



COMUNE DI MIRANO

REALIZZAZIONE DI UNA NUOVA PISTA CICLABILE IN VIA SCALTENIGO (S.P. 26) TRA SCALTENIGO E MIRANO

PROGETTO DEFINITIVO

PISTA CICLABILE VIA SCALTENIGO RELAZIONE PAESAGGISTICA

N. ELABORATO

4

FORMATO A3

-

CODICE PROGETTO

30 24 S DS

3	1	3024SDS3_paesaggistica_1	gennaio 2024	VD	FC	AM
Con.	Rev.	Nome file	Data	Redatto	Controllato	Approvato

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

ARCH. ANDREA SANCASSANI

PROGETTISTA DELL'INTERVENTO

DOTT. ING. ANTONIO MARTINI



STUDIO MARTINI INGEGNERIA S.r.l.
info@martiniingegneria.it

Studio certificato Qualità, Ambiente e Sicurezza





INDICE

RELAZIONE PAESAGGISTICA (CODICE DEI BENI CULTURALI E DEL PAESAGGIO - D.L.G.S 22/01/2004, N. 42 ART - 146, COMMA2 – D.P.C.M. 12/12/2005)	2
1. INTRODUZIONE	3
1.1 INQUADRAMENTO NORMATIVO.....	4
1.1.1 Normativa Nazionale.....	4
1.1.2 Normativa Regionale.....	4
2. ANALISI STATO ATTUALE	6
2.1 LOCALIZZAZIONE	6
2.1.1 Inquadramento geografico.....	6
2.1.2 Inquadramento storico.....	6
2.1.3 Inquadramento Ambientale	9
2.1.4 Inquadramento Paesaggistico.....	10
2.2 STATO DI FATTO	14
2.2.1 Analisi dei livelli di tutela	14
2.2.2 Caratteri del contesto paesaggistico	28
2.2.3 Rappresentazione fotografica dello stato attuale.....	36
3. DESCRIZIONE DEL DI PROGETTO	54
3.1 INQUADRAMENTO DELL'AREA E DELL'INTERVENTO	54
3.2 SCELTE PROGETTUALI	55
4. ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA	63
4.1 PREVISIONI DEGLI EFFETTI DELL'INTERVENTO	63
4.2 MISURE DI MITIGAZIONE / INTERVENTI.....	66



Comune di Mirano
Realizzazione di una nuova pista ciclabile in via Scaltenigo (S.P. 26) tra Scaltenigo e Mirano

Progetto Definitivo – Pista ciclabile di via Scaltenigo
Relazione paesaggistica

**RELAZIONE PAESAGGISTICA (CODICE DEI BENI CULTURALI E DEL
PAESAGGIO - D.L.G.S 22/01/2004, N. 42 ART -146, COMMA2 – D.P.C.M.
12/12/2005)**

*Realizzazione di una nuova pista ciclabile in via Scaltenigo (S.P. 26) tra
Scaltenigo e Mirano*



1. INTRODUZIONE

L'oggetto della presente relazione, per l'ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica, è la realizzazione della pista ciclabile di collegamento tra il capoluogo Mirano e la frazione Scaltenigo, la creazione di una rotatoria tra via Scaltenigo e via Caltressa e la sistemazione di un tratto esistente di pista ciclabile lungo via Scaltenigo, compreso tra la S.P. 81 "via Venezia" fino all'intersezione con la S.P. 32 "via Cavin di Sala" oltre all'adeguamento di due strade di collegamento con via Meneghetti e via Milano come opera complementare. Tale intervento è parte della fase definitiva dell'iter procedurale di progettazione.

Il committente è l'Amministrazione comunale di Mirano.

Il tracciato si sviluppa quasi totalmente in aree private che saranno acquisite dal comune allo scopo di realizzare l'opera in oggetto.

L'opera rappresenta elemento di valorizzazione del territorio e di fruizione del paesaggio. Con la realizzazione dell'intervento risultano interessate aree soggette a vincolo paesaggistico, inoltre l'area è anche interessata da due elettrodotti con relativa fascia di rispetto ed in parte rientra nelle zone di interesse archeologico relativamente al agrocenturiato.



1.1 INQUADRAMENTO NORMATIVO

1.1.1 Normativa Nazionale

- Decreto Legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 “Codice dei beni culturali e del paesaggio ai sensi dell’art.10 della L. 6 luglio 2002, n. 137”
- DPCM 12 dicembre 2005 “Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell’articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali del paesaggio di cui al D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42”
- Decreto Legislativo 26 marzo 2008, n. 62 “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, in relazione ai beni culturali”
- DPR 9 luglio 2010, n. 139 - Regolamento recante procedimento semplificato di autorizzazione paesaggistica per gli interventi di lieve entità a norma dell’articolo 146, comma 9, del D.Lgs. n. 42 del 2004
- Circolare n. 24 dell’8 novembre 2011 del Ministero per i beni e le attività culturali - Decreto legge n. 70 del 2011 recante prime disposizioni urgenti per l’economia, convertito con modificazioni dalla legge n.106 del 2011 - Modifiche al procedimento di autorizzazione paesaggistica di cui all’art. 146 del D.Lgs. n. 42 del 2004.
- D.P.R. n. 31 del 13 febbraio 2017 - Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall’autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata

1.1.2 Normativa Regionale

- Deliberazione di Giunta Regionale n. 1320 del 28 Luglio 2014, la Regione Veneto ha approvato la “Nuova disciplina per la composizione e il funzionamento dell’Osservatorio regionale per il paesaggio”.
- Deliberazione di Giunta Regionale n. 824 del 15 Maggio 2012, la Regione Veneto ha disciplinato la composizione ed il funzionamento dell’Osservatorio regionale per il paesaggio.
- Deliberazione della Giunta Regionale n. 2072 del 07 dicembre 2011 - Modalità di calcolo della sanzione prevista dagli articoli 167 e 181 del D.Lgs. 42 del 2004 per opere realizzate in zona di vincolo paesaggistico, in assenza o difformità dalla prescritta autorizzazione paesaggistica. Il provvedimento è indirizzato alla definizione dei procedimenti di accertamento di compatibilità paesaggistica in corso presso la Regione secondo l’art. 15 della Legge Regionale n. 10 del 2011.
- Nota n. 565738 del 2 dicembre 2011 a firma congiunta del Segretario Regionale per l’Ambiente e del Segretario Regionale per le Infrastrutture - Tipologie di intervento di carattere idraulico forestale escluse da autorizzazione paesaggistica di cui all’art. 146 del D.Lgs. 42 del 2004.

- Legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 “norme per il governo del territorio” in materia di paesaggio.
- Deliberazione della Giunta Regionale n. 3733 del 5 dicembre 2006 - Approvazione dello schema di accordo tra il Ministero per i beni culturali e le attività culturali e la Regione del Veneto. Elenco delle opere soggetto a una "relazione paesaggistica semplificata" ai sensi dell’art. 3 del DPCM del 12 dicembre 2005.
- Legge regionale 26 maggio 2011, n. 10 - Modifiche alla legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 “norme per il governo del territorio” in materia di paesaggio.
- Deliberazione della Giunta Regionale n. 835 del 15 marzo 2010 - Indirizzi in merito alla verifica della sussistenza dei requisiti di organizzazione e di competenza tecnica/scientifica per l’esercizio delle funzioni paesaggistiche al fine del rilascio della autorizzazione paesaggistica art. 146, comma 6, del D.Lgs. 42 del 2004.
- Deliberazione della Giunta Regionale 2945 del 14.12.2010 “Esercizio delle funzioni autorizzatorie ai sensi dell’art. 146, comma 6, D.Lgs. 42/2004: “Codice dei beni culturali e del paesaggio” e successive modificazioni e integrazioni. Presa d’atto della verifica effettuata”, che incarica la Sezione Urbanistica ad approvare l’elenco degli enti idonei.
- Decreto Direttore Direzione Urbanistica e Paesaggio n. 134 del 20.12.2010 ss.mm.ii, con il quale è stato approvato l’elenco degli enti idonei al rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche.

In particolare, si sottolinea come con la Legge regionale 26 maggio 2011, n. 10, la Regione abbia inserito il paesaggio all’interno delle “Norme per il governo del territorio”, recependo parzialmente il Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.lgs. 22.01.2011 n. 42, s.m.i.) confermando in parte quanto già disposto con la LR 31 ottobre 1994, n. 63. In particolare, la legge regionale 26 maggio 2011, n. 10 definisce: quali sono le competenze regionali in materia di paesaggio; norma la delega delle funzioni amministrative a Enti Parco, Province e Comuni; istituisce l’Osservatorio regionale per il paesaggio e la Commissione regionale e le Commissioni locali per il paesaggio. Le novità introdotte al Codice dei beni culturali e del paesaggio con il D.Lgs 26 marzo 2008, n. 63, hanno richiesto una generale revisione delle procedure per la verifica di compatibilità paesaggistica e per il rilascio dell’autorizzazione. Dall’entrata in vigore delle nuove norme, la verifica di compatibilità fra interesse paesaggistico tutelato ed intervento progettato, si fonda sulla “Relazione Paesaggistica” prevista dall’art. 146 comma 3°, del D. Lgs 42/04, individuata con il DPCM 12 dicembre 2005 e precisata nella forma semplificata con DPR 9 luglio 2010, n. 139. L’Osservatorio regionale per il paesaggio ha predisposto degli “atti di indirizzo e coordinamento”, a supporto dell’esercizio della funzione autorizzatoria di cui agli



articoli 146 e 147, relativamente ai beni paesaggistici definiti all'art. 134 del Codice e degli schemi di relazione paesaggistica da utilizzare assieme alle linee guida del "Prontuario Tecnico per il Paesaggio", che hanno lo scopo di implementare e completare la relazione paesaggistica a seconda della categoria di opere ed interventi trattati. L'Osservatorio ha pubblicato il quaderno n. 1 Prontuario tecnico per il paesaggio", come strumento in grado di agevolare l'analisi del territorio ad una scala ridotta al fine di poter affrontare argomenti di maggiore dettaglio e tradurre direttive a scala territoriale in norme puntuali. Il Prontuario assume e fa propri gli "indirizzi e obiettivi di qualità" dell'Atlante dei paesaggi del Veneto, sviluppandone i contenuti attraverso gli indirizzi di carattere generale, raccoglie l'insieme delle buone pratiche per un corretto utilizzo del territorio-paesaggio e si propone come sussidio per la valutazione di compatibilità paesaggistica nel procedimento autorizzativo ai sensi degli artt. 146 e 147 del Codice. La Relazione Paesaggistica qui di seguito sviluppata è stata redatta proprio sviluppando lo schema di Relazione proposto dall'Osservatorio Regionale. In particolare nella Relazione verranno analizzati lo stato attuale dei luoghi approfondendo il quadro paesistico regionale e locale, scendendo poi nel dettaglio del progetto, presentandone le caratteristiche tecniche e le opere previste, al fine di valutarne l'impatto visivo tenendo conto della vulnerabilità del sistema paesaggio e delle caratteristiche specifiche dell'area in esame.



2. ANALISI STATO ATTUALE

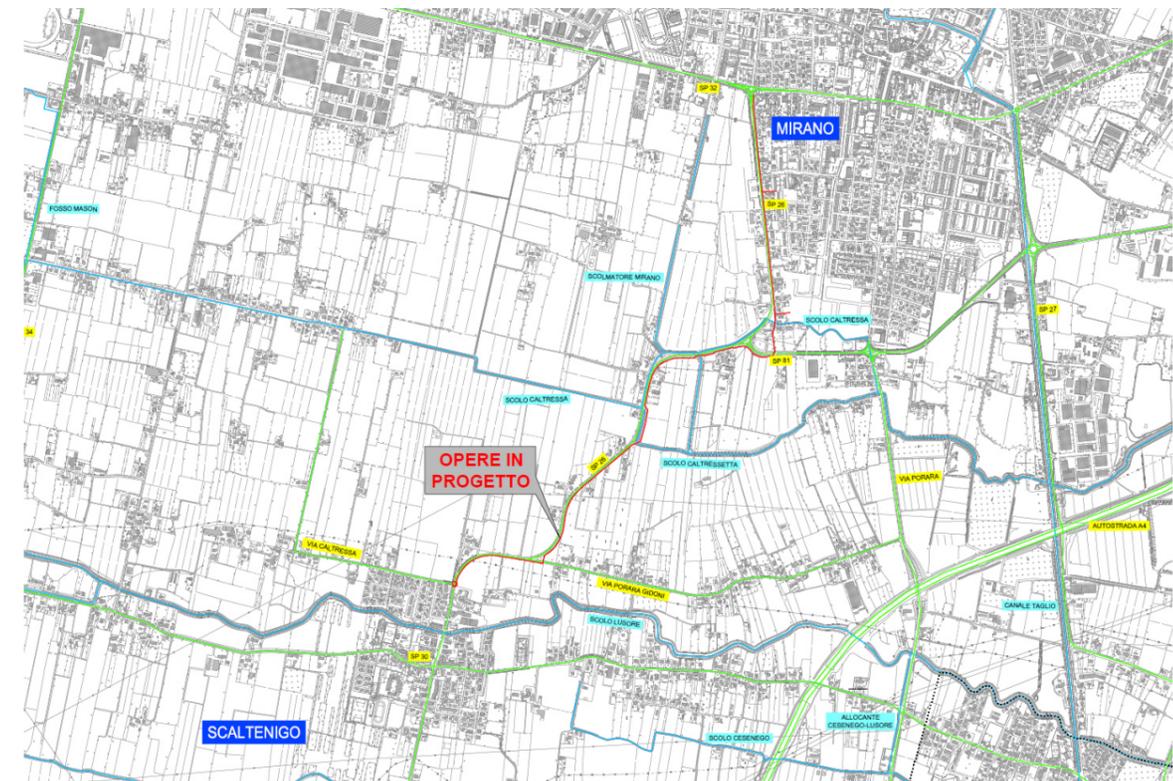
2.1 LOCALIZZAZIONE

2.1.1 Inquadramento geografico

Il progetto è caratterizzato dalla realizzazione della pista ciclabile di collegamento tra il capoluogo Mirano e la frazione Scaltenigo, la creazione di una rotatoria tra via Scaltenigo e via Caltressa e la sistemazione di un tratto esistente di pista ciclabile lungo via Scaltenigo, compreso tra la S.P. 81 “via Venezia” fino all’intersezione con la S.P. 32 “via Cavin di Sala” oltre all’adeguamento di due strade di collegamento con via Meneghetti e via Milano come opera complementare



Inquadramento su ORTOFOTO



Inquadramento su CTR

2.1.2 Inquadramento storico

Le origini di Mirano affondano nella storia più lontana. Il nome Mirano, anticamente Miranum, deriva molto probabilmente da mira o specola poiché i Romani probabilmente vi tenevano un osservatorio militare, come nel vicino paese di Mira, a salvaguardia del territorio bonificato e reso fertile entro la strutturazione viabile del "graticolato". Viene così chiamato questo sistema di appoderamento romano che prevedeva un grande *age* suddiviso in *centuriae* quadrate di 710.40 metri, pari a 2400 piedi romani, e si estendeva in una vasta porzione di territorio a nord est della grande *Patavium*, l'odierna Padova, una tra le più fiorenti città dell'impero Romano.



Probabilmente tuttora è la più grande e meglio conservata delle centuriazioni romane conosciute e **dipendeva giurisdizionalmente dal Municipium di Padova**. Gli agri centuriati suddivisi da linee perpendicolari costituivano un sistema viario e territoriale orientato al centro propulsore: le vie che correivano in direzione nord-sud si chiamavano *Kardines*, quelle che correivano da est a ovest si chiamavano Decumani. Spesso al posto (o a fianco) di un *kardo* o di un *decumanus* vi era un canale, che oltre a migliorare il deflusso delle acque faceva anche da confine. I limiti certi di questa centuriazione erano il corso del Brenta a ovest e del Muson a nord-est, non è dimostrato che essa giungesse fino al mare, ma prolungando idealmente il *decumanus maximus* si arriverebbe proprio dove oggi si trova Mestre. Forse fu sconvolta dagli interventi idraulici dei veneziani.

Ancora oggi il graticolato è facilmente riconoscibile e chiunque si trovi a percorrere le strade dei Comuni di Mirano, Santa Maria di Sala, Borgoricco e Camposampiero rimane impressionato dalla regolarità sia del tracciato viario, con strade che s'incrociano ad angolo retto, che della suddivisione della superficie agraria. Una "via Desman" (da *decumanus*) testimonia come il ricordo della romanità sia stato tradotto in linguaggio veneto, arrivando vivo fino ai nostri giorni. Le antiche strade romane del territorio di Mirano sono riconoscibili non solo per i nomi ma anche grazie ad una segnaletica stradale speciale realizzata alcuni anni fa dal Comune sulla base di uno studio del Gruppo "Desman", con cartelli gialli a scritte nere collocati sotto gli indicatori viari.

Marziale, nei suoi Epigrammi, ricorda Mirano come luogo che dà del buon vino, benché non molto gagliardo.

Alla caduta di Roma e dopo i primi saccheggi e distruzioni barbariche il territorio miranese fu riorganizzato da Vitaliano Primo da Padova, legionario fedele all'impero d'Oriente, ma nel 568 Padova venne assediata dalle orde longobarde che si accamparono anche a Mirano e nelle fertili campagne circostanti, distruggendo ogni cosa. Il territorio passò quindi in proprietà ai Collalto, signorotti longobardi, e fu aggregato al trevigiano.

Nel 1117 l'abate Pietro di Sant'Ilario acquistò il miranese, sicché la zona passò sotto la protezione veneziana. L'opera di colonizzazione realizzata dai romani non s'interruppe ma fu raccolta e

potenziata quindi dai benedettini ai quali va ascritta la seconda delle tre colonizzazioni del territorio. Della loro presenza, delle loro masserie, il territorio è pieno di testimonianze.

Col risollevarsi di Padova, nel periodo comunale, Mirano ritornò nuovamente sotto l'influenza patavina e si provvide alla costruzione di un castello a difesa del paese.

In quei tempi, il territorio era soggetto a continue incursioni di bande d'armati; particolarmente disastrose furono le scorribande degli Ungari, nonché le lotte fra Padova e Treviso (1229).

Dopo le parentesi di conquiste e della tirannia di Ezzelino da Romano (1237 - 1256), Mirano tornò sotto il governo della Repubblica di Padova.

Nel 1303 Bolzonella, erede del conte Pietro da Peraga, portò in dote al conte Badoero, potestà di Padova, vari possessi terrieri, fra cui Mirano.

Sedici anni più tardi, verso il 1320, Cangrande della Scala, in guerra contro Padova, assale e distrugge completamente il castello di Mirano, di cui oggi resta traccia solo nei toponimi Castellantico, Bastia Entro, Bastia Fuori. Cinque anni dopo il territorio di Mirano venne dato da Padova nuovamente ai Da Peraga, e precisamente a Filippo, quale ricompensa per i danni subiti nei suoi possedimenti di Peraga e Vigonza, nonché per servigi resi alla città.

A Mirano i Da Peraga, fortificano il paese, che resistette con valore durante le liti fra Padova, allora dominazione dei Carraresi, e Venezia.

Nel 1403 Mirano cadde in mano alle milizie veneziane e dopo il 1405, con la conquista di Padova da parte della Serenissima, Mirano col suo territorio fu soggetto alla Repubblica di San Marco, dalla quale fu dominato fino al suo crollo nel 1797.

Venezia, con l'annessione del territorio, pose all'incanto i beni dei Peraga, e Mirano venne dato per una metà ad Antonio Fasolo da Chioggia per lire venete 12.000, e per il rimanente ai fratelli, cittadini veneti, Nicoletto e Moretto Bonifacio, che versarono per quasi tutto il centro di Mirano lire 16.000.



Nel 1509 il paese subì le devastazioni dell'esercito imperiale durante le guerre della Lega di Cambrai. In questo periodo il miranese Alvisè Dardanio diede un contributo indispensabile alla riconquista di Padova da parte della Repubblica di Venezia e perciò fu ricompensato dal Senato Veneto con l'onorificenza di Cancelliere Grando, massima carica per un cittadino non nobile.

Il dominio veneziano portò un lungo periodo di pace durante il quale il Comune raggiunse il suo massimo splendore grazie anche all'espandersi del fenomeno delle ville venete (soprattutto nel Sei - Settecento). Mirano si popolò di ville aristocratiche, di case padronali e rurali, che ancor oggi ingentiliscono la sua campagna, e che favorirono un grande potenziamento dell'agricoltura. Tra i prodotti realizzati si poteva trovare un vino assai richiesto dalla marina perché singolarmente adatto a sopportare gli scuotimenti della navigazione.

Alla Serenissima è legato anche lo scavo del Taglio, il canale rettilineo che nel 1606 collegò il Muson alla Riviera del Brenta, che prosegue poi col nome di Novissimo per tutta la conterminazione lagunare fino a Chioggia. Il canale rese Mirano un importante capolinea della navigazione fluviale veneta e favorì il suo sviluppo industriale e commerciale nel periodo successivo all'Unità d'Italia (1860), fino all'epoca dei trasporti su strada. L'antica stazione di posta, per il cambio dei cavalli, è stata demolita nel 1963 per far posto alla nuova costruzione della Banca di Novara.

Dopo l'unità e comunque prima del 1900 un ramo del fiume Muson che attraversava Mirano è stato interrato cosicché nel centro del paese, che prima si trovava su un'isola, fu possibile creare una piazza per il monumento a Vittorio Emanuele II e per la passeggiata borghese. L'interramento fu realizzato anche allo scopo di portare a Mirano la ferrotranvia, oggi non più esistente.

Mirano svolse un ruolo importante nel periodo della Resistenza armata e civile al fascismo e al nazismo. Ai numerosi giovani che furono massacrati durante la lotta partigiana tra il 1944 e il 1945 è stata dedicata la piazza principale, un tempo piazza Vittorio Emanuele II e in seguito piazza Martiri della libertà.

Mirano oggi si basa su la distribuzione della forza lavoro prevalentemente nel settore terziario a discapito dell'agricoltura, ha ancora nella vivacità un elemento fondante. È un attivo centro commerciale e sede di molte attività artigianali e industriali.

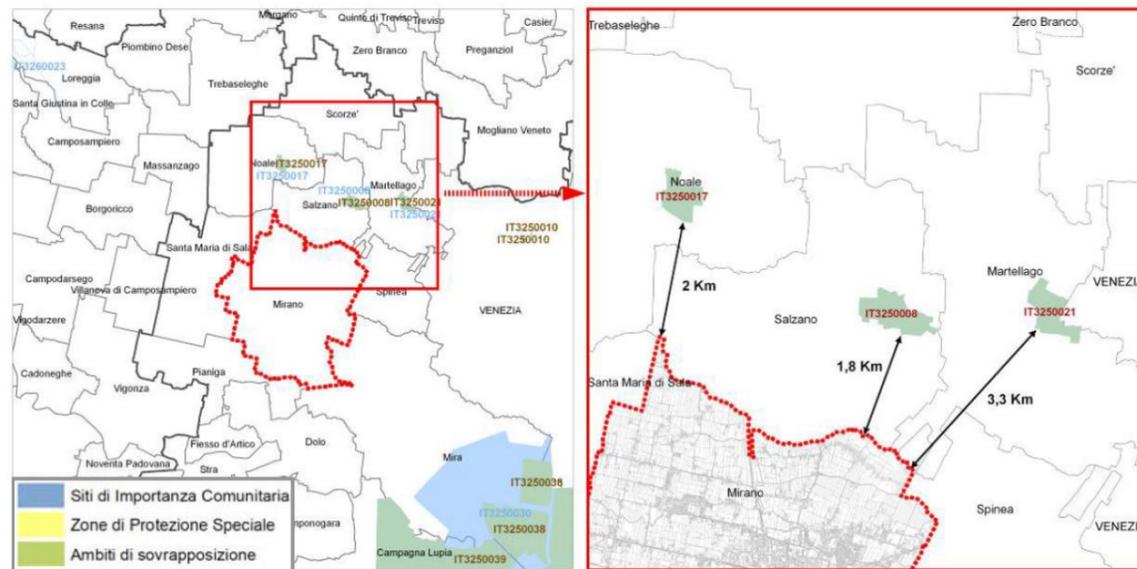
Fiorentino è il mercato settimanale del lunedì, che richiama molta gente dai dintorni. Ancor più visitatori sono attirati nel centro di Mirano dall'antica Fiera di San Matteo: la prima edizione fu autorizzata dal Senato Veneto con decreto del 6 settembre 1477 e da allora, tranne le sospensioni in tempo di guerra, si è sempre svolta con regolarità. Infatti, nonostante questo paese abbia una natura eterogenea, ricca di fermenti e in costante evoluzione, non scorda le sue tradizioni più antiche che si riverberano anche nelle iniziative di associazioni e comitati, tra la Piazza Martiri e le frazioni, che sono occasioni di socialità vissuta e segno di benessere e di piacere di stare insieme. In un vecchio dizionario coreografico del Veneto di Guglielmo Stefani, Milano 1854, si legge che le antiche frazioni di Mirano sono "Bastia dentro, Bastia fuori, Camenzago, Covetta di Ca' Castello, Covenzago, Granza Giustiniana, Granza Sagredo, Granza Molina, Granza Pesara, Granza Ventura, Mercuriagio, Viasana, Campocroce, Caorliego, Scaltenigo con Abbazia Trevisana, Ca' Cogoli ossia Formigo, Ballò, Fratte Vetrego, Zianigo con Castelliviero, Campo Cesarano, Scortegara". Oggi Mirano capoluogo è circondato dalle frazioni di Zianigo, Campocroce, Scaltenigo, Ballò, Vetrego.

Fonte:

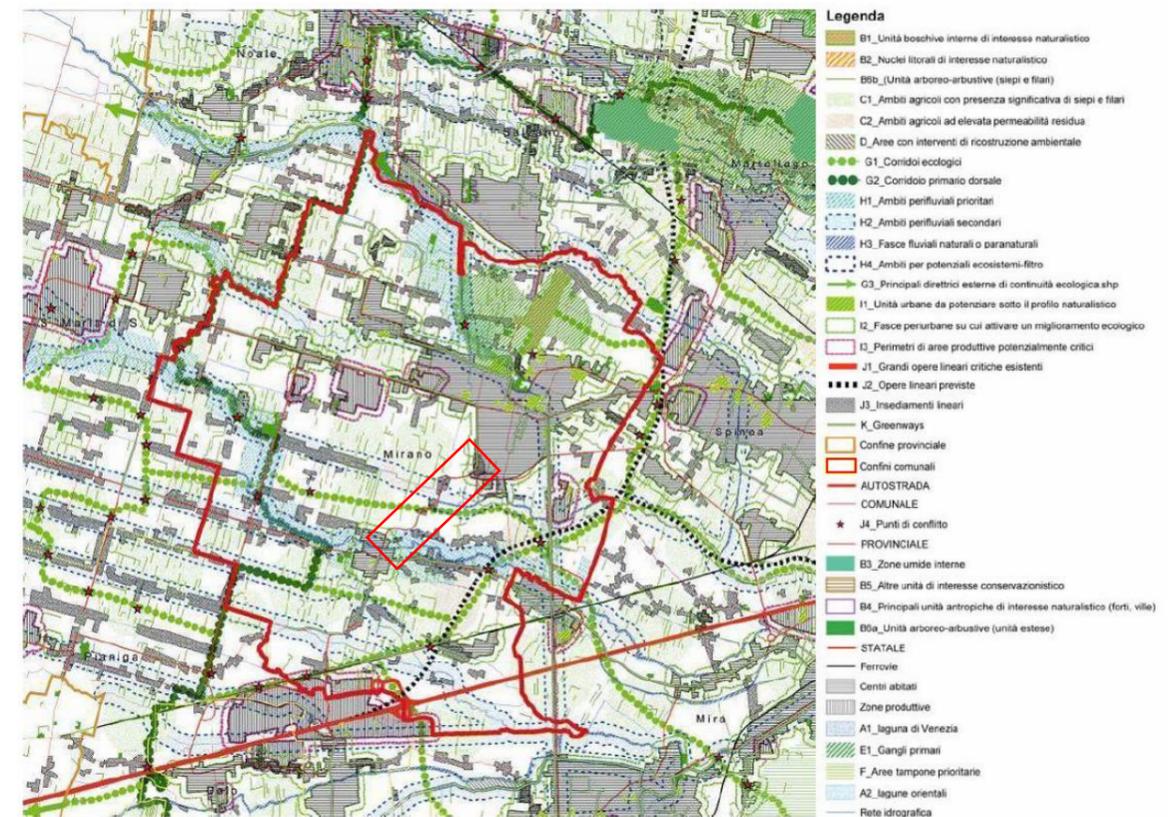
<https://www.comune.mirano.ve.it/it/page/storia-230901fc-d018-4c0d-b02c-ca314d4946e9>



diffonderne la cultura in alternativa alle conifere e alle specie esotiche; un'area incolta arboreo-arbustiva; un comprensorio agricolo con siepi e filari. È poi da tenere conto che in prossimità scorrono il Muson e il Parauro. Il comune di Mirano è poi inserito nel sistema delle ville di rilevanza naturalistica, che include le ville storiche dotate di giardini con valore naturalistico maggiore, cioè giardini che conservano ancora caratteri di unità relitte di bosco planiziale.



Localizzazione siti Rete Natura 2000



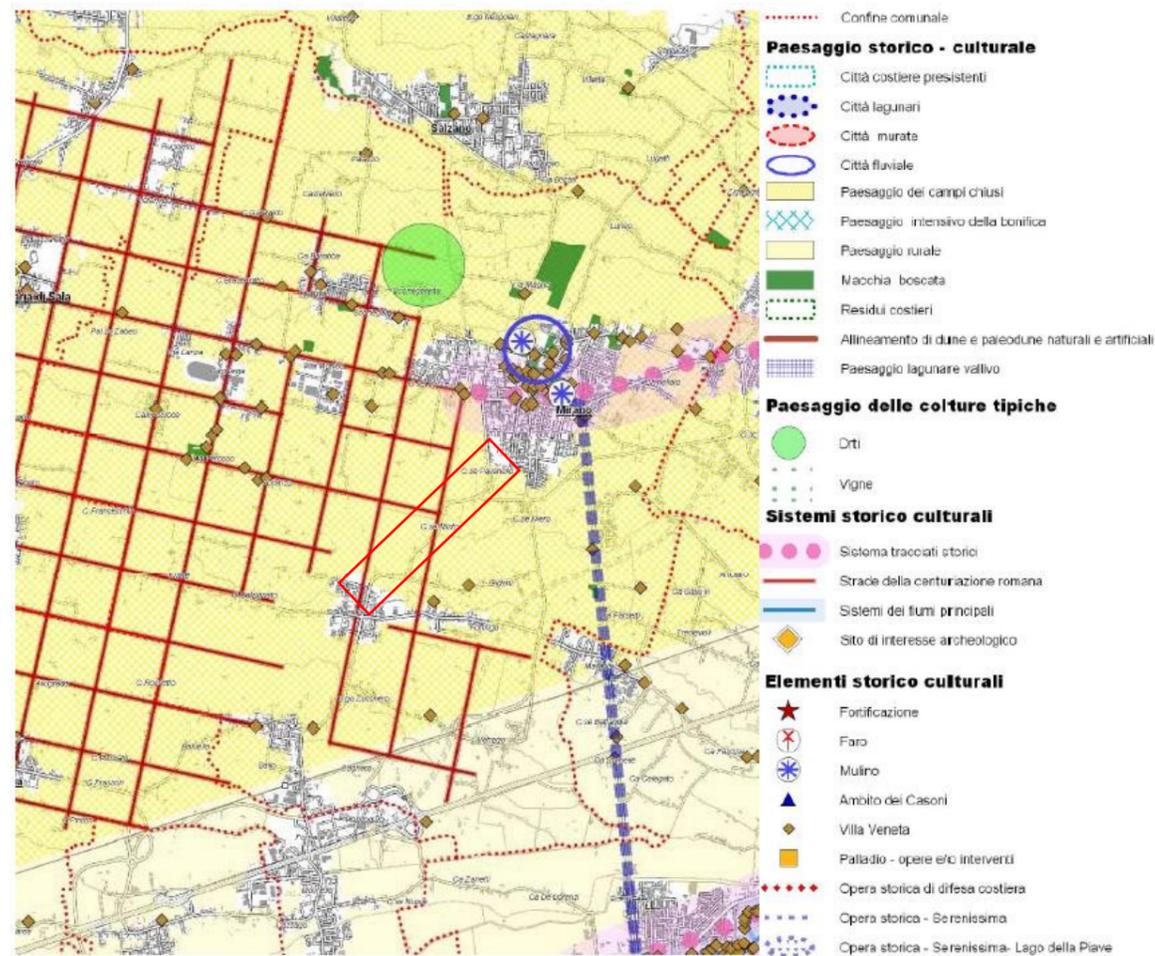
La rete ecologica

Fonte: Rapporto Ambientale – P.A.T. Comune di Mirano

2.1.4 Inquadramento Paesaggistico

Il PTCP della provincia di Venezia, integrando alcune specifiche derivanti del PTRC della Regione Veneto, mette in evidenza quattro macro sistemi che si esplicano in diversa maniera anche all'interno del territorio comunale:

- Paesaggio storico culturale;
- Paesaggio delle colture tipiche;
- Sistemi storico culturali;
- Elementi storico culturali.



Estratto tavola del sistema del Paesaggio del PTCP di Venezia

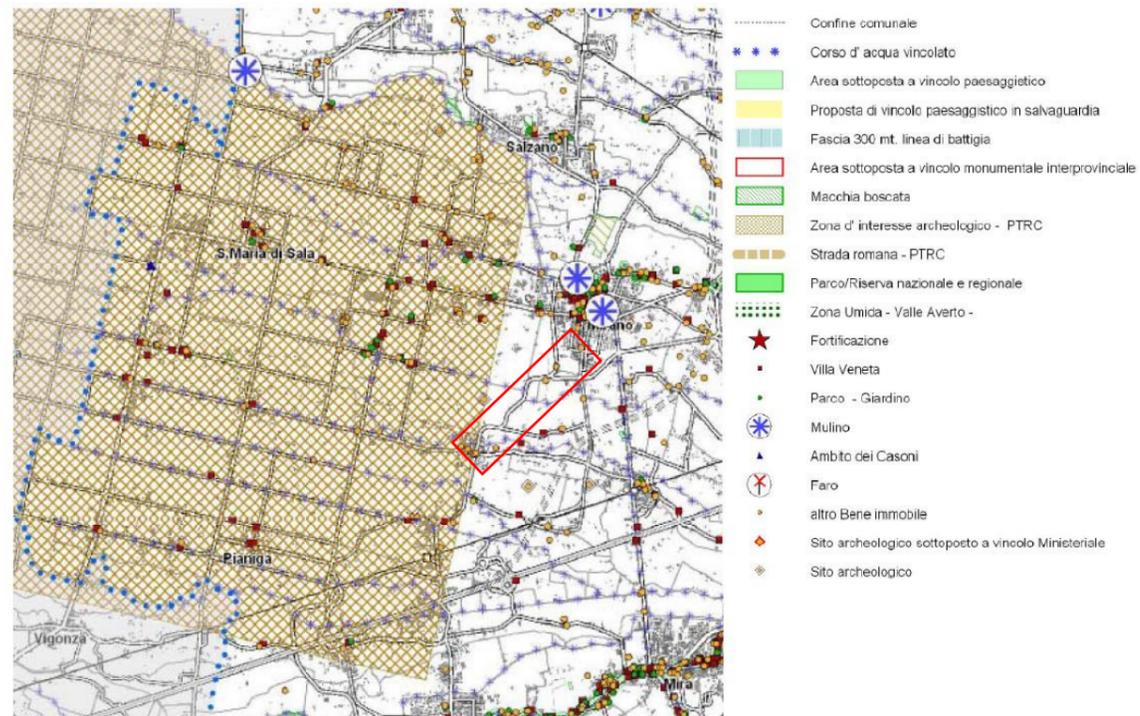
Mirano viene individuata come città fluviale per la presenza di corsi d'acqua importanti che hanno dato lo sviluppo ai nuclei urbani e che vedono ancora la presenza di antichi mulini nel territorio. Il contesto paesaggistico è quello dei campi chiusi ovvero il risultato di un ambiente agrario con la forte presenza di filari e siepi a cui si aggiunge la presenza di qualche area boscata collocata in particolare nella zona nord del territorio. Le colture tipiche presenti nel territorio comunale sono principalmente gli orti. Per sistemi storico-culturali si identificano il tracciato storico della Miranese, i sistemi dei fiumi principali e i siti di interesse archeologico a cui si somma il sistema delle strade romane dell'agrocenturiato, valido esempio di paesaggio di

archeologia di cui si ha ancora oggi la percezione. Tra gli elementi storico-culturali, si mettono in evidenza le ville venete.

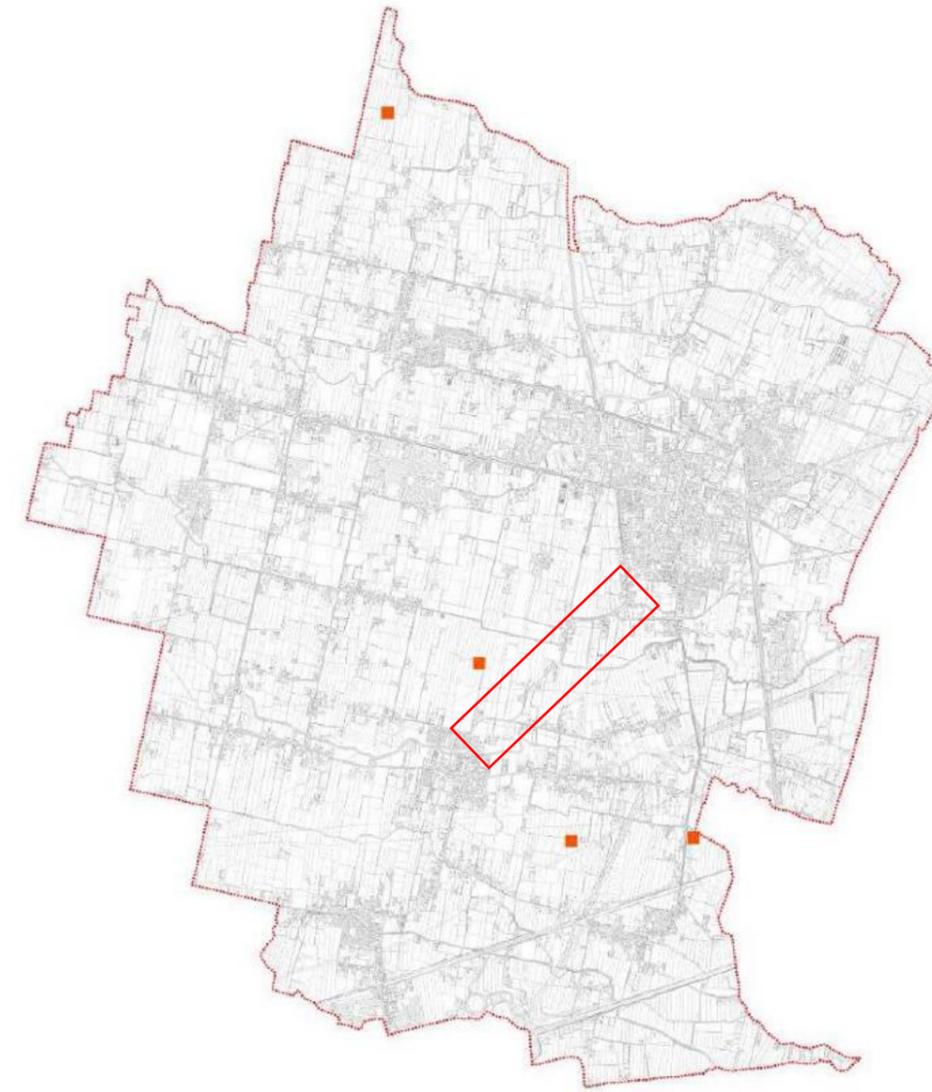
Le specificità del territorio agricolo rivestono un'importanza enorme nel definire la qualità del paesaggio in un territorio in gran parte protetto anche dal PALAV.

Il sistema vegetazionale emergente è la parte percettivamente più importante per la lettura del paesaggio. È costituita da vegetazione lineare (alberature o siepi) lungo la viabilità; vegetazione lineare (alberature o siepi) lungo le divisioni dei campi; masse arboree della riforestazione; i vigneti e i pioppeti-frutteti; vegetazione ripariale.

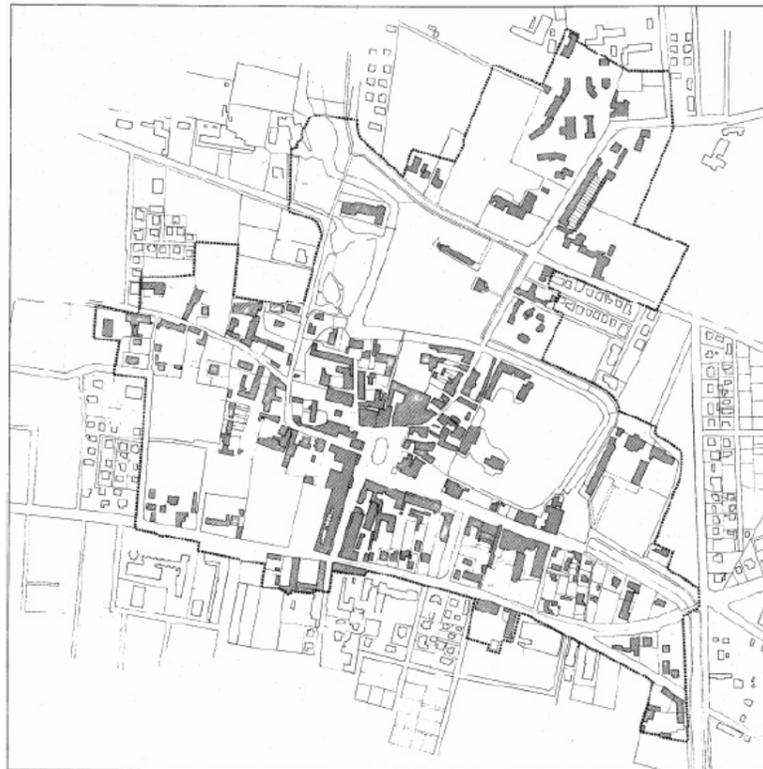
Sono da considerare inoltre le masse arboree dei parchi delle ville e le masse arboree urbane che costituiscono il proseguimento del sistema vegetazionale agricolo nelle aree edificate. Si tratta di un territorio fortemente artificiale, creato dall'uomo in secoli di colonizzazione e mantenuto oggi grazie al tipo di attività agricola esistente. Altra caratterizzazione forte che si interseca con il paesaggio agricolo è la già citata centuriazione romana. Il territorio di Mirano, dopo duemila anni, conserva ancora molti degli elementi propri della centuriazione, fin nella divisione dei campi, anche se in maniera non uniforme che permangono sul territorio comunale: gli assi dei cardini e dei decumani; gli assi intermedi della centuria, segnati con una grafia che permette di comprenderne immediatamente la gerarchia nella suddivisione della centuria; i corsi d'acqua principali; la rete idrica dei canali di scolo; i fossati; le alberature; i segni di suddivisione dei campi; gli insediamenti rurali; gli edifici religiosi.



Estratto tavola del sistema insediativo storico, dei beni culturali e del paesaggio del PTCP di Venezia



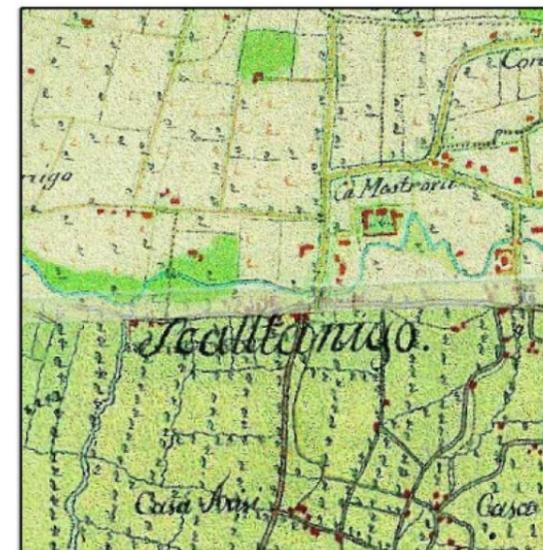
Localizzazione delle aree archeologiche (Fonte PRG Comune di Mirano)



Centro storico di Mirano (fonte: Atlante dei Centri Storici del Veneto)



Proposta di perimetrazione del centro storico di Scaltenigo del PTCP (fonte: PTCP Venezia)



Cartografia del von Zach (1798-1804)



IGM Storico prima levata (anno 1891 circa)



2.2 STATO DI FATTO

2.2.1 Analisi dei livelli di tutela

Si riporta di seguito l'individuazione dell'area negli estratti delle tavole del PAT e del PI e le indicazioni vincolistiche territoriali di riferimento, per il comune di Mirano.

2.2.1.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) della Regione Veneto

2.2.1.1.1 Tavola 01 a, b, c: Uso del suolo (Terra, Acqua, Idrologia e rischio sismico)

Le tavole individuano i diversi sistemi di uso del suolo, della tutela delle acque, sistema idrogeologico e rischio sismico. Partendo dai dati forniti dalle strutture regionali competenti, il piano nella "Tavola 01 Uso del suolo Terra" riconosce gli ambiti ed elementi territoriali che costituiscono l'armatura territoriale su cui opera il sistema di azioni per la tutela del sistema del territorio rurale, in cui si riconoscono e valorizzano le dinamiche di trasformazione, le potenzialità economiche e il ruolo produttivo, ambientale, sociale. Nella "Tavola 01 Uso del Suolo Acqua" vengono riconosciuti gli elementi di rilevanza regionale costituenti il sistema delle acque del Veneto. Mentre nella tavola "Tavola 01 Uso del Suolo Idrologia e Rischio Sismico" si individua il sistema idrogeologico che caratterizza il suolo del territorio veneto, indicando le aree di pericolosità idraulica e quelle di pericolosità geologica e specificando le superfici soggiacenti al livello medio del mare, i bacini soggetti a sollevamento meccanico, l'ubicazione dei principali impianti idrovori, le aree di laminazione e le superfici allagate nelle alluvioni degli ultimi sessanta anni; il tutto evidenziato sulla griglia di riferimento dell'idrografia e della rete utilizzata per fini irrigui insieme alle relative superfici irrigue. Sulla base del tessuto urbanizzato che costituisce l'elemento territoriale di riferimento è stato evidenziato il sistema del rischio sismico indicando le diverse fasce di pericolosità sismica da 0,175g a 0,20g.

Dal confronto con gli elaborati del Piano si evince che l'intervento ricade in tre tipologie di ambiti:

- ambito urbano nella Pianura Agropolitana

- aree ad elevata utilizzazione agricola;
- ai margini di tessuti urbanizzati.

L'area ricade parzialmente all'interno di una perimetrazione di paesaggio Veneto. L'ambito ricade in un territorio caratterizzato da superficie irrigua (di bacini soggetti a sollevamento meccanico), vulnerabile da nitrati, di primaria tutela quantitativa degli acquiferi, all'interno di comuni con falde vincolate per utilizzo idropotabile. Si segnala che la realizzazione dell'opera non comporta variazioni dell'attuale assetto delle aree interessate, poiché ricadente in parte nell'attuale sede stradale e in parte nei terreni a lato del sedime stradale.

2.2.1.1.2 Tavola 02: Biodiversità

La tavola individua la capacità di diversificazione degli ambiti agricoli e la presenza dei sistemi delle reti ecologiche del Veneto, al fine di tutelare e accrescere la biodiversità, in coerenza con l'articolo 3 della Direttiva 79/409/CEE e con l'articolo 10 della Direttiva 92/43/CEE, la Rete ecologica regionale.

Dal confronto con l'elaborato di Piano, le opere rientrano nella zona classificata come ambito con medio alta e medio bassa diversità dello spazio agrario. L'opera in progetto, sviluppandosi in aderenza o in prossimità alla sede stradale esistente, non andrà ad alterare ulteriormente l'integrità del territorio agricolo esistente nelle vicinanze. Non sono presenti sistemi ecologici di interesse regionale nelle vicinanze.

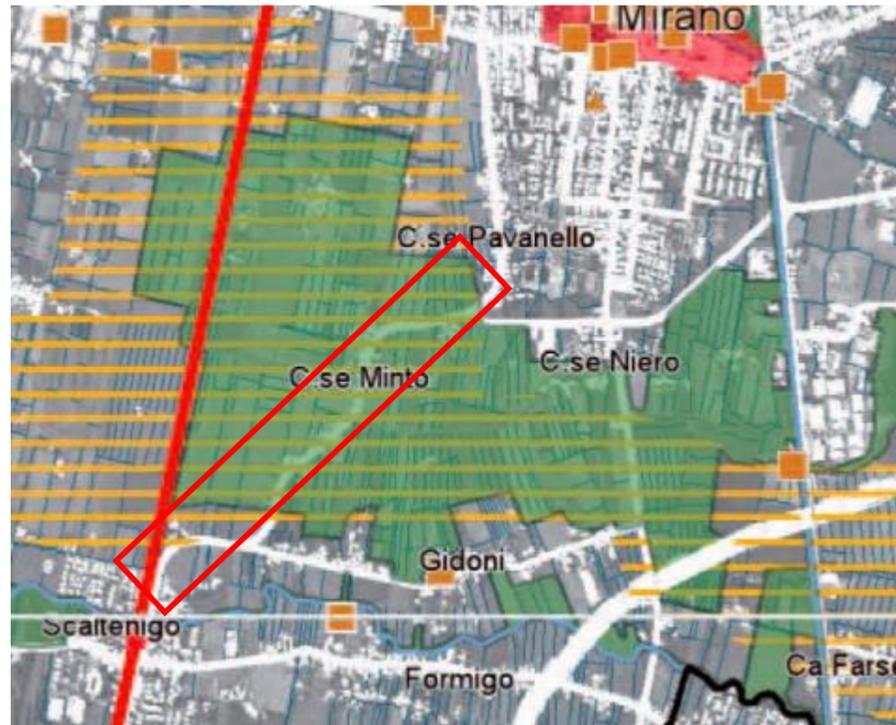
2.2.1.1.3 Tavola 9: Sistema del territorio rurale e della rete ecologica

Nella tavola si definisce la diversità paesaggistica dei contesti geografici del Veneto, con lo scopo di intrecciare le indicazioni territoriali e quelle settoriali, con quelle più propriamente paesaggistiche.

L'area in oggetto rientra nel sistema n. 27-28 "Pianura agropolitana centrale e Pianura centuriata. Le opere in oggetto ricadono a margine del reticolato romano e in aree definite come "corridoio ecologico" all'interno di aree ad alta utilizzazione agricola; sono comunque a margine di strade



esistenti in ambiti antropizzati per cui non influiscono nel sistema rurale ed ecologico, senza interferire su nuovi spazi aperti.



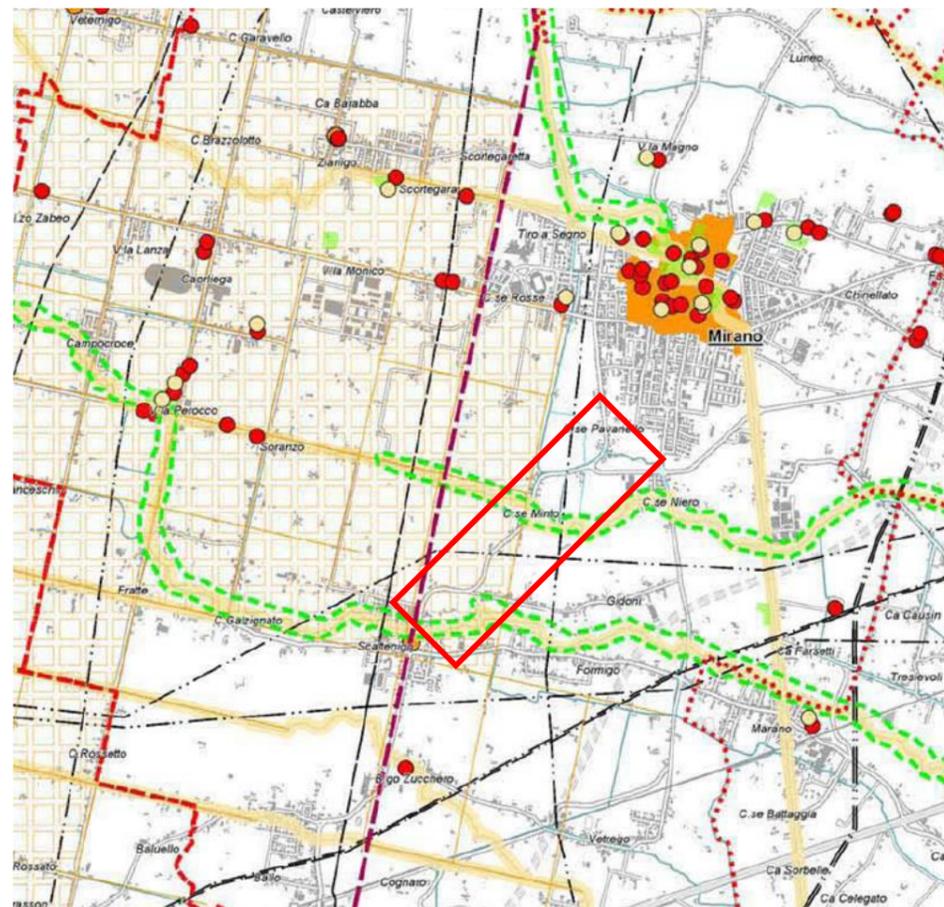
Sistema n. 27 e 28 – Pianura agropolitana centrale e pianura centuriata. Aree ad elevata utilizzazione agricola.

Corridoi ecologici



2.2.1.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della provincia di Venezia

2.2.1.2.1 Tavola 1 – 2/3 -Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale.



LEGENDA

- Confine del P.T.C.P.
- Confine 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 ambiti naturalistici 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
- Elettrodotta

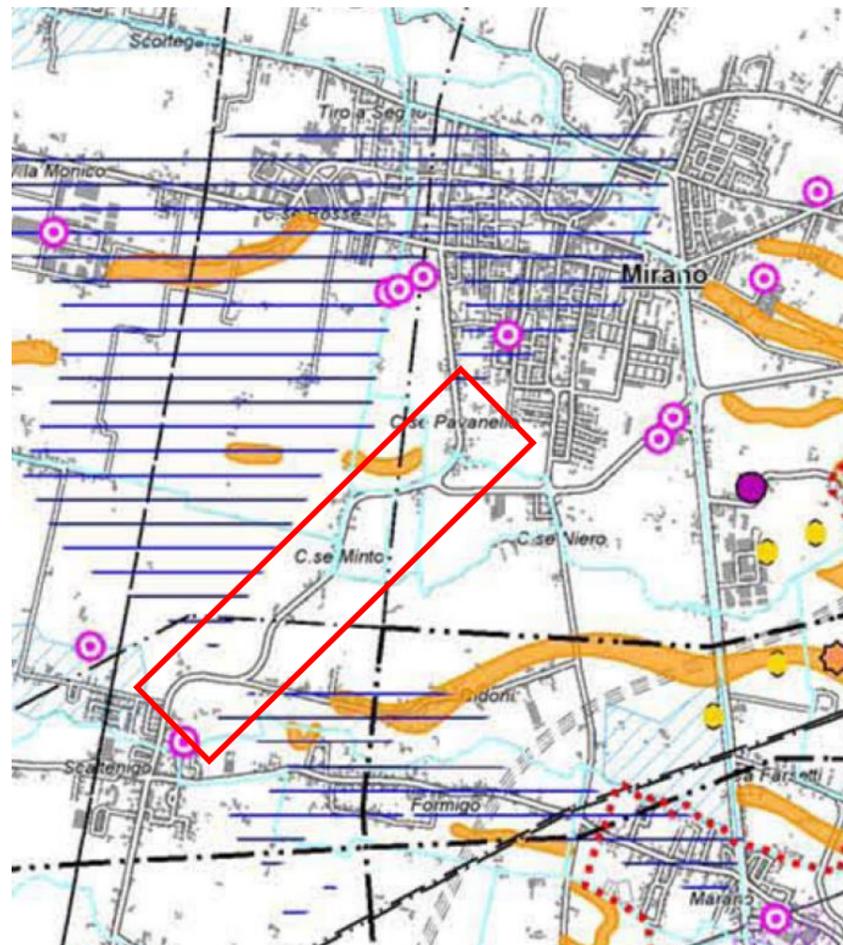
La Tavola tratta le “Aree di notevole interesse pubblico (D. Lgs. 42/04 art. 136- ex legge 1497/39)”, le “Aree tutelate per legge (D. Lgs. 42/04 art. 142 – ex legge 431/85)”, le “Zone di interesse archeologico (D. Lgs. 42/04 artt. 10 e 142- ex leggi 364/1909, 1089/39 e 431/85)”, il “Vincolo idrogeologico” e la pianificazione di livello superiore.

L’area di intervento ricade in parte all’interno dell’agro centuriato ed interessa un ambito di parco o per l’istituzione di parchi naturali ed archeologici, di tutela paesaggistica e ambiti naturalistici di livello regionale. Insiste quindi il vincolo paesaggistico – fiumi.



2.2.1.2.2 Tavola 2-2/3 – Carta delle fragilità

Questa tavola riporta in scala 1:50.000 le fragilità ambientali riportando le aree soggette a rischio idrogeologico: aree di frana, aree a pericolosità idraulica in riferimento ai Piani di assetto idrogeologico (PAI) e le aree soggette ad erosione.



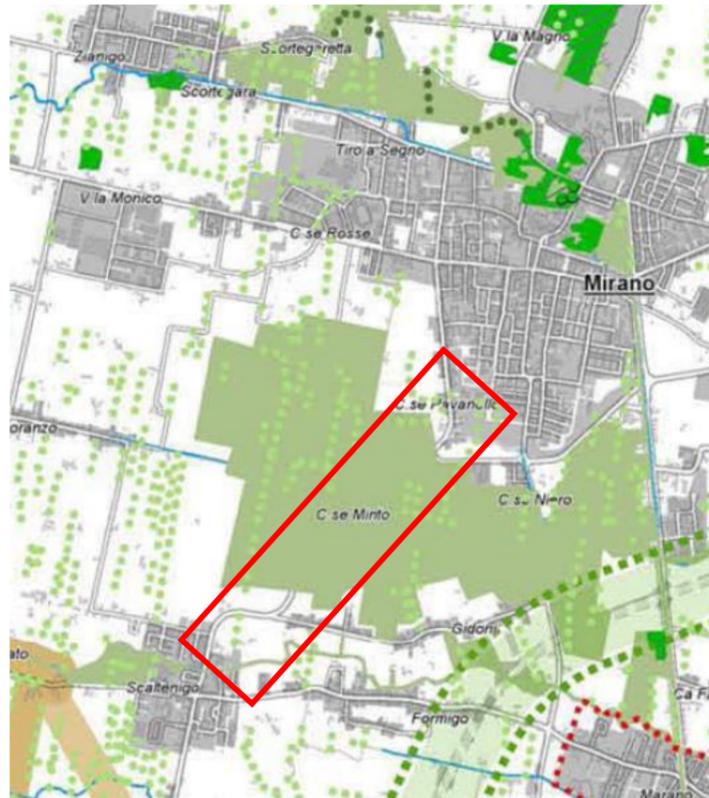
LEGENDA

- Confine PTCP
- Confine Comunale
- Rischio da mareggiate - Vulnerabilità bassa - art. 16
- Rischio da mareggiate - Vulnerabilità moderata - art. 16
- Rischio da mareggiate - Vulnerabilità elevata - art. 16
- Rischio da mareggiate - Vulnerabilità molto elevata - art. 16
- /// Rilevanza del fenomeno della subsidenza da alta ad altissima (isopisa 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
- Paleoalveo

Questo elaborato segnala che l'intervento non ricade in aree oggetto di particolari attenzioni. In prossimità del tracciato si trovano delle aree appartenenti a paleoalvei.



2.2.1.2.3 Tavola 3 – 2/3 Carta del sistema ambientale



LEGENDA

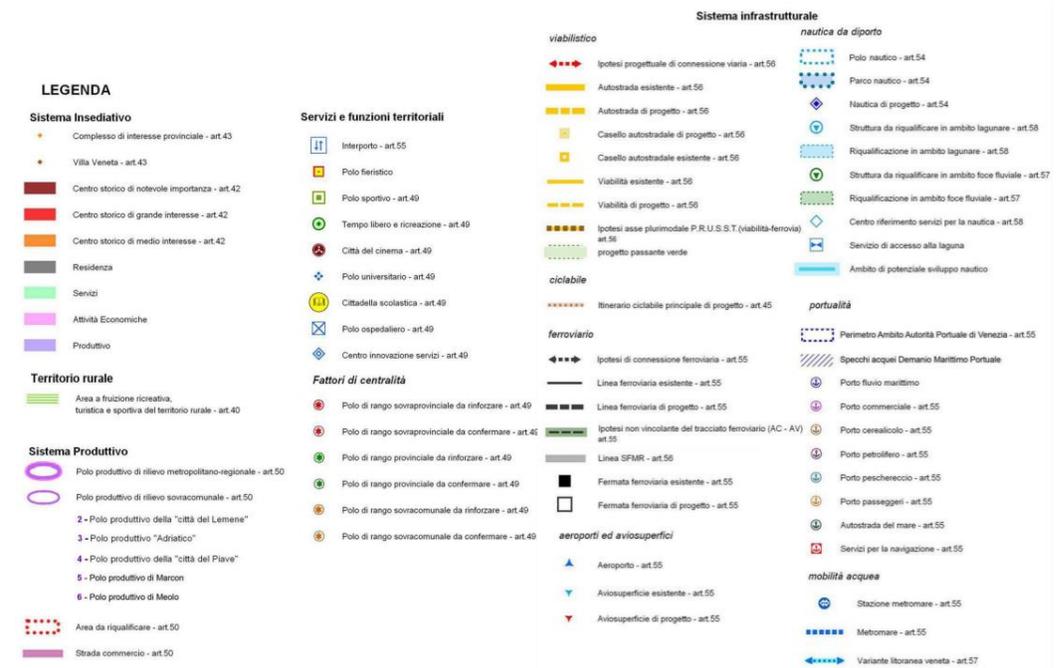
●●●●●	Confine del PTCP	■	Corso d'acqua e specchio lacuale - art. 25 e 30
.....	Confine comunale	□	Laguna - art. 25
■	Progetto "Il Passante verde" - Mitigazione Nuova Romea		Zona umida (PTRC vigente) e Area umida di origine antropica (Laghetto Marteggia) - art. 26 e 27
■	Accordo "Vallone Moranzani"	Elemento arboreo/arbustivo lineare - art. 29
■	Parco regionale (D.Lgs 42/2004 art. 142 - ex legge 431/85) - art. 20	Vegetazione arboreo/arbustivo perfluviiale di rilevanza ecologica - art. 29
■	Riserva regionale (D.Lgs 42/2004 art. 142 - ex legge 431/85) - art. 20	■	Sito da recuperare o recuperato
***	Ambito di tutela per la formazione di parchi e riserve naturali di competenza provinciale (PTRC vigente, art. 34) - art. 21	Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera
■	Area protetta di interesse locale (L.R. 40/84 art.27): Parco regionale di interesse locale dei fiumi Reghena e Lemene e dei laghi di Cinto- art.21	Sito di Interesse Comunitario (Direttiva Europea 92/43/CEE e 2009/147/CE) - art.22
***	Ambito per l'istituzione di Riserva Naturale Provinciale (PTRC vigente, art. 36) - art.21	■	Zona di Protezione Speciale (Direttiva Europea 92/43/CEE e 2009/147/CE) - art.22
■	Area di tutela paesaggistica di interesse regionale soggette a competenza degli Enti locali (PTRC vigente, art. 35) - art. 23	■	Segni ordinatori - art. 25
■	Zona umida inclusa nell'elenco previsto dal DPR 13/03/1976, n. 448 (Valle Averta) - art. 26	■	Area nucleo - art. 28
□	Golena	■	Corridoio ecologico di area vasta- art.28
○	Risorsiva	■	Corridoio ecologico di livello provinciale - art.28
○	Geosito - art. 24 e 28	■	Varco ambientale - art. 28
///	Biotopo - art. 24		

Questa tavola in scala 1:50.000 riporta gli elementi territoriali di interesse naturalistico e ambientale, le reti ecologiche e tutto ciò che può essere considerato di rilevanza sotto questo aspetto.

Le opere interessano aree in fregio alla viabilità esistente o la stessa viabilità. Sono comunque interessate anche da un corridoio ecologico di area vasta e da un elemento arboreo/arbustivo lineare nel tratto iniziale da Scaltenigo.



2.2.1.2.4 Tavola 4-2/3- Sistema insediativo infrastrutturale

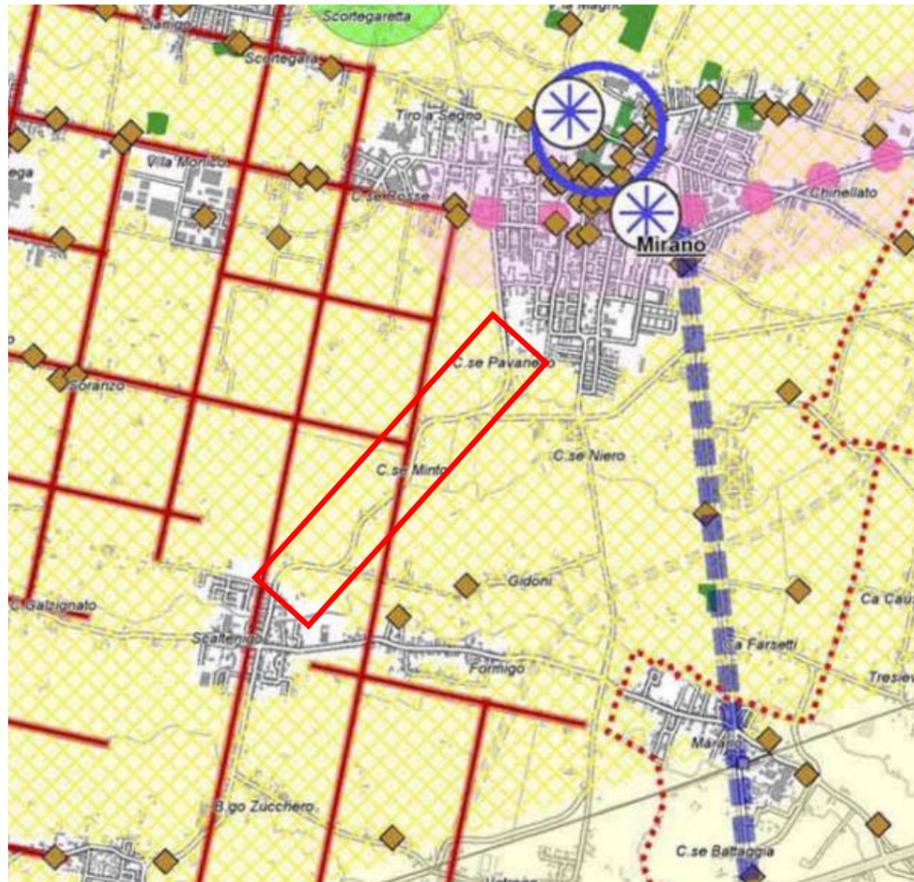


Questa tavola in scala 1:50000 riporta i diversi sistemi che caratterizzano la provincia di Venezia. Dagli ambiti produttivi a quelli territoriali e rurali fino alla classificazione del sistema infrastrutturale.

L'elaborato indica l'opera non interferisce con ambiti strategici di piano. Sicuramente l'opera si innesta tra due sistemi urbani residenziali di cui uno, Mirano, è contraddistinto da un centro storico di grande interesse, oltre che da servizi per la collettività. L'opera quindi diventa strategica per i collegamenti tra i due centri urbani incentivando la mobilità dolce e la sostenibilità ambientale.



2.2.1.2.5 Tavola 5-2/3- Sistema del paesaggio



LEGENDA

- Confine del P.T.C.P.
- Confine comunale

Paesaggio storico - culturale

- Sito Unesco "Venezia e la 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

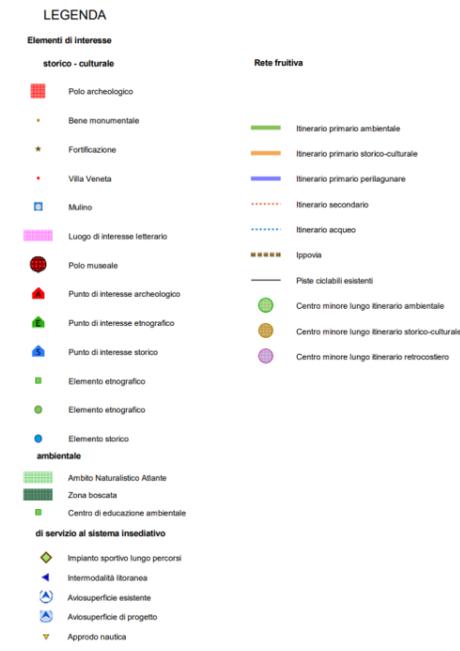
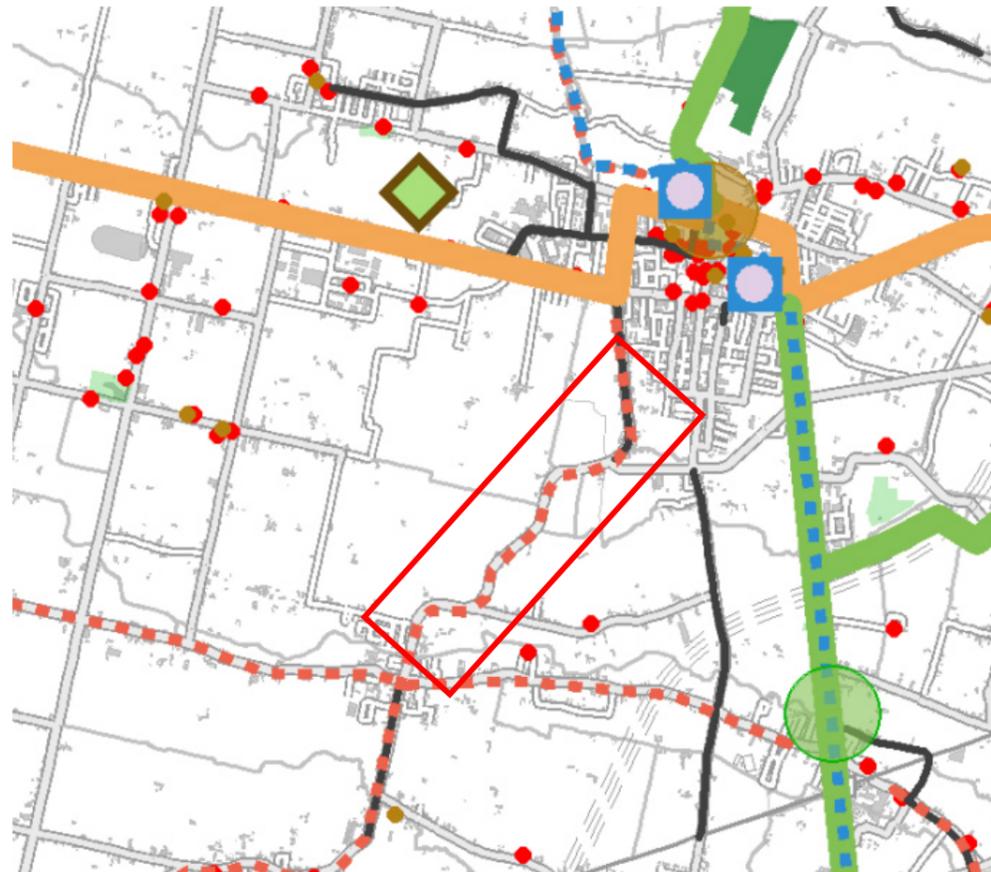
- Fortificazione
- Faro
- Mulino
- Casone
- Villa Veneta
- Palladio - opere e/o interventi
- Opera storica di difesa costiera
- Opera storica - Serenissima
- Opera storica - Serenissima- Lago della Piave

Questa tavola, in scala 1:50000 riporta le diverse strutture paesaggistiche e gli elementi che le caratterizzano.

L'area di intervento ricade in parte nel reticolo romano, all'interno del paesaggio dei campi chiusi.



2.2.1.2.6 Tavola V-1/1 Sistema degli itinerari ambientali. Storico-culturali e turistici



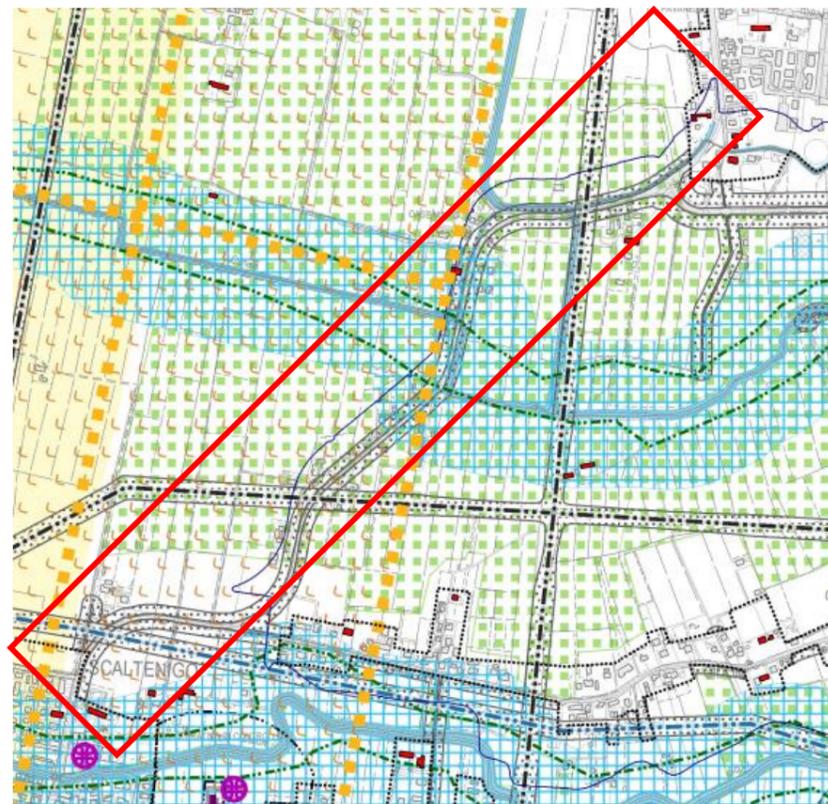
La tavola riporta gli elementi di interesse ambientale, storico-culturale e turistico della provincia.

L'elaborato inserisce l'area di intervento lungo il percorso secondario del sistema della rete fruitiva in collegamento alle piste ciclabili esistenti e inserito nella viabilità esistente.



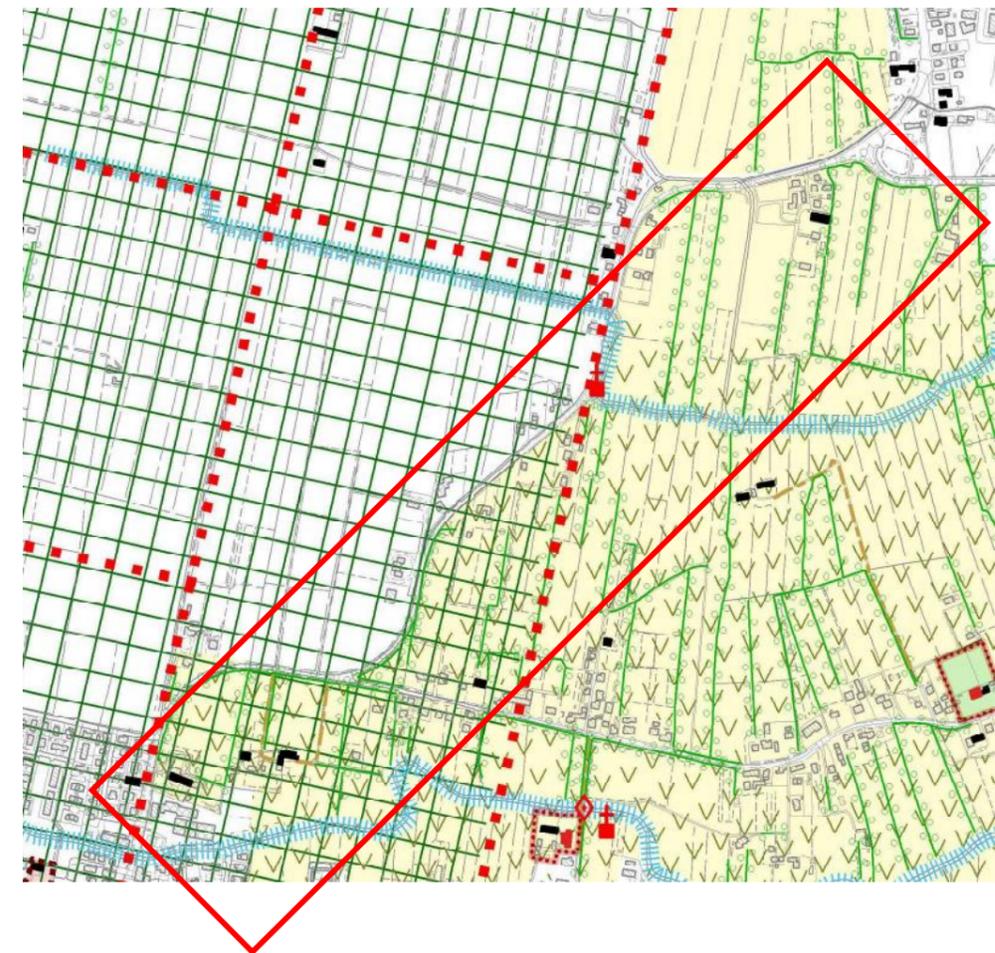
2.2.1.3 Piano di Assetto del Territorio – PAT del Comune di MIRANO

2.2.1.3.1 Tavola 33-C1 Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale



Vincoli		Pianificazione di livello superiore		Elementi generatori di vincolo e fasce di rispetto		Altre informazioni	
	Contorni comunali		Ambiti Naturalistici di livello Regionale (NTA PTRC art. 19)		Metanodotti art. 18 NTA		Atteveramenti zootecnici intensivi art. 18 NTA
	Vincolo monumentale (D.Lgs. 42/2004 art. 10)		Agro Centuriato (NTA PTRC art. 28 - D.Lgs. 42/04 art. 142 lett. m)		Elettrodotti art. 18 NTA		Cimiteri art. 18 NTA
	Aree di notevole interesse pubblico, Parchi e Centri Storici (D.Lgs. 42/04 art. 13b)		Asse Agro Centuriato (NTA PTRC art. 28 - D.Lgs. 42/04 art. 142 lett. m)		Centri abitati art. 17 NTA		Aree a rischio di incidente rilevante RIR art. 19 NTA
	Aree tutelate per legge Fiumi e Corsi d'acqua (D.Lgs. 42/04 art. 142 lett. c)		Centri Storici (NTA PTRC art. 24)		Fascia di rispetto elettrodotti art. 18 NTA		Impianti di comunicazione elettronica art. 18 NTA
	Aree tutelate per legge Fiumi e Corsi d'acqua (D.Lgs. 42/04 art. 142 lett. c)		P.A.I. rischio idraulico - Pericolo moderato P1		Fascia di rispetto RIR art. 19 NTA		Zone militari art. 20 NTA
	Territori coperti da foreste e boschi (D.Lgs. 42/04 art. 142 lett. g)		P.A.I. rischio idraulico - Pericolo medio P2		Fascia di rispetto stradale art. 18 NTA		
	Zone di interesse archeologico (D.Lgs. 42/04 art. 142 lett. m) - NTA PTRC art. 27		Grandi alberi monumentali (PTCP)		Fascia di rispetto cimiteriale art. 18 NTA		
	Vincolo di destinazione Forestale (L.R. 52/79 art. 14)		Corridoio ecologico di area vasta (PTCP art. 28)		Fascia di rispetto ferroviario art. 18 NTA		
			Passante Verde (PTCP art. 56)		Fascia di rispetto idraulico art. 18 NTA		
			Tram (PTCP)				

2.2.1.3.2 Tavola 34-C2 - Carta delle invarianti



L'elaborato cartografico rappresenta i vincoli e la pianificazione di livello superiore e gli elementi territoriali generatori di vincolo.

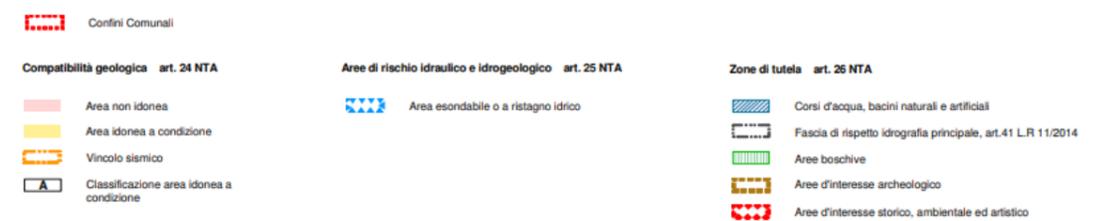
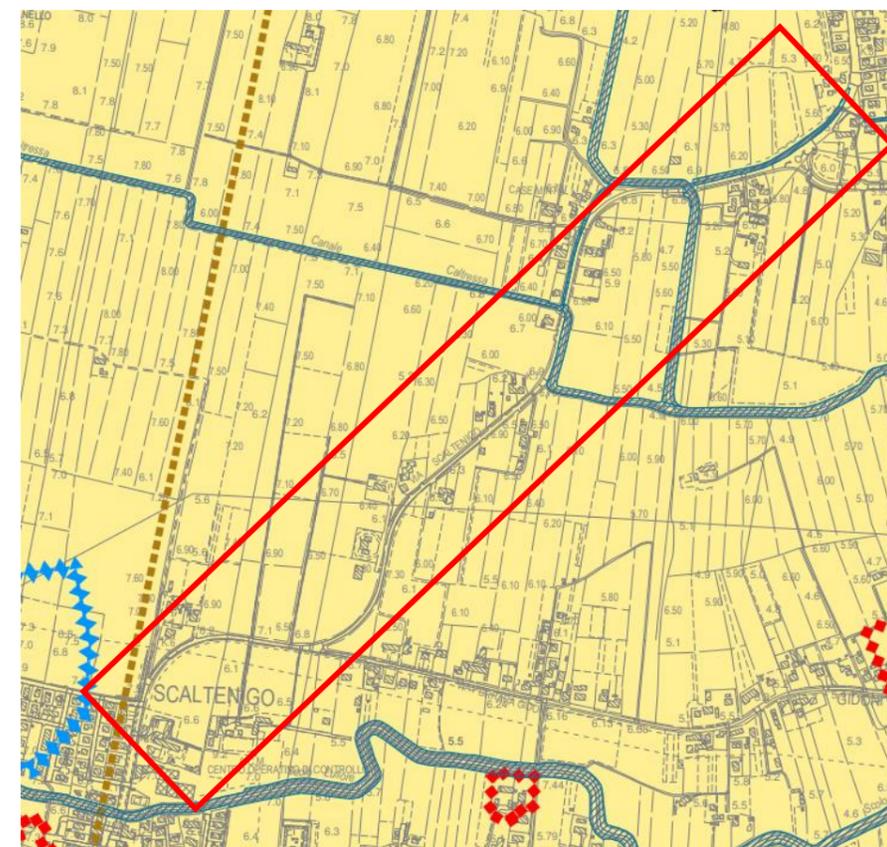


2.2.1.3.3 Tavola 35-C3 Carta delle fragilità



L'elaborato cartografico rappresenta le invariants naturali e storico monumentale presenti nel territorio comunale. L'area d'intervento non interferisce con gli elementi di tutela inseriti in Piano.

L'opera ricade in ambiti di interesse paesaggistico-ambientale. In parte ricade nell'agrocenturiato e sono presenti siepi. La zona è rurale con una buona integrità. Sono presenti corsi d'acqua di interesse paesaggistico-naturalistico. Nella parte del tracciato partendo da Scaltenigo, è presente un tratturo, che interessa la parte oggetto di intervento. Vi è la presenza, lungo il percorso, di un capitello di interesse storico-monumentale.

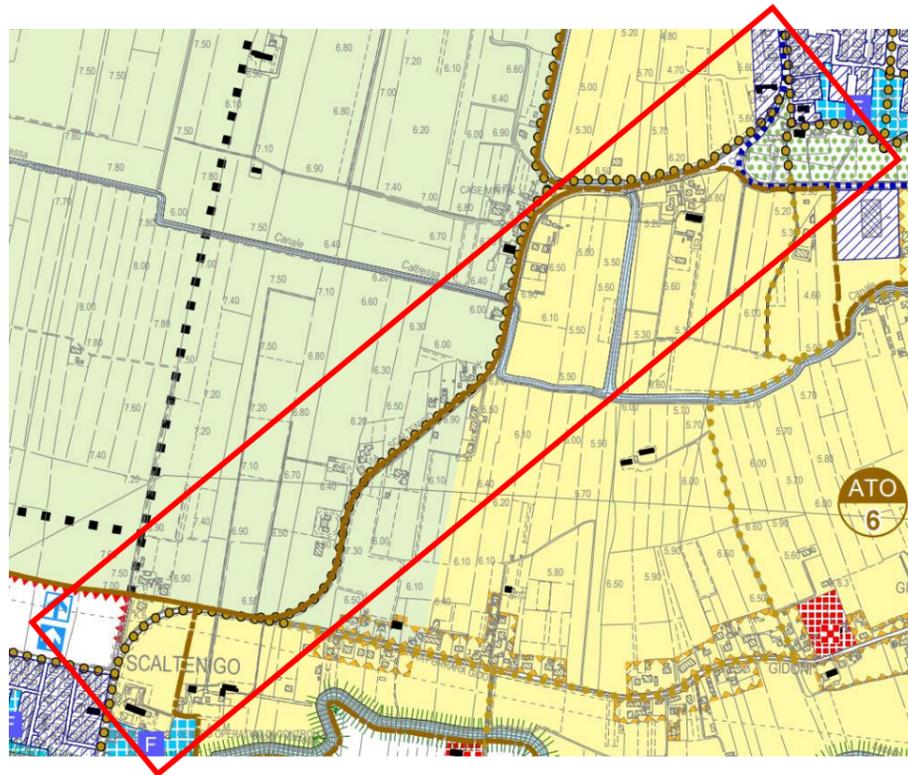


La tavola descrive gli ambiti di tutela paesaggistica, delle compatibilità geologica, idraulica e altre componenti di criticità territoriale e infrastrutturale.

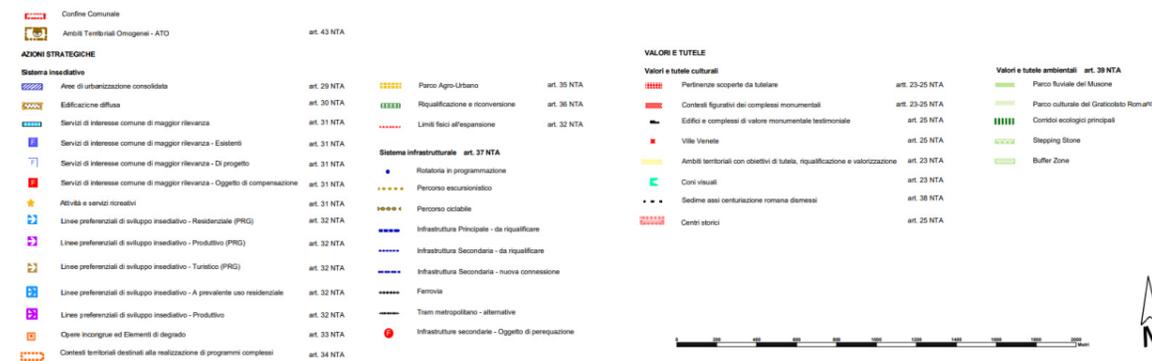
L'opera si inserisce in un'area idonea a condizione con la presenza di corsi d'acqua tutelati. L'ambito di intervento è esterno all'area di interesse archeologico.



2.2.1.3.4 Tavola 4 Carta della trasformabilità



L'area d'interesse occupa in parte gli ambiti territoriali con obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione e in parte l'ambito del parco culturale del graticolo romano. La rotatoria a Scaltenigo rientra nei limiti fisici di espansione insediativa



L'elaborato grafico individua le strategie e le politiche per lo sviluppo e il miglioramento dell'assetto territoriale del comune.

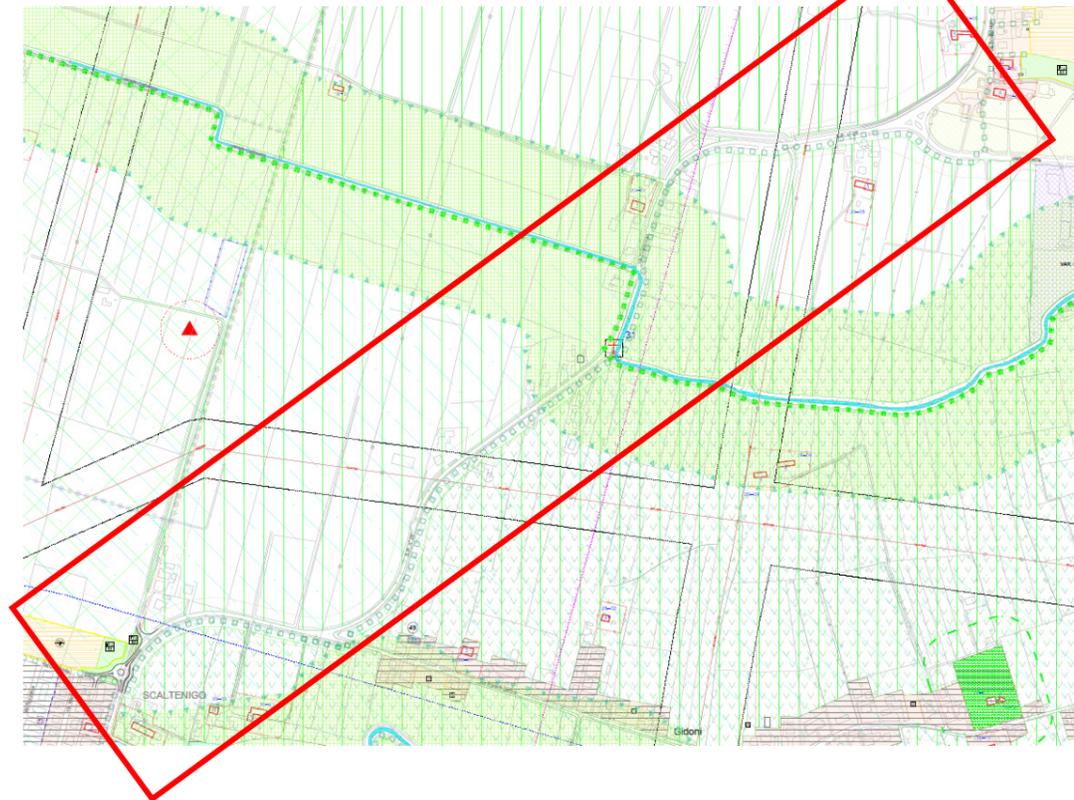
Nello specifico l'intervento si propone di migliorare e riqualificare l'asse urbano principale, come indicato nelle strategie di Piano dove viene indicato il percorso ciclabile.



2.2.1.4 Piano degli Interventi – PRG del Comune di MIRANO

Il Comune di Mirano non è ancora dotato di Piano degli Interventi. Il Piano Regolatore Generale è lo strumento operativo che deve rapportarsi con il bilancio pluriennale comunale, con il programma triennale delle opere pubbliche e con gli altri strumenti comunali settoriali previsti da leggi statali e regionali. Attualmente sono stati presi d'atto gli elaborati di PRG con determina Dirigenziale n. 134 del 13.02.2007.

2.2.1.4.1 Tavola di Variante al PRG per la pista ciclabile su SP.26 – via Scaltenigo

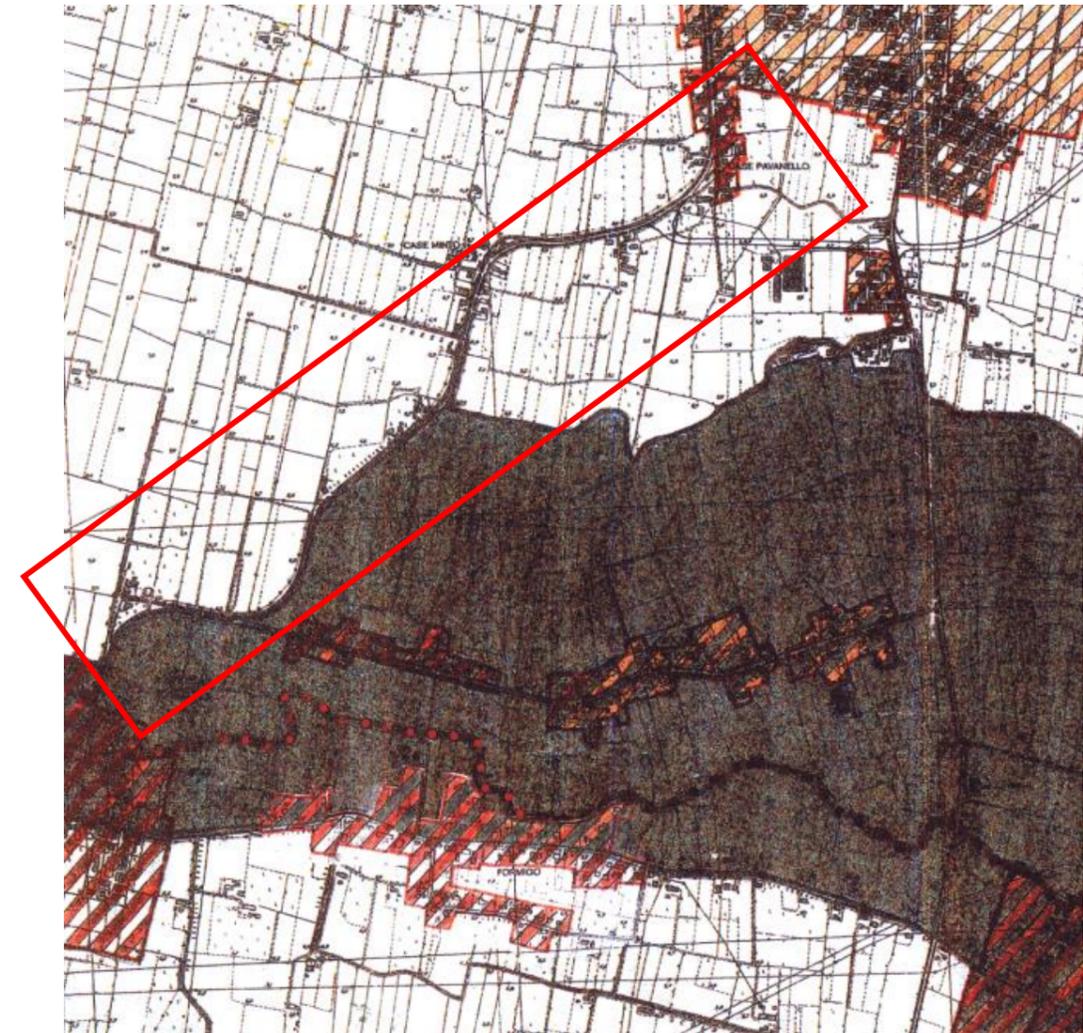


	Confine amministrativo comunale				
	Perimetro centro storico				
	Perimetro centro storico di Scaltenigo	art. 40			
	ZONE TERRITORIALI OMOGENEE				
	Zona A	art. 40			
	Zona B	art. 41			
	Zona BB lotti di nuova edificazione	art. 41,7b			
	Zona C1	art. 42,1			
	Zona C2	art. 42			
	Verde privato	art. 43a			
	Verde privato (ex art 7 PRG 1986 - DGR 7196)	art. 43b			
	Zona D1	art. 46			
	Zona D2	art. 48			
	Zona D3	art. 49			
	Zona D5	art. 50			
	Zona D6	art. 51			
	Medie strutture di vendita in zone con altre destinazioni (< 1000 mq)	art. 51,3			
	Medie strutture di vendita in zone con altre destinazioni (> 1000-2500 mq)	art. 51,3			
	Edifici industriali esterni alle zone D	art. 52			
	Edifici industriali, commerciali e alberghieri ex L.R. 11/87	art. 53			
	Zona E2.1	art. 55,1			
	Zona E2.2	art. 55,2			
	Zona E2.3	art. 55,3			
	Zona E2.4	art. 55,4			
	Zona E3.1	art. 56,1			
	Zona E3.2	art. 56,2			
	ZONE A SERVIZI				
	Zona F1a - zone per l'istruzione (di standard)	art. 57,1			
	Zona F1b zone per attrezzare di interesse comune (di standard)	art. 57,2			
	Zona F1c zone attrezzate di servizi, cultura e sport (di standard)	art. 57,3			
	Edifici di interesse storico ambientale e grado di protezione (n-r) = n° scheda di rilevamento	art.60,62			
	Edifici di interesse storico ambientale con grado di protezione 4 e ampliabili fino al 50 % (n-r) = n° scheda di rilevamento	art.60,62			
	Edifici di interesse storico ambientale con grado di protezione 3 e cambio di destinazione d'uso (n-r) = n° scheda di rilevamento	art.60,62			
	Edifici di interesse storico ambientale e grado di protezione (n-A3) = n° scheda di rilevamento nella Tav. A3 bis	art.60,62			
	Edifici di interesse storico ambientale e grado di protezione (n-A3) = n° scheda di rilevamento nella Tav. A3 bis	art.40,78			
	Barco	art.60,3			
	Edifici vincolati dal D.Lvo 42/04 (ex L.N. 1089/39)				
	Ambito di tutela	art. 61			
	Parchi e giardini storici di non comune bellezza	art.44,78			
	Parchi e giardini storici di non comune bellezza PALAV	art.44,78			
	Parchi e giardini storici di non comune bellezza con Progetto norma allegato alle N.T.A.	art.44,78			
	Edificio della civiltà industriale	art. 80			
	Manufatti idraulici d'interesse storico	art. 70,2			
	Ponti d'interesse storico	art. 70,2			
	Capitelli	art. 70,2			
	SISTEMA AMBIENTALE				
	Zone con permanenza della centuriazione	art. 68			
	Limite vincolo art. 27 N.T.A. del P.T.R.C. (Tav. 10)	art. 68			
	Limite vincolo art. 28 N.T.A. del P.T.R.C. (Tav. 10)	art. 68			
	Asi principali e fascia di tutela della centuriazione	art. 68			
	Ambiti della centuriazione di particolare interesse	art. 68			
	Siti archeologici	art. 79			
	Area di notevole interesse paesistico-ambientale	art. 70,1,1			
	Area d'interesse paesistico-ambientale	art. 70,1,2			
	Area d'interesse paesistico-ambientale da qualificare	art. 70,1,3			
	Area urbana esistenti e di espansione ad aree d'interesse paesistico ambientale	art. 72,73			
	Protezione di particolari biotopi e cavi senili	art. 69,58			
	Percorsi ricreativi ciclo-pedonali o pedonali	art. 84			
	Percorsi ciclo-pedonali dell'anello verde	art. 84			
	Coni visuali aperti	art. 77			
	Tratturi	art. 70,2			
	Alberate esistenti	art. 75			
	Alberate di progetto	art. 75			
	Siepi	art. 75			
	Basco del Paraura	art. 76			
	Corsi d'acqua di interesse naturalistico	art. 74			
	VIABILITA'				
	Viabilità esistente	art. 59,1			
	Viabilità di progetto	art. 59,1			
	Zone ferroviarie	art. 59,2			
	Fascia di rispetto stradale	art. 6			
	Fascia di rispetto ferroviario	art. 6			



Zona F1c zone attrezzate a parco, gioco e sport (di standard)	art. 57.3
Zona F1d zone per parcheggi (di standard)	art. 57.4
Zona F1 (ex art. 10 PRG 1986 – DGR 7196)	art. 57.5
Zona F2a zone per l'istruzione (non di standard)	art. 58.1
Zona F2b zone per attrezzature di interesse comune (non di standard)	art. 58.2
Zona F2c zone attrezzate a parco, gioco e sport (non di standard)	art. 58.3
Zona F2d zone per parcheggi (non di standard)	art. 58.4
STRUMENTI ATTUATIVI (Ambiti di progettazione unitaria)	
Strumento attuativo vigente completato	art. 41.1
Strumento attuativo vigente in completamento	art. 42.6
Strumento attuativo attività produttive vigente	
Obbligo di Strumento Attuativo P, di L.	art. 25
Obbligo di Strumento Attuativo P, E, E, P.	art. 24
Obbligo di Strumento Attuativo P, R, Pr.	art. 24
Obbligo di Strumento Attuativo P, L, P.	art. 24
Zona di degrado	
Edifici da demolire	art. 35
Allineamenti obbligati	art. 6.9
VINCOLI	
Zona a rischio idraulico (esondabile 10-5 anni con terreni inibiti)	art. 89
Zona a rischio idraulico (rischio di esondazione – F<30cm)	art. 89
Zona a rischio idraulico (rischio di esondazione – F>30cm)	art. 89
Vincolo art. 142 del D.L.vo 42/04 (ex L.N. n°431/85)	
Fascia di rispetto cimiteriale	art. 90.5
Fascia di rispetto percorsi di valore storico monumentale	art. 90
Fascia di rispetto di parchi e giardini storici, biotopi e cave senili	art. 90
Fascia di rispetto del Bosco del Paraura.	art. 90
Fascia di rispetto elettrodotti	art. 90
Fascia di rispetto metanodotti	art. 90

2.2.1.5 P.A.L.A.V.



L'elaborato in scala 1:5.000 rappresenta gli interventi in variante lo sviluppo urbano del territorio comunale in via Scaltenigo per la realizzazione della pista ciclabile. La variante è stata approvata con Verbale di Delibrazione n. 78 del consiglio comunale del 23/12/2021 a fronte della Presa D'atto, che non sono pervenute osservazioni/opposizioni e approvazione variante parziale al P.R.G.. vigente ai sensi dell'art. 50 comma 4 lett. "g" della l.r. 61/85 e s.m.i. e dell'art. 48 della l.r. 11/2004 e s.m.i. per la realizzazione della nuova pista ciclabile lungo la strada provinciale sp n. 26 – via scaltenigo adottata con d.c.c. n. 58 del 30/09/2021.



LEGENDA	SISTEMA AMBIENTALE DELLA TERRAFERMA (TITOLO III)	SISTEMA INSEDIATIVO E PRODUTTIVO (TITOLO VI)
Contorno del Piano di Area	Corsi d'acqua di preminente interesse naturalistico (art. 17)	Area in cui si applicano le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti (art. 30)
Contorni Provinciali	Ambiti fluviali da riqualificare (art. 18)	Zone portuali commerciali esistenti (art. 39 lettera a)
Contorni Comunali	Rete storica di adduzione delle acque della Serola (art. 19)	Zone portuali commerciali di ampliamento (art. 39 lettera b)
Cippi Contaminazione Lagunare del 1791	Corsi d'acqua (art. 20)	Zone industriali di interesse regionale (art. 41)
Contaminazione Lagunare al 1990	Aree di interesse paesistico-ambientale (art. 21 lettera a)	Aree di possibile trasformazione industriale (art. 41)
Aggiornamento della viabilità	Aree di interesse paesistico-ambientale con previsioni dagli strumenti urbanistici vigenti confermate dal presente piano di area (art. 21 lettera b)	
	Boschi pianiziali, termofili e artificiali (art. 22 lettera a)	
	Residui boschivi (art. 22 lettera b)	
	Aree di riqualificazione ambientale attraverso riforestazione (art. 22 lettera c)	
	Ambiti di riqualificazione ambientale (art. 23)	
	Parco naturale regionale del fiume Sile (art. 24)	
	Arginature storiche (art. 25)	
	Percorsi perlagunari (art. 27)	
	Corsi d'acqua da attrezzare per la percorribilità (art. 28)	
	Corsi visuali (art. 30)	
		SISTEMA RELAZIONALE (TITOLO VII)
		Idrovia Venezia - Padova (art. 42)
		Aree aeroportuali (art. 43)
		Casine (art. 45)
		SISTEMA DEI CORRIDOI AFFERENTI LA S.S. 309 "Romana" E LA S.S. 14 "Triestina" (TITOLO VIII)
		S.S. "Romana" e S.S. "Triestina" (art. 47)
		Percorsi ciclopedonali (art. 48)
		Aree da assegnare ad interventi di mitigazione visiva (art. 49)
		Sistemazioni a verde (art. 50)
		Aree da attrezzare per il turismo, il tempo libero e per attività didattico-culturali (art. 51)

SISTEMA AMBIENTALE LAGUNARE E LITORANEO (TITOLO II)	SISTEMA DEI BENI STORICO CULTURALI (TITOLO IV)
Laguna viva (art. 5)	Casoni lagunari e di valle (art. 32)
Barone (art. 6 lettera a)	Fortificazioni (art. 32)
Velme (art. 6 lettera a)	Parchi e giardini storici o di non comune bellezza (art. 32)
Zone a canotto (art. 6 lettera b)	Manufatti costituenti documenti della civiltà industriale (art. 32)
Valli da pesca (art. 7)	Conche di navigazione di interesse storico (art. 32)
Peschiere di terra (art. 8)	Manufatti idraulici di interesse storico (art. 32)
Molte (art. 9)	Percorsi di valore storico monumentale (art. 33)
Dossi (art. 10)	Ambiti per l'istituzione delle riserve archeologiche d'interesse regionale di Adria e Le Mura (art. 34)
Casse di colmata A / B / D - E (art. 11)	Corsi storici (art. 36)
Isole delle laguna (art. 12)	
Pinete litoranee (art. 13 lettera a)	
Pinete litoranee con previsioni dagli strumenti urbanistici vigenti confermate dal presente piano (art. 13 lettera b)	
Ambiti interessati dalla presenza di dune consolidate, boscate o fossili (art. 14 lettera a)	
Aree di tutela paesaggistica della Laguna del Morto e del Medio Corso del Piave (art. 15)	
Aree di tutela paesaggistica della Foce dell'Adige (art. 16)	

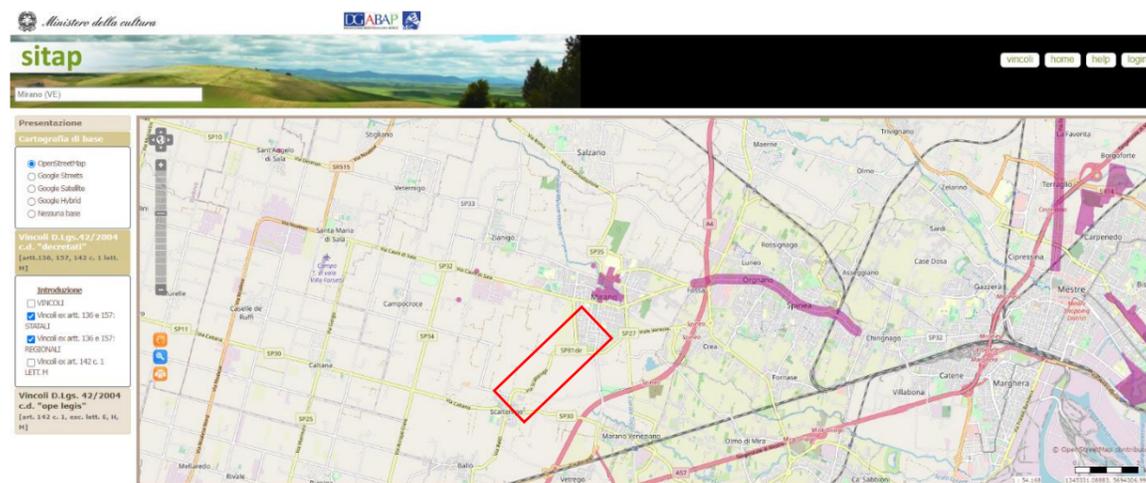
Estratto PALAV -Sistemi e Ambiti di Progetto – Tav n. 2



2.2.2 Caratteri del contesto paesaggistico

2.2.2.1 Presenza di immobili ed aree di notevole interesse pubblico (art. 136 – 141 – 157 d.lgs 42/04)

Non sono presenti nel territorio comunale immobili e aree di notevole interesse pubblico

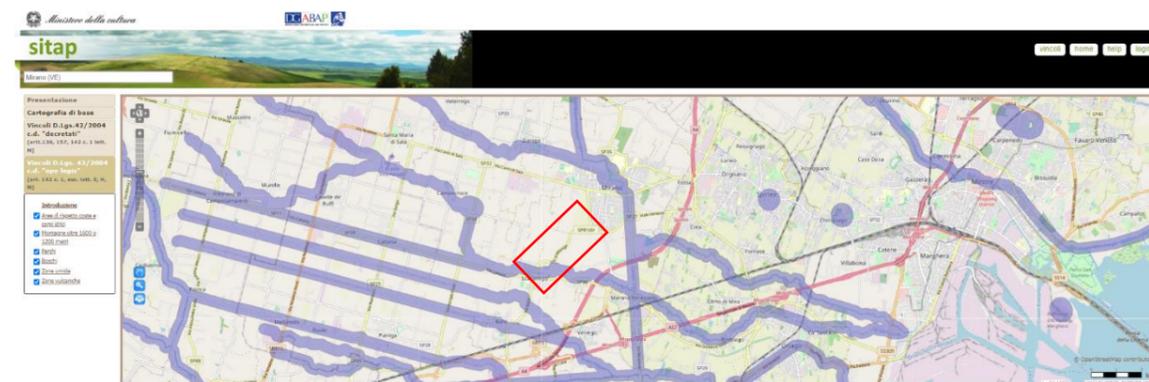


Sistema informativo - <http://sitap.beniculturali.it/index.php> - del Ministero della Cultura



L' Estratto Variante Parziale al PRG – Adottata con D.C.C. n. 58 del 30/09/2021, individua la presenza di un elemento appartenente al patrimonio edilizio di interesse storico ovvero un capitello n. 31 – Art. 70.2 delle NTA

2.2.2.2 Presenza di aree tutelate per legge (art. 142 del D.lgs 42/04)

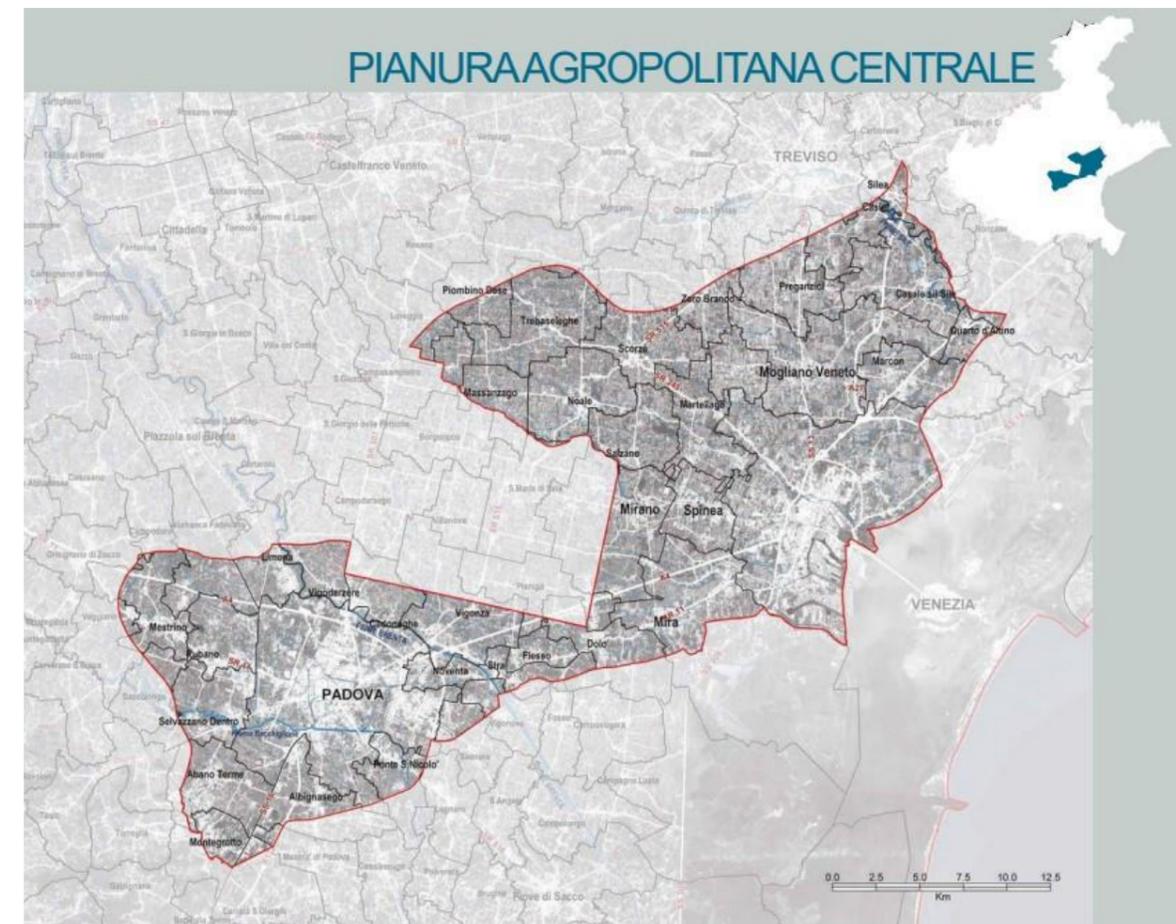


Sistema informativo - <http://sitap.beniculturali.it/index.php> - del Ministero della Cultura

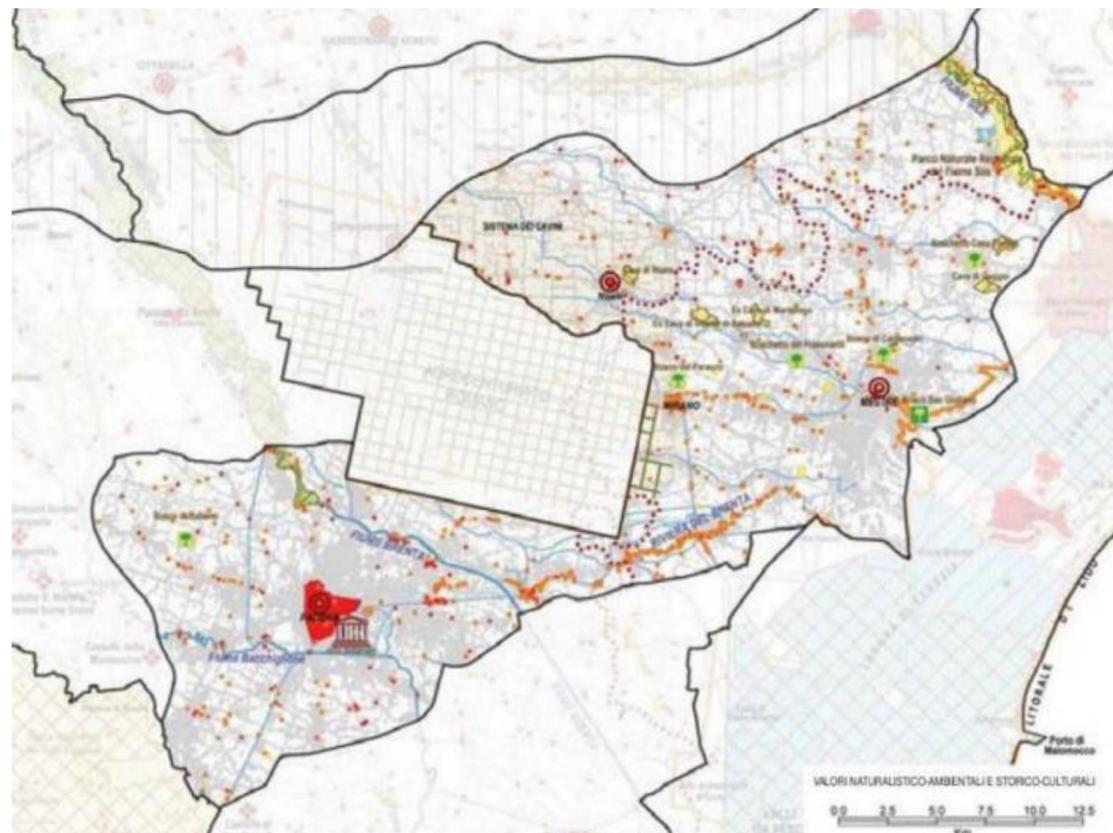


L' Estratto Variante Parziale al PRG – Adottata con D.C.C. n. 58 del 30/09/2021, individua la presenza del vincolo paesaggistico Art. 142 del D.Lgs. 42/04 (ex L.N. n. 431/85) FIUMI TORRENTI E CORSI D'ACQUA e ambiti della centuriazione di particolare interesse ZONE DI INTERESSE ARCHEOLOGICO

2.2.2.3 Il sistema paesaggistico



Fonte: PTRC Veneto - Estratto individuazione ambito Pianure Agropolitane Centrali



Fonte: PTRC Veneto - Estratto individuazione ambito Pianure Agropolitane Centrali -

L'area oggetto comprende l'area metropolitana centrale, costituita dal sistema insediativo e dai territori di connessione afferenti le città di Padova e Mestre, fino all'hinterland trevigiano, inclusa tra la fascia delle risorgive e l'area oggetto della ricognizione della centuriazione a nord e l'area della riviera del Brenta a sud. Il paesaggio presenta condizioni di crisi della continuità ambientale, con spazi naturali o seminaturali relitti e fortemente frammentati dall'insediamento, per lo più quasi sempre linearmente conformato lungo gli assi di viabilità, e dalle monoculture agricole. Il paesaggio registra complessivamente stati di diffusa criticità della sua articolazione spaziale, con mosaici semplificati dal punto di vista ecologico e semiologico e al tempo stesso caratterizzati da fenomeni di congestione, riferibili alla consistente frequenza di interazioni spaziali conflittuali fra diverse configurazioni o singole componenti in assenza di sistemi paesaggistici con funzioni di mediazione e inserimento. Tali situazioni sono dovute anche alla

natura incrementale degli sviluppi insediativi, che esprimono in queste aree una elevata potenza di frammentazione.

L'area fa parte del sistema della bassa pianura antica, calcarea, a valle della linea delle risorgive con modello deposizionale a dossi sabbiosi e piane a depositi fini; in particolare appartiene al sistema deposizionale del Brenta pleistocenico (tutta la parte a nord del Naviglio) e alla pianura olocenica del Brenta con apporti del Bacchiglione (tutta l'area padovana). La geomorfologia è influenzata dalla storia dell'idrografia di questo territorio, in quanto morfologicamente l'area si può inserire in un contesto di bassa pianura alluvionale interessata da corsi d'acqua che si sviluppano, per lo più, con un andamento meandriforme. La divagazione delle aste fluviali dei principali corsi d'acqua presenti nella zona ha generato la sovrapposizione nel tempo e nella sequenza stratigrafica, di diversi ambienti caratterizzati da differente energia di trasporto e deposizione dei sedimenti. Dossi fluviali e paleovalle si distinguono per la presenza di lenti e depositi a granulometria media, generalmente sabbie (sabbie limose e limi sabbiosi), che, essendo caratterizzati da un basso grado di costipamento, risultano sopraelevati rispetto ai terreni circostanti per lo più costituiti da terreni argillosi, limo-argillosi, con un elevato grado di costipamento. Influiscono sulla struttura geomorfologica del territorio le opere antropiche per il controllo dell'idrografia, che è caratterizzata dalla presenza di alcuni corsi d'acqua di importanza regionale (i fiumi Sile, Brenta e Bacchiglione), di alcuni corsi d'acqua di risorgiva (quali il Dese, lo Zero, il Marzenego, appartenenti al bacino scolante della Laguna di Venezia), del Naviglio Brenta a sud, di parte del canale Taglio Novissimo (tratto fino a Mira), dei canali Piovego e Brentella e del fiume Tergola nel padovano. Il sistema insediativo – infrastrutturale dell'area centrale risente fortemente della presenza dei nuclei urbani di Padova e Mestre, territorialmente connessi attraverso il corridoio plurimodale che interessa l'area della Riviera del Brenta. Da Padova e Mestre si sono nel tempo sviluppate dinamiche di occupazione del suolo lungo i principali assi viari che si dipartono a raggiera dai centri urbani (la Strada del Santo, l'asse Padova–Vicenza, la Piovese, la Riviera del Brenta, il Terraglio, la Castellana, la Miranese, ecc.). Il territorio è stato fortemente caratterizzato da dinamiche insediative che hanno portato al consolidarsi della cosiddetta "città diffusa", in cui frequente è la presenza del tipo casa capannone, ovvero di attività di origine familiare sviluppatesi a ridosso dell'abitazione. I pochi



“varchi” di una certa importanza rimasti all’interno della cosiddetta “città diffusa” sono legati alla presenza dei principali corsi d’acqua che attraversano il territorio e agli spazi agricoli a volte purtroppo solo interstiziali. Il territorio è fortemente caratterizzato dalla presenza di una fitta rete viaria di connessione con le importanti infrastrutture stradali, che dai centri di Mestre e Padova si dipartono a raggera verso l’esterno. L’ambito è interessato longitudinalmente dal Corridoio V con l’Autostrada A4 Serenissima, da cui si dipartono la A27 d’Alemagna e la A13 Padova – Bologna, e con la linea ferroviaria Torino-Trieste. Analogamente al sistema viario anche quello ferroviario è caratterizzato da linee che si dipartono dai centri di Mestre e Padova verso l’esterno, in direzione Trieste, Udine, Castelfranco, Adria, Torino e Bologna. Nell’area metropolitana di Padova e Venezia, come nel resto della pianura centrale veneta, è ormai da tempo in atto un processo di redistribuzione di popolazione che vede le città e i centri maggiori in fase di calo demografico, più o meno marcato, a fronte di una crescita delle loro cinture che, in molti casi, giunge ad interessare anche le seconde e terze fasce. Questo comporta una sorta di occupazione crescente degli spazi agricoli. È in atto, in altri termini, una modifica della configurazione dell’area periurbana, dove uno spazio rurale crescentemente urbanizzato ospita una popolazione non più agricola mediamente con basse densità insediative, che affida alla mobilità individuale parte sostanziale delle proprie esigenze di spostamento, all’interno dello spazio rurale-urbano, tra l’area metropolitana e il resto del territorio. Si tratta di un processo che produce una micro infrastrutturazione dello spazio per le esigenze residenziali e che si affida invece alla preesistente infrastruttura relazionale viaria di breve-medio raggio per i collegamenti pendolari di accesso al lavoro e ai servizi. Analogamente anche il sistema produttivo è caratterizzato da un’elevata dispersione insediativa, da una scarsa accessibilità alla rete di comunicazione principale e da una bassa integrazione con il contesto territoriale in cui ricade: inoltre esso è spesso caratterizzato dalla scarsa qualità architettonica degli edifici e dall’incompatibilità in termini di impatto ambientale. Le principali vulnerabilità del territorio sono dunque legate all’eccessivo carico antropico, all’espansione degli insediamenti residenziali e alla diffusione frammentaria delle attività produttive e artigianali. La continua evoluzione del fenomeno della dispersione insediativa potrebbe accentuare il problema già diffuso della congestione della mobilità. La diffusa impermeabilizzazione dei suoli e la forte presenza di ostacoli al deflusso superficiale delle

acque, dovuta in particolare al passaggio di autostrade, ferrovie e argini fluviali, comporta inoltre gravi problematiche legate alle condizioni idrauliche del territorio. Infine il traffico attratto/generato dai poli urbani e quello di attraversamento (Corridoio V) generano un elevato impatto ambientale con ricadute sull’intera rete locale, in termini di accessibilità, tempi di percorrenza, velocità media, emissioni in atmosfera. Il territorio dell’area oggetto della ricognizione è stato negli ultimi decenni fortemente caratterizzato da dinamiche insediative e da una forte crescita delle aree poste intorno ai poli principali, che finiscono per saldarsi nelle zone più esterne, comportando una sorta di occupazione crescente degli spazi rurali liberi, e da dinamiche di occupazione del suolo lungo i principali assi viari che dagli stessi poli si dipartono a raggiera. Uno degli effetti maggiormente evidenti è stato l’alterazione dei “contesti di villa”, un tempo elemento fondativo del sistema urbano dei centri minori. Molti dei segni caratteristici del paesaggio sono minacciati dalla presenza di residenze ed attività produttive e commerciali presenti un po’ ovunque e i pochi varchi rimasti derivano quasi unicamente dalla presenza dei principali corsi d’acqua che attraversano il territorio e dagli spazi agricoli interstiziali residui. La forte presenza antropica nell’area metropolitana centrale ha lasciato infatti nel tempo sempre meno spazio a realtà naturalistico ambientali, con conseguente banalizzazione del paesaggio. Prioritario risulta pertanto definire un modello di sviluppo sostenibile in grado di risolvere i fenomeni di crisi determinati dalle trasformazioni in atto, di prevedere una corretta utilizzazione delle aree agricole interstiziali e di salvaguardare le poche aree di interesse ambientale ancora rimaste. La pianura agropolitana centrale viene ad assumere il ruolo di “capitale plurale del Veneto”, costituita dall’area di Mestre, disegnata dall’asse infrastrutturale del Passante, dell’area di Padova, città d’acqua da rivitalizzare, e la “città di mezzo” della Riviera del Brenta, con un sistema insediativo da riordinare anche attribuendo diverso rango alla rete della mobilità.

2.2.2.4 Caratteri naturalistici del contesto

La rete ecologica può essere definita come sistema interconnesso di aree con differente grado di naturalità, sottoposte o meno a regime di protezione, e connessioni ecologico ambientali, lineari o areali, che assolvano alla conservazione e al miglioramento della biodiversità, al recupero e al mantenimento dell’equilibrio ecologico-spaziale nel governo del territorio. La geometria della



rete è una struttura fondata sul riconoscimento di aree centrali o nodi ecologici, porzioni di territorio naturali o seminaturali caratterizzate dalla presenza di habitat e specie d'interesse; zone tampone (buffer zones), zone in genere agricole o boscate contigue ai nodi ecologici, che presentano un buon grado di equilibrio tra uso del suolo e rispetto dei valori naturali; e connessioni ecologico-ambientali o corridoi ecologici, elementi tendenzialmente lineari che svolgano funzioni di connessione tra i nodi per la dispersione delle specie e il mantenimento dei naturali scambi biologici ai fini della conservazione e del miglioramento della biodiversità.

Il termine biodiversità abbraccia uno spettro biologico più esteso e complesso che oltre alle specie, alla variabilità genetica delle stesse, agli habitat ed agli ecosistemi, si allarga fino ai paesaggi, alle regioni ed alla stessa biosfera.

Il territorio è piuttosto omogeneo dal punto di vista vegetazionale, sia per le sue caratteristiche geomorfologiche sia per l'agricoltura, largamente sviluppata, che contribuisce a dare uniformità al paesaggio vegetale. La composizione della flora infestante è stata selezionata in senso negativo dagli attuali metodi di coltivazione (chimici e meccanici) e si sono affermate le specie più resistenti e invadenti e sono scomparse le più sensibili. Da questo punto di vista assumono valore i pioppeti, dove si possono concentrare numerosi elementi della vegetazione potenziale. Sono presenti vegetazioni sinantropiche, legate alla presenza di sostanze azotate nel terreno e in equilibrio con le attività umane che vi interferiscono, largamente composte da specie esotiche (Robinia, Ailanthus, etc.) e di scarso interesse naturalistico.

Nel territorio comunale di Mirano non sono presenti siti della Rete Natura 2000, tuttavia si rilevano nelle vicinanze alcuni siti che vengono preliminarmente presi in considerazione nei loro tratti principali.

- SIC/ZPS IT3250008: Ex cave di Villetta di Salzano;
- SIC/ZPS IT3250017: Cave di Noale; SIC/ZPS IT3250021:
Ex cave di Martellago;
- SIC/ZPS IT3250030: Laguna medio-inferiore di Venezia,
- ZPS IT3250038: Casse di colmata B - D/E, ZPS IT3250039:
Valli e barene della laguna medio - inferiore di Venezia.

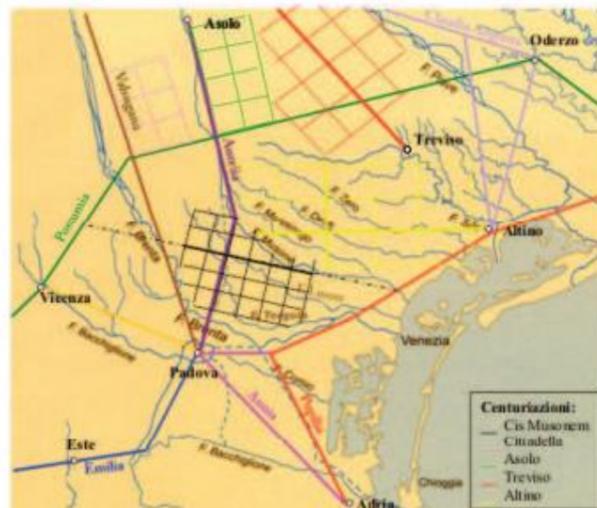
Si individuano corridoi ecologici che si sviluppano principalmente nella direzione est-ovest in particolare seguendo le aree agricole e un corridoio primario dorsale nella direzione nord-sud che scende verso il comune di Pianiga. Inoltre è presente l'unità boschiva interna di interesse naturalistico del Bosco del Parauro facente parte, assieme alle aree agricole limitrofe, di un ganglio primario ovvero di un ecosistema qualitativamente idoneo, per superficie e struttura, a garantire lo sviluppo e la conservazione di popolazioni animali e vegetali in grado poi di espandersi e diffondersi sul territorio circostante. Nelle aree agricole numerose unità arboreo-arbustive (siepi e filari) e lungo i principali corsi d'acqua si individuano ambiti perfluviali e ambiti per potenziali ecosistemi filtro che assumono particolare rilevanza in territori molto frammentati in particolare dal sistema infrastrutturale. I corsi d'acqua costituiscono infatti per loro natura un sistema di connessione con il territorio esterno e rappresentano pertanto oggetti privilegiati di attenzione. Per quanto riguarda l'inserimento nella rete con l'urbanizzato si identificano fasce periurbane su cui attivare un miglioramento ecologico e riguardano in particolar modo le frazioni e le parti maggiormente accorpate dell'edilizia diffusa.

2.2.2.5 Tessitura insediativa e caratteristiche tipologiche del contesto

I valori storico-culturali dell'area del miranese sono legati alla presenza della centuriazione romana, che interessa la fascia situata a nord-est della città di Padova e a nord-ovest della provincia di Venezia. Tra le caratteristiche della centuriazione romana si evidenzia soprattutto la non coincidenza del centro geometrico della suddivisione agraria con quello dell'area urbanizzata, nonostante corrisponda per entrambi uno degli assi, ossia il cardine (cardo) massimo. Il centro della centuriazione agraria si trovava infatti presso San Giorgio delle Pertiche, mentre il cardine massimo era costituito dall'antica via Aurelia, attuale S.S. 307. Il decumano massimo coincideva con l'attuale via Desman, odierno asse viario di collegamento per i comuni di Borgoricco, Santa Maria di Sala e Mirano. L'orientamento della centuriazione, inoltre, non è allineato secondo i punti cardinali. Tale inclinazione favorirebbe il defluire delle acque, assicurando una migliore distribuzione della luce solare.



Le centuriazioni fra Padova e Treviso

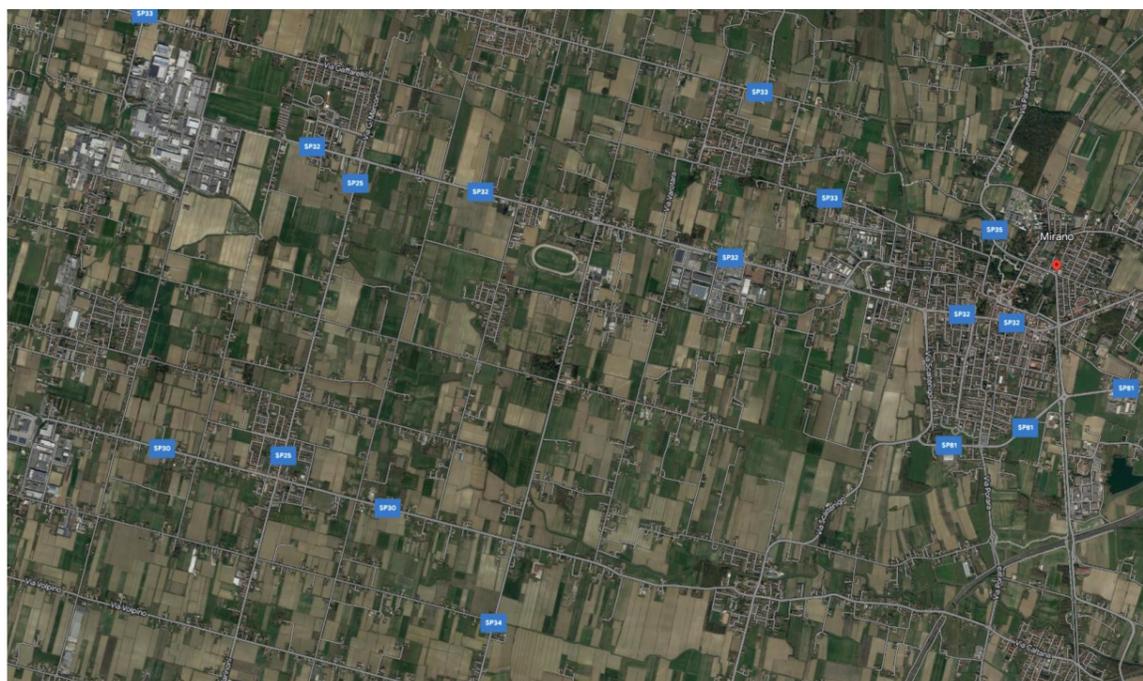


Sotto l'imperatore Augusto, a seguito del prolungato periodo di pace, molti soldati furono congedati e per dar loro come liquidazione un appezzamento di terra, furono costruite diverse centuriazioni, fra queste le cinque sorte nel territorio compreso fra Padova, Treviso e Altino (fig. 3).

Come rappresentato in fig. 4, il fiume Muson non è nel suo corso attuale, ma in quello suo probabile in epoca romana durante la quale, come vedremo in seguito, si immetteva nel Marzenego in prossimità di Mestre.

Fig. 4 Centuriazioni, strade romane e principali fiumi del territorio padovano, trevigiano e altinate in epoca romana.

Fonte: IL GRATICOLATO ROMANO di Gianni Caravello



Tutto il territorio del Comune di Mirano potrebbe essere definito monumentale, per la ricchezza di opere d'arte e per i valori del paesaggio. In questa zona di antichissima antropizzazione i

romani realizzarono uno dei più importanti sistemi viari di tutto l'impero, la centuriazione dell'epoca imperiale, di cui si sono conservate tracce evidenti nella viabilità attuale, con lunghi rettilinei che intersecano perpendicolarmente strade disposte a intervalli regolari. Ma la più cospicua ed evidente connotazione storico-ambientale e architettonica degli ultimi quattro secoli è costituita dall'insediamento in villa. Le ville, preziose testimonianze lasciate dalla nobiltà veneziana, insieme a chiese e parchi si compongono in un ambiente naturale ricco di acque e di verde. Il centro urbano è disposto attorno al cinquecentesco duomo dedicato a San Michele Arcangelo. A ridosso del centro storico si trovano i parchi pubblici delle ville Belvedere e Morosini - XXV Aprile (con una superficie totale di cinque ettari) e il parco privato di villa Errera, che formano un polmone verde nel cuore della città seguendo il percorso del fiume Muson all'interno del centro storico.

2.2.2.6 Caratteri paesaggistici dell'area

Nel territorio comunale sono presenti quattro distinti sistemi della rete ecologica individuata nella provincia di Venezia:

- **Agroecosistema insediato della centuriazione:** Matrice di agrosistemi attraversati dalla griglia residua della centuriazione romana, lungo le cui linee si è sviluppata una fitta rete di insediamenti lineari. Rete diffusa di corsi d'acqua minori. Ulteriori comuni interessati oltre a Mirano: S. Maria di Sala, Pianga, Provincia di Padova. Rilevanze e criticità: Trama diffusa di siepi e filari. Gli insediamenti lineari costituiscono barriere locali alla connettività ecologica;
- **Agrosistemi moderatamente insediati del basso Scolo Lusore:** Agrosistema ancora relativamente aperti tra l'asse insediato del Naviglio Brenta e quello dell'E15. Peraltro nuclei edificati sono presenti, e sono da ricordare le grandi infrastrutture lineari in attraversamento est-ovest (autostrada e ferrovia). Ulteriori comuni interessati oltre a Mirano: Mira e Venezia. Rilevanze e criticità: Il significativo sistema delle acque ha il suo elemento principale nello Scolo Lusore, e nel tratto in attraversamento del Canale



Taglio. La valenza principale è quella legata al livello di insediamento moderato rispetto ai sistemi limitrofi, ma è anche da segnalare una diffusa presenza di siepi e filari;

- **Mosaico complesso del Musone Vecchio:** È un ambito piccolo ma ben caratterizzato come fascia intorno al corso del fiume Musone Vecchio. La matrice di agrosistemi è affiancata da una serie di aree insediate. Ulteriori comuni interessati oltre a Mirano: Noale, S. Maria di Sala, Salzano. Rilevanze e criticità: Qualche elemento naturalisticamente significativo all'interno del verde urbano. Presenza interessante di zone con siepi e piccole fasce boscate. Il complesso degli insediamenti costituisce una rilevante sorgente di pressioni.
- **Mosaico sub-lineare urbanizzato tra Mirano e Mestre:** Significativo sistema di insediamenti in successione lungo il sistema stradale che da Mirano arriva a Mestre passando per Spinea, che hanno ormai prodotto un corridoio urbanizzato pressoché continuo. Negli spazi di frangia esterna sono ancora presenti attività agricole ed alcuni elementi del sistema idrografico minore. Ulteriori comuni interessati oltre a Mirano: Spinea e Venezia. Rilevanze e criticità: Discreta presenza di verde urbano con potenziale interesse anche naturalistico. Il sistema insediato lineare costituisce una significativa barriera alla permeabilità ecologica e territoriale dell'area vasta.

Il sistema vegetazionale emergente, nel territorio comunale, è la parte percettivamente più importante per la lettura del paesaggio definita da:

- vegetazione lineare (alberature o siepi) lungo la viabilità;
- vegetazione lineare (alberature o siepi) lungo le divisioni dei campi;
- masse arboree della riforestazione;
- i vigneti e i pioppeti-frutteti;
- vegetazione ripariale.

Sono da considerare inoltre le masse arboree dei parchi delle ville e le masse arboree urbane che costituiscono il proseguimento del sistema vegetazionale agricolo nelle aree edificate. Si tratta di un territorio fortemente artificiale, creato dall'uomo in secoli di colonizzazione e mantenuto oggi grazie al tipo di attività agricola esistente.

L'area interessata dall'intervento è connotata quindi da caratteri prettamente agricoli. L'urbanizzazione è rada e la presenza di spazi aperti con connotazioni visuali sull'interno del territorio è molto presente da ambo i lati dell'asta viaria. Lungo via Scaltenigo sono presenti fossati di guardia con tratti di filari di alberature e arbusti ripariali. A circa metà del percorso tra Scaltenigo e Mirano, nel punto in cui vi è l'accostamento dello scolo Caltressa e Caltresetta, è presente un Capitello vincolato.

La varietà dello skyline è abbastanza omogenea e caratterizzata da coltivazioni agricole di tipo intensivo con quinte di filari di alberature o siepi che fungono da divisori dei campi, interrotta da cortili/giardini di abitazioni private in molti casi strutturati con elementi vegetativi ordinati e variegati, a volte non autoctoni, in disegni regolari e ben definiti. L'assetto architettonico presente è poco conforme alle regole della ruralità, ma più vicine ai caratteri dell'edificazione degli anni '80-'90, forse anche prima.

LETTURA DELLE QUALITÀ E DELLE CRITICITÀ PAESAGGISTICHE

Elementi paesaggistici	Qualità				
	DIVERSITÀ	INTEGRITÀ	QUALITÀ VISIVA	RARITÀ	DEGRADO
Contesti paesaggistici di area vasta	B	M	M	B	M
Caratteri paesaggistici propri del sito di intervento	M	M	B	B	M
Sistemi di pregio naturalistici	B	B	B	B	M
Sistemi insediativi storici	B	B	B	B	M
Tessiture territoriali storiche	M	M	B	B	M



Appartenenza a sistemi tipologici di forte caratterizzazione locale	M	B	B	B	M
Appartenenza a percorsi panoramici	M	M	M	B	M
Appartenenza ad ambiti di forte valenza simbolica	B	B	B	B	M

Appartenenza a sistemi tipologici di forte caratterizzazione locale	M	B	M	M	B
Appartenenza a percorsi panoramici	M	M	M	M	B
Appartenenza ad ambiti di forte valenza simbolica	M	M	B	M	M

Legenda valutazioni:

B = BASSA

M = MEDIA

A = ALTA

diversità: riconoscimento di caratteri /elementi peculiari e distintivi, naturali e antropici, storici, culturali, simbolici, ecc.;

integrità: permanenza dei caratteri distintivi di sistemi naturali e di sistemi antropici storici (relazioni funzionali, visive, spaziali, simboliche, ecc. tra gli elementi costitutivi);

qualità visiva: presenza di particolari qualità sceniche, panoramiche, ecc.;

rarietà: presenza di elementi caratteristici, esistenti in numero ridotto e/o concentrati in alcuni siti o aree particolari;

degrado: perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali;

sensibilità: capacità dei luoghi di accogliere i cambiamenti, entro certi limiti, senza effetti alterazione o diminuzione dei caratteri connotativi o degrado della qualità complessiva

vulnerabilità/fragilità: condizione di facile alterazione o distruzione dei caratteri connotativi

capacità di assorbimento visuale: attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni, senza diminuzione sostanziale della qualità

stabilità: capacità di mantenimento dell'efficienza funzionale dei sistemi ecologici o situazioni di assetti antropici consolidate

instabilità: situazioni di instabilità delle componenti fisiche e biologiche o degli assetti antropici.

LETTURA DEL RISCHIO PAESAGGISTICO, ANTROPICO E AMBIENTALE

Elementi paesaggistici	Vulnerabilità – rischio paesaggistico				
	SENSIBILITÀ	VULNERABILITÀ	CAPACITÀ DI ASSORBIMENTO VISUALE	STABILITÀ	INSTABILITÀ
Contesti paesaggistici di area vasta	M	M	M	M	B
Caratteri paesaggistici propri del sito di intervento	M	M	M	M	B
Sistemi di pregio naturalistici	M	M	M	M	B
Sistemi insediativi storici	B	B	B	B	B
Tessiture territoriali storiche	M	B	M	M	B



2.2.3 Rappresentazione fotografica dello stato attuale



Vista n° 1 – via Caltressa



Vista n° 2 – Intersezione tra via Caltressa e S.P. 26



Vista n° 3



Vista n° 5



Vista n° 4



Vista n° 6



Vista n° 7



Vista n° 9



Vista n° 8



Vista n° 10



Vista n° 11



Vista n° 13 – Intersezione tra S.P. 26 e via Porara Gidoni



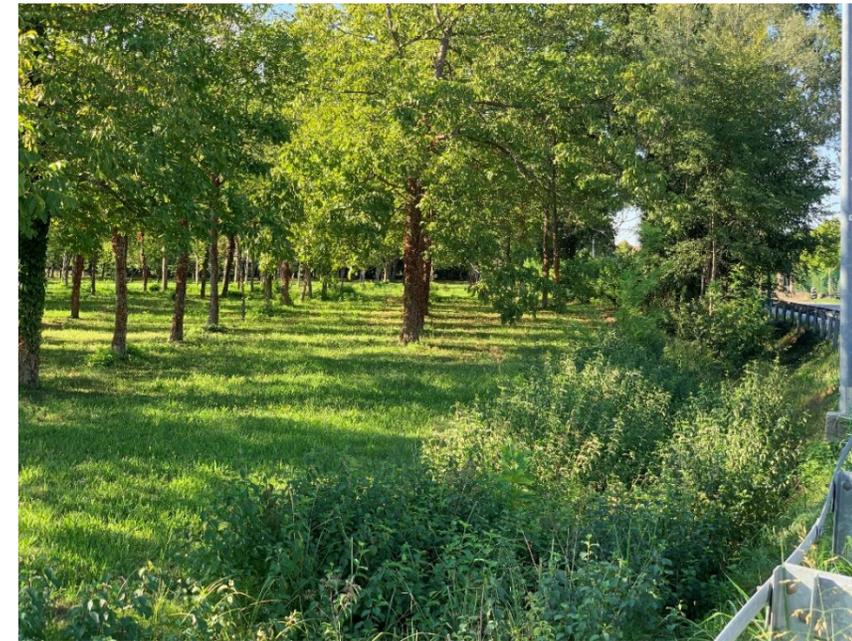
Vista n° 12



Vista n° 14 – Tratto finale di via Porara Gidoni



Vista n° 15



Vista n° 17



Vista n° 16



Vista n° 18



Vista n° 19 – Accesso carrabile sulla S.P. 26



Vista n° 21



Vista n° 20



Vista n° 22



Vista n° 23



Vista n° 25



Vista n° 24



Vista n° 26



Vista n° 27 – Scolo Caltressetta nel punto da attraversare



Vista n° 29



Vista n° 28 – Scolo Caltressetta nel punto da attraversare



Vista n° 30



Vista n° 31



Vista n° 33 – Particolare di un accesso carrabile sulla S.P. 26



Vista n° 32



Vista n° 34



Vista n° 35



Vista n° 37 – Ponte stradale di attraversamento del canale scolmatore Mirano



Vista n° 36



Vista n° 38 – Ponte stradale di attraversamento del canale scolmatore Mirano



Vista n° 39



Vista n° 41



Vista n° 40



Vista n° 42



Vista n° 43



Vista n° 45



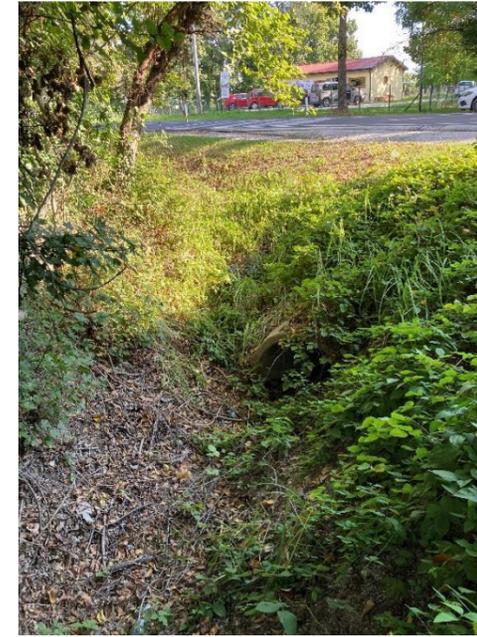
Vista n° 44



Vista n° 46 – Ingresso strada demaniale dalla S.P. 81



Vista n° 47



Vista n° 49



Vista n° 48



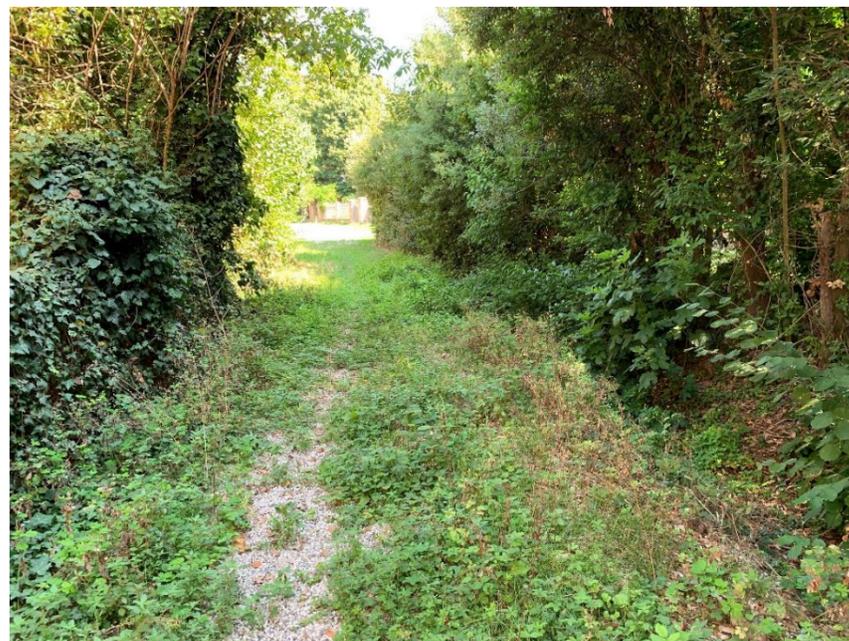
Vista n° 50 – Strada sterrata di proprietà del demanio



Vista n° 51



Vista n° 53



Vista n° 52



Vista n° 54 – Tratto di uscita della strada demaniale



Vista n° 55



Vista n° 57 – Manufatto di regolazione dello scolo Caltressa



Vista n° 56



Vista n° 58



Vista n° 59



Vista n° 61 – Inizio tratta pista ciclabile esistente a Mirano



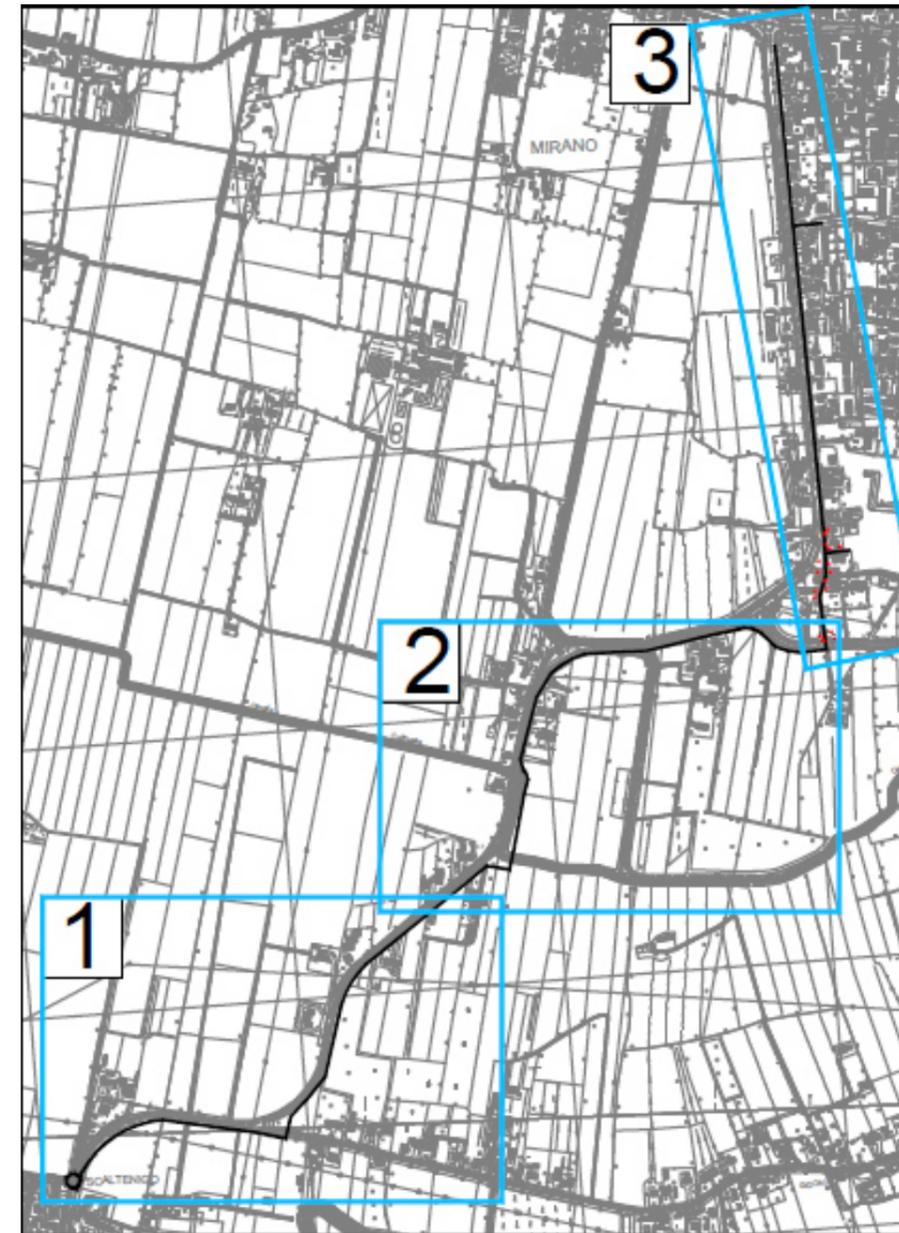
Vista n° 60 – Strada di collegamento tra S.P. 26 e via Milano



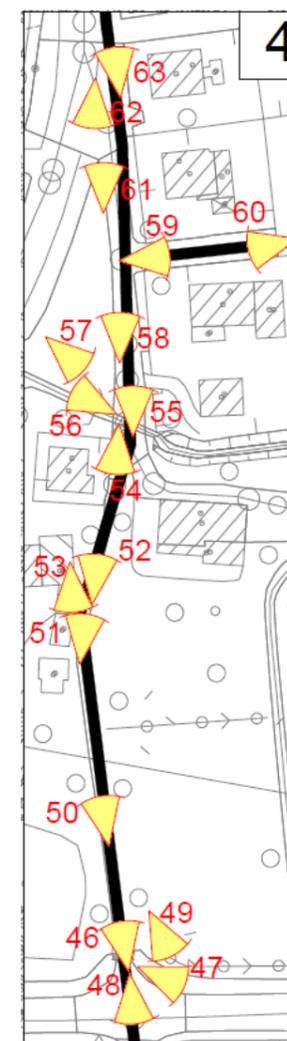
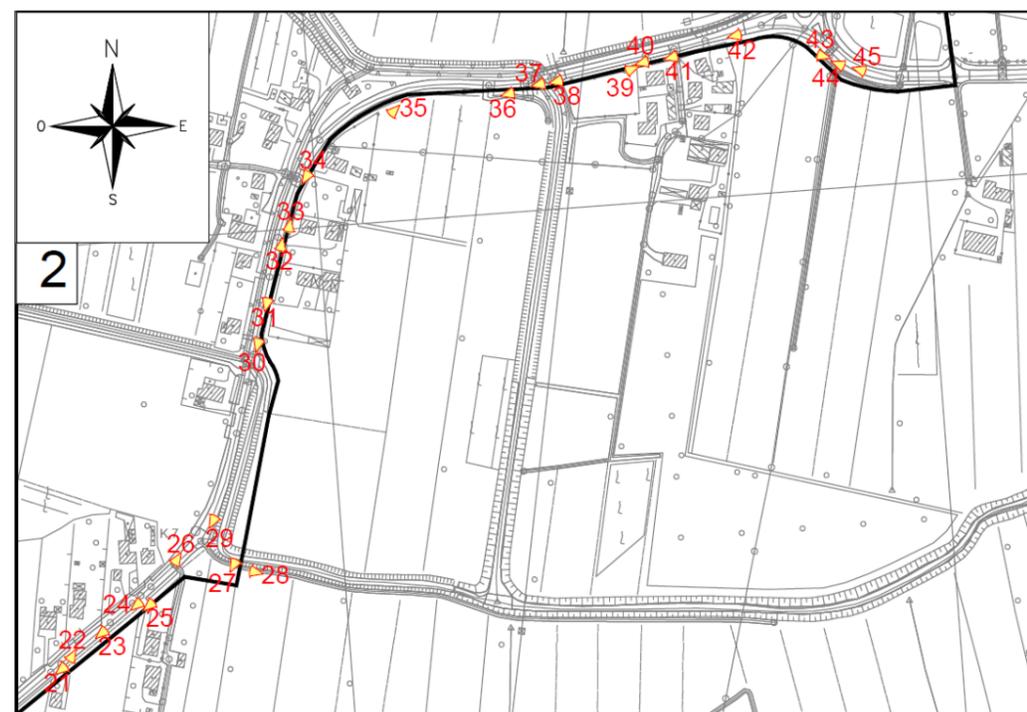
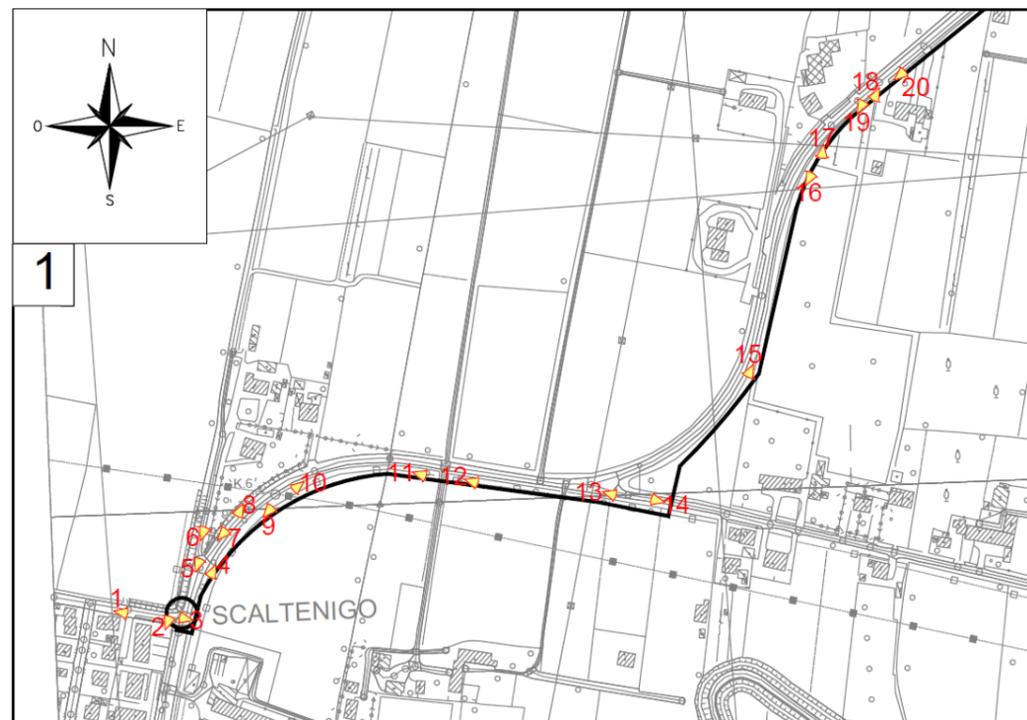
Vista n° 62



Vista n° 63



KEY PLAN





3. DESCRIZIONE DEL DI PROGETTO

3.1 INQUADRAMENTO DELL'AREA E DELL'INTERVENTO

Allo stato attuale la zona è di tipo rurale con una strada provinciale (S.P. 26) che la attraversa lungo la diagonale Nord-Est – Sud-Ovest collegando il centro abitato di Mirano con la frazione di Scaltenigo. Tale percorso non è lineare ma segue un andamento piuttosto tortuoso con la presenza di ben sei curve in un tratto lungo 2,1 km il cui raggio di curvatura varia tra i 150 ed i 250 m.

La carreggiata è composta da una corsia per senso di marcia di larghezza minima pari a 2,75 m definendo quindi una larghezza globale della strada stessa di circa 6 m.

Il tracciato della strada è costeggiato nei margini da fossi di guardia che in determinati punti si allargano fino ad avere dimensioni simili a piccoli canali. In particolare, durante il suo percorso la strada interseca un ramo dello scolo Caltressetta che attraversa procedendo su un ponte in calcestruzzo armato. Al di fuori dei fossi di guardia sono disposti ad intervalli irregolari diversi arbusti che sono presenti per una importante lunghezza del tracciato. Questa intersezione è interessata dal vincolo paesaggistico-corsi d'acqua.

Per quanto riguarda i margini si hanno barriere di protezione lungo ampi tratti di carreggiata e non vi sono presenti attraversamenti pedonali. Come già descritto, l'ambito è strettamente agricolo estensivo.

Il suolo è definito come pianura alluvionale indifferenziata, costituita prevalentemente da limi con suoli profondi, a tessitura media in superficie e da media a moderatamente fine in profondità, scarsamente calcarei e alcalini in superficie, estremamente calcarei e alcalini in profondità a drenaggio veloce.

Il paesaggio è quello dei campi chiusi, ovvero il paesaggio di bassa pianura antica.
Frammentazione: Profilo C

Lo scolo Caltressetta è un piccolo scolo che prende origine dallo scolmatore di Mirano, attraversa viale Venezia per confluire poi nel canale Menegon.

L'area è attualmente caratterizzata dalla presenza di opere di drenaggio delle acque meteoriche. Sono presenti fossi di guardia della strada posti in affiancamento a Via Scaltenigo per tutta la lunghezza dell'intervento, fino all'incrocio con Via Caltressa. Dall'incrocio, proseguendo verso sud infatti il fosso a cielo aperto scompare. Le affossature in oggetto presentano uno stato di manutenzione scarso: si evidenziano infatti contropendenze e presenza di vegetazione nei tratti a cielo aperto, mentre i tratti tombinati, per esempio in corrispondenza degli accessi carrai, risultano per lo più fortemente interriti. Sono presenti diverse essenze arboree poste prevalentemente sul ciglio delle affossature.

Il fosso posto sul lato nord di Via Caltressa scorre in direzione ovest-est e prosegue poi verso nord in affiancamento alla laterale di Via Scaltenigo.

Si hanno poi le affossature poste sul lato sud-est della strada che hanno inizio in Via Porara Gidoni e terminano in Via Scaltenigo in corrispondenza di un accesso carraio confinante con il parcheggio della sede di Veritas, intervallate tra tratti tombinati in corrispondenza degli accessi carrai. La rete a cielo aperto dovrebbe poi confluire all'interno di una rete tombinata che scarica dello Scolo Lusore.

Proseguendo verso nord si hanno delle affossature che iniziano sul lato nord di Via Porara Gidoni e proseguono sul lato est di Via Scaltenigo fino a scaricare sullo Scolo Caltressa mediante un tratto tombinato.

Proseguendo verso nord su Via Scaltenigo si ha in affianco alla strada lo Scolo Caltressa che inizia ad ovest, sottopassa la sede stradale e si biforca: una parte delle acque scorre verso sud per poi deviare a est, mentre una parte va verso nord per poi confluire nel collettore consortile Scolmatore di Mirano attraverso un tratto tombinato.



Il tratto di strada che va dal ponte di Via Scaltenigo sul Canale Scolmatore e che prosegue sulla provinciale Via Venezia è affiancato sul lato sud da una rete di affossature che scaricano sul canale consortile con una tubazione.

Lungo la porzione di Via Scaltenigo, che collegava la SP81 alla strada principale a nord e ora dismessa, si ha un'affossatura sul lato est che inizia in corrispondenza dell'abitazione a sud dello scolo consortile e scorre verso sud per poi immettersi in un tombinamento che passa sotto la provinciale. Mentre sul lato ovest si ha un piccolo tratto di fosso che prosegue poi verso ovest a lato della provinciale.

È stata poi verificata la situazione di scolo delle acque della ciclabile esistente in Via Scaltenigo: si nota che la superficie della pista non risulta piana, ma segnata da una parziale riasfaltatura probabilmente per la posa di un sottoservizio, inoltre sono presenti delle bocche di lupo poste sull'aiuola di separazione con la sede stradale e poche caditoie lungo il percorso; questi due elementi contribuiscono a rendere difficoltoso l'allontanamento delle acque dalla superficie ciclabile tanto che si riscontrano ristagni sulla pista. Sotto la pista è presente una condotta in calcestruzzo di diametro interno Ø800 mm che scarica sullo Scolo Caltressa. Il tratto terminale risulta ispezionabile e in buono stato; la restante parte risulta non ispezionabile, data l'assenza di chiusini.

La laterale più a sud a lato di Via Scaltenigo, attualmente in ghiaino, per cui è prevista l'asfaltatura, è provvista di alcune caditoie e griglie davanti agli accessi, ma dai sopralluoghi non è risultato chiaro dove scarichino attualmente.

La laterale a nord risulta essere in ghiaino, con una scolina accanto.

3.2 SCelte PROGETTUALI

Il progetto ha lo scopo di creare un collegamento ciclabile, in sede riservata, tra Mirano e la sua frazione Scaltenigo seguendo quasi fedelmente il tracciato della Strada Provinciale 26 che persegue lo stesso obiettivo ma per il flusso veicolare. Tutto ciò lo farà collegandosi a due

percorsi ciclabili già esistenti in via Caltressetta a Scaltenigo ed in via Scaltenigo a Mirano. La larghezza della pista sarà di 2,50m.

Sono previste inoltre la creazione di una rotatoria tra via Scaltenigo e via Caltressetta a Scaltenigo e la sistemazione del tratto di pista ciclabile già esistente in via Scaltenigo a Mirano.

Il tracciato della ciclabile partendo dall'esistente a Mirano inizialmente si distacca dalla strada provinciale andando a percorrere una strada di proprietà del demanio attualmente sterrata che passa attraverso un'area residenziale con ampie zone di verde fino a congiungersi con la S.P. 81 "via Venezia", una volta giunto a questa intersezione il tracciato della pista prosegue verso ovest attraversando la strada ed il fosso presente a sud della stessa ma seguendone il tracciato. Da qui in avanti la pista segue il margine sud della strada provinciale, tenendo nel mezzo il fosso esistente. Nel tratto dove non sia possibile mantenere queste distanze, per la presenza di abitazioni il tracciato prosegue sull'impronta del fosso esistente che verrà pertanto tombinato; verrà comunque mantenuta una certa separazione dalla strada con la creazione di apposite isole, interrotte solamente dagli accessi nelle abitazioni private.

Nel tratto dove la pista interseca il percorso del canale Scolmatore Mirano il tracciato prevede di affiancarsi a quello stradale (previa isola di separazione) al fine di poter utilizzare un ponte già esistente.

Il pacchetto di progetto della pista ciclabile prevede un sottofondo di 30cm al quale verrà posato uno strato di stabilizzato di 10cm e rifinito con uno strato di binder in conglomerato bituminoso chiuso di 7 cm.

Il sottofondo sarà adeguatamente separato dal terreno esistente con un geotessuto ad alta resistenza a trazione.

Il percorso ciclopedonale in progetto ha larghezza minima di 2.50 m per tutto il suo sviluppo. Più propriamente questa misura risulta necessaria nel tratto più a nord della pista nella zona di collegamento tra la S.P. 81 e via Scaltenigo mentre negli altri tratti della pista la sua larghezza è pari a 3.00 m.



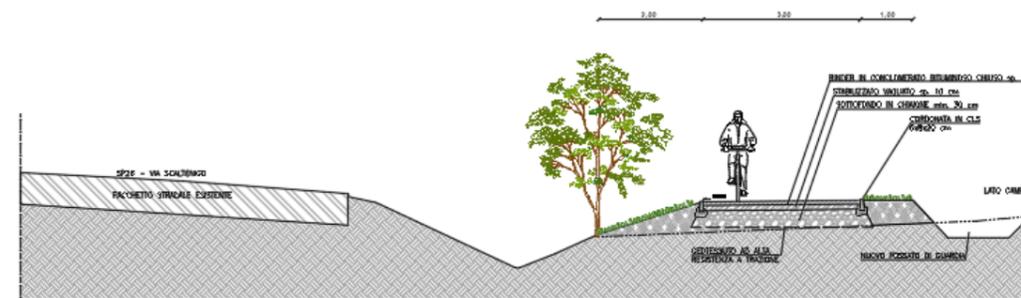
In particolare, il tracciato della pista ciclabile segue l'andamento della Strada Provinciale 26 fino all'intersezione con la S.P. 81. Essendo, tuttavia, una strada trafficata e con i veicoli che procedono anche a velocità sostenute si è provveduto a sistemare la pista in un percorso protetto distanziato dalla strada stessa grazie ad un fosso già esistente. Vi sono dei punti dove tale scostamento non può avvenire per la presenza di case o restringimenti della zona transitabile, in queste occasioni la pista corre affiancata alla strada mantenendo una separazione grazie ad un'aiuola creata appositamente.

Nell'ultimo tratto di percorso la pista procede brevemente lungo la S.P.81 per poi attraversarla ed immettersi in un'area a verde dove procederà verso nord per collegarsi a quella esistente in via Scaltenigo.

Sono presenti quindi diverse situazioni da analizzare per la costruzione di questa pista, in particolare si avranno delle zone dove la pista scorre affiancata al canale, altre dove risulterà necessario invece tombinare il canale, una unica di passaggio per la strada demaniale e due sezioni particolari dove la pista dovrà attraversare corsi d'acqua utilizzando una nuova passerella o sfruttando quella stradale esistente.

La più frequente è la sezione definita in campagna, ovvero quella che è disposta sul ciglio destro del canale che costeggia la strada. Per quanto riguarda queste zone si dovrà creare un pacchetto composto da un sottofondo di almeno 30 cm di ghiaione su geotessile di 240 g/mq di peso, uno strato di misto stabilizzato vagliato di spessore 10 cm e la finitura superficiale della pista di 7 cm in binder in conglomerato bituminoso chiuso. La sezione viene disposta con una pendenza superficiale del 1.0% al fine di garantire il corretto deflusso delle acque meteoriche.

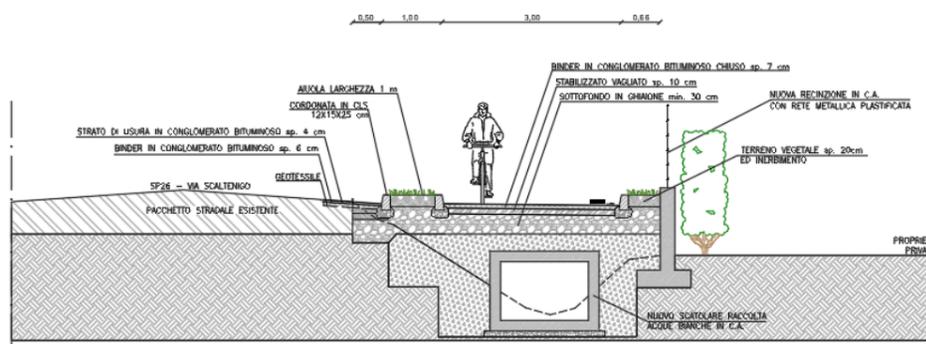
SEZIONE TIPO LUNGO VIA SCALTENIGO – TRATTO IN CAMPAGNA



Per quanto riguarda, invece, le sezioni più ristrette, chiamate anche sezioni fronte abitazione, dove la pista non ha più lo spazio per poter correre alla destra del fosso data la presenza di insediamenti abitativi si provvede a tombinare il canale per farvi passare la pista sopra e si procede a costruire ancora una volta il pacchetto completo in maniera analoga alle sezioni in campagna, ovvero almeno 30 cm di ghiaione come sottofondo, 10 cm di misto stabilizzato e 7 cm di binder in superficie; sotto tale pacchetto si provvede ad inserire un manufatto prefabbricato in calcestruzzo per garantire il corretto deflusso del canale e si interpone del materiale per portare il tutto a livello. In questi casi si deve creare anche un'aiuola di separazione di 1.00 m a protezione dell'utenza della pista ciclabile. Dove necessario viene anche arretrata e sostituita la recinzione delle abitazioni adiacenti alla pista. La sezione viene disposta con una pendenza superficiale del 1.0% al fine di garantire il corretto deflusso delle acque meteoriche.

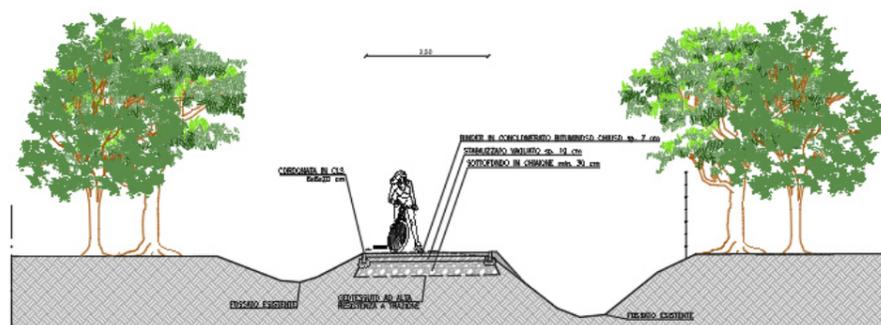


SEZIONE TIPO LUNGO VIA SCALTENIGO – TRATTO FRONTE ABITAZIONE



Per quanto riguarda il tratto finale nella zona nord, ovvero quello distaccato dalla Strada Provinciale 26 si ha una sezione tipo diversa dalle altre. Il percorso infatti prevede di passare nella zona dove attualmente vi è una strada di proprietà demaniale contornata da due fossati. In questo tratto la larghezza risulta necessariamente ridotta a 2.50 m, inoltre non essendoci allo stato attuale alcun tipo di pavimentazione stradale è necessario anche in questa zona inserire il pacchetto completo di pavimentazione composto dal sottofondo in ghiaione (minimo 30 cm), dal misto stabilizzato (10 cm) e dal binder di superficie (7 cm). La sezione viene disposta con una pendenza superficiale del 1.0% al fine di garantire il corretto deflusso delle acque meteoriche.

SEZIONE TIPO LUNGO STRADA DEMANIALE – COMUNE DI MIRANO

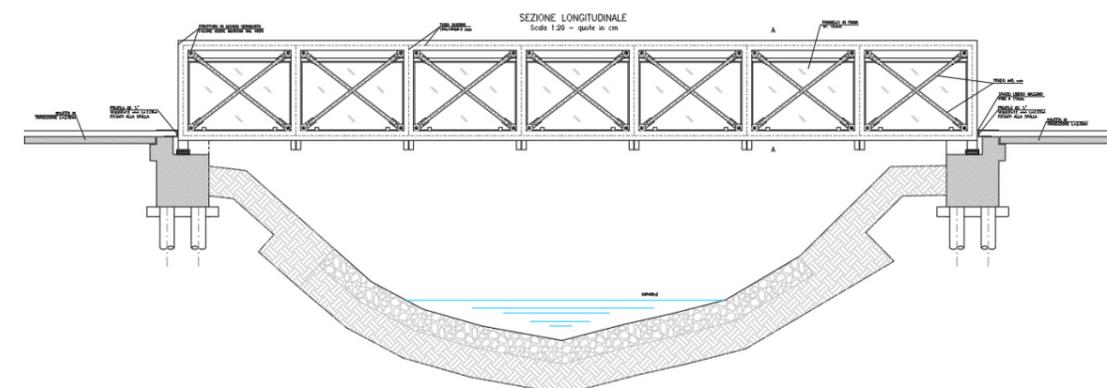


Riguardo la sezione relativa all'attraversamento del canale Scolmatore Mirano da effettuarsi grazie al ponte stradale già esistente si può considerare del tutto simile al caso definito "Fronte abitazione" con due differenze. La prima riguarda l'isola di separazione che non è di 1.00 m come in precedenza ma è solamente di 0.50 m mentre la seconda differenza riguarda la larghezza della pista stessa che in questa sezione risulta larga 2.50 m.

Per quanto riguarda la sezione di attraversamento dello scolo Caltressetta da effettuarsi su una passerella di nuovo inserimento, invece, si rimanda all'elaborato specifico.

Nella sezione, invece, dove la pista interseca il canale Caltressetta, subito dopo una curva del corso d'acqua, è prevista la costruzione di una passerella ciclabile al fine di poterlo attraversare.

La passerella sarà con struttura in acciaio verniciato di colore verde muschio RAL 6005 e pannelli in PMMA

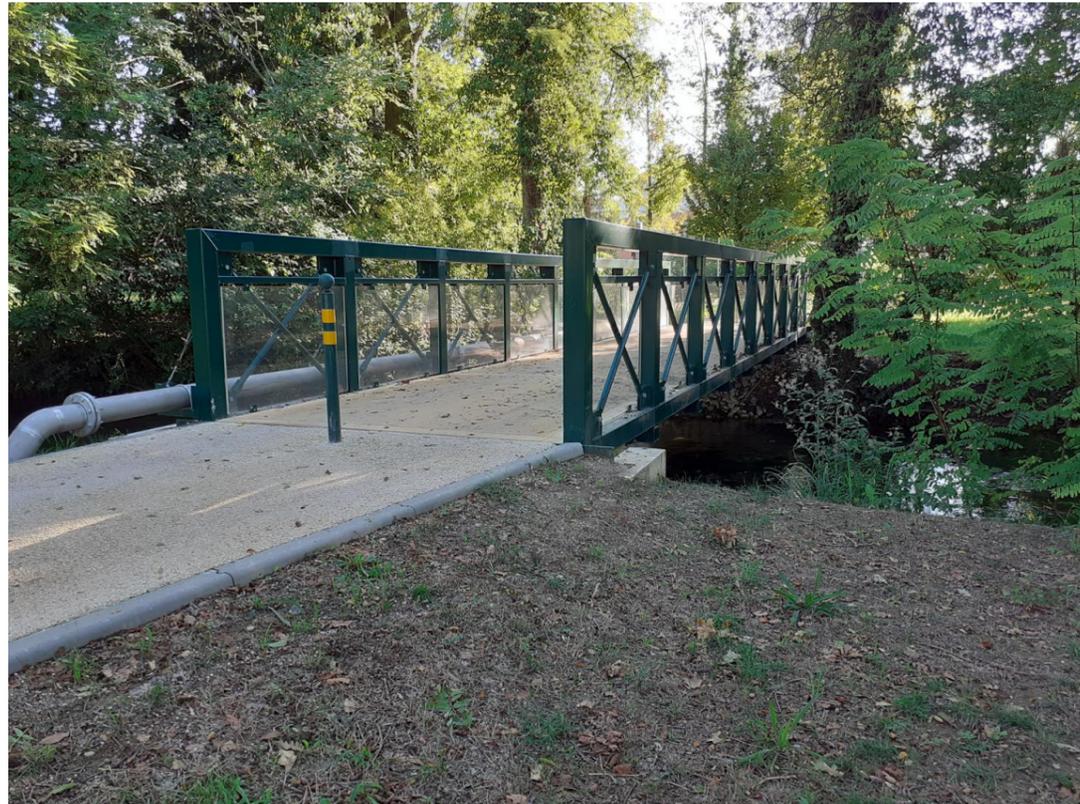




Simulazione installazione passerella (foto dello stato di fatto)



Simulazione installazione passerella (fotoinserimento)



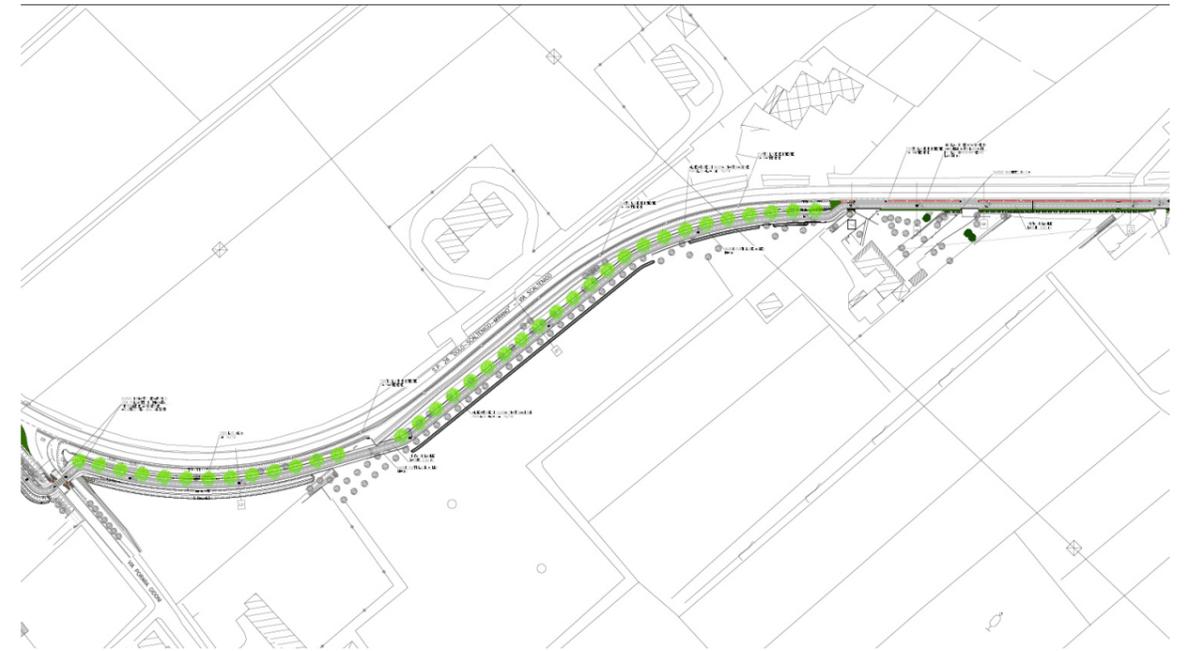
Esempio di passerella con medesime caratteristiche realizzata in altro intervento

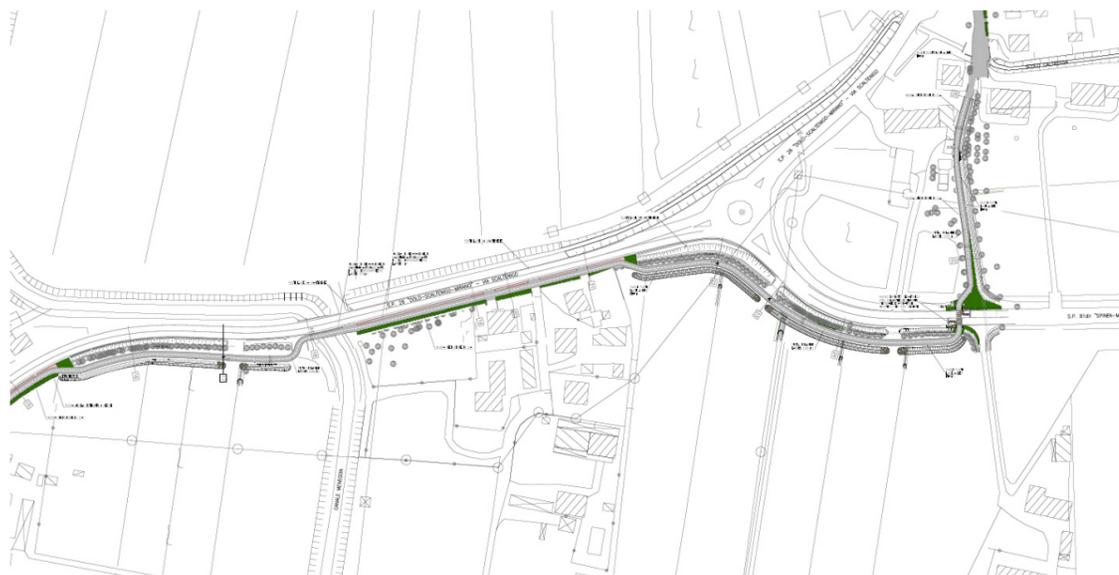


Simulazione percorso ciclopedonale (foto dello stato di fatto)



Simulazione percorso ciclopedonale (fotoinserimento)







4. ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA

4.1 PREVISIONI DEGLI EFFETTI DELL'INTERVENTO

Gli effetti conseguenti la realizzazione dell'opera saranno di lieve entità e riconducibili alla fase di cantiere e successivamente all'esercizio dell'opera. Nella fase di cantiere gli effetti principali sono legati a: presenza di rumori, comunque di modesta entità; percezione visiva del sito che viene alterata, sotto l'aspetto paesaggistico, per breve durata, dalla presenza delle macchine operatrici e in minima parte dalla modifica della morfologia con lievi sbancamenti e movimenti terra e taglio di alcune piante. Durante l'esercizio dell'opera gli effetti sono anch'essi minimi o pressoché nulli, poiché la ciclabile correrà nella maggior parte del tratto in affiancamento alla viabilità esistente. Rispetto allo stato originale non viene alterata o modificata ulteriormente la percezione dell'ambito circostante poiché il paesaggio e le visuali coniche del contesto circostante non muteranno. Anche l'installazione della nuova passerella andrà ad inserirsi nel contesto paesaggistico, apportando sicuramente un lieve impatto, ma generando un valore aggiunto per la comunità. Lo skyline non verrà modificato poiché si tratta di un intervento che rimane a quota tracciato esistente. La passerella sarà con struttura in acciaio verniciato di colore verde muschio RAL 6005 e pannelli in PMMA. Anche la natura dell'area del capitello vincolato non verrà alterata con la presenza della passerella e della ciclabile. Il capitello si trova da un corso d'acqua e la strada. Anzi la presenza della ciclabile porterà una riqualificazione generale del sito.

Le scene panoramiche rimarranno le medesime. Ovvero non si creeranno degli ostacoli che andranno a limitare la percezione dell'intorno, sia come osservatori dalla ciclabile sia come osservatori fuori dalla ciclabile.

Non sono previste separazioni territoriali, funzionali e percettive del contesto. Il progetto non porterà riduzioni alla struttura del sistema paesaggio esistente. L'intervento non interromperà i processi ecologici presenti nel territorio interessato. In alcuni casi il progetto potrebbe migliorare

delle situazioni di degrado. Non sono presenti situazioni ecosistemiche di rilievo tali da poter essere alterate. I caratteri strutturali non saranno modificati.

INDICENZA DEGLI INTERVENTI		
Modificazioni della morfologia	Il progetto prevede che il tracciato corra parallelamente all'infrastruttura viaria con la "costruzione" di un nuovo "pacchetto ciclabile". Saranno effettuati sbancamenti minimi per la formazione della pista. Non verranno modificati o alterati i tracciati caratteristici riconoscibili sul terreno. Alcuni fossati verranno chiusi, soprattutto nelle zone in cui insistono le abitazioni fronte strada, mentre in aree aperte, verranno mantenuti quelli esistenti e ricostruiti di nuovi per mantenere la capacità idraulica del sito e la componente ambientale.	
Modificazioni della compagine vegetale	La compagine ripariale vegetale esistente verrà mantenuta dove possibile. Saranno messe a dimora nuove alberature di Populus alba, per ripristinare il sistema di filari tipico della vegetazione lungo i fossati. Si realizzeranno nuovi fossati di guardia nella parte della pista verso i terreni agricoli. Si realizzerà nel punto in cui la ciclabile torna adiacente alla strada, dopo il punto in cui viene installata la passerella (verso Mirano) una piccola area boscata con essenze autoctone. (Populus alba e Acer campetre)	
Modifiche dello skyline naturale e antropico	Lo skyline non verrà modificato poiché si tratta di un intervento che rimane a quota stradale. Verrà inserite una passerella di attraversamento dello scolo Caltresetta. Questa non costituirà impedimenti od ostacoli allo Skyline o ai con visuali, i quali saranno generalmente mantenuti tali come nello stato di fatto, poiché la pista non comporterà alterazioni ai punti panoramici verso gli spazi aperti.	



Modifiche della funzionalità ecologica	La nuova infrastruttura non andrà a modificare la situazione dello stato originario. La pista correrà parallela e adiacente in alcuni punti del suo percorso alla sede stradale esistente. In altri tratti sarà posizionata più internamente andando ad interessare i bordi delle unità agricole, mantenendo la struttura “FOSSATO DI GUARDIA STRADALE (ESISTENTE) - PISTA – NUOVO FOSSATO DI GUARDIA”. La funzionalità ecologica generale non subirà modifiche, nello specifico le alberature esistenti e i fossati non saranno alterati o eliminati, solo in alcuni punti ben precisi, anzi ci sarà un aumento della presenza arborea che aumenterà la capacità ecologica del sistema. Sotto l’aspetto idraulico, il sistema verrà adeguatamente dimensionato.	
Modifiche dell’assetto percettivo	Le scene panoramiche rimarranno le medesime. Ovvero non si creeranno degli ostacoli che andranno a limitare la percezione dell’intorno, sia come osservatori dalla ciclabile sia come osservatori fuori dalla ciclabile.	
Modifiche dell’assetto insediativo-storico	Nessuna modifica	
Modificazioni di caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi	Lieve modificazione. Sarà evidente il nuovo asse ciclabile poiché la colorazione dello strato di usura sarà relativo alla tipologia di materiale utilizzato ovvero il binder asphaltico. Sarà presente una cordolatura di separazione. La passerella di attraversamento sarà con struttura in tubolari di acciaio verde muschio Ral 6005, pannelli in PMMA e pavimentazione in calcestruzzo con stesa superficiale di sabbia di quarzo tirato con elicottero e scopato.	

Modificazioni dell’assetto fondiario	Nessuna modificazione.	
Modificazioni dei caratteri strutturali del territorio agricolo	Nessuna modificazione.	
Intrusione	L’inserimento della passerella per l’attraversamento dello scolo, sarà l’unico elemento “d’impatto” e intrusione nel contesto. Tuttavia la sua presenza non porterà un’alterazione significativa a coni visuali o travisamenti dell’orizzonte, anche in funzione della presenza del capitello.	
Suddivisione	Non sono previste separazioni territoriali, funzionali e percettive del contesto.	
Frammentazione	Nessuna modificazione.	
Riduzione	Il progetto non porterà riduzioni alla struttura del sistema paesaggio esistente.	
Eliminazione progressiva delle relazioni visive	La relazione visiva con il contesto rimarrà inalterata. L’intervento verrà realizzato adiacente alla strada dove sono presenti edificazioni, mentre sarà più interno ma a margine delle unità agricole dove insistono spazi aperti. Vi sarà comunque un miglioramento visivo dato anche alla messa a dimora di nuove alberature per ripristinare l’originario assetto dei fossati.	



Concentrazione	Il progetto non prevede la concentrazione di interventi lungo la sua asta.	
Interruzione di processi ecologici e ambientali	L'asta di progetto non interrompe i processi ecologici presenti nel territorio interessato. In alcuni casi il progetto potrebbe migliorare la situazione attuale grazie all'impianto di nuove alberature e la costruzione di nuovi fossati. Non sono presenti situazioni ecosistemiche di rilievo tali da poter essere alterate.	
Destutturazione	Il progetto non andrà a destrutturare il contesto paesaggistico.	
Deconnotazione	Il progetto non andrà a deconnotare il contesto paesaggistico nei suoi caratteri strutturali.	

	nullo
	lieve
	alto



4.2 MISURE DI MITIGAZIONE / INTERVENTI

L'intervento presenta un lieve impatto trattandosi di una sistemazione funzionale della struttura viabilistica con l'inserimento dell'infrastruttura ciclo-pedonale. Non saranno adottate misure di inserimento paesaggistico specifiche e di rilievo poiché il progetto non altererà in modo sostanziale lo stato attuale dei luoghi.

Il taglio di alcune alberature e/o la manutenzione saranno adeguatamente valutate in base allo stato fitosanitario e di stabilità delle stesse, in funzione della natura del progetto. Sarà gestito, con la riqualificazione della struttura viabilistica ciclo-pedonale, anche il sistema delle acque di prima pioggia con interventi minimi riguardanti la formazione di arginelli laterali, per lo scolo delle acque di superficie evitando così il ristagno delle stesse, e la formazione di nuovi fossi di guardia e/o la sistemazione di quelli esistenti. La passerella sarà caratterizzata da una struttura in acciaio verniciato color verde muschio e pannelli in PMMA. L'argine nel punto di installazione delle passerelle sarà scarificato per 33 cm con la posa di pietra calcarea di media pezzatura con fughe in malta. Il progetto permetterà di valorizzare le valenze storico-culturali e anche faunistiche presenti sul territorio, permettendo agli utenti di godere di esse.

L'intervento si inserisce coerentemente nella programmazione territoriale regionale, provinciale e comunale per la realizzazione della pista ciclo-pedonale. Dall'analisi dei possibili effetti e alterazioni dell'assetto paesaggistico dell'area e, considerato che le misure di inserimento nel contesto per la mitigazione degli impatti visivi sono pressoché minime e che lo stato dei luoghi rimarrà comunque invariato, la realizzazione dell'opera non genererebbe interferenze in grado di compromettere la componente paesaggistica. Rispetto allo stato originale, le modifiche morfologiche, vegetative e idrogeologiche prevedibili sono di lieve entità e per tanto gli impatti si considerano di scarso rilievo.

Verranno piantumate nuove alberature (*Populus alba*) a filare lungo un tratto di fossato e costruito una piccola area boscata con *Populus alba* e *Acer campestre*.

Nella realizzazione della nuova rotonda a Scaltenigo verranno realizzate aiuole verdi per la mitigazione e l'inserimento nel contesto. Siamo nel limite tra urbanizzato e campagna e per tanto la nuova rotonda sarà dotata di isole a verde di compensazione con l'inserimento di fossi di guardia.

