 "Protezione dai dissesti idrologici e R9 "Habitat per la biodiversità, e ai servizi culturali C1 "Valore estetico";*
- **Aree residenziali lungo la fascia del Naviglio:** in previsione di un incremento della riqualificazione urbana delle aree poste lungo il naviglio del Brenta in seguito alle strategie del nuovo PAT sono, sono assegnati valori aggiunti alle aree residenziali poste all'interno della fascia di vincolo paesaggistico dal naviglio paria 100 m. *I valori aggiuntivi si riferiscono ai servizi ecosistemici di regolazione R2 "Purificazione dell'aria", R3 "Regolazione delle acque", R6 "Protezione dai dissesti idrologici e R9 "Habitat per la biodiversità, e ai servizi culturali C1 "Valore estetico";*
- **Ambiti di forestazione urbana:** sono assegnati valori aggiuntivi a tutti gli elementi areali interessati da interventi di forestazione urbana. *I valori aggiuntivi si riferiscono ai servizi ecosistemici di regolazione R1 "Sequestro del carbonio", R2 "Purificazione dell'aria" e R3 "Regolazione delle acque" e C1 "Valore estetico";*
- **Ambiti di miglioramento della qualità urbana:** sono assegnati valori aggiuntivi a tutti gli elementi areali interessati da interventi di miglioramento della qualità urbana. *I valori aggiuntivi si riferiscono ai servizi ecosistemici di regolazione R1 "Sequestro del carbonio", R2 "Purificazione dell'aria" e R3 "Regolazione delle acque" e C1 "Valore estetico";*
- **Corridoi ecologici:** sono valutati positivamente tutti gli elementi areali e lineari che contribuiscono a caratterizzare e qualificare il territorio dal punto di vista naturalistico. *I valori aggiuntivi si riferiscono ai servizi ecosistemici di regolazione F3 "Risorse faunistiche", R1 "Sequestro di carbonio", "R8 "Controllo biologico", R9 "Habitat per la biodiversità" e C1 "Valore estetico";*
- **Contesti figurativi e pertinenze /parchi delle Vilel Venete:** sono assegnati valori aggiuntivi a tutti gli elementi areali in grado di generare relazioni culturali percettive tutelando il territorio e i beni paesaggistici. *I valori aggiuntivi si riferiscono ai servizi ecosistemici culturali C1 "Valore estetico", C2 "Valore ricreativo" e C3 "Valore culturale";*

Il valore ecosistemico è quindi assunto mediante la somma tra valore assoluto e valore relativo, come sopra enunciato.

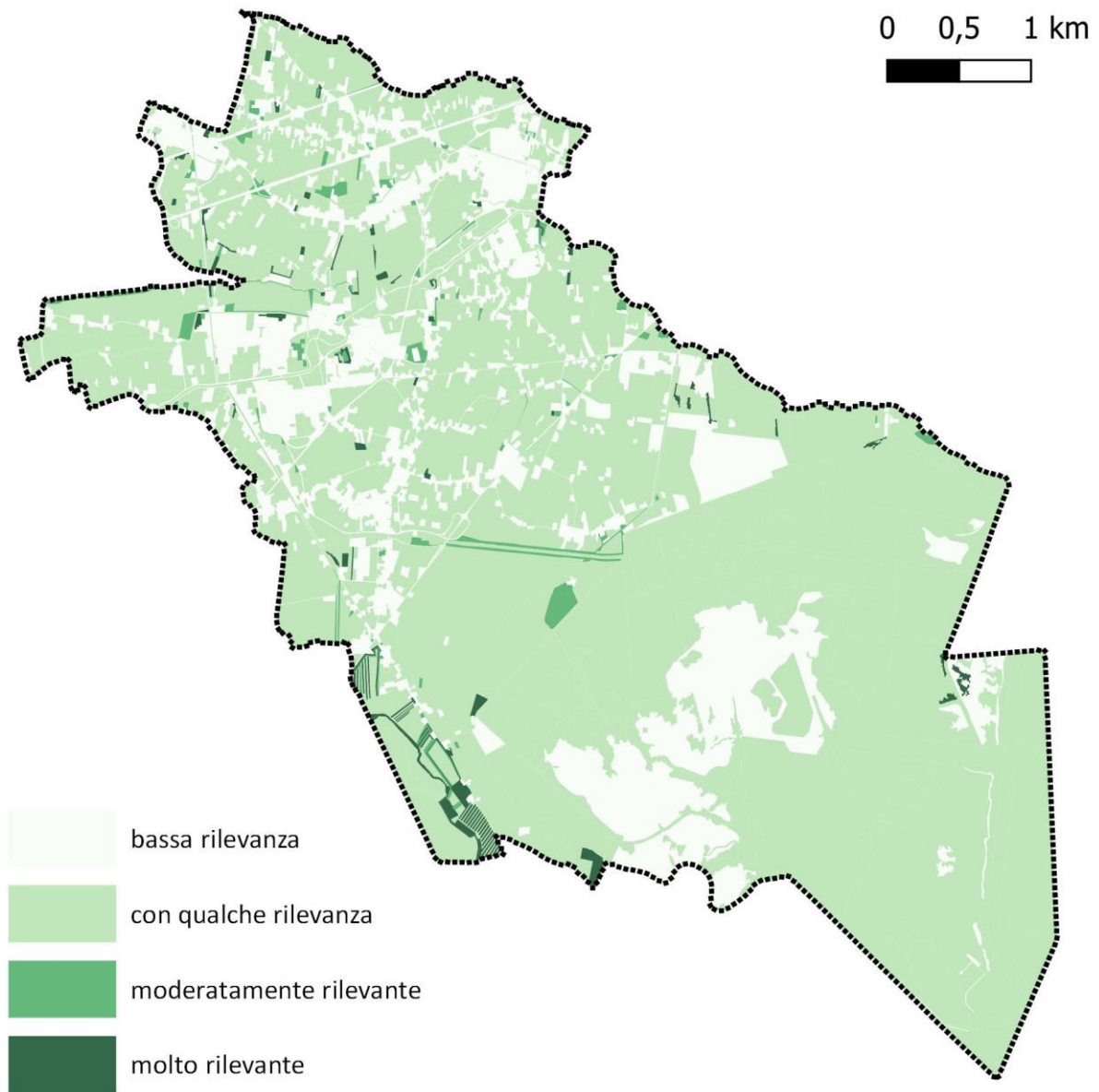
Dalla tabella emerge che i Servizi Ecosistemici totali che sono erogati nel territorio comunale di Mira hanno un valore totale pari a 118.876,18 unità, di cui 31.648,52 (27,19%) relativi ai servizi di Fornitura, 57.781,81 (49,65%) di tipo Regolazione e 29.445,86 (25,30%) sono servizi Culturali.



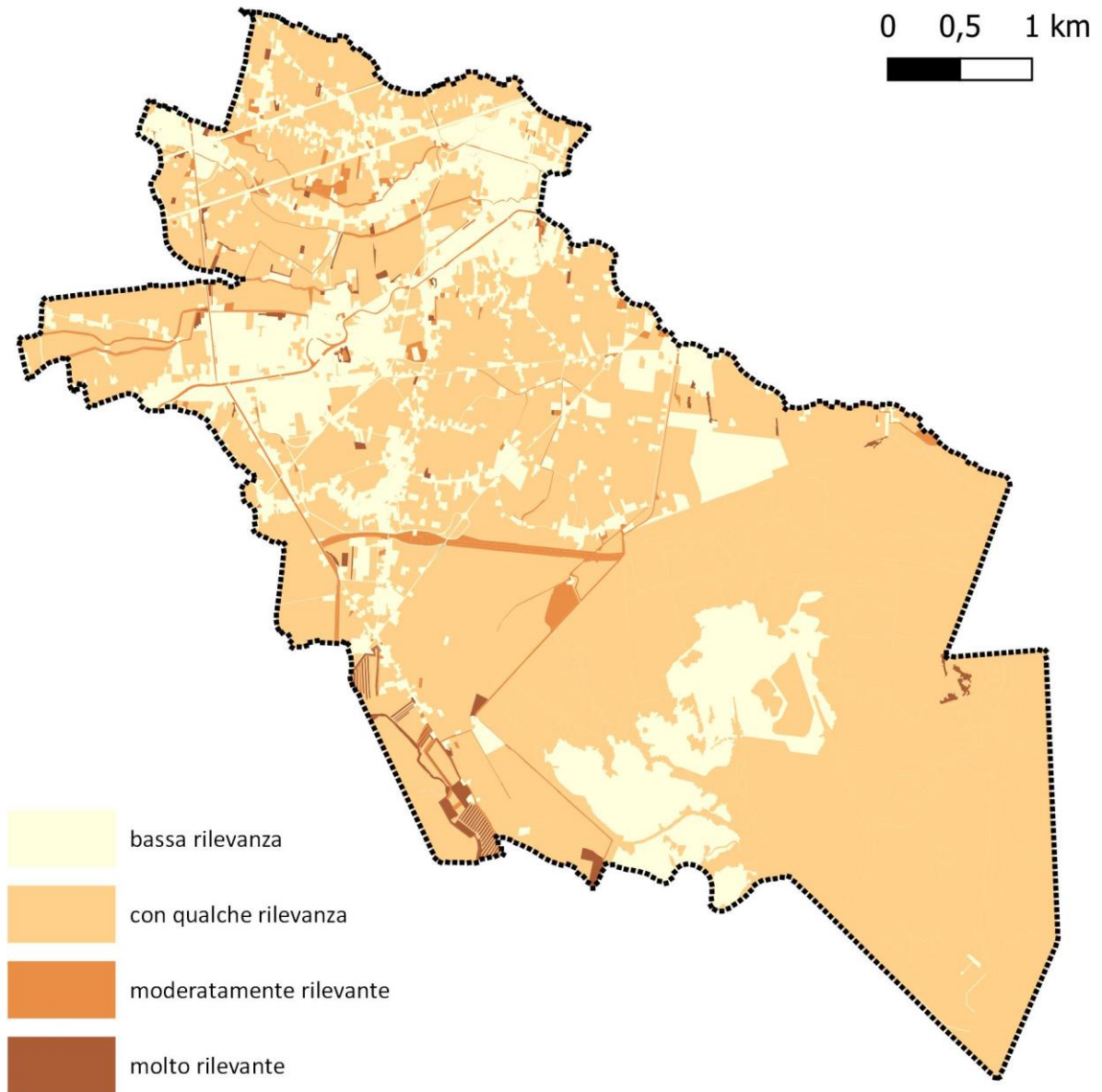
Scenario 3 "Strategico del PAT" - Mappatura dei valori ecosistemici - Culturali



Scenario 3 "Strategico del PAT" - Mappatura dei valori ecosistemici – Fornitura



Scenario 3 "Strategico del PAT" - Mappatura dei valori ecosistemici – Regolazione



Scenario 3 "Strategico del PAT" - Mappatura dei valori ecosistemici - Complessivi

8.1.5 IL CONFRONTO TRA SCENARI

Vengono di seguito sintetizzati e messi a confronto i risultati ottenuti dagli scenari precedentemente analizzati.

Lo scenario n. 1 (stato di fatto) illustra lo stato di fatto del valore dei Servizi Ecosistemici per il territorio di Mira, i quali si attestano su un valore di 114.878,56

Con lo scenario n. 2 (PRG), attraverso il quale viene analizzata la situazione di piena attuazione delle previsioni territoriali contenute nel PRG, si evince che vi è un lieve peggioramento riguardante il valore dei Servizi Ecosistemici, i quali si attestano al dato di 112.9133,75.

Attraverso l'implementazione dello scenario n. 3 (nuovo PAT) vi è un miglioramento generale della fornitura di Servizi Ecosistemici; nello specifico vi è un incremento marcato dei Servizi Ecosistemici di tipo culturale, per un valore complessivo di 118.876,18.

QUANTIFICAZIONE SE				
Scenari	Valore SE Fornitura	Valore SE Regolazione	Valore SE Culturali	Valore SE Totale
Scenario 1: Stato di Fatto	32.315,06	54.896,29	27.667,21	114.878,56
Scenario 2: PRG vigente	31.216,49	54.033,93	27.663,34	112.913,75
Scenario 3: PAT	31.648,52	57.781,81	29.445,86	118.876,18

Fino ad oggi i benefici derivanti dalle risorse naturali hanno svolto un ruolo di secondo piano nei processi di governo e gestione del territorio, anche perché molte di queste funzioni non sono immediatamente note come, di conseguenza, gli effetti delle scelte. Infatti, nonostante i progressi fatti nel campo scientifico negli ultimi decenni, i SE non hanno trovato utilizzo all'interno dei processi pianificatori e decisionali. Pertanto, è necessario che si rendano disponibili strumenti per una valutazione ex ante dello stato di fatto e degli effetti che le politiche relative all'uso del suolo possono generare sugli ecosistemi e sulla loro capacità di fornire SE (Santolini, 2010).

Come emerge dal recente rapporto sullo stato dell'ambiente europeo i territori più dotati di SE sono, in genere, più resilienti e meno vulnerabili a fronte di eventi naturali estremi (es. piogge intense ondate di calore), in altre parole, possono meglio tollerare gli impatti (Scolozzi et al., 2012); ecco perché si deve riflettere sulla necessità di individuare strumenti di supporto alla pianificazione, in grado di valutare a priori in che misura i processi pianificatori possano incidere sul *land cover*.

Con l'applicazione di questi concetti al territorio di Mira ed ai suoi strumenti di *governance* si è pertanto scelto di utilizzare e valutare i servizi ecosistemici come apparato valutativo nel processo di VAS.

In quest'ottica la natura recupera e mette al centro il ruolo di fornitore di risorse vitali e di equilibratore della stabilità e della sostenibilità globali. Sulle infrastrutture verdi la Comunità europea sta predisponendo una strategia per creare nuovi collegamenti tra le aree naturali esistenti e favorire il miglioramento della qualità e delle funzionalità ecologiche del territorio.

La realizzazione di tali infrastrutture promuove un approccio integrato alla gestione del territorio e determina effetti positivi anche dal punto di vista economico, nel contenimento di alcuni dei danni derivanti dal dissesto idrogeologico, nella lotta ai cambiamenti climatici e nel ristabilimento della qualità delle matrici ambientali, aria, acque, suolo.

Se il riconoscimento dei SE è il primo passo, la loro quantificazione è essenziale affinché questi possano essere integrati nei processi di pianificazione territoriale e non solo (Grasso et al., 2010).

9. VALUTAZIONI DI COERENZA

9.1 Coerenza con il PTRC

Con la deliberazione n. 1619 del 19 novembre 2021 la Giunta regionale ha approvato le linee-guida per l'applicazione degli articoli 79 e 81 (Allegato A) del PTRC, al fine di esplicitarne i contenuti e rendere agevole e uniforme l'applicazione su tutto il territorio regionale.

9.1.1 SCHEDA PER L'ADEGUAMENTO AL PTRC

La tabella seguente è ripresa dall'Allegato A DGR n.1619 del 19 Novembre 2021.

Rispetto alla tabella di cui all'allegato A, sono state riportati soltanto gli articoli che contengono un rimando alle Norme del PTRC in termini di prescrizioni, indirizzi, direttive.

I contenuti della tabella sono i seguenti:

- Nella colonna **prescrizioni** sono riportate le disposizioni del PTRC immediatamente cogenti ed i rispettivi articoli del PAT di recepimento
- Nella colonna **Indirizzi** sono riportate le norme del PTRC avente carattere di indirizzo, e dunque non oggetto di adeguamento da parte dei piani Comunali e nella colonna PAT le scelte del PAT coerenti con gli indirizzi
- Nella colonna "PRC in adeguamento al PTRC" sono riportate le **direttive** del PTRC rispetto alle quali i PAT e/o i PI devono apportare le varianti di adeguamento ai sensi dell'art.12, comma 5, della LR 11/2004 e nella colonna PAT le modalità di attuazione delle direttive.

(*) Direttive del PTRC per le quali non interviene l'obbligo di adeguamento

(**) Direttive la cui attuazione in adeguamento al PTRC è oggetto direttamente di PI di sua variante

	PRESCRIZIONI		INDIRIZZI		DIRETTIVE	
	PTRC	PAT	PTRC	PAT	PTRC	PAT
TITOLO II USO DEL SUOLO						
CAPO I SISTEMA DEL TERRITORIO RURALE						
ARTICOLO 7 Sistema del territorio rurale			C2,3	Il PAT traspone a livello locale l'articolazione delle aree rurale di cui al PTRC. Vedi tav.4 Trasformabilità e NdA art.28	C2 a	<i>Scelte di piano finalizzate al contenimento del consumo di suolo rurale: individuazione delle Frange urbane (art.22.4) ove si interviene con le modalità della LR 2050 senza prevedere ulteriori ampliamenti, introduzione della disciplina del dimensionamento strategico (art.31.2) la cui localizzazione deve rispettare criteri di sostenibilità.</i> <i>Norme: Art.33 Dimensionamento e disciplina del Consumo di suolo-recepimento della quantità massima di Consumo di suolo di cui alla variante al PAT vigente</i>

	PRESCRIZIONI		INDIRIZZI		DIRETTIVE	
	PTRC	PAT	PTRC	PAT	PTRC	PAT
ARTICOLO 8 Aree di agricoltura periurbana			C1 a,b,c,d,e,f,g	Il PAT traspone a livello locale l'articolazione delle aree rurale di cui al PTRC. Vedi tav.4 Trasformabilità e NdA art.28		
ARTICOLO 9 Aree agropolitane			C1 c,f	Il PAT traspone a livello locale l'articolazione delle aree rurale di cui al PTRC. Vedi tav.4 Trasformabilità e NdA art.28		
ARTICOLO 10 Aree ad elevata utilizzazione agricola			C1 c,d,e	Il PAT traspone a livello locale l'articolazione delle aree rurale di cui al PTRC. Vedi tav.4 Trasformabilità e NdA art.28		
ARTICOLO 11 Aree di agricoltura mista a naturalità diffusa			C1 a,c,d	Non presenti		
CAPO II SISTEMA DEL SUOLO AGROFORESTALE						
ARTICOLO 12 Foreste e spazi aperti ad alto valore	C4	Non presenti				
ARTICOLO 13 Pascoli, prati, praterie storiche ed ex coltivi					C3*	Tema non presente nel PAT
ARTICOLO 14 Prati stabili					C1	Tema non presente nel PAT
CAPO IV SISTEMA DELLE ACQUE						
ARTICOLO 16 Bene acqua			C4	Vedi Art.4 delle NdA Disciplina della sostenibilità		
CAPO V SISTEMA IDROGEOLOGICO E DEL RISCHIO SISMICO						
ARTICOLO 20 Aree soggette a dissesto idrogeologico			C3	Vedi tav.3 Fragilità e NdA Art.12 a art.15		
ARTICOLO 21 Sicurezza idraulica	C3,4, 5,6,8	Prescrizioni recepite nelle NdA all'art.34.1	C3	Vedi tav.3 Fragilità e NdA Art.13.2 e Art.34		
ARTICOLO 25 Rischio sismico			C4	Vedi NdA art.10.6		
TITOLO III						

	PRESCRIZIONI		INDIRIZZI		DIRETTIVE	
	PTRC	PAT	PTRC	PAT	PTRC	PAT
BIODIVERSITÀ E GEODIVERSITÀ						
ARTICOLO 26 Rete ecologica regionale			C4	Il PAT recepisce le core area di cui alla rete ecologica Regionale. Vedi tav.4 Trasformabilità e NdA art.29 Il PAT inoltre individua i corridoi ecologici sulla base di quanto indicato nel PTCIP apportando aggiustamenti e modifiche in relazione al disegno puntuale della rete		
ARTICOLO 27 Corridoi ecologici			C2,3,4	Vedi NdA art.29.1 , 29.2 e 29.3		
TITOLO IV ENERGIA E AMBIENTE						
CAPO I ENERGIA						
ARTICOLO 29 Riqualificazione energetica			C2 b	Vedi Art.4 delle NdA Disciplina della sostenibilità		
ARTICOLO 32 Localizzazione degli impianti fotovoltaici al suolo	C3	Indicazione recepita nelle NdA art.28 e art.29.1				
ARTICOLO 33 Salvaguardia a radiazioni ionizzanti			C1	Vedi NdA art.34.6		
CAPO II AMBIENTE						
ARTICOLO 36 Mitigazione ambientale			C1,3	Vedi NdA Art.4 Disciplina della sostenibilità, art.30 infrastrutture verdi		
CAPO III PROTEZIONE CIVILE						
TITOLO V MOBILITÀ						
ARTICOLO 40 Aree afferenti ai caselli autostradali, agli accessi alle superstrade e alle stazioni della Rete ferroviaria regionale	C3	Prescrizione recepita nelle NdA art. 10.8 mentre le aree interessate sono individuate nella tav.1 Vincoli	C2	Vedi NdA art.10.8		
ARTICOLO 41 Portualità veneziana					C2	Vedi NdA art.22.5
ARTICOLO 42 Cittadelle			C2	Non presente		

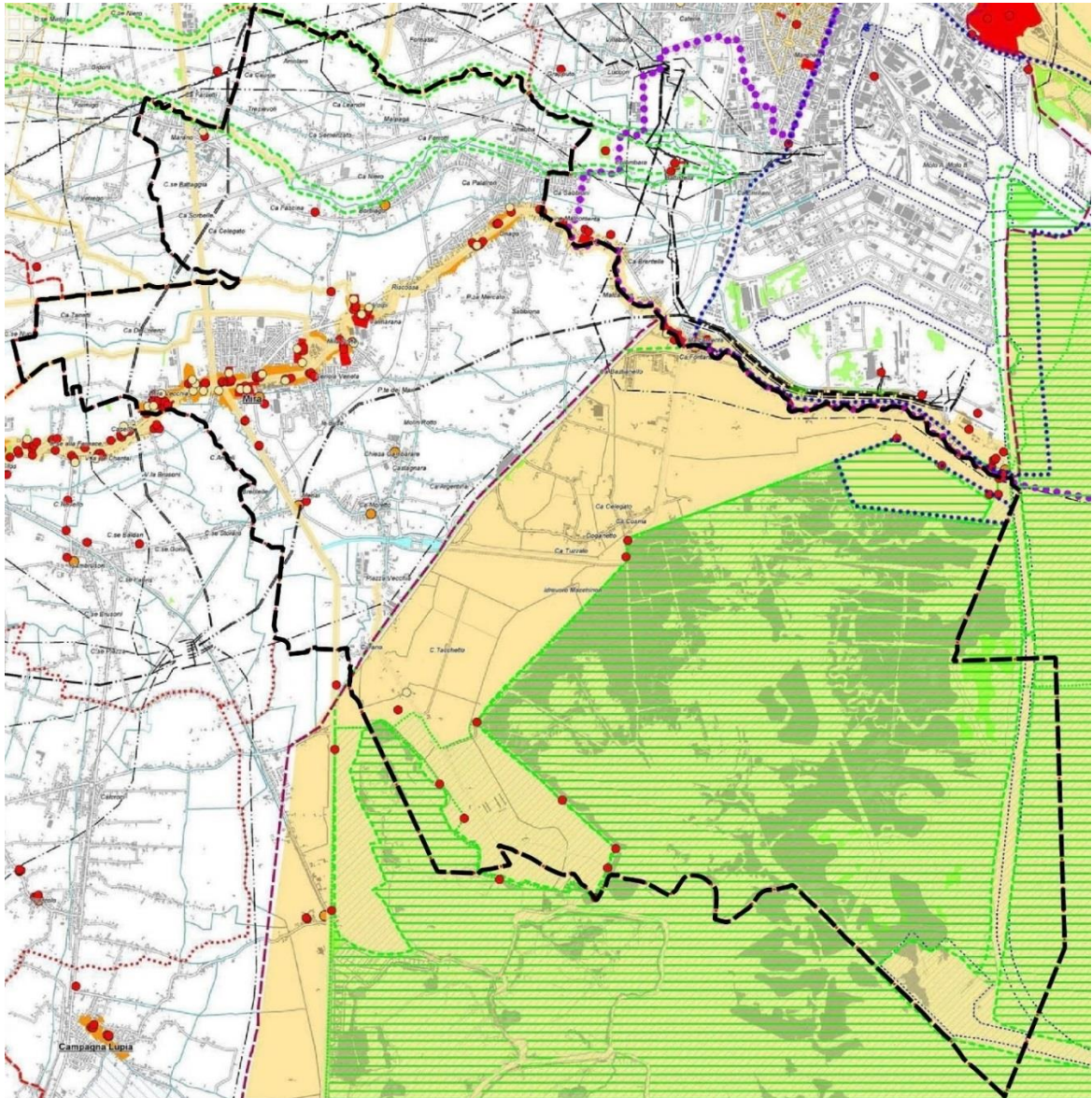
	PRESCRIZIONI		INDIRIZZI		DIRETTIVE	
	PTRC	PAT	PTRC	PAT	PTRC	PAT
aeroportuali						
TITOLO VI SVILUPPO ECONOMICO PRODUTTIVO ARTICOLO CAPO I SISTEMA PRODUTTIVO						
ARTICOLO 45 Sistemi produttivi di livello regionale			C4 c	Non presente		
ARTICOLO 47 Criteri per l'individuazione delle aree per insediamenti industriali e artigianali e degli insediamenti turistico ricettivi					C7 a, b	<p><i>Scelte di piano in relazione al comma b): il PAT prevede una serie di azioni mirate alla crescita e sviluppo turistico legato in particolare al turismo nautico e ciclabile tra cui:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Organizzazione del sistema della mobilità ciclabile e nautica collegato al potenziamento delle infrastrutture verdi, alla valorizzazione scenico percettiva del paesaggio (punti di belvedere, itinerari panoramici, porte paesaggio) <u>Vedi NdA art.19.1-19.4 -19.7 - Tav.4.2 rete ciclabile e nautica e Tav.4.3 Carta dell'infrastruttura verde</u> - Riorganizzazione e caratterizzazione estetico/funzionale dei punti di accesso al sistema territoriale di Mira e al Sistema Urbano attraverso l'individuazione delle Porte e soglie urbane <u>Vedi NdA art.27.6 e Tav. 4.1 Viabilità esistente e di progetto</u> - Individuazione nell'area agricola a sud della Romea e a ridosso della conterminazione lagunare di ambiti di miglioramento destinati alla valorizzazione turistica e punti di appoggio lungo il bordo lagunare per l'attività nautica. Vedi NdA art.23.3 e art.27. , Tav.4 Trasformabilità e tav.4.1

	PRESCRIZIONI		INDIRIZZI		DIRETTIVE	
	PTRC	PAT	PTRC	PAT	PTRC	PAT
						rete infrastrutturale
CAPO II COMMERCIO						
ARTICOLO 49 Commercio nei centri storici e urbani			C1	Vedi NdA art.6.4 Servizi di tipo culturale/sociale/ricreativo e art.7 Qualità della forma urbana		
ARTICOLO 50 Commercio nei comuni montani			C1			
TITOLO VII SVILUPPO ECONOMICO TURISTICO						
ARTICOLO 52 Turismo delle eccellenze culturali e religiose			C2	Vedi NdA art.19.1 Itinerari, 19.2 Coni visivi, 19.3 contesti figurativi, 19.4 punti di belvedere, 19.5 Iconemi, 19.6 Sito Unesco e 19.7 Itinerari panoramici	C1*	Vedi precedente art.47
ARTICOLO 54 Turismo termale			C4	Non presente	C3*	Tema non presente
ARTICOLO 55 Turismo marino, lagunare, lacuale e fluviale	C3	Tema non presente	C1,2	Tema non presente	C5**	<i>Scelte di piano sul tema del turismo nautico: Individuazione degli ambiti a supporto della nautica e portualità lungo il bordo lagunare Art.27.7 e definizione delle dorsali della mobilità nautica collegate con quelle della rete ciclabile Art.19.1, 27.3 e 27,4</i>
ARTICOLO 58 Turismo emergente			C3	Tema non presente	C5*	Tema non presente
TITOLO IX CITTÀ MOTORE DEL FUTURO						
ARTICOLO 63 Azioni sulla città			C1	Vedi NdA art.6 sostenibilità ecosistemico, art.7 qualità della forma urbana, art.27.1 riqualificazione della rete infrastrutturale, nonché l'individuazione e caratterizzazione dei punti di ingresso alla città: Porte e soglie urbane Art.27.6		
TITOLO X IL PAESAGGIO VENETO						

	PRESCRIZIONI		INDIRIZZI		DIRETTIVE	
	PTRC	PAT	PTRC	PAT	PTRC	PAT
CAPO I CRESCITA SOCIALE E CULTURALE						
ARTICOLO 68 Subaree provinciali e comunali riferite ai beni storico-culturali			C1	Vedi NdA art.19 Invarianti paesaggistiche di tipo percettivo e art.90 Invarianti paesaggistiche di tipo storico testimoniale.		
ARTICOLO 69 Sistemi culturali territoriali	C3 b	Tema non presente			C3 b,c	Tema non presente
CAPO II DOCUMENTO PER LA VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO VENETO						
ARTICOLO 75 Le Ville del Palladio	C3		C4	Villa malcontenta Art.20 c.1 lett c)	C2**	Recepimento perimetro Ville del Palladio di cui al PTRC Individuazione nella tav.2 dei coni visuali Eliminazione di un'area di trasformazione edilizia prevista dal PRG all'interno del Vincolo, tematizzazione di parte dell'intorno della villa come "Contesto urbano di rilievo paesaggistico" di cui all'art.20 c.1 lett i) e come Porta paesaggio art. 27.5
ARTICOLO 76 Parchi e giardini di rilevanza paesaggistica					C2**	Riconoscimento e disciplina dei parchi come Invarianti, art.20 c.1 lett) K
ARTICOLO 79 Architetture del Novecento	C3	Recepimento delle architetture del 900 individuate dal PTRC all'interno del territorio di Mira e della relativa disciplina normativa. Vedi Tav.1 Vincoli della pianificazione superiore, Tav.2 Invarianti e NdA art.10.7.			C2**	Recepimento delle architetture del 900 individuate dal PTRC all'interno del territorio di Mira e della relativa disciplina normativa. Vedi Tav.1 Vincoli della pianificazione superiore, Tav.2 Invarianti e NdA art.10.7

9.2 COERENZA CON IL PTCP (PTGM)

Tavola 1_2 "Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale",



LEGENDA

--- Limite amministrativo comunale

Aree soggette a tutela

- Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004
- Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004
- Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 - Corsi d'acqua
- Vincolo paesaggistico D.Lgs 42/2004 - Zone boscate
- Vincolo archeologico D.Lgs 42/2004
- Vincolo archeologico D.Lgs 42/2004
- Vincolo monumentale D.Lgs 42/2004
- Vincolo monumentale D.Lgs 42/2004
- Vincolo idrogeologico-forestale R.D.L. 30.12.1923, n.3267
- Area protetta di interesse locale (L.R. 40/84 art.27)

Rete Natura 2000

- Sito di importanza comunitaria
- Zona di protezione speciale

Pianificazione di livello superiore

- Perimetro Ambito Autorità Portuale di Venezia - art.55
- Specchi acquei Demanio Marittimo Portuale
- Ambito di parco o per l'istituzione di parco naturale ed archeologico ed a tutela paesaggistica e ambito naturalistico di livello regionale
- Piano di Area o di Settore vigente o adottato
- Zona umida
- Centro Storico (PTRC)
- Centro Storico (PTRC)
- Agro-centuriato
- Agro-centuriato
- Strada romana
- Sito di interesse nazionale di Venezia Porto Marghera
- Area a rischio idraulico e idrogeologico in riferimento al P.A.I.

Altri elementi

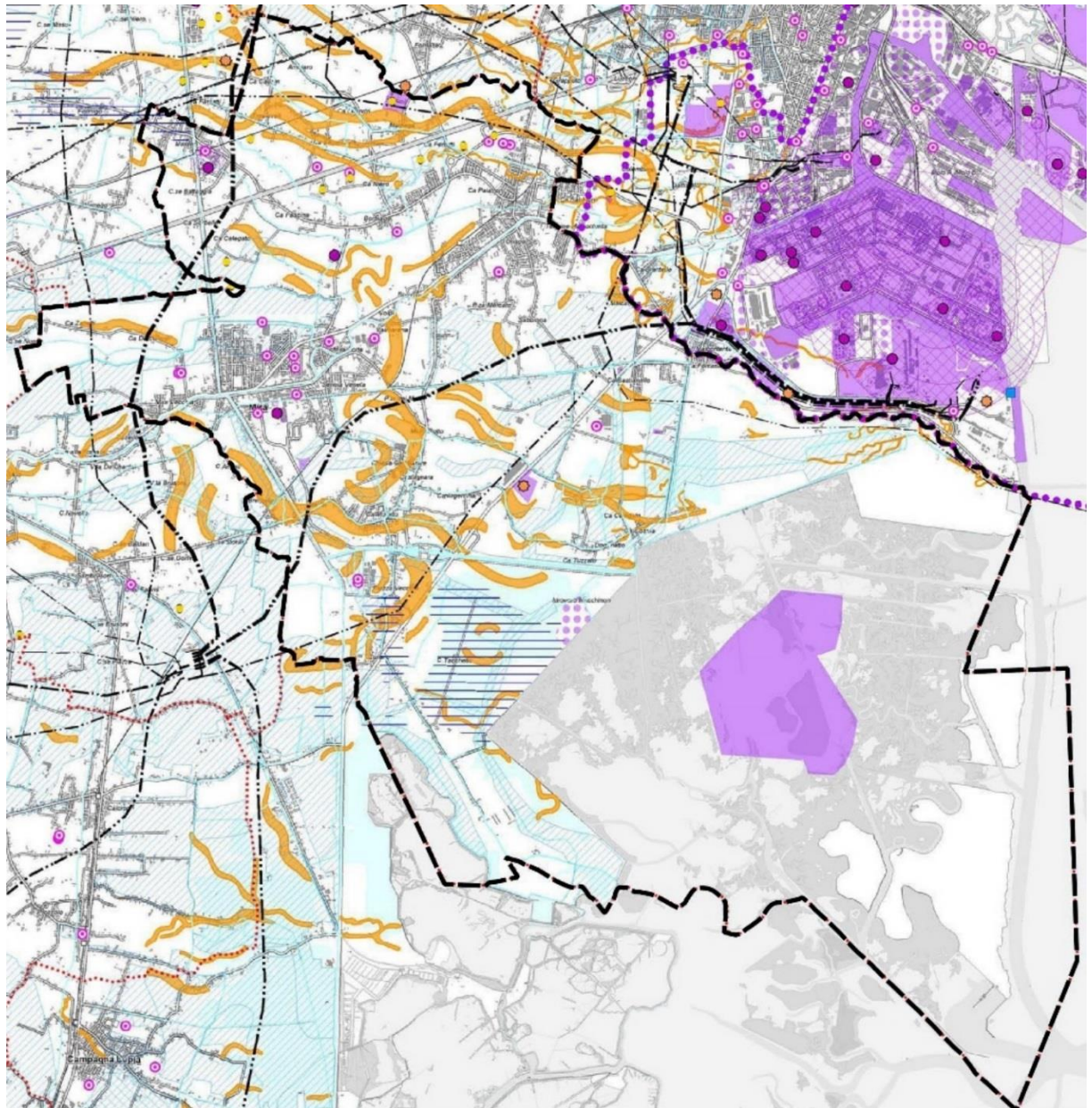
- Idrografia
- Aeroporto
- Elettrodotto

Estratto Tavola 1_2 del PTGM di Venezia "Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale"

Tavola 1_2 "Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale" _ Temi all'interno del comune di MIRA

Temi del PTGM	Norme di attuazione del PAT		
Vincolo Paesaggistico D.Lgs 42/2004 art.136 Art.55			
Vincolo Paesaggistico Corsi d'acqua D.Lgs 42/2004	Art.8	Vincoli culturali e paesaggistici	Tav.01A
Vincolo Archeologico D.Lgs 42/2004			
Sito di importanza comunitaria	Art.9	Zone speciali di conservazione	Tav.01B
Perimetro autorità portuale di Venezia Art.55	Art.22.5	Ambito portuale	Tav.01B
Ambito di parco o per l'istituzione di parco naturale o archeologico ed a tutela paesaggistica e ambiti naturalistici di livello regionale		<i>Ambito riferito al PTRC non più vigente e pertanto non riportato nel PAT. Il corso d'acqua è comunque classificato come invariante idrogeologica e disciplinato all'art.17 delle NdA.</i>	
Zona Umida	Art.10.2	Zone Umide	Tav.01B
Centro Storico	Art.10.1	Centri storici	Tav.01B
Aeroporto	Art.11.12	ENAC aree di vincolo aeroportuale	Tav.01B
Elettrodotto	11.7	Fascia di rispetto degli elettrodotti ad alta tensione	Tav.01B

La Tavola 2_2 "Carta delle fragilità",



LEGENDA

- Limite amministrativo comunale

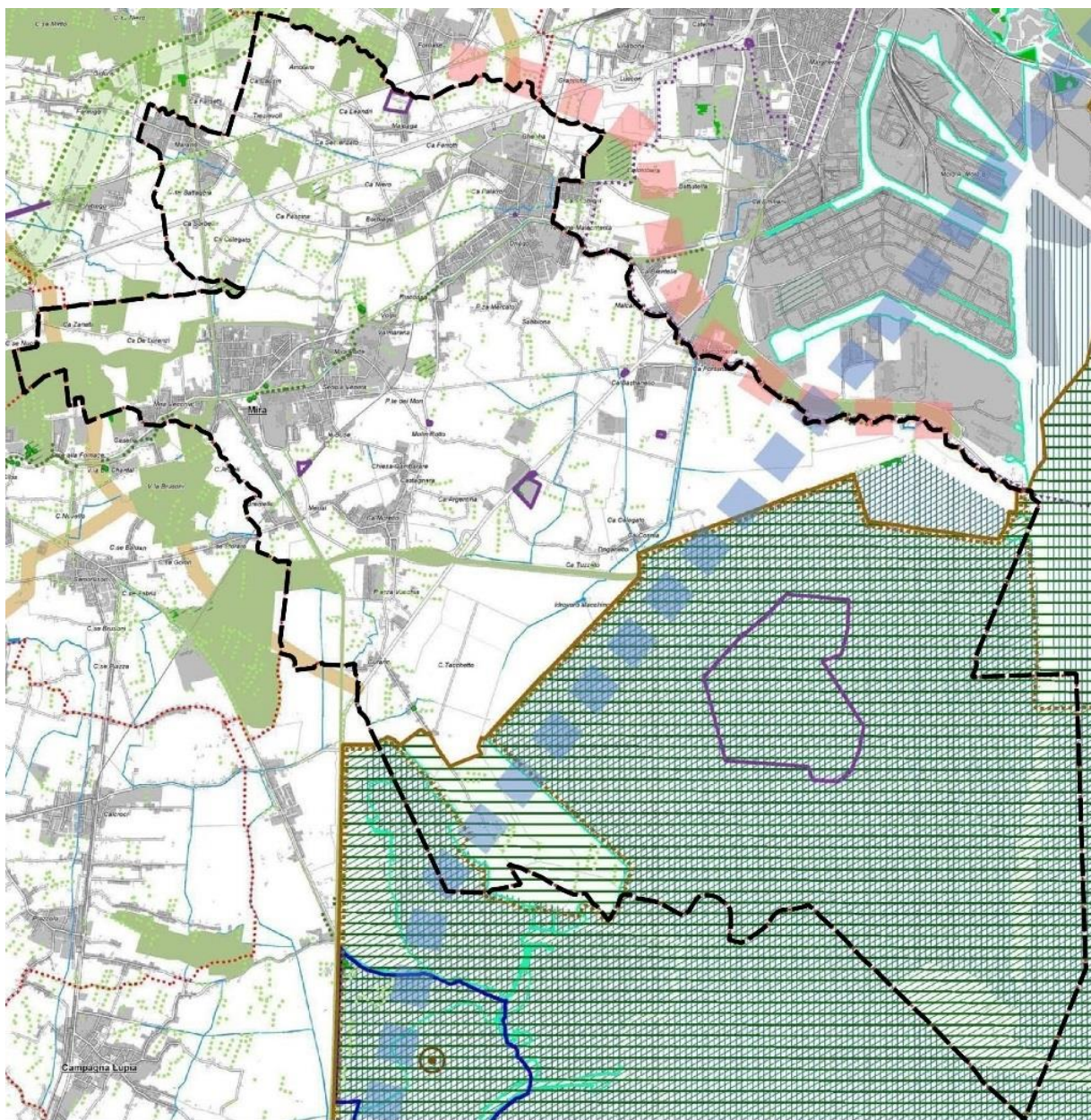
- Rilevanza del fenomeno della subsidenza da alta ad altissima (isoipsa 1 m sim) - art. 16
- Risorgiva
- Stabilimento a rischio di incidente rilevante - art. 17
- Area a rischio di incidente rilevante (sicuro impatto) - art. 17
- Area a rischio di incidente rilevante (danno) - art. 17
- Sito inquinato
- Sito potenzialmente inquinato
- Discarica
- Cava attiva - art. 32
- Cava abbandonata o dismessa - art. 32
- Depuratore pubblico
- Opera di presa per pubblico acquedotto
- Elettrodotto maggiore/uguale 380 KV - art. 34
- Elettrodotto maggiore/uguale 220 KV - art. 34
- Elettrodotto maggiore/uguale 132 KV - art. 34
- Impianto di comunicazione elettronica radiotelevisiva - art. 34
- Area ad elevato prelievo idropotabile autonomo
- Risorsa idrotermale (isoterma 30 °C) - art. 33
- Sito di interesse nazionale Porto Marghera
- Allineamento di dune e paleodune naturali e artificiali - art. 16
- Vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento (elevatissima, elevata e alta) - art. 30
- Classe di salinità del suolo alta - art. 16
- Area depressa - art. 16
- Pericolosità idraulica in riferimento ai P.P.A.I. adottati o ai P.A.I. approvati - art. 15
- Area allagata negli ultimi 5-7 anni - art. 15
- Paleovalveo

Estratto Tavola 2_2 del PTGM di Venezia "Carta delle fragilità"

La Tavola 2_2 “Carta delle fragilità”, _ Temi all’interno del comune di MIRA

Temi del PTGM		Norme di attuazione de PAT		
Stabilimento a rischio incidente rilevante	Art.17	Art.11.4	Fasce di rispetto aree a rischio incidente rilevante	Tav.01A
Sito inquinato		Art.15.1	Discariche e siti inquinati	Tav.3
		Art.13	Area non idonea	Tav.3
			<i>Si tratta di due siti:</i> 1. il primo a ridosso della romea è stato tematizzato dal PAT sia come “discarica/Sito inquinato che come area non idonea 2. il secondo è localizzato al centro della zona lagunare, non è stato puntualmente evidenziato in quanto tutta l’area lagunare è stata tematizzata come area non idonea	
Sito potenzialmente inquinato		Art.13	Aree non idonee <i>Si tratta di un sito localizzato a ridosso dell’argine di conterminazione lagunare classificato del PAT come area non idonea</i>	Tav.03
Discarica	Art.32	Art.15.1	Discariche e siti inquinati	
		Art.13	Area non idonea <i>Si tratta di un sito a ridosso della romea è stato tematizzato dal PAT sia come “discarica/Sito inquinato che come area non idonea</i>	
Cava abbandonata o dismessa	Art.32	Art.13	Area non idonea	
		Art.15.3	Aree soggette ad analisi preventiva <i>Le cave individuate nel PTGM sono state tematizzate dal PAT nel seguente modo:</i> 1. Le cave interessate da ex discariche formalmente individuate dalla documentazione esistente e quelle occupate da specchi d’acqua sono classificate come aree non idonee 2. Le aree per le quali non vi sono dati certi sulla caratterizzazione sono state classificate come aree soggette ad analisi preventiva mirata ad accertare le caratteristiche dei suoli. <i>L’ambito di estensione dell’analisi per alcune aree è riportato nella tav.3 in altri casi corrisponde al sedime dell’area trasformabile di cui alla tav.4</i>	
Elettrodotto	Art.34	Art.11.7		Tav.01A
Impianto di comunicazione elettronica	Art.34	Art.11.11	Impianti di comunicazione elettronica ad uso pubblico	Tav.01A
Area depressa	Art.16	Art.12	Compatibilità geologica <i>Tali aree non sono state individuate puntualmente dal PAT ma comprese all’interno delle aree idonee a condizione</i>	Tav.03
Pericolosità Idraulica PAI		Art.10.5	Piano di gestione rischio alluvioni <i>Il PAI è decaduto ed è stato sostituito dal PGRA (Piano di gestione rischio alluvioni)</i>	Tav.01A
Paleoalveo		Art.15.4	Paleolavei	Tav.03

Tavola 3_2 "Sistema ambientale",



LEGENDA

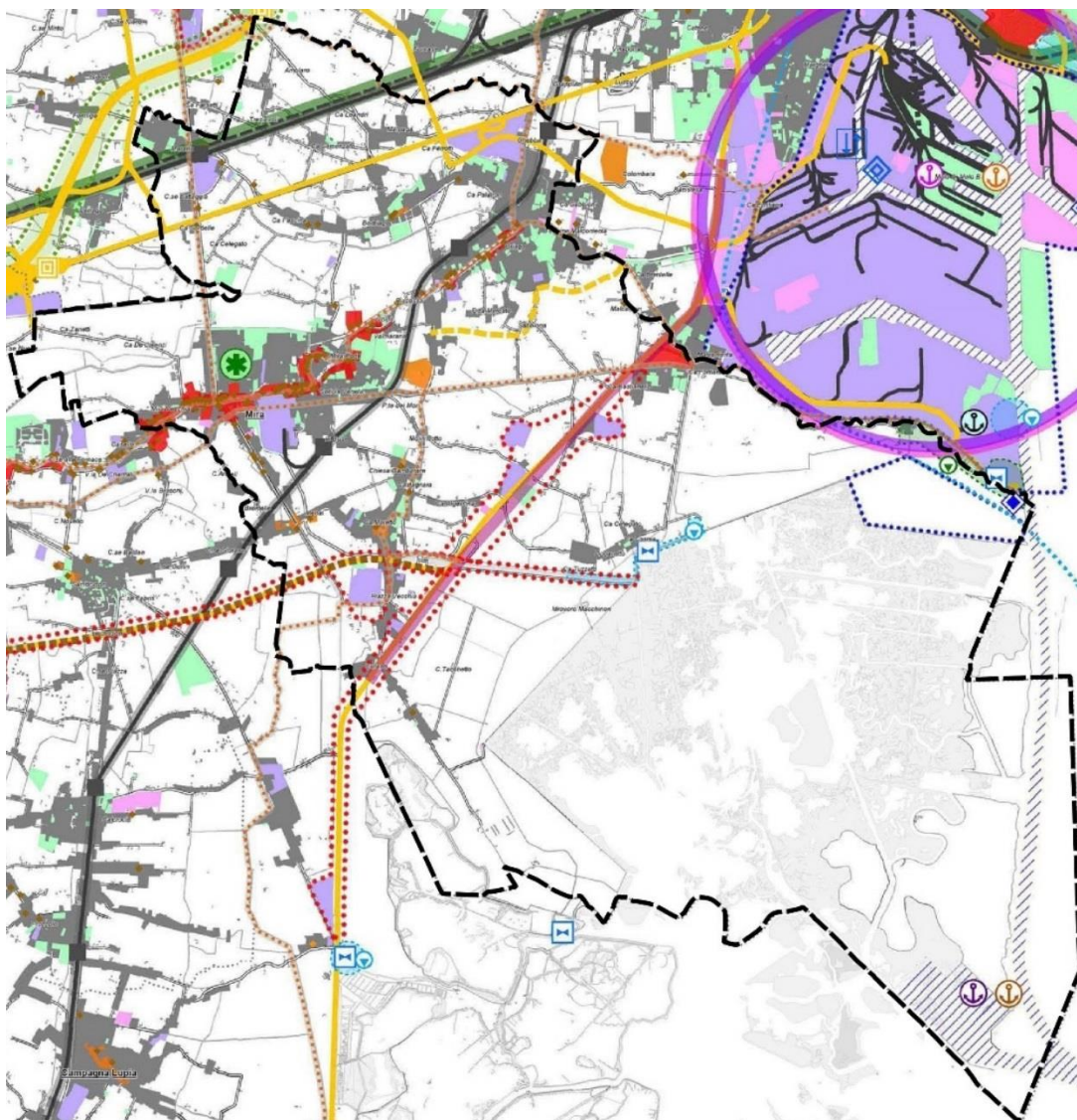
- | | | | |
|--|---|--|---|
| | Limite amministrativo comunale | | Laguna - art. 25 |
| | Accordo "Vallone Moranzani" | | Zona umida (PTRC vigente) e Area umida di origine antropica (Laghetto Marteggia) - artt.26 e 27 |
| | Grande albero - artt. 28 e 29 | | Elemento arboreo/arbustivo lineare - art. 29 |
| | Segni ordinatori - art. 25 | | Vegetazione arboreo/arbustivo periluviale di rilevanza ecologica - art. 29 |
| | Area nucleo - art. 28 | | Sito da recuperare o recuperato |
| | Corridoio ecologico di area vasta- art.28 | | Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera |
| | | | Sito di Interesse Comunitario (Direttiva Europea 92/43/CEE e 2009/147/CE) - art.22 |
| | | | Zona di Protezione Speciale (Direttiva Europea 92/43/CEE e 2009/147/CE) - art.22 |

Estratto Tavola 3_2 del PTGM di Venezia "Sistema ambientale"

Tavola 3_2 "Sistema ambientale" _ Temi all'interno del comune di MIRA

PTGM		PAT	
Grande Albero	Art.28/29	Art.18.1	Alberi Monumentali
Segni ordinatori	Art.25	Art.19.6 Art.9 Art.10.2 Art.29.1 Art.29.3	Sito UNESCO Venezia e la sua Laguna Sito ZSC Zona Umida Area Nucleo Biotopi
Corridoio ecologico di area vasta	Art.28	Art.29.3	Corridoio ecologico di area vasta
Laguna	Art,25	Art.19.6 Art.9 Art.10.2 Art.29.1 Art.29.3	Sito UNESCO Venezia e la sua Laguna Sito ZSC Zona Umida Area Nucleo Biotopi
Zona Umida	Art.26/27	Art.10.2	Zona Umida
Elemento Arbustivo lineare	Art.29	Art.18.2	Elementi arboreo arbustivi lineari
Vegetazione arboreo arbustiva perfluviale di rilevanza ecologica	Art.29		Non presente
Sito da recuperare o recuperato		Art.15.1 Art.15.2 Art.15.3	Discariche e siti inquinati Cave Aree soggette ad analisi preventiva
Sito di interesse comunitario	Art.22	Art.9	Sito ZSC

La Tavola 4_2 "Sistema insediativo - infrastrutturale",



LEGENDA

--- Limite amministrativo comunale

Sistema Insediativo

- ◆ Complesso di interesse provinciale - art.43
- ◆ Villa Veneta - art.43
- Centro storico di notevole importanza - art.42
- Centro storico di grande interesse - art.42
- Centro storico di medio interesse - art.42
- Residenza
- Servizi
- Attività Economiche
- Produttivo

Sistema Produttivo

- Polo produttivo di rilievo metropolitano-regionale - art.50
- Polo produttivo di rilievo sovracomunale - art.50
- 2 - Polo produttivo della "città del Lemene"
- 3 - Polo produttivo "Adriatico"
- 4 - Polo produttivo della "città del Piave"
- 5 - Polo produttivo di Marcon
- 6 - Polo produttivo di Meolo
- ⋯ Area da riqualificare - art.50
- Strada commercio - art.50
- ⊕ Polo di rango provinciale da rinforzare - art.49

Sistema infrastrutturale

<i>viabilistico</i>	<i>nautica da diporto</i>
ipotesi progettuale di connessione viaria - art.56	Polo nautico - art.54
Autostrada esistente - art.56	Parco nautico - art.54
Autostrada di progetto - art.56	Nautica di progetto - art.54
Casello autostradale di progetto - art.56	Struttura da riqualificare in ambito lagunare - art.58
Casello autostradale esistente - art.56	Riqualificazione in ambito lagunare - art.58
Viabilità esistente - art.56	Struttura da riqualificare in ambito foce fluviale - art.57
Viabilità di progetto - art.56	Riqualificazione in ambito foce fluviale - art.57
ipotesi asse plurimodale P.R.U.S.S.T.(viabilità-ferrovia) art.56	Centro riferimento servizi per la nautica - art.58
progetto passante verde	Servizio di accesso alla laguna
	Ambito di potenziale sviluppo nautico

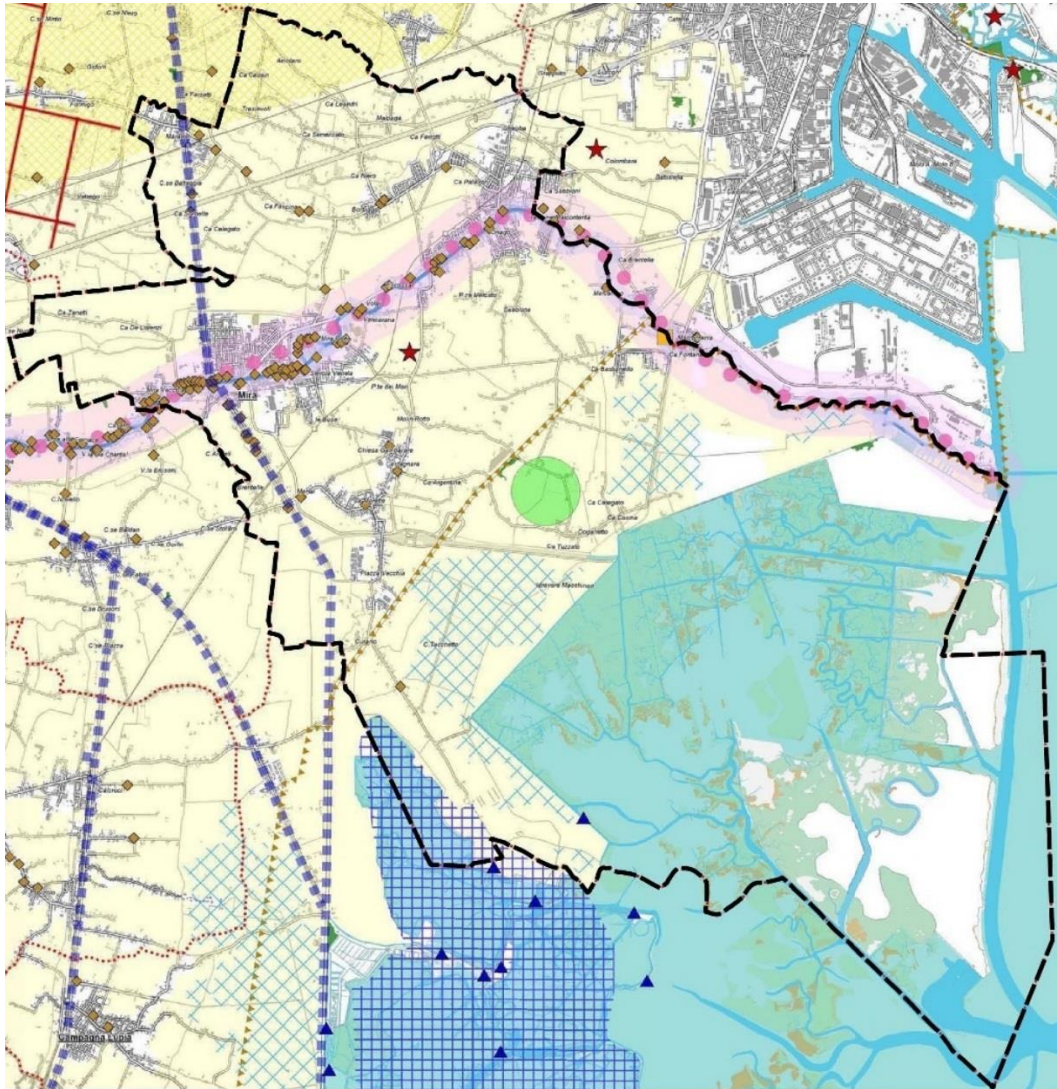
Estratto Tavola 4_2 del PTGM di Venezia "Sistema insediativo – infrastrutturale"

itinerario ciclabile principale di progetto - art.45	
ciclabile	
ipotesi di connessione ferroviaria - art.55	
ferroviario	
Linea ferroviaria esistente - art.55	
Linea ferroviaria di progetto - art.55	
ipotesi non vincolante del tracciato ferroviario (AC - AV) art.55	
Linea SFMR - art.56	
Fermata ferroviaria esistente - art.55	
Fermata ferroviaria di progetto - art.55	
portualità	
Perimetro Ambito Autorità Portuale di Venezia - art.55	
Specchi acquei Demanio Marittimo Portuale	
Porto fluvio marittimo	
Porto commerciale - art.55	
V) Porto cerealicolo - art.55	
Porto petrolifero - art.55	
Porto peschereccio - art.55	
Porto passeggeri - art.55	
Autostrada del mare - art.55	
Servizi per la navigazione - art.55	

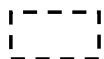
La Tavola 4_2 "Sistema insediativo - infrastrutturale", _ Temi all'interno del comune di MIRA

PTGM		PAT	
Villa veneta	Art.43	Art.20	Invarianti storico testimoniali
Centro storico di grande interesse	Art.42	Art.10.1	Centri storici
Centro storico di medio interesse	Art.42	Art.20	Invarianti storico testimoniali
Area da riqualificare	Art.50	Art.23.4	Aree da riqualificare
Viabilità esistente	Art.56	Art.27	Mobilità
Viabilità di progetto	Art.56	Art.27.2	Infrastrutture per la viabilità di progetto
Polo nautico	Art.54	Art.27.7	Ambiti a supporto della nautica e portualità
Nautica di progetto	Art.54	Art.27.7	Ambiti a supporto della nautica e portualità
Struttura da riqualificare in ambito lagunare	Art.58	Art.27.7	Ambiti a supporto della nautica e portualità
Struttura da riqualificare in ambito di foce fluviale	Art.57	Art.23.3	Ambiti di miglioramento della qualità urbana e territoriale n.10,11.
Servizio di accesso alla laguna		Art.27.7	Ambiti a supporto della nautica e portualità
Ambito potenziale di sviluppo nautico		Art.27.4	Rete nautica
		Art.27.5	Porte paesaggio
		Art.27.6	Porte e soglie urbane
		Art.23.3	Ambiti di miglioramento della qualità urbana e territoriale n.10,11,14,15,8
Liea ferroviaria esistente	Art.55	Art.27	Mobilità
Fermata ferroviaria esistente	Art.55		
Perimetro ambito autorità portuale	ART.55		
Specchi d'acqua demanio marittimo portuale		Art.25.5	Ambito portuale
Porto petrolifero	Art.51		
Porto passeggeri	Art.55		


Tavola 5_2 "Sistema del paesaggio",



LEGENDA

 Limite amministrativo comunale





Paesaggio storico - culturale

-  Sito Unesco "Venezia e sua Laguna" Ecosistema della Laguna veneziana - D.M. 01.08.1985
-  Città costiere presistenti
-  Città lagunari
-  Città murate
-  Città fluviale
-  Paesaggio dei campi chiusi
-  Paesaggio intensivo della bonifica
-  Paesaggio rurale
-  Macchia boscata
-  Residui costieri
-  Allineamento di dune e paleodune naturali e artificiali
-  Paesaggio lagunare vallivo

Paesaggio delle colture tipiche

-  Orti
-  Vigne

Sistemi storico culturali

-  Sistema tracciati storici
-  Strade della centuriazione romana
-  Sistemi dei fiumi principali
-  Sito di interesse archeologico

Elementi storico culturali

-  Fortificazione
-  Faro
-  Mulino
-  Casone
-  Villa Veneta
-  Palladio - opere e/o interventi
-  Opera storica di difesa costiera
-  Opera storica - Serenissima
-  Opera storica - Serenissima- Lago della Piave

PTGM	PAT
Sito UNESCO Venezia e la sua laguna	Art.19.6 Sito UNESCO Venezia e la sua Laguna
Paesaggio dei campi chiusi	Art.28 Disciplina del territorio Agricolo
Paesaggio interno della bonifica	
Paesaggio lagunare vallivo	Art.19.6 Sito UNESCO Venezia e la sua Laguna Art.9 Sito ZSC Art.10.2 Zona Umida Art.29.1 Area Nucleo Art.29.3 Biotopi
Sistema dei tracciati storici	Art.19.1 Itinerari ciclabili e nautici Art.19.7 Itinerari panoramici
Sistema dei fiumi principali	Art.17 Invarianti Idrogeologiche
Fortificazione	
Villa veneta	
Casone	Art.20 Invarianti storico monumentali
Opera storica della serenissima	

9.3 Coerenza Programmatica

9.3.1 VALUTAZIONI DI COERENZA CON AGENDA 2030



1. Per un sistema resiliente: rendere il sistema più forte e autosufficiente.



Molte delle sfide globali costituite dalla sicurezza alimentare, dalla capacità di far fronte a pandemie e dai cambiamenti climatici, richiedono capacità di comprensione, di risposta immediata del sistema, di flessibilità dei processi di allocazione delle risorse e di collaborazione tra diversi attori e livelli di governo. Tali caratteristiche dipendono in gran parte dalla qualità delle infrastrutture di rete, siano esse fisiche, conoscitive e previsionali (capacità di raccogliere ed elaborare dati a fini previsionali e di prevenzione del rischio), digitali o del sistema produttivo, tutte finalizzate a rendere il sistema territoriale più forte e autosufficiente.

OBIETTIVI	AZIONI	Art.
1.1 Rafforzare gli interventi di mitigazione del rischio con più prevenzione sanitaria.	Sostenibilità ambientale delle costruzioni	5
	Sostenibilità ecosistemica	6
	Servizi di maggior rilevanza di progetto	25.1
	Rigenerazione dello spazio stradale	27.1
	Rete della mobilità ciclabile	27.3
	Infrastrutture verdi	30
1.2 Sostenere interventi di riconversioni produttive verso il biomedicale, la biosicurezza e la cura della persona.	Ambiti di miglioramento della qualità urbana	23.3
	Ambiti di riqualificazione urbana	23.2
1.3 Potenziare la capacità di adattamento delle filiere produttive e incentivare il rientro di attività delocalizzate.	Urbanizzazione consolidata	22
	Ambiti di miglioramento	23.3
	Servizi di maggior rilevanza di progetto	25.1
	Aree ad elevata utilizzazione agricola	28
1.4 Aumentare la sicurezza e resilienza del territorio e delle infrastrutture.	Sostenibilità ecosistemica	6
	Compatibilità geologica	12
	Rigenerazione dello spazio stradale	27.1

2. Per l'innovazione a 360 gradi: economia e produzione protagonisti nella competizione globale



La globalizzazione e le nuove tecnologie moltiplicano le occasioni e costringono ad un processo continuo di dialogo fra diversi saperi e ambiti: la domanda non è più “se innovare” ma “come innovare”. L'innovazione, applicata in tutti gli ambiti produttivi, può dare un impulso allo sviluppo non solo economico ma anche sociale; essa costituisce un importante volano per tutti i settori e può contribuire in modo sostanziale a ridurre l'impatto antropico sugli ecosistemi e a migliorare le condizioni di lavoro, lo stato di salute di una comunità, il livello di istruzione e cultura, nonché una condivisione più ampia del sapere e quindi anche del grado di democrazia.

OBIETTIVI	AZIONI	Articolo NdA
2.1 Promuovere lo sviluppo di nuove competenze legate alla ricerca e innovazione.	Urbanizzazione consolidata di tipo produttivo:	22.2
	Ambiti di riqualificazione urbana	23.2
	Ambiti di Miglioramento	23.3
2.2 Sviluppare nuove forme di organizzazione del lavoro e nuovi modelli di produzione.	Urbanizzazione consolidata di tipo produttivo	22.2
	Ambiti di Miglioramento	23.3
	Aree agricole	28
2.3 Sviluppare la logistica per l'ottimizzazione della circolazione delle merci e sistemi di trasporto intelligenti e integrati spostamenti delle persone.	Infrastrutture per la viabilità di progetto	27.1
	Disposizioni per la localizzazione delle strutture di vendita	22.2
	Aree da riqualificare da PTGM	23.4

3. Per il ben-essere di comunità e persone: creare prosperità diffusa.



Elevati consumi e tassi di occupazione non sono sufficienti per eliminare la presenza di ambiti di povertà e di rischio di povertà, seppur limitati in Veneto. La sfida è quella di superare queste criticità con politiche attive in tema di lavoro e assistenza sociale sul territorio, maggiore attenzione alla sicurezza sul lavoro, diffusa manutenzione e maggiore diffusione e accessibilità delle infrastrutture e dei servizi ad uso delle comunità (ad esempio, scuole e ospedali). Questo anche al fine di garantire la permanenza delle comunità sui territori. Attenzione andrà posta anche sulla necessità di continuare a promuovere e sviluppare la collaborazione tra pubblico e privato con l'obiettivo di potenziare le reti già attive, estendendole ai diversi operatori dei territori, secondo un approccio multisettoriale e multiprofessionale.

OBIETTIVI	AZIONI	Articolo NdA
3.1 Incrementare l'assistenza sociale delle fasce più deboli della popolazione	Servizi di maggior rilevanza esistenti e di progetto	25.1
	Servizi di maggior rilevanza esistenti e di progetto	25.1
3.2 Promuovere l'attività sportiva anche potenziando le infrastrutture sportive.	Rete della mobilità ciclabile e nautica	27.3/27.4/27.7
	Ambiti di miglioramento	23.3
	Sostenibilità ambientale delle costruzioni	5
3.3 Migliorare i servizi pubblici e le infrastrutture (edilizia residenziale, scuole, ecc.).	Servizi di maggior rilevanza esistenti e di progetto	25.1
	Rigenerazione dello spazio stradale	27.1
	Rete della mobilità ciclabile	27.3

4. Per un territorio attrattivo: tutelare e valorizzare l'ecosistema socio- ambientale



Le risorse che influenzano la capacità attrattiva di un territorio riguardano il capitale di conoscenza, reputazionale, infrastrutturale, imprenditoriale, naturale e storico. L'immagine percepita (interna ed esterna) è un asset fondamentale per l'attrattività e il mantenimento di capitali, cervelli, persone e forza lavoro qualificata.

OBIETTIVI	AZIONI	Articolo NdA
4.1 Sviluppare, valorizzare e tutelare l'Heritage regionale, il patrimonio culturale e ambientale e paesaggistico	Servizi di tipo culturale/sociale/ricreativo	6.4
	Invarianti paesaggistiche	19
	Invarianti di tipo storico testimoniale	20
	Disciplina delle categorie di valore	20.1
	Invarianti di natura ambientale	18
	Infrastrutture verdi	30
	Corridoio ecologico	29.2
	Biotopi	29.3
4.2 Ridurre il consumo di suolo, aumentare le aree verdi nei tessuti urbani e periurbani, tutelare le aree naturali protette e la biodiversità.	sostenibilità ecosistemica	6
	zone di tutela relative all'idrografia principale	14.1
	invarianti di natura ambientale	18
	aree agricole	28
	aree nucleo	29.1
	corridoio ecologico	29.2
	Biotopo	29.3
4.3 Efficientare le reti, le infrastrutture e la mobilità.	infrastrutture verdi	30
	disciplina del consumo di suolo	33
	Gerarchizzazione e della rete infrastrutturale	27.1
	Rigenerazione dello spazio stradale	27.1
	Porte Urbane	27.6
Rete della mobilità ciclabile e nautica	27.3/27.4	

Per una riproduzione del capitale naturale: ridurre l'inquinamento di aria, acqua e terra.



L'elevato sviluppo economico e la posizione geografica del Veneto hanno prodotto nel tempo effetti sulla conservazione e sull'equilibrio socio-ambientale ed economico del sistema. Anche l'elevata attrattività culturale-ambientale e paesaggistica, fonte di sviluppo economico e di elevata intensità turistica, esercita impatti non sempre positivi. La qualità dell'ecosistema naturale influisce sulla qualità delle condizioni di vita, lavoro e salute degli abitanti, nonché sulla fruibilità delle risorse naturali. L'economia circolare gioca un ruolo fondamentale in quest'ambito ed è in crescita. Essa considera i rifiuti non come materiali di scarto ma come risorse che possono essere riutilizzate, riducendo, in tal modo, lo spreco e favorendo il riuso. L'innovazione tecnologica e il rapporto con gli enti di ricerca in quest'ambito sono cruciali

OBIETTIVI	AZIONI	Articolo NdA
1.1 Incentivare l'uso di energie rinnovabili e l'efficientamento energetico.	Sostenibilità ambientale delle costruzioni	5
	Sostenibilità ecosistemica	6
	Qualità della forma urbana	7
1.2 Ridurre i fattori di inquinamento dell'aria.	Sostenibilità ecosistemica	5
	Rigenerazione dello spazio stradale	27.1
	Rete della mobilità ciclabile	27.3
1.3 Ridurre i fattori di inquinamento dell'acqua.	Infrastrutture verdi	30
	Sostenibilità ambientale delle costruzioni	5
	Corsi d'acqua	8.3
	Zone di tutela relative all'idrografia principale	14.1
1.4 Tutelare l'ecosistema ambientale e promuovere interventi di mitigazione del cambiamento climatico.	Tutela delle zone agricole	28
	Corridoio ecologico	29.2
	Infrastrutture verdi	30
	sostenibilità ecosistemica	6
1.5 Incentivare il turismo sostenibile e la diffusione della mobilità dolce.	Infrastrutture verdi	30
	Ambiti di miglioramento della qualità urbana e territoriale	23.3
	Mobilità nautica - itinerari fluviali	27.4/27.7
	Itinerari ciclabili	19.1
	Ambiti di miglioramento	23.3
	Rigenerazione dello spazio stradale	27.1
	Porte Urbane	27.6
Rete della mobilità ciclabile	19.1	

