



PROGRAMMA SPERIMENTALE NAZIONALE DI MOBILITA' SOSTENIBILE CASA-SCUOLA E CASA-LAVORO

REALIZZAZIONE DI PUNTI ATTEZZATI DI INTERSCAMBIO MODALE PER INCENTIVARE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO LUNGO DIRETTRICI INTERESSATE DA FORTI FLUSSI SCOLASTICI

REALIZZAZIONE PIATTAFORMA INTERMODALE IN VIA DELLA VITTORIA

3.2
INTERVENTO

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA



6 PF VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VAS

Rapporto Ambientale Preliminare del PdR "Via della Vittoria – Via Pestrino"



Comune di Milano

Intervento 3.2: Realizzazione piattaforma intermodale in Via della Vittoria

PROGRAMMA SPERIMENTALE NAZIONALE DI MOBILITA' SOSTENIBILE CASA-SCUOLA E CASA-LAVORO

REALIZZAZIONE DI PUNTI ATTREZZATI DI INTERSCAMBIO MODALE PER INCENTIVARE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO LUNGO DIRETTRICI INTERESSATE DA FORTI FLUSSI SCOLASTICI

REALIZZAZIONE PIATTAFORMA INTERMODALE IN VIA DELLA VITTORIA

3.2

INTERVENTO



PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA



Comune di Milano

Responsabile del Procedimento
ing. Ulisse Bonello

Azienda Veneziana della Mobilità



Progettista e valutatore:
ing. Matteo Negro

Analisi Ambientale:
Arch. Valeria Molin

Gruppo di Lavoro:
geom. Luana Scarpa
arch. Alessandra Stronchi
arch. Chiara Todesco
arch. Renata Tomini



6 PF VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VAS

Rapporto Ambientale Preliminare del PdR "Via della Vittoria – Via Pestrino"

Milano, agosto 2018

PREMESSE E RIFERIMENTI NORMATIVI

Premesse

Questa verifica di assoggettabilità riguarda il **Piano di Recupero denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”** situato in centro storico di Mirano e relativo ad un progetto di realizzazione di punti attrezzati di interscambio modale per incentivare l’uso del trasporto pubblico lungo direttrici interessate da forti flussi scolastici. Tale progetto rientra nel **Programma Sperimentale Nazionale di Mobilità Sostenibile Casa-Scuola e Casa-Lavoro** così come definito dalla Legge n.221/2015 “*Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell’uso eccessivo di risorse naturali*” ed approvato con D.M.208 del 20 luglio 2016.

Tale documento è composto dalla presente relazione e dai seguenti allegati:

- Allegato 1 – Iter procedurale del PdR e cartografia allegata
- Allegato 2 - Elenco delle Autorità competenti in materia ambientale
- Allegato 3 - Dichiarazione di non necessità della procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale

Riferimenti normativi: Normativa Europea

La Direttiva 2001/42/CE ha l’obiettivo di “garantire un elevato livello di protezione dell’ambiente e di contribuire all’integrazione di considerazioni ambientali all’atto dell’elaborazione e dell’adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che, ai sensi della presente direttiva, venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull’ambiente” (art 1).

Nell’allegato I detta le informazioni da fornire per il Rapporto Ambientale e nell’allegato II i criteri per la determinazione dei possibili effetti significativi sull’ambiente.

Riferimenti normativi: Normativa statale

In Italia la Direttiva 2001/42/CE viene recepita con il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 “Norme in materia ambientale” e s.m.i.i.. La seconda parte del DLgs 152/06 detta le “Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione di impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione integrata ambientale (IPPC)”.

L'articolo 6 definisce la Valutazione Ambientale e i piani, programmi che devono essere assoggettati a VAS:

1. La valutazione ambientale strategica riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.
2. Fatto salvo quanto disposto al comma 3, viene effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi:
 - a. che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV del presente decreto;
 - b. per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d'incidenza ai sensi dell'articolo 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni.
3. Per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che possano avere impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12.

3-bis. L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, se piani e i programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, producano impatti significativi sull'ambiente. [Omissis]

Art. 12. Verifica di assoggettabilità

1. Nel caso di piani e programmi di cui all'articolo 6, comma 3, l'autorità procedente trasmette all'autorità competente, su supporto informatico, ovvero, nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, un rapporto preliminare comprendente una descrizione del piano o programma e le

informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o programma, facendo riferimento ai criteri dell'allegato I del presente decreto.

2. L'autorità competente in collaborazione con l'autorità procedente, individua i soggetti competenti in materia ambientale da consultare e trasmette loro il documento preliminare per acquisirne il parere. Il parere è inviato entro trenta giorni all'autorità competente ed all'autorità procedente.
3. Salvo quanto diversamente concordato dall'autorità competente con l'autorità procedente, l'autorità competente, sulla base degli elementi di cui all'allegato I del presente decreto e tenuto conto delle osservazioni pervenute, verifica se il piano o programma possa avere impatti significativi sull'ambiente.
4. L'autorità competente, sentita l'autorità procedente, tenuto conto dei contributi pervenuti, entro novanta giorni dalla trasmissione di cui al comma 1, emette il provvedimento di verifica assoggettando o escludendo il piano o il programma dalla valutazione di cui agli articoli da 13 a 18 e, se del caso, definendo le necessarie prescrizioni.
5. Il risultato della verifica di assoggettabilità, comprese le motivazioni, è pubblicato integralmente nel sito web dell'autorità competente.
6. La verifica di assoggettabilità a VAS ovvero la VAS relative a modifiche a piani e programmi ovvero a strumenti attuativi di piani o programmi già sottoposti positivamente alla verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 12 o alla VAS di cui agli articoli da 12 a 17, si limita ai soli effetti significativi sull'ambiente che non siano stati precedentemente considerati dagli strumenti normativamente sovraordinati.

L'allegato I contiene i criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi:

1. Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:
 - in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;
 - in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
 - la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;
 - problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;
 - la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).

2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:
- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;
 - carattere cumulativo degli impatti;
 - natura transfrontaliera degli impatti;
 - rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);
 - entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);
 - valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa: delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;
 - impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

Riferimenti normativi: Normativa regionale

Per quanto riguarda la Regione del Veneto, non vi è una legge sulla VAS, ma solo delibere.

La DGRV 791/2009, nell'allegato F detta la procedura di verifica di assoggettabilità come di seguito riportato:

"Il proponente o l'autorità procedente, cioè la struttura o l'ente competente per la redazione del piano o programma che determini l'uso di piccole aree a livello locale e per la redazione di modifiche minori di piani e programmi, trasmette alla Commissione regionale VAS:

- 1. un rapporto ambientale preliminare, su supporto cartaceo ed informatico, che illustri in modo sintetico i contenuti principali e gli obiettivi del piano o programma e che contenga le informazioni e i dati necessari all'accertamento della probabilità di effetti significativi sull'ambiente, in riferimento ai criteri individuati per la verifica di assoggettabilità nell'Allegato I del D.Lgs. n. 152/2006 come modificato dal Dlgs 4/2008. Il documento dovrà anche dare conto della verifica delle eventuali interferenze con i siti di Rete Natura 2000 (SIC e ZPS).*
- 2. un elenco delle autorità competenti in materia ambientale che possano essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione del Piano o Programma quali a titolo esemplificativo (Province, Comuni, Arpav ecc..).*

La Commissione Regionale VAS, con riferimento all'individuazione di queste autorità ambientali, approva o modifica l'elenco delle autorità da consultare competenti in materia ambientale, che possono essere interessate dagli effetti che l'attuazione del piano o programma o modifica può avere sull'ambiente. A tal fine la Commissione Regionale VAS trasmette alle autorità così individuate il rapporto preliminare per acquisirne il parere. Entro trenta giorni dalla data di invio del rapporto preliminare, le autorità competenti in materia ambientale consultate trasmettono il parere alla Commissione Regionale VAS e all'autorità procedente. E' facoltà della Commissione Regionale VAS indire, entro il medesimo termine di trenta giorni, una riunione della Commissione stessa allargata alle autorità ambientali consultate al fine di acquisirne i relativi pareri. Entro novanta giorni dalla data di ricevimento del rapporto preliminare, la Commissione Regionale VAS, sentita l'autorità procedente e tenuto conto dei pareri pervenuti ovvero acquisiti in sede di commissione allargata, emette il provvedimento finale motivato di assoggettabilità o di esclusione dalla valutazione VAS, con le eventuali opportune prescrizioni ed indicazioni di cui l'autorità procedente dovrà tener conto nella successiva fase di adozione e/o approvazione definitiva del piano o programma o modifica. La Commissione Regionale VAS provvede alla pubblicazione

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

sul BUR ed sul proprio sito web del provvedimento finale di verifica di assoggettabilità.”

Si riporta qui di seguito uno schema dell'allegato F sopra riportato:

	FASE	SOGGETTO	PERIODO
1	Predisposizione della Rapporto ambientale preliminare per la verifica di assoggettabilità della Variante al Piano.	Comune	
2	Trasmissione del Rapporto ambientale preliminare e dell'elenco delle autorità competenti alla Commissione Regionale VAS	Commissione Regionale VAS	
3	Approvazione o modifica dell'elenco delle autorità competenti in materia ambientale per la consultazione	Commissione Regionale VAS	
4	Trasmissione del Rapporto ambientale preliminare alle autorità competenti individuate per acquisirne il parere	Commissione Regionale VAS	
5	Redazione del parere sul Rapporto ambientale preliminare	autorità competenti individuate	30 *** gg
6	Trasmissione del parere sul Rapporto ambientale preliminare a Commissione Regionale VAS e ai comuni contermini	soggetti competenti individuate	
7	Emissione Provvedimento di verifica di assoggettabilità	Commissione Regionale VAS, esaminato il Rapporto preliminare ^(*) sentita la struttura competente in materia di Rete Natura 2000 ^(**) salvo quanto diversamente concordato dalla Commissione, tenuto conto dei pareri sul Rapporto preliminare dei soggetti competenti individuati.	90 ***gg da ricevimento del Rapporto ambientale preliminare (fase 2)
8	Pubblicazione del risultato della verifica di assoggettabilità sul BUR e sul sito web della Commissione Regionale VAS	Commissione Regionale VAS	

(*) salvo quanto diversamente concordato dalla Commissione.

(**) intervento esterno ai siti natura 2000 ed è stata prodotta la dichiarazione di non incidenza.

(***) tempi più stretti sono stati determinati anche dalla **D.G.R. 384 del 25 marzo 2013** - Presa d'atto del parere n.24 del 26 febbraio 2013 della Commissione regionale VAS "Applicazione sperimentale della nuova procedura amministrativa di VAS"

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

La Regione ha poi deliberato la DGRV n.1717/2013 e al fine di dare univoci indirizzi applicativi ai contenuti del Rapporto Ambientale Preliminare indica, nell'allegato A, le linee guida per la Verifica di Assoggettabilità degli strumenti attuativi.

IL PROGETTO DEL PdR

ITER del Progetto di Piano

La Legge 28/12/2015, n. 221 *“Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali”* ha previsto all’art. 5, comma 1, la definizione del Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro per la cui attuazione sono stati destinati 35 milioni di euro a valere sulle risorse di cui all’art. 19, comma 6 del Decreto Legislativo 13 marzo 2013, n. 30.

Il Decreto Ministeriale n. 208 del 20/07/2016 ha approvato il *“Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro”* e ha definito le modalità per la presentazione dei progetti i cui destinatari sono uno o più Enti Locali riferiti ad un ambito territoriale con popolazione superiore a 100.000 abitanti, associati ai sensi del Capo V, Titolo II, Parte I del Decreto Legislativo n.267/2000.

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per il Clima e l'Energia con avviso pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 239 del 12/10/2016 ha informato dell'avvenuta approvazione del *“Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro”* e ha comunicato i termini e le modalità di presentazione dei progetti per l'accesso al finanziamento ministeriale.

I Comuni di Mira, Campagna Lupia, Mirano, Spinea e, come partner pubblico, AVM spa, azienda veneziana di mobilità che ha l'affidamento in house dei servizi di trasporto pubblico locale della Città metropolitana di Venezia comprendente i Comuni proponenti l'intervento, hanno presentato un progetto unitario per la realizzazione di servizi e infrastrutture di mobilità collettiva dal titolo *“Realizzazione di punti attrezzati di interscambio modale per incentivare l'uso del trasporto pubblico lungo direttrici interessate da forti flussi scolastici”*.

Il Decreto Ministeriale n. 282 del 17/10/2017 ha approvato la graduatoria delle istanze presentate nella quale il Comune di Mira, come ente capofila, si è classificata al trentesimo posto con un punteggio assegnato pari a 37,14 e, pertanto, è risultato beneficiario di un cofinanziamento pari a € 924.000,00 su un totale di € 1.540.000,00.

I rappresentanti legali dei Comuni di Mira, Mirano, Spinea, Campagna Lupia e di AVM spa in data 10/01/2017 reg. n. 173 delle scritture private, hanno sottoscritto una convenzione quadro relativa al *“Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro”* e il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha approvato con decreto il Piano Operativo di Dettaglio (di seguito POD) relativo al programma in oggetto, pervenuto in data 21/12/2017 pec 55731.

**Verifica Assoggettività a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

AVM spa, quale partner pubblico del progetto, condivide e persegue con i predetti Enti Locali la finalità di promuovere l'utilizzo del trasporto pubblico per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro attraverso la realizzazione di punti intermodali di interscambio e l'accesso “sostenibile” agli istituti di scuola superiore presenti nell'area attraverso interventi di riqualificazione dei percorsi esistenti per favorire l'uso di modi di trasporto a basso impatto (percorsi pedonali, percorsi ciclistici, riorganizzazione della sosta, parcheggi per veicoli ecologici ecc.).

AVM spa, nell'ambito delle attività previste nel POD approvato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e come indicato nel verbale della Conferenza degli Enti aderenti del 25/01/2018, è stato incaricato dal Comune di Mirano con determinazione n. 495 del 04/07/2018 delle attività di progettazione, direzione lavori e sicurezza dell'intervento di riqualificazione e messa in sicurezza delle fermate zona scuole presso il campo sportivo e della realizzazione della piattaforma intermodale in Via della Vittoria.

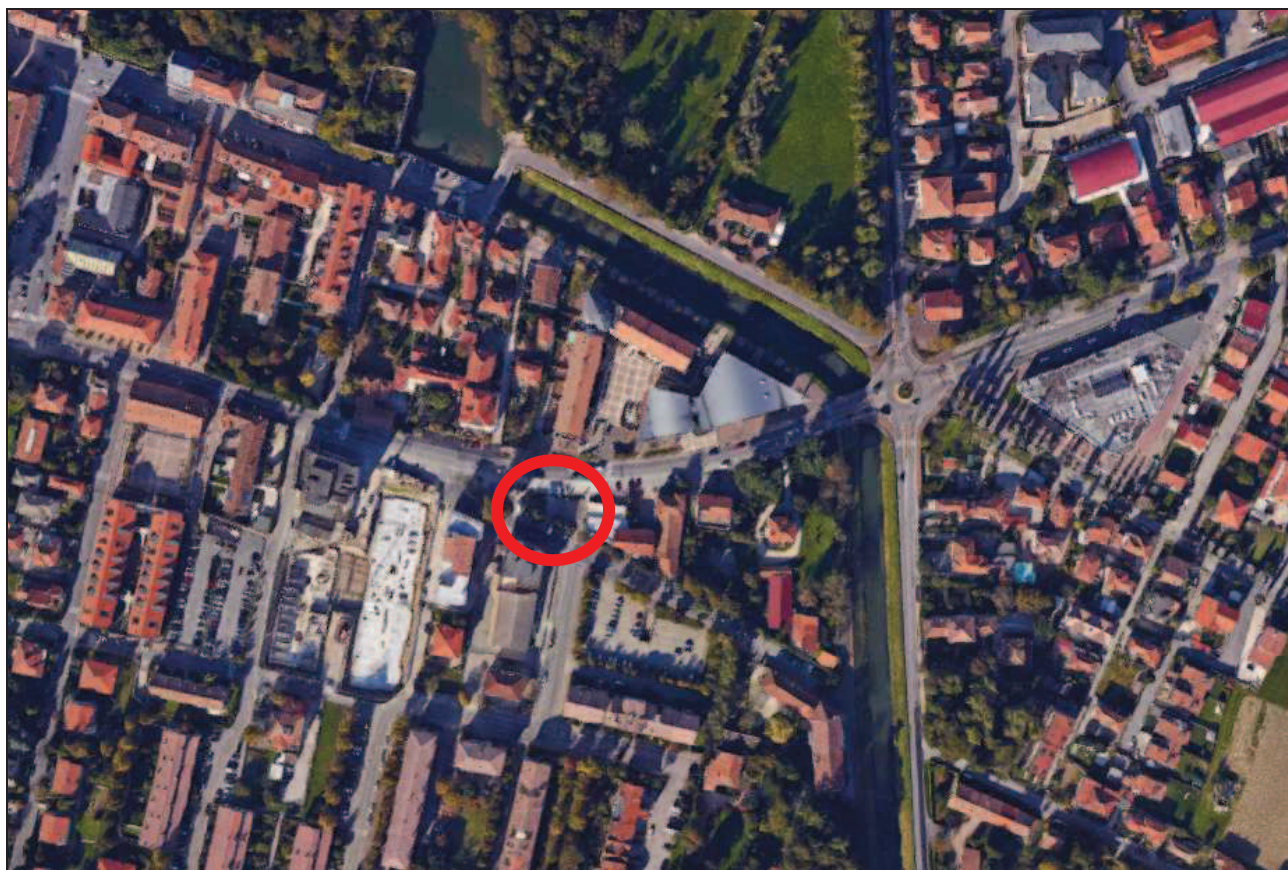
Finalità del Progetto di Piano

Il progetto ha come obiettivo quello di incentivare le iniziative di mobilità sostenibile attraverso interventi di riqualificazione dei collegamenti esistenti per favorire l'uso del trasporto a basso impatto (percorsi pedonali, percorsi ciclistici, riorganizzazione della sosta ...) e allo stesso tempo promuovere quello pubblico per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro nell'area territoriale attraverso sistemi di incentivazione diretta a studenti e lavoratori.

Il progetto nasce dalla necessità che le infrastrutture di mobilità collettiva presenti nel territorio non incentivano l'uso del servizio di trasporto pubblico locale e mancano di punti adeguatamente attrezzati per l'interscambio dei diversi mezzi di trasporto (autobus, automobile, ciclomotore, bicicletta, percorsi pedonali), inoltre gli istituti scolastici presenti lungo i percorsi hanno una difficoltosa accessibilità pedonale e ciclistica, anche solo per percorrere il tratto finale dalla fermata dell'autobus alla scuola.

Il progetto prevede quindi, nell'ottica del Mobility Management, la realizzazione/riqualificazione dei punti di fermata, considerati come nodi intermodali di scambio tra mezzi di trasporto, e la messa in sicurezza e riqualificazione dei percorsi di accesso ai poli scolastici (percorsi pedonali e ciclistici protetti, parcheggi per bici, creazione di zone a velocità moderata, spostamento della sosta auto ecc.).

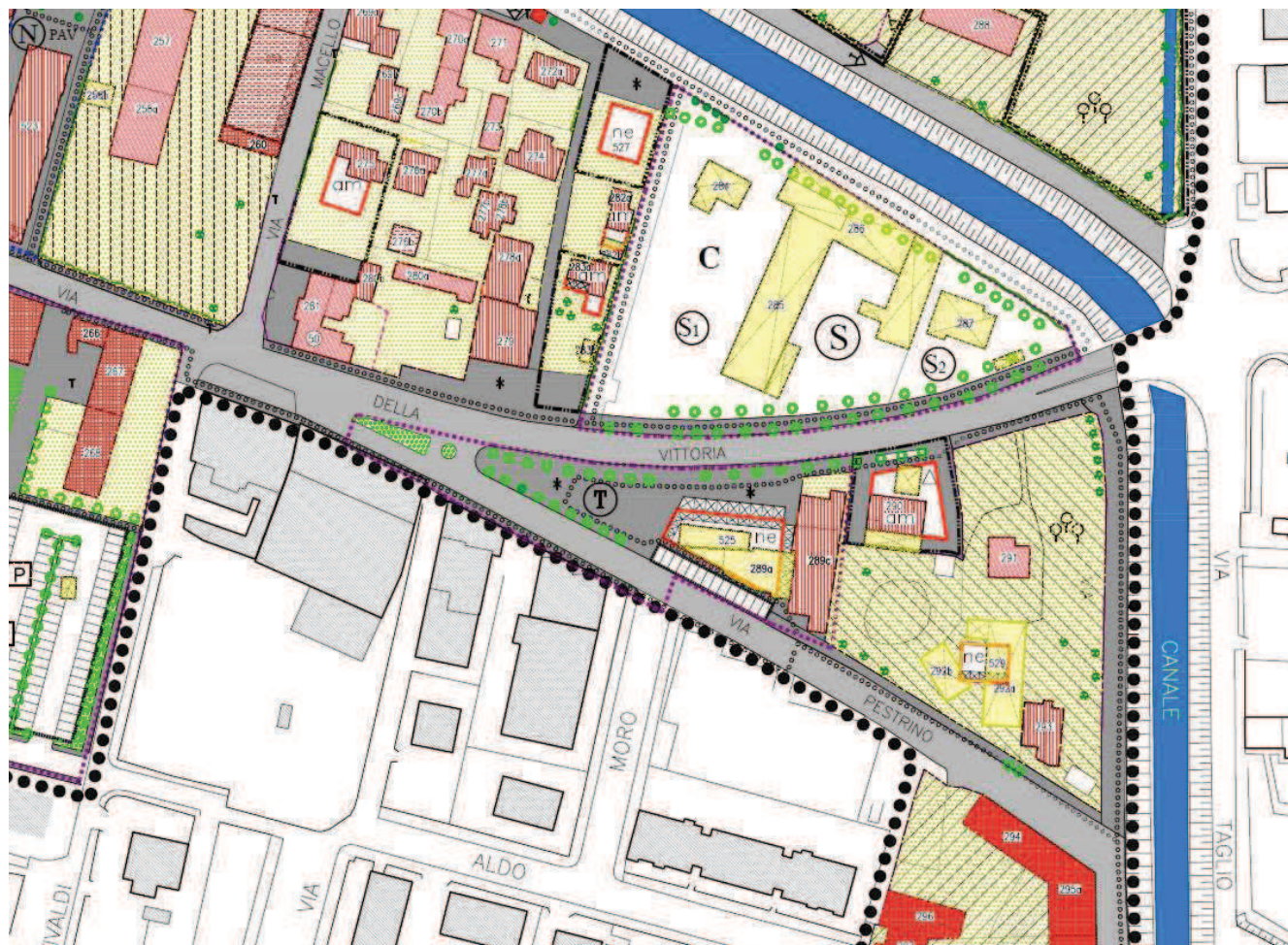
Contestualizzazione Geografica



Riferimenti con il P.R.G. Vigente del Centro Storico

L’ambito del Piano si trova in Centro Storico del Comune di Mirano ubicato all’intersezione tra via della Vittoria e via Pestrino a sud-est della piazza principale. L’area è catastalmente individuata nel foglio di mappale 21 ed è suddivisa tra la Proprietà del Comune di Mirano (particella 2265) e la proprietà di Terzi (particella 172).

Si riporta qui di seguito un estratto del P.R.G. Vigente che individua l’area del PdR.



	Aree e edifici vincolati ai sensi della L.1089/39		Percorsi pedonali e ciclabili		Piazze
	Ristrutturazione		Verde di arredo stradale e urbano		Pavimentazioni da tutelare o riqualificare e pavimentazioni di progetto
	Alberature e filari di progetto		Verde privato		Viabilità carrabile con pavimentazioni da recuperare o riqualificare
	Alberature isolate e filari da tutelare		Portici di progetto		ne Nuova edificazione
	Demolizione senza ricostruzione		Portici moderni esistenti		
			Piani Attuativi		

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

La Variante del Centro Storico prevede per il PdR in esame le seguenti disposizioni:

" T. «Pestrino»

Questo piano riqualifica il terminale di Via Pestrino, asse storico importante, con giacitura pressoché parallela al tratto superiore del Musone-Taglio, modificato dalla confluenza della novecentesca Via della Vittoria.

Il piano prevede la demolizione dell’edificio n° 289a e l’edificazione di un nuovo fabbricato n° 525 con tetto a falde in coppi o rame e con un lato parallelo a via Pestrino, con un volume massimo di mc. 3.680 e altezza massima alla gronda di m. 8,70. L’edificio n° 289c è soggetto alla categoria di intervento della Ristrutturazione (Ris).

L’area prospiciente Via della Vittoria deve essere sistemata a piazza pubblica o di uso pubblico, pavimentata in pietra e in parte coperta con una pensilina leggera, con funzione anche di connessione e di passaggio pedonale coperto, largo almeno 3 metri, tra la nuova edificazione e l’edificio esistente ad est.

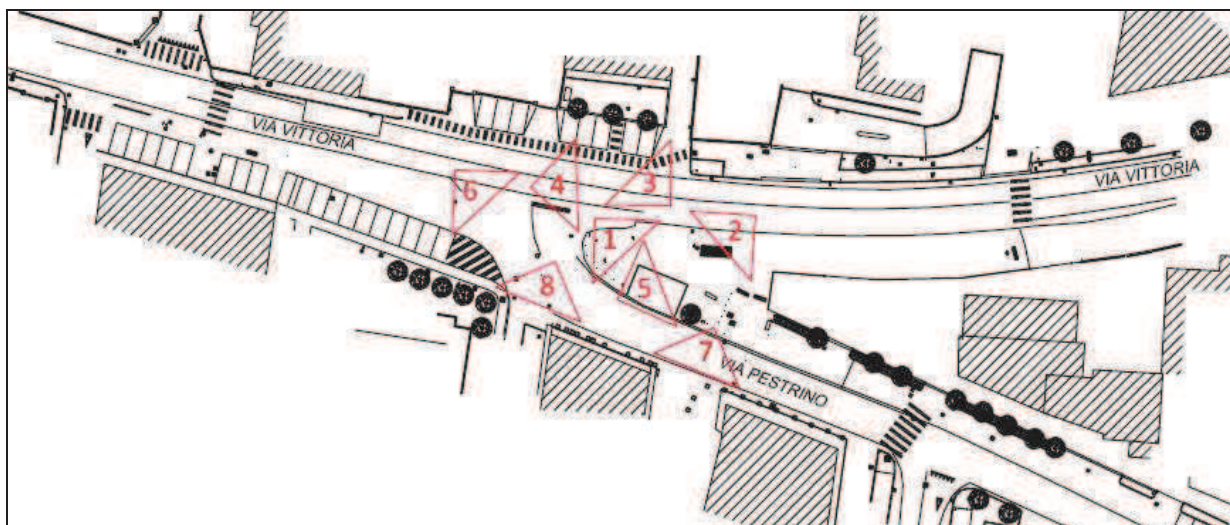
La costruzione del nuovo edificio n° 525 comporta la cessione al comune o la servitù perpetua ad uso pubblico delle aree e dei percorsi indicati nelle tavole P2.

Gli standards a parcheggio pubblico e privato relativi all’edificio n°525 devono essere ricavati in interrato e in parte in superficie lungo via Pestrino.

La convenzione regola le modalità della cessione o dell’uso pubblico delle aree di proprietà privata, dell’attrezzatura e dell’arredo degli scoperti, del rapporto tra interventi del comune e quelli privati.

Il Comune cura il coordinamento e l’integrazione morfologica e funzionale con il P.A. «S» a nord di Via della Vittoria.”

Stato di fatto



Coni visivi



Foto 1 - Via Pestrino



Foto - 2 Fermata Via della Vittoria

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**



Foto - 3 Via della Vittoria verso Mirano

Foto - 4 Via della Vittoria verso Spinea



Foto - 5 Retro fermata Via della Vittoria



**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Foto - 6 Via Pestrino



Foto - 7 Passo Carraio Via Pestrino



Foto - 8 Accesso Via Pestrino

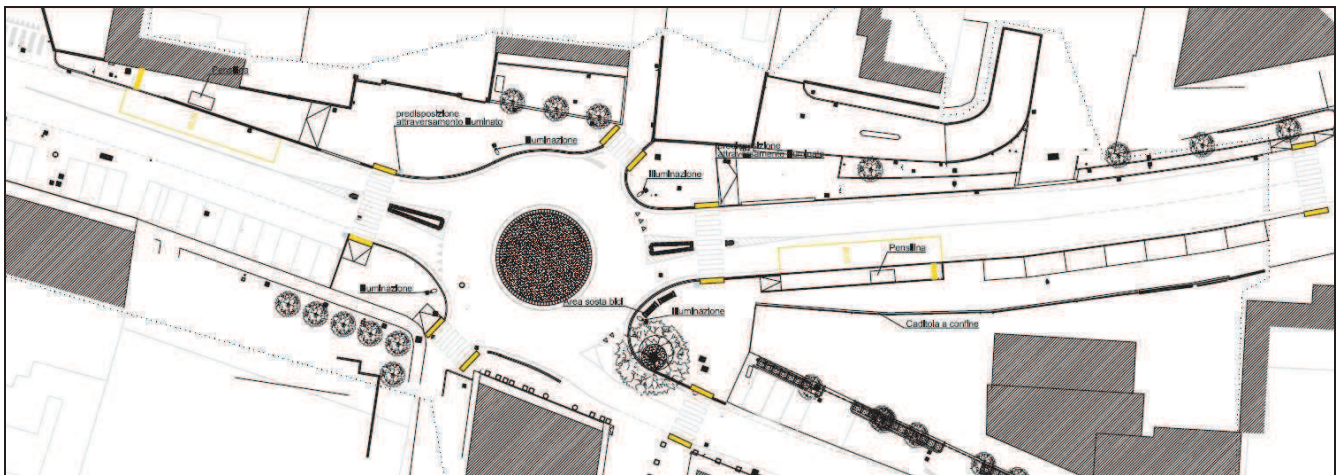
Interventi previsti

Il progetto del PdR prevede una ripерimetrazione dell’ambito con lo scorporo dell’area di proprietà pubblica (particella 2265) per permettere la realizzazione di una piattaforma intermodale in via della Vittoria.

Il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria per migliorare la funzionalità dell’incrocio esistente in Via della Vittoria rendendo più scorrevole il traffico, in vista di un crescente flusso legato alla nuova lottizzazione in prossimità di Via Pestrino, ricollocando anche la fermata dell’autobus in una posizione di più facile accessibilità da parte degli utilizzatori, in particolare per quelli provenienti dai nuovi insediamenti recentemente realizzati nella zona adiacente a quella oggetto del presente intervento.

Il Progetto riorganizza anche gli spazi di sosta degli autoveicoli e delle biciclette, creando dei percorsi ciclopeditoni protetti per il collegamento della viabilità esistente alle fermate dell’autobus.

Si riporta qui di seguito la planimetria di progetto.



Trattandosi di progetto di fattibilità tecnico – economica i dettagli relativi alla tipologia delle pensiline di fermata, alla tipologia dell’impianto illuminotecnico e di quello di smaltimento delle acque meteoriche verranno definiti in sede di progetto definitivo e pertanto non sono stati riportati in questa sezione.

QUADRO DI RIFERIMENTO PIANIFICATORIO

Quadro di riferimento pianificatorio

Il quadro di riferimento della pianificazione permette di individuare, nell’area interessata dal Piano e nelle immediate vicinanze, quali siano i vincoli, le invarianti e le fragilità ambientali della zona e quali siano le azioni strategiche intraprese dalle Amministrazioni di vario livello, da quella regionale a quella comunale, per tutelare l’ambiente compatibilmente con l’espansione urbanistica prevista dai Piani stessi.

L’area presa a riferimento per tale analisi è quella comprendente il Centro Storico di Mirano e le immediate vicinanze:



**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Elenco dei Piani analizzati

Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) Vigente 1992
Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) del 2009
Variante Parziale con Valenza Paesaggistica al PTRC del 2009
Rete Natura 2000
Piano d’Area della Laguna e dell’Area Veneziana (PALAV) – Variante n°1
Piano Territoriale di Coordinamento della ex Provincia di Venezia ora Città Metropolitana di Venezia (PTCP)
PRG Vigente del Comune di Mirano
PAT del Comune di Mirano adottato

**Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) vigente approvato
con D.C.R.V. n°382 del 1992**

La tavola del Piano indicata nelle NTA e presa a riferimento per tale studio è la seguente:

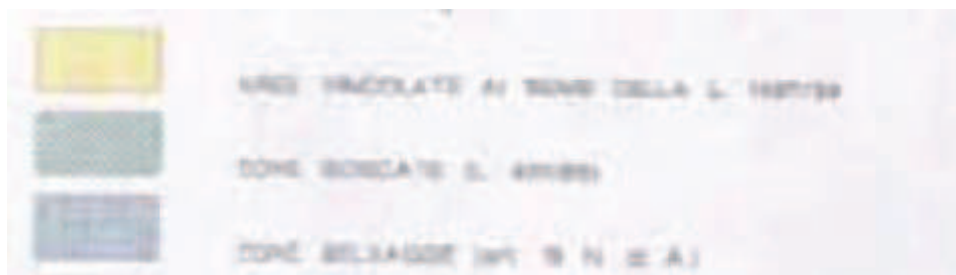
- ❖ Tav.10.35 – Valenze storico culturali e paesaggistiche ambientali scala 1:50.000

Secondo il PTRC vigente l’area interessata dal Piano non presenta aree vincolate o di tutela paesaggistica.

In ogni caso tutto il territorio comunale ricade nel Piano d’Area della Laguna di Venezia.



**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**



Centri storici

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) adottato nel 2009 con D.G.R.V. n°372 del 17.02.2009

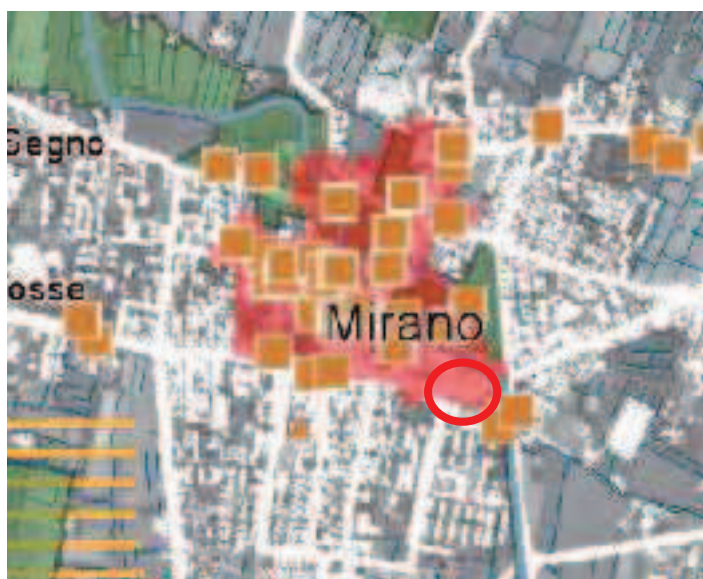
La tavola del Piano indicata nelle NTA e presa a riferimento per tale studio è la seguente:

- ❖ Tav.9 – Sistema del territorio rurale e della rete ecologica scala 1:50.000 – Ambito di Paesaggio n°27 – Pianura Agropolitana Centrale

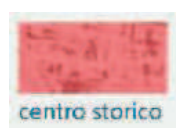
Secondo il PTRC adottato nel 2009 l’area di progetto si localizza all’interno dell’area agropolitana di pianura e ricade nell’Ambito di Paesaggio n°27 – Pianura Agropolitana Centrale. Tale ambito, nella zona di studio, prevede i seguenti obiettivi ed indirizzi di qualità paesaggistica (punto 22 – Qualità urbana degli insediamenti):

“ 22 a. Promuovere interventi di riqualificazione del tessuto insediativo caratterizzato da disordine e frammistione funzionale. 22 b. Migliorare il sistema dell’accessibilità ai centri urbani. 22 c. Promuovere i processi di riconversione di aree produttive dismesse nel tessuto urbano consolidato. 22 d. Promuovere la riqualificazione e il riuso delle aree urbanizzate dismesse e/o degradate. 22 e. Promuovere la riorganizzazione delle periferie urbane (Mestre, Marghera, Padova) dotandole di un adeguato equipaggiamento paesistico (alberature, aree verdi, percorsi ciclabili, etc.). 22 f. Favorire la permanenza dei centri urbani di servizi alla residenza, quale l’artigianato di servizio e il commercio al dettaglio. 22 g. Salvaguardare e valorizzare la presenza nei centri urbani, in particolare quelli di seconda cintura, degli spazi aperti, delle aree boscate, degli orti, dei prati e dei coltivi anche residuali, quali elementi di servizio alla popolazione e di integrazione della rete ecologica.”

L’ambito del Piano come si può notare rientra nel Centro Storico.



**Verifica Assoggettività a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**



La Variante Paesaggistica del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) adottato con D.G.R.V. n°427 del 10.04.2013

La tavola del Piano indicata nelle NTA e presa a riferimento per tale studio è la seguente:

- ❖ Tav.9 – Sistema del territorio rurale e della rete ecologica scala 1:50.000 – 27
– Pianura Agropolitana Centrale – Allegato B1 D.G.R. n.427 del 10.04.2013

La Variante Paesaggistica conferma quanto disposto dal PTRC del 2009. Per tale motivo non si riporta qui di seguito la cartografia poiché coincide con la precedente (vedi art.1bis e art.3 delle NTA).

**Il PALAV Piano d’Area della Laguna e dell’Area Veneziana – Variante n°1
approvata con D.C.R.V. n°70 del 21.10.1999**

La tavola del Piano indicata nelle NTA e presa a riferimento per tale studio è la seguente:

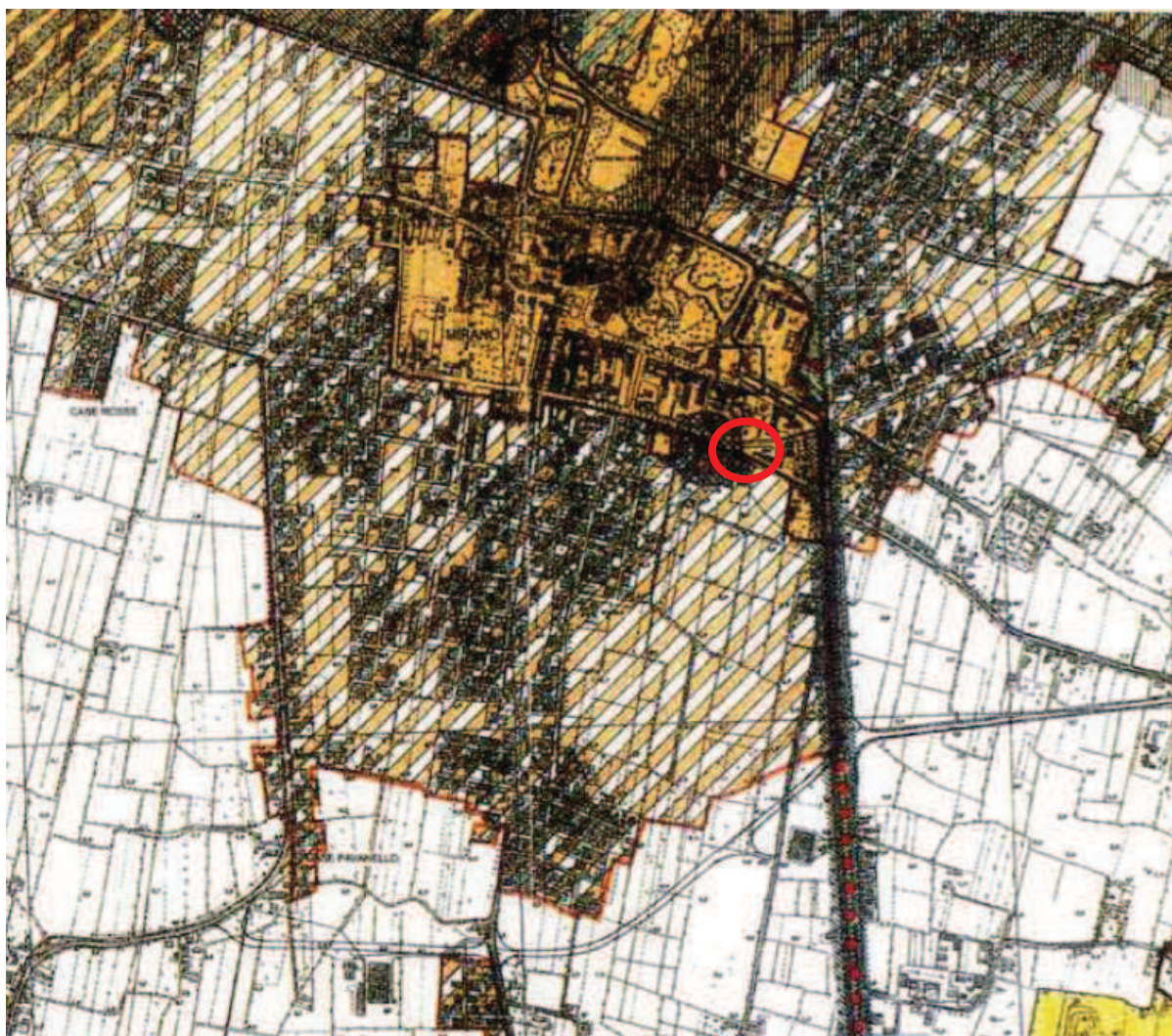
- ❖ Tav.2 – Sistemi e ambiti di progetto, scala 1:10.000, foglio 25 - Campalto

** Modificato a seguito della deliberazione del Consiglio Regionale n. 70 del 21 ottobre 1999*



23*
MIRANO
sezione C.T.R. 127100

Come si può vedere nella cartografia sotto riportata l’area di Piano ricade in Centro Storico.



**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

SISTEMA INSEDIATIVO E PRODUTTIVO (TITOLO VI)



Aree in cui si applicano le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti (art. 38)



Zone portuali commerciali esistenti (art. 39 lettera a)



Zone portuali commerciali di ampliamento (art. 39 lettera b)



Zona industriale di interesse regionale (art. 41)



Aree di possibile trasformazione industriale (art. 41)



Centri storici (art. 36)

Articolo 17 – Corsi d’acqua di preminente interesse naturalistico

“Direttive

Le Province, in sede di Piano Territoriale Provinciale, provvedono a formulare, compatibilmente con le esigenze di difesa idraulica, apposite misure per favorire la ricostruzione degli originari assetti naturalistici dei corsi d’acqua di preminente interesse naturalistico così come individuati negli elaborati grafici di progetto (Dese, Marzenego, Sile, Zero, Musone, Piave) attraverso interventi di restauro e/o ripristino della vegetazione riparia e di ricostruzione di golene e lanche, al fine di riportarli in condizioni prossime a quelle naturali.

Regolamentano, inoltre, la navigazione lungo tali corsi d’acqua, definendo la tipologia e i limiti di velocità delle imbarcazioni ammesse, compatibilmente con i valori ecologico-ambientali da salvaguardare.

I Comuni, in fregio a tali corsi d’acqua, provvedono al recupero e all’eventuale nuova previsione di percorsi ciclopeditoni da realizzarsi in modo da non compromettere la situazione naturalistico-ambientale dell’insieme; le piste ciclabili previste sono da considerarsi prioritarie nell’applicazione dell’articolo 14 della legge regionale 30 dicembre 1991, n.39.

Possono, altresì, prevedere la sistemazione o l’eventuale realizzazione, con particolare attenzione all’inserimento nell’ambiente, di aree attrezzate per la sosta e di pontili per l’attracco delle imbarcazioni, garantendo in ogni caso la percorribilità dei corsi d’acqua per i natanti ammessi.

Definiscono le tipologie, le caratteristiche e materiali delle insegne e dei cartelli indicatori consentiti, ai fini di un loro corretto inserimento ambientale.

Individuano inoltre i bilancioni da pesca esistenti e provvedono alla formulazione di apposite normative.

Prescrizioni e vincoli

In fregio ai corsi d’acqua di cui al presente articolo non è consentita l’installazione di insegne e cartelloni pubblicitari, con esclusione delle insegne e cartelli indicatori di pubblici servizi o attrezzature pubbliche e private di assistenza stradale, attrezzature ricettive ed esercizi pubblici esistenti nelle immediate adiacenze, nonché di quelli per la descrizione delle caratteristiche dei siti attraversati, nel rispetto di quanto stabilito dai Comuni ai sensi del quinto comma delle direttive.

Nella realizzazione di eventuali opere di difesa idrogeologica si deve intervenire tenendo conto del mantenimento e della salvaguardia delle caratteristiche ambientali ed ecologiche presenti e adottando di norma tecniche proprie della ingegneria naturalistica.

Sono sempre consentite, lungo gli argini e le sponde esterne alle aste fluviali, operazioni di messa a dimora di specie arboree e arbustive, come specificate nell’elenco allegato alle presenti norme.

Per la realizzazione di strutture connesse all’uso dei bilancioni (pali, tiranti, capanni, ricoveri, ecc.) è necessario il rilascio da parte dei Comuni dell’apposito provvedimento autorizzatorio; nella costruzione di tali strutture si devono usare materiali e tipologie tradizionali.

Gli interventi previsti devono essere realizzati compatibilmente con le caratteristiche ambientali dei luoghi e conformemente alle indicazioni contenute nei sussidi operativi allegati e nei prontuari di cui all’articolo 55, terzo comma.”

Articolo 41 – Zona industriale di interesse regionale e aree di possibile trasformazione industriale

“Direttive

....Il comune prevede attraverso una programmazione unitaria degli interventi, il riordino delle aree di possibile trasformazione industriale, anche al fine di favorire l’integrazione tra il contesto urbano e quello industriale mediante:

l’individuazione di un disegno unitario della mobilità alle diverse scale;

l’organizzazione di un sistema degli spazi aperti, anche recuperando le aree relitte e di frangia ed eliminando gli elementi detrattori presenti;

la disciplina degli interventi consentiti sugli edifici esistenti, in relazione anche a un loro possibile riuso compatibile.

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Prescrizioni e Vincoli

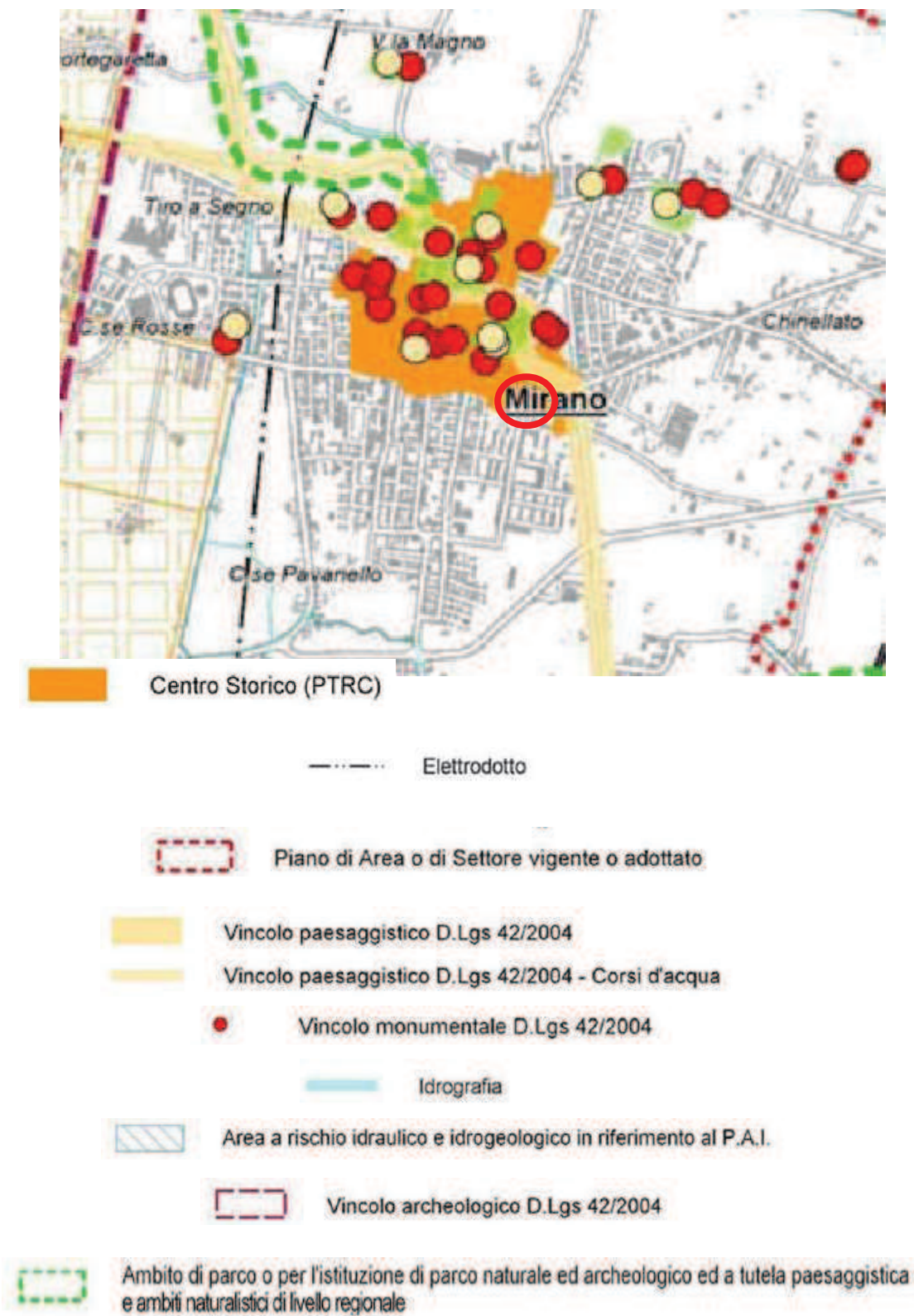
Nelle aree di possibile trasformazione industriale, sono ammesse, previa attuazione delle direttive di cui al presente articolo, trasformazioni della originaria destinazione d’uso industriale, in attività di tipo direzionale commerciale e di servizio urbano, ivi comprese forme di ricettività ad esse integrate, nonché la destinazione di parco scientifico e tecnologico incluse le attività di servizio a queste funzionali.”

Il Piano Territoriale di coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) di Venezia adottato dal Consiglio Provinciale con Delibera n°104 del 5.12.2008 e approvato con D.G.R.V. n°3359 del 30.12.2010, presa d’atto della versione definitiva del Piano da parte del Consiglio Provinciale con D.C.P. n°47 del 5.06.2012

Le tavole del Piano indicate nelle NTA e prese a riferimento per tale studio sono le seguenti:

- ❖ Tav.1 - Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale
- ❖ Tav.2 - Carta delle Fragilità
- ❖ Tav.3 - Sistema Ambientale
- ❖ Tav.4 - Sistema Insediativo – Infrastrutturale
- ❖ Tav.5 - Sistema del Paesaggio
- ❖ Tav.I - Sistema infrastrutturale
- ❖ Tav.II - Sistema viabilistico
- ❖ Tav.V - Sistema degli itinerari ambientali, storico-culturali e turistici
- ❖ Tav.C - Sistema ambientale - Rischio idraulico per esondazione
- ❖ Tav.E - Sistema ambientale – Aree naturali protette e Aree Natura 2000
- ❖ Tav.F - Sistema ambientale – Rete ecologica
- ❖ Tav.I - Sistema insediativo storico – Beni culturali e del paesaggio
- ❖ Tav.L - Sistema insediativo storico – Carta delle unità di paesaggio antico geo-archeologico

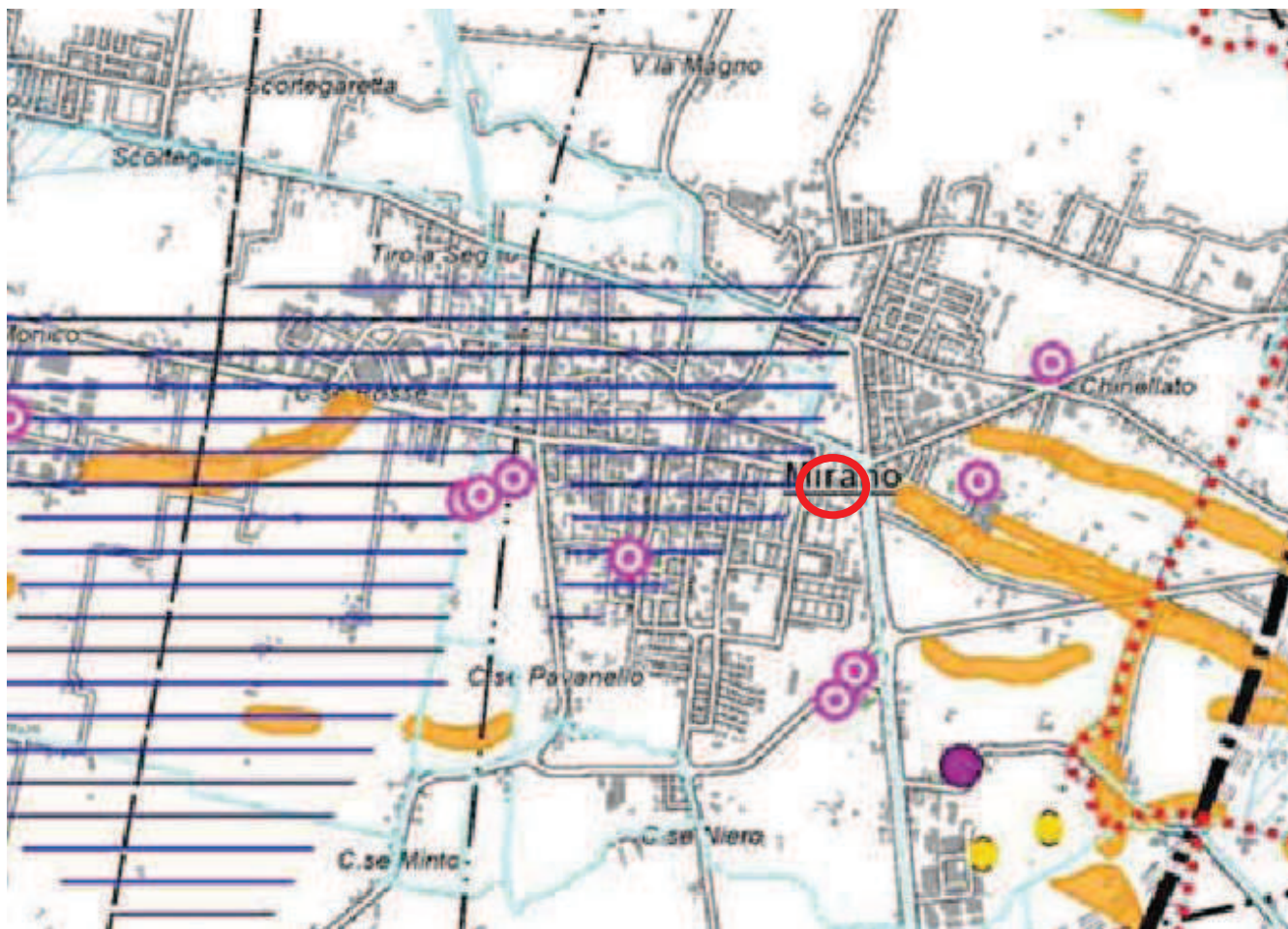
Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale del PTCP di Venezia



**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Nella carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale (Tav.1) si evidenzia che l’ambito del Piano ricade in Centro Storico, è esterna ad aree di vincolo archeologico e/o ad ambiti di parco o per l’istituzione di parco naturale o archeologico e a tutela paesaggistica. Tutta l’area ricade all’interno del P.A.L.A.V. e come si può vedere non è a rischio idraulico e idrogeologico secondo il Piano di Assetto Idrogeologico Approvato (quello vigente).

Carta delle Fragilità del PTCP di Venezia



- — — — — Elettrodotto maggiore/uguale 380 KV - art. 34
- — — — — Elettrodotto maggiore/uguale 220 KV - art. 34
- — — — — Elettrodotto maggiore/uguale 132 KV - art. 34
-  Area depressa - art. 16
-  Pericolosità idraulica in riferimento ai P.P.A.I. adottati o ai P.A.I. approvati - art. 15
-  Area allagata negli ultimi 5-7 anni - art. 15
-  Paleovalveo
-  Vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento (elevatissima, elevata e alta) - art. 30

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Nella carta delle Fragilità (Tav.2) si evidenzia che l’ambito del Piano non ricade in area a pericolosità idraulica secondo il PAI Approvato ne risulta mai allagato negli ultimi 5-7 anni. Inoltre non ricade in area di vulnerabilità degli acquiferi all’inquinamento e non è attraversato da elettrodotti.

Art. 30. Gestione delle risorse idriche

Obiettivi

1. Allo scopo di contribuire a che l’acqua, bene pubblico indispensabile per la vita, anche a garanzia delle generazioni future, sia tutelata come diritto umano, sociale e naturale imprescindibile, e allo scopo di assicurare l’accesso alle risorse idriche distinguendo i fabbisogni primari per le persone e per l’ambiente da quelli finalizzati agli utilizzi produttivi, il PTCP indica i seguenti obiettivi:

- individuare tutte le componenti idrografiche, geologiche e ambientali che, nel loro complesso, formano l’ambiente in cui la presenza dell’acqua è elemento costitutivo e strutturante;
- monitorare le trasformazioni che interessano dette componenti al fine di accertare che le medesime perseguano anche la conservazione e la tutela delle risorse idriche.

2. Per la Laguna di Venezia resta salvo quanto disposto dalla specifica normativa vigente e dal “Piano per la Prevenzione dell’inquinamento ed il risanamento delle acque del bacino idrografico immediatamente sversante nella Laguna di Venezia – Piano Direttore 2000”, approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 24 del 1 marzo 2000 e successive integrazioni.

Indirizzi

3. Il PTCP definisce i seguenti indirizzi generali per la gestione delle le risorse idriche:

- disincentivare l’emungimento di acqua dal sottosuolo nelle aree dove l’assetto geomorfologico costituisce fattore di maggiore fragilità;
- favorire la realizzazione di impianti di trattamento delle acque di prima pioggia integrati con le reti di fognatura e con gli impianti di fitodepurazione;
- attrezzare le aree urbanizzate per l’utilizzo delle acque di superficie e di invaso come alternativa all’utilizzo improprio dell’acqua potabile;
- promuovere la realizzazione di sistemi e impianti per la raccolta, la conservazione, il recupero e la riutilizzazione delle acque meteoriche.

Direttive

4. I Comuni, di concerto con gli enti e le autorità competenti, in sede di redazione dei PAT/PATI verificano e dimostrano tramite strumenti previsivi l’assenza di incidenze negative per la gestione delle risorse idriche.

5. Le Amministrazioni comunali formulano normative urbanistiche atte a ridurre l’incidenza delle superfici urbane impermeabilizzate e a eliminare progressivamente lo scarico delle acque meteoriche pulite nelle reti fognarie, favorendo viceversa la loro infiltrazione nel sottosuolo, conformandosi alle disposizioni del Piano di Tutela delle Acque.

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

6. I PAT/PATI, con riferimento alla pianificazione regionale, ai piani dei consorzi di bonifica, al PTCP, al PPE e al piano comunale di protezione civile, nell’ambito del Piano delle Acque di cui all’articolo 15 (Rischio idraulico), dovranno adeguare le proprie previsioni e adottare le disposizioni necessarie per:

- prevedere il mantenimento e la realizzazione della separazione tra collettori fognari (acque nere) e collettori delle acque meteoriche di dilavamento (acque bianche) e nel contempo adeguare le sezioni dei collettori ove questi risultino sottodimensionati;
- prevedere, per quanto riguarda lo scarico delle reti bianche, la realizzazione di vasche di laminazione delle portate immesse in rete;
- individuare sorgenti, teste di fontanili, pozzi e punti di presa;
- prevedere sistemi e impianti per la raccolta, la conservazione, il recupero e la riutilizzazione delle acque meteoriche;
- individuare le aree idonee per la realizzazione di sbarramenti artificiali, “barriere d’acqua dolce”, etc, per contrastare la risalita del cuneo salino nei corsi d’acqua e l’intrusione di acque saline nelle falde;

7. I PAT/PATI, a partire dalle indicazioni del PTCP e con riferimento alla programmazione e pianificazione di settore, adottano la logica di “bacino idrografico”, recependo le indicazioni degli Enti competenti in materia, con l’obiettivo di superare l’attuale frammentazione derivante dalla compresenza di soggetti e ambiti. Il perseguimento di detto obiettivo è direttamente correlato alla definizione degli assetti degli insediamenti e delle infrastrutture attraverso i quali andrà garantito il mantenimento in equilibrio della permeabilità dei suoli e la limitazione e mitigazione dei fattori inquinanti.

8. A tale scopo, in sede di formazione del PAT/PATI o di successivo adeguamento al PTCP si definiranno, recependo le indicazioni degli Enti competenti in materia, le modalità per attuare, compatibilmente con le esigenze di carattere idraulico, igienico sanitario e urbanistico, un piano di riqualificazione della rete idraulica, anche integrando le specifiche previsioni con quelle di compensazione e perequazione, e prevedendo la possibilità di ripristino degli originari tracciati e di eliminazione, anche parziale, delle tombature.

9. I PAT/PATI individuano le aree non servite dalla pubblica fognatura, in dette aree ogni previsione insediativa é subordinata alla preventiva realizzazione della pubblica fognatura dinamica e separata.

Sono ammesse le previsioni insediative di completamenti urbanizzativi ed edificatori del territorio urbanizzato, a condizione che la loro attuazione produca un consistente miglioramento della esistente situazione di incidenza sulle risorse idriche, quale la realizzazione di una pubblica fognatura dinamica, con recapito finale dei reflui in impianto di depurazione, a servizio non soltanto del nuovo insediamento, ma anche dei vicini insediamenti attualmente non allacciati.

10. Il PTCP ha individuato nella tavola 2 nel territorio provinciale le aree a diverso grado di vulnerabilità degli acquiferi superficiali. I PAT/PATI verificano ed approfondiscono il grado di vulnerabilità della risorsa idrica nell’intero territorio e lo classificano, in base a considerazioni riguardanti la natura degli eventuali acquiferi e quella dei terreni di copertura. In base alla classificazione di cui sopra, PAT/PATI determinano, in riferimento alle diverse situazioni, i criteri di ammissibilità delle trasformazioni e delle attività cui viene allo scopo attribuito un apposito grado di potenziale incidenza sulle risorse idriche:

- incidenza sostenibile;
- incidenza media sostenibile (assoggettata a specifiche modalità costruttiva/gestionale e a mitigazioni);

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

- incidenza bassa sostenibilità (assoggettata a specifiche modalità costruttiva/gestionale, a mitigazioni e compensazioni);

- incidenza non sostenibile.

11. Il grado di potenziale incidenza delle trasformazioni e degli usi viene definito in relazione a:

- natura e dimensione;

- modalità costruttiva/gestionale.

12. Sono comunque ammissibili e non soggetti alla verifica della potenziale incidenza gli interventi di tipo conservativo che non comportino nuovi apporti o modifiche dello stato di fatto in merito allo stoccaggio, produzione e smaltimento dei reflui e in ogni caso di sostanze potenzialmente inquinanti le acque.

13. Per quanto attiene le acque minerali e termali di cui alla LR 40/89 i Comuni dovranno adeguare i rispettivi strumenti urbanistici alle concessioni minerarie in essere o che potranno essere rilasciate.

Prescrizioni

14. In attesa di una verifica e di una più dettagliata definizione delle aree a diverso grado di vulnerabilità degli acquiferi a livello comunale, nelle aree definite a vulnerabilità elevatissima, elevata e alta secondo la Tav 2 del PTCP, gli interventi che possono produrre inquinamento del suolo e sottosuolo devono essere accompagnati da uno studio idrogeologico di dettaglio che ne definisca l’ambito operativo sostenibile e gli eventuali accorgimenti tecnici volti alla salvaguardia della risorsa acqua.

Art. 34. Emissioni elettromagnetiche

Obiettivi

1. Il PTCP, contribuisce all’obiettivo della protezione della popolazione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici provenienti dagli elettrodotti, dagli impianti di radiocomunicazione e di telefonia assicurando il contemperamento delle esigenze di sviluppo delle reti con le esigenze di tutela della salute dell’ambiente e del paesaggio stabilite dalla normativa statale.

Indirizzi

2. Con riferimento all’inquinamento elettromagnetico la Provincia di Venezia riconosce come prioritaria la definizione di piani di risanamento regionali, alla cui attuazione informa la propria attività di pianificazione e programmazione settoriale.

3. La Provincia di Venezia assume come indirizzo prioritario, per orientare la propria azione di governance, l’indicazione che nella realizzazione di nuove linee elettriche e nella sostituzione di quelle esistenti, sia prevista la soluzione in cavo interrato, salvo comprovati impedimenti di natura ambientale, sociale, urbanistica, tecnico realizzativi dovuti al contesto.

4. La Provincia definisce linee guida, per la localizzazione delle stazioni radio base per la telefonia cellulare, quale riferimento per la concertazione con i comuni per la formazione dei PAT/PATI.

Direttive e linee guida

5. Nella costruzione ed esercizio di nuove linee elettriche si dovrà privilegiare la posa in cavo interrato rispetto alle altre soluzioni, in particolar modo se gli interventi ricadono in area soggette a vincolo paesaggistico ambientale. Dovranno essere utilizzati, per quanto possibile e, se non ricadenti nelle zone soggette a vincolo ex D.Lgs 42/2004, i corridoi infrastrutturali esistenti.

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

6. Dovrà essere garantita la tutela degli insediamenti esistenti, rispettando la normativa vigente in materia di emissione dei campi elettromagnetici generati dagli elettrodotti; nelle modifiche delle linee esistenti si privilegerà la trasformazione delle linee elettriche da aeree a interrate.
7. L’installazione e l’esercizio del “sistema antenne” (radio-televisive, radio base, etc.) dovrà avvenire in modo da recare il minor pregiudizio possibile sia ai luoghi di permanenza antropica che all'ambiente naturale applicando il principio di precauzione.
8. Nella elaborazione dei PAT/PATI, così come previsto dall’art. 13, comma 1, lettera q) della LR n.11/2004, i Comuni provvedono a stabilire i criteri per l’individuazione dei siti per la localizzazione di reti e dei servizi di comunicazione elettronica ad uso pubblico di cui al Decreto 1 agosto 2003, n. 259.
9. In merito alla definizione dei criteri localizzativi gli stessi non possono tradursi in limitazioni generalizzate alla localizzazione, ma piuttosto bilanciare le esigenze infrastrutturali di servizio con i carattere insediativi esistenti.

Carta del Sistema Ambientale del PTCP di Venezia



 Biotopo - art. 24

 Elemento arboreo/arbustivo lineare - art. 29

 Vegetazione arboreo/arbustivo perfluviale di rilevanza ecologica - art. 29

 Corridoio ecologico di area vasta- art.28

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Nella carta del Sistema Ambientale (Tav.3) si evidenzia che l’ambito di progetto, ricadendo in Centro Storico, è completamente esterno a qualsiasi area di tutela ambientale, ne vi sono elementi arboreo arbustivi tutelati.

Art. 24. Altre aree di interesse ambientale

“Obiettivi

1. Il PTCP individua biotopi, dune e dune spianate che non siano interessati da urbanizzazioni o previsioni di urbanizzazione (riportati nella Tavola 2 e 3), ed altri elementi di interesse ambientale che costituiscono componenti naturali da tutelare per il loro intrinseco valore e da considerare in relazione alle complessive esigenze di tutela e valorizzazione del paesaggio e allo scopo di favorire l’integrazione delle aree ambientali attraverso le Reti ecologiche di cui all’art. 28 e riconosce la presenza di geositi, anche con il supporto dello studio elaborato dalla Provincia di Venezia.

2. Per dette componenti naturali, in ragione della loro limitata estensione areale e della loro fragilità ambientale, il PTCP persegue i seguenti obiettivi:

- promuovere la conoscenza e favorirne, ove ammessa e compatibile con le esigenze di protezione, l’accessibilità e la fruizione;

- conservare l’ecosistema rappresentato dalle biocenosi comprese in dette aree, preservarne i processi ecologici essenziali e salvaguardare le diversità genetiche presenti;

- tutelare dette componenti naturali anche in relazione alle attività produttive e agli insediamenti e favorirne il restauro o il ripristino degli elementi degradati o mutilati;

- ridurre e minimizzare, nell’ambito dei siti e nei territori limitrofi, le emissioni inquinanti anche incentivando in dette aree e nelle aree circostanti, ove ammesso e compatibile con le esigenze di protezione, l’utilizzo di mezzi di trasporto a basso tasso di emissioni e del T.P.L. (Trasporto Pubblico Locale).

Indirizzi

3. Per le aree di cui al presente articolo che non siano già assoggettate a forme di gestione ambientale e/o a misure di tutela o recupero la Provincia, di concerto con i comuni e gli altri enti interessati, verifica la possibilità di individuare, secondo il metodo della condivisione e della sussidiarietà, e attivare opportune forme di gestione adeguate alle caratteristiche di dette aree, mediante la sottoscrizione di accordi e nell’ambito di intese di coordinamento della pianificazione, coinvolgendo se del caso la Regione Veneto.

4. La provincia promuove inoltre modalità di gestione delle aree finalizzate a:

- favorire la fruizione sostenibile, anche mediante la costituzione una rete di centri di educazione ambientale e l’attivazione di servizi ricreativi e turistici;

- tutelare le specie animali e vegetali e le loro relative biocenosi in modo da garantirne la conservazione e la riproduzione.

Direttive

5. I PAT/PATI, per il perseguimento degli obiettivi di cui sopra:

- individuano le attività presenti entro una fascia di 10 metri e ne valutano la compatibilità con gli obiettivi di tutela prevedendone la ricollocazione anche mediante credito edilizio;

- definiscono apposite disposizioni per regolamentare, entro la stessa fascia le previsioni di intervento e le attività compatibili;

Verifica Assoggettività a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino” Comune di Mirano (VE)

- definiscono le modalità di mitigazione delle eventuali residue incidenze non eliminabili;
- individuano misure per valorizzare la funzione ambientale nell’ambito della rete ecologica;
- sottopongono a verifica e dettagliano gli ambiti dei geositi.

6. I PAT/PATI individuano inoltre i requisiti delle attività rurali compatibili con le caratteristiche ambientali e le prospettive di valorizzazione naturalistica di dette componenti, da tenere in conto in sede di applicazione attuativa del Piano di sviluppo rurale e negli altri strumenti di gestione regionale dell’agricoltura.

Prescrizioni

7. Fino all’adeguamento al PTCP, ai sensi dell’art. 8 delle presenti NTA, dette componenti naturali biotopi, dune e dune spianate, di cui al comma 1, non possono essere oggetto di interventi che ne riducano l’estensione o che possano incidere negativamente sulla qualità ambientale delle stesse.

8. Fino all’adeguamento di cui sopra gli interventi ammessi su dette componenti naturali e in una fascia di 10 metri dagli stessi sono limitati a quelli di manutenzione ordinaria e straordinaria e a quelli eventualmente necessari per ragioni di pubblico interesse o di somma urgenza. Il presente comma non si applica alle isole abitate della laguna di Venezia.”

Art. 28. Reti ecologiche

Obiettivi

1. Il PTCP assume l’obiettivo prioritario della conservazione della biodiversità presente nel territorio provinciale, individuando, quale azione strategica di livello sovracomunale per lo sviluppo degli ecosistemi, il progetto delle Reti ecologiche.

2. Il PTCP persegue lo sviluppo di reti ecologiche nel territorio provinciale in coerenza col progetto della Rete Ecologica Regionale (REV).

3. Il PTCP, con la indicazione dello schema di Reti ecologiche indicato nella Tavola 3, persegue i seguenti obiettivi specifici:

- salvaguardare il patrimonio ambientale e naturalistico presente in ciascuna area e componente naturale e integrare i biotopi, i geositi, gli altri siti e le risorse di interesse naturalistico, anche attraverso la formazione di corridoi ecologici, nel sistema di Rete Natura 2000 per connettere tra loro le aree e le componenti naturali al fine di favorire le biocenosi e salvaguardare la biodiversità;
- integrare e ampliare il patrimonio ambientale e naturalistico con particolare riguardo alle componenti più fragili ed esposte al rischio di depauperamento o estinzione e favorire la conservazione della biodiversità e il rafforzamento del sistema ecologico con il ripristino o la creazione delle connessioni ecologiche necessarie per la funzionalità dell’ecosistema, con l’eliminazione o la riduzione della frammentazione e dell’insularizzazione degli habitat;
- favorire l’utilizzo degli spazi poco insediati della rete ecologica per il consolidamento o il miglioramento delle connessioni fruibili, compatibili con le funzioni naturalistiche e per la formazione di percorsi che privilegiano modalità di spostamento lento (ciclo-pedonale) o di trasporto collettivo, particolarmente riferiti a mete selezionate di risorse naturalistiche e storiche;
- “accompagnare” le profonde trasformazioni in atto nelle aree rurali determinate dai mutamenti nelle produzioni agricole, nelle strutture aziendali e nell’assetto sociale della popolazione rurale per conseguire:

- ❖ maggiore qualità ambientale,

Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino” Comune di Mirano (VE)

- ❖ funzione di filtro e transizione,
- ❖ integrazione con le previsioni insediative e infrastrutturale,
- ❖ limitazione dei processi espansivi e diffusivi,
- ❖ multifunzionalità.

4. Il PTCP individua le Reti ecologiche come un sistema polivalente di collegamento (Corridoi ecologici di area vasta e Corridoi ecologici provinciali) tra ambienti naturali diversificati con differenti caratteristiche ecosistemiche: Aree nucleo.

La rete ecologica di area vasta

5. Il PTCP identifica la struttura della rete ecologica di area vasta in coerenza col progetto della Rete Ecologica Regionale (REV) e sulla base delle conoscenze dei valori e delle strategie di conservazione presenti nei territori limitrofi alla data di adozione delle presenti norme.

6. La rete ecologica di area vasta è strutturata nei seguenti elementi:

Area nucleo: aree che presentano i maggiori valori di biodiversità regionale - esse sono costituite dai siti della Rete Natura 2000 individuati ai sensi delle Direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE e dalle Aree Naturali Protette ai sensi della Legge 394/91;

Corridoi ecologici: ambiti di sufficiente estensione e naturalità, aventi struttura lineare continua, anche diffusa, o discontinua, essenziali per la migrazione, la distribuzione geografica e lo scambio genetico di specie vegetali ed animali, con funzione di protezione ecologica attuata filtrando gli effetti dell’antropizzazione;

Cavità naturali: cavità naturali meritevoli di tutela e di particolare valenza ecologica in quanto connotate dalla presenza di endemismi o fragilità degli equilibri, da scarsa o nulla accessibilità o da isolamento.

La rete ecologica di livello provinciale

7. Il PTCP identifica la struttura della rete ecologica di livello provinciale sulla base delle conoscenze della situazione ecosistemica del territorio con riferimento al progetto di Rete Ecologica della Provincia di Venezia, approvato in linea tecnica con delibera della Giunta provinciale n. 300 del 26/10/2004.

8. La rete ecologica di livello provinciale è strutturata nei seguenti elementi:

- Corridoi ecologici di livello provinciale: corridoi terrestri, in grado di costituire ulteriore elemento di connettività tra i vari gangli della rete; i corridoi ecologici provinciali vengono rappresentati come indicazioni di collegamento e devono trovare precisa individuazione fisica nella fase di verifica e dettaglio a cura dei PAT PATI, di cui alle successive direttive;
- Componenti integrative locali dei corridoi ecologici: ambiti di estremo valore naturalistico, accresciuto dal loro carattere di residualità. Per le specie più tolleranti al disturbo antropico e meno sensibili al processo di frammentazione possono fungere da aree di appoggio e rifugio;
- Barriere infrastrutturali: elemento puntuale di discontinuità della rete determinato per lo più dalla interferenza con infrastrutture di tipo lineare;
- Barriere naturali: elemento puntuale di discontinuità della rete determinato per lo più dalla interferenza con corsi d’acqua;
- Varchi ambientali: ambiti ancora aperti del tessuto insediativo la cui chiusura, a causa dell’espansione dell’urbanizzazione o dell’infrastrutturazione, comprometterebbe in modo significativo la funzionalità della rete ecologica.

Indirizzi

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

9. La Provincia, con la Regione, i Comuni, gli Enti Parco, i soggetti gestori delle aree protette e gli altri Enti e soggetti interessati, promuove azioni per la riqualificazione del territorio e la realizzazione della rete ecologica provinciale nonché per la formazione del Progetto Strategico di cui all’articolo 59.

10. La Provincia, in accordo con la Regione, i Comuni e con gli altri soggetti pubblici e privati interessati, in sede di attuazione del progetto di rete ecologica e di formazione del Piano Faunistico Venatorio, promuove l'ampliamento delle aree di ripopolamento, cattura, ambientamento e rifugio della fauna, nonché l'intensificazione degli interventi di miglioramento ambientale.

11. Nella partecipazione ad attività di concertazione, nella espressione di pareri e in sede di sottoscrizione di accordi e intese (ai sensi degli articoli 8, comma 5, e 9 delle presenti NTA) la Provincia favorisce la realizzazione con approccio multidisciplinare delle Reti Ecologiche in particolare promuovendo che ambiti di nuovo insediamento siano compensati, con forme concertate di perequazione, anche sovracomunale, dalla realizzazione o il potenziamento di elementi funzionali alla rete ecologica.

12. Nella elaborazione di progetti per la realizzazione di infrastrutture, attrezzature, impianti ed edifici di propria competenza, la Provincia verifica, in relazione alle previsioni del PTCP, le modalità per contribuire alla realizzazione della rete ecologica.

13. La Provincia, con riferimento al progetto di rete ecologica approvato in linea tecnica dalla Giunta provinciale con delibera n. 300 del 26/10/2004, fatte salve le modifiche e integrazioni di adeguamento alla pianificazione sovraordinata, promuove la stipula di convenzioni con i proprietari delle aree interessate dalla realizzazione della rete ecologica e finalizzate a favorire la rinaturalizzazione del territorio, la conversione ai metodi dell’agricoltura biologica e la riqualificazione del paesaggio rurale. In particolare la Provincia promuove i seguenti interventi negli agroecosistemi:

- mantenimento di radure con prati polifiti naturali o a pascolo;
- formazione di siepi arboreo-arbustive nelle aree rurali;
- mantenimento di coltivazioni arboree di “cultivar” tradizionali.

Direttive

14. I Comuni, di concerto con la Provincia, anche ai sensi degli articoli 8, comma 5, e 9 delle presenti NTA, recepiscono e dettagliano lo schema di Rete ecologica di area vasta e lo schema di Rete ecologica provinciale.

15. Nel perseguimento degli obiettivi devono essere considerate, con quelle di carattere naturalistico, le funzioni fruttive della rete ecologica e in particolare quelle relative alla promozione della mobilità lenta non motorizzata e di salvaguardia dell’identità locale riconoscibile nel patrimonio archeologico, storico, culturale e etnografico di cui la rete ecologica può costituire fattore di valorizzazione.

16. I Piani Regolatori Comunali, con riferimento allo schema di Reti ecologiche:

- a) recepiscono le Aree Nucleo e le relative direttive e prescrizioni;
- b) verificano e dettagliano Corridoi ecologici;
- c) verificano e dettagliano gli elementi della Rete ecologica provinciale;

17. In ogni caso la disciplina attuativa dei Piani Regolatori Comunali si forma ai seguenti criteri:

- tutti gli interventi di trasformazione urbanistica, infrastrutturale ed edilizia, a prescindere dalla loro localizzazione, possono partecipare alla attuazione dei corridoi ecologici;
- l’attuazione dei corridoi ecologici avviene, in via prioritaria, in applicazione dei principi di compensazione e perequazione e, in subordine, attraverso la riqualificazione ambientale e la connessa costituzione di crediti edilizi;

**Verifica Assoggettività a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

- per la natura ambientale e per l'esigenza di perseguire la continuità territoriale, l'attuazione dei corridoi ecologici dovrà essere orientata al massimo coordinamento sovracomunale.

18. In generale negli elementi funzionali della rete ecologica sono ammesse tutte le funzioni e le azioni che concorrono al miglioramento della funzionalità ecologica degli habitat, alla promozione della fruizione per attività ricreative e sportive all'aria aperta compatibili con gli obiettivi di tutela e potenziamento della biodiversità, allo sviluppo di attività economiche ecocompatibili.

19. I PAT/PATI assumono in via preferenziale lo schema di Reti ecologiche nell'individuazione degli ambiti territoriali cui attribuire i corrispondenti obiettivi di tutela, riqualificazione e valorizzazione, nonché nell'individuazione delle aree idonee per interventi diretti al miglioramento della qualità urbana e territoriale, ai sensi dell'articolo 13, comma 1, lettera c) della LR 11/04.

20. Le eventuali previsioni di ambiti di nuovo insediamento vanno coordinate con la realizzazione o il potenziamento di elementi funzionali alla rete ecologica, prevedendo in particolare adeguate forme di compensazione ambientale.

21. I PAT/PATI definiscono inoltre opportune modalità per il conseguimento dei seguenti risultati:

- deframmentazione attraverso opere di mitigazione e compensazione ambientale;
- miglioramento delle capacità di autodepurazione dei reticoli idrografici minori;
- riduzione e mitigazione del rischio idraulico;
- riqualificazione di aree degradate quali cave, discariche, aree industriali dismesse.

Direttive per la Rete ecologica di area vasta

22. Nelle Aree Nucleo, nel rispetto delle disposizioni contenute agli articoli 20 e 22 delle presenti NTA:

- a) si devono evitare interventi di nuova edificazione che possano frammentare il territorio e compromettere la funzionalità ecologica di tali ambiti;
 - b) i tracciati di nuove infrastrutture viabilistiche e ferroviarie dovranno limitare l'interferenza con le aree nucleo. Qualora sia dimostrata l'oggettiva impossibilità di diversa localizzazione, devono essere previste idonee misure di mitigazione e compensazione ambientale;
 - c) I PAT/PATI individuano le trasformazioni non consentite in quanto contrastanti con gli obiettivi di qualificazione ecologica e definiscono le modalità di intervento per le trasformazioni ammesse;
- gli interventi di cui ai punti a) e b) dovranno essere attuati nel rispetto della disciplina che regola tali aree e derivante dall'applicazione delle Direttive 92/43/CE e 2009/147/CE e della Legge 394/91.

23. Nei corsi d'acqua interessati dai corridoi ecologici, nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 25 delle presenti NTA, tutti gli interventi di gestione e di manutenzione ordinari e straordinari dovranno essere svolti prestando attenzione al loro ruolo ecologico, in coerenza con gli obiettivi e in sinergia con i progetti d'attuazione delle reti ecologiche.

24. I tratti di viabilità esistenti o di progetto affiancati ai corridoi ecologici devono essere realizzati con le caratteristiche di corridoi infrastrutturali verdi, realizzando una adeguata permeabilità ecologica e fasce laterali di vegetazione di ampiezza adeguata caratterizzate da continuità e ricchezza biologica.

Direttive per la Rete ecologica di livello provinciale

25. I PAT/PATI verificano e dettagliano le indicazioni di collegamento dei corridoi ecologici provinciali eventualmente proponendo alla provincia sulla base di adeguati riscontri analitici oggettivi un diverso tracciato purché nel rispetto della necessaria connessione tra gli elementi funzionali della rete ecologica.

**Verifica Assoggettività a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

26. I PAT/PATI verificano e dettagliano sulla base di adeguati riscontri analitici oggettivi le componenti integrative locali dei corridoi ecologici.

27. I PAT/PATI specificano e adattano:

- Barriere infrastrutturali: andranno previsti, alle diverse scale di pianificazione e di progettazione, gli idonei interventi di eliminazione o riduzione dell'interruzione e di mitigazione o compensazione. Tali interventi sono da considerarsi prioritari nel caso di realizzazione di nuove infrastrutture;
- Barriere naturali: andranno previsti, alle diverse scale di pianificazione e di progettazione, idonee misure di mitigazione e/o di compensazione.
- Varchi ambientali: andranno evitati gli interventi volti alla occupazione del suolo che non rivestano rilevante interesse pubblico o di somma urgenza.
- Componenti ambientali minori puntiformi e lineari: siepi, filari, vegetazione arboreo-arbustiva periferiale di rilevanza ecologica tale da contribuire, nel loro insieme e in connessione con le altri componenti della rete ecologica, alla naturalità diffusa del territorio rurale.

Prescrizioni

28. Fino all'adeguamento al PTCP potranno essere attuate le previsioni dei piani comunali vigenti, ad eccezione di quelle che in sede di valutazione di impatto ambientale o di valutazione di incidenza ambientale risultino compromettere i caratteri naturalistici delle aree nucleo o delle aree di connessione naturalistica o pregiudichino la funzione di connessione dei corridoi ecologici come normati dal presente articolo.

La valutazione di incidenza anche qualora ricompresa nelle procedure di VIA e VAS ai sensi dell'art. 10, comma 3, del DLgs 152/06, rappresenta lo strumento per valutare piani, progetti e interventi riguardo agli effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000. Ad esclusione di situazioni in cui vi siano motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, i cui effetti negativi sono bilanciati da opportune misure di compensazioni, negli altri casi la valutazione di incidenza attesta l'assenza di effetti negativi significativi sui siti della rete Natura 2000.

Art. 29. Macchie boscate, elementi arboreo/arbustivi lineari, vegetazione arboreo/arbustivo periferiale di rilevanza ecologica

Obiettivi

1. Il PTCP individua, nella Tavola 3, le formazioni arbustive, le siepi e filari quali elementi rilevanti per l'assetto ambientale e, al fine della loro conservazione, definisce i seguenti obiettivi:
 - rilevare e individuare detti elementi negli strumenti di pianificazione comunale;
 - individuare le situazioni di degrado ambientale che ne possano compromettere il mantenimento;
 - favorire l'incremento delle aree interessate da detti elementi.

Indirizzi

2. La Provincia, nell'ambito del progetto strategico rete ecologica provinciale, assume gli obiettivi di cui sopra e promuove interventi per il potenziamento vegetazionale del territorio, da realizzare attraverso la messa a dimora di nuove piante o orientando lo sviluppo della vegetazione arborea e arbustiva esistente, anche sulla base di idonei criteri progettuali.

Direttive

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

3. I PAT/PATI, in sede di adeguamento al PTCP, individuano detti elementi e definiscono apposite disposizioni di valorizzazione.

Art. 59. Progetti per temi e per parti del territorio

“1. Il PTCP, riconosce la necessità di prevedere la definizione di determinate opere, interventi, programmi di intervento di particolare rilevanza per parti significative del territorio provinciale, mediante Progetti Strategici di cui all’articolo 26 della LR 11/2004;

2. Il PTCP attribuisce ai Progetti Strategici la funzione di consentire la massima integrazione previsionale e programmatica, da perseguire mediante intese e accordi in esito ad un apposito processo di concertazione, tra gli Enti competenti per la pianificazione e la programmazione, generale e settoriale, e con le associazioni economiche e sociali portatrici di interessi rilevanti sul territorio nonché i gestori di servizi pubblici, invitandoli a concorrere alla definizione degli obiettivi e degli scenari strategici.

3. Per le finalità di cui sopra, il PTCP indica le proposte di progetto strategico da formare con la Regione e con i Comuni e le Province interessate.

4. A tale scopo, il PTCP ha individuato temi o parti di territorio per i quali propone la formazione, mediante intese di coordinamento, con la Regione e con i Comuni e le altre Province interessate, dei progetti strategici di seguito indicati, anche accompagnati da preliminari e sommarie indicazioni, oltre a quelli proposti da specifiche previsioni contenute nelle presenti NTA:

- Progetto Strategico Infrastrutture Metropolitane Integrate
- Progetto Strategico Sistema Costiero
- Progetto Strategico della Nautica
- Progetto Strategico degli Itinerari Culturali
- Progetto Strategico Reti Ecologiche
- Progetto Strategico Laguna di Caorle e Bibione – Foce del Tagliamento.....

..... Progetto Strategico della Nautica, il tema della portualità turistica assume rilevante significato non solo in termini di predisposizione ed adeguamento delle infrastrutture per la navigazione ma anche, e soprattutto, di opportunità per la valorizzazione del territorio. La redazione di un Progetto Strategico dedicato alla nautica ha lo scopo di definire criteri per una localizzazione che rispetti l’equilibrio tra domanda e offerta dei posti barca, la compatibilità ambientale e la coerenza con gli altri piani che regolano lo sviluppo del territorio. Obiettivo di fondo è l’adeguamento dei porti turistici in relazione alla nautica fluviale e lagunare effettuata con imbarcazioni di “piccola taglia” definita “nautica minore”. Questa forma di diportismo non richiede grandi infrastrutturazioni e può avvalersi della già buona distribuzione di porti turistici e approdi lungo il litorale e nell’entroterra veneziano, conseguendo l’opportunità di puntare prioritariamente alla ristrutturazione, riorganizzazione ed ampliamento delle strutture esistenti. Le potenzialità turistiche e ricreative di un sistema siffatto permettono di unire alla vacanza nautica declinazioni culturali, ambientali, storiche, sportive e enogastronomiche. Il Progetto Strategico mira all’individuazione del grado di sostenibilità della costa rispetto alla localizzazione di strutture per la nautica, ossia, del grado di sensibilità dei singoli tratti costieri rispetto a queste infrastrutture. Con il termine sensibilità si dovrà definire la potenziale vulnerabilità che i singoli ambiti presentano rispetto alla eventualità di una struttura nautica, con riferimento agli impatti che possono determinarsi sulle componenti ambientali, terrestri e marine.

Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino” Comune di Mirano (VE)

Quali ulteriori linee guida si evidenziano:

- la salvaguardia del litorale dal punto di vista morfologico;
- la tutela del delicato tessuto morfologico lagunare;
- il mantenimento di adeguati livelli di sicurezza idraulica;
- il ripristino e la valorizzazione della naturalità residua costiera;
- la compatibilità con l’assetto viario che garantisce l’accessibilità alle strutture.

Il Progetto Strategico dovrà inoltre affrontare il tema dell’accessibilità agli ambiti di particolare pregio ambientale naturalistico, quali lagune e corsi d’acqua, introducendo limitazioni all’uso delle imbarcazioni a motore. Limitazioni che possono, in casi particolari, prevedere il divieto di transito o l’introduzione di limiti, oltre che di velocità, della potenza dei motori. Il Progetto Strategico potrà essere elaborato anche per ambiti omogenei.....

..... Progetto Strategico degli Itinerari Culturali, relativo all’ambito museale, a partire dal nodo del Museo Provinciale di Torcello, individua quale programma di interventi di particolare rilevanza la rappresentazione del territorio mediante itinerari archeologici, storico-artistici ed etnografici, reali e virtuali, che si snodano tra musei, centri storici, siti di interesse archeologico ed ambientale, come percorsi per la scoperta del patrimonio artistico e la valorizzazione delle memorie storiche della provincia. Tale progetto si pone l’obiettivo di rispondere a finalità di divulgazione e fruizione pubblica del patrimonio culturale provinciale utilizzando il modello della rete sistemica, favorendo la collaborazione e la cooperazione tra i promotori di cultura, offrendo un’immagine complessiva dell’offerta culturale del territorio, anche attraverso la definizione di una segnaletica identificativa omogenea, collocandosi armoniosamente nel contesto del sistema museale regionale.

Progetto Strategico Reti Ecologiche, in detta sede la Provincia dettaglia le azioni, definisce linee guida ed elementi necessari alla concreta realizzazione degli interventi garantendo la migliore funzionalità ecologica.

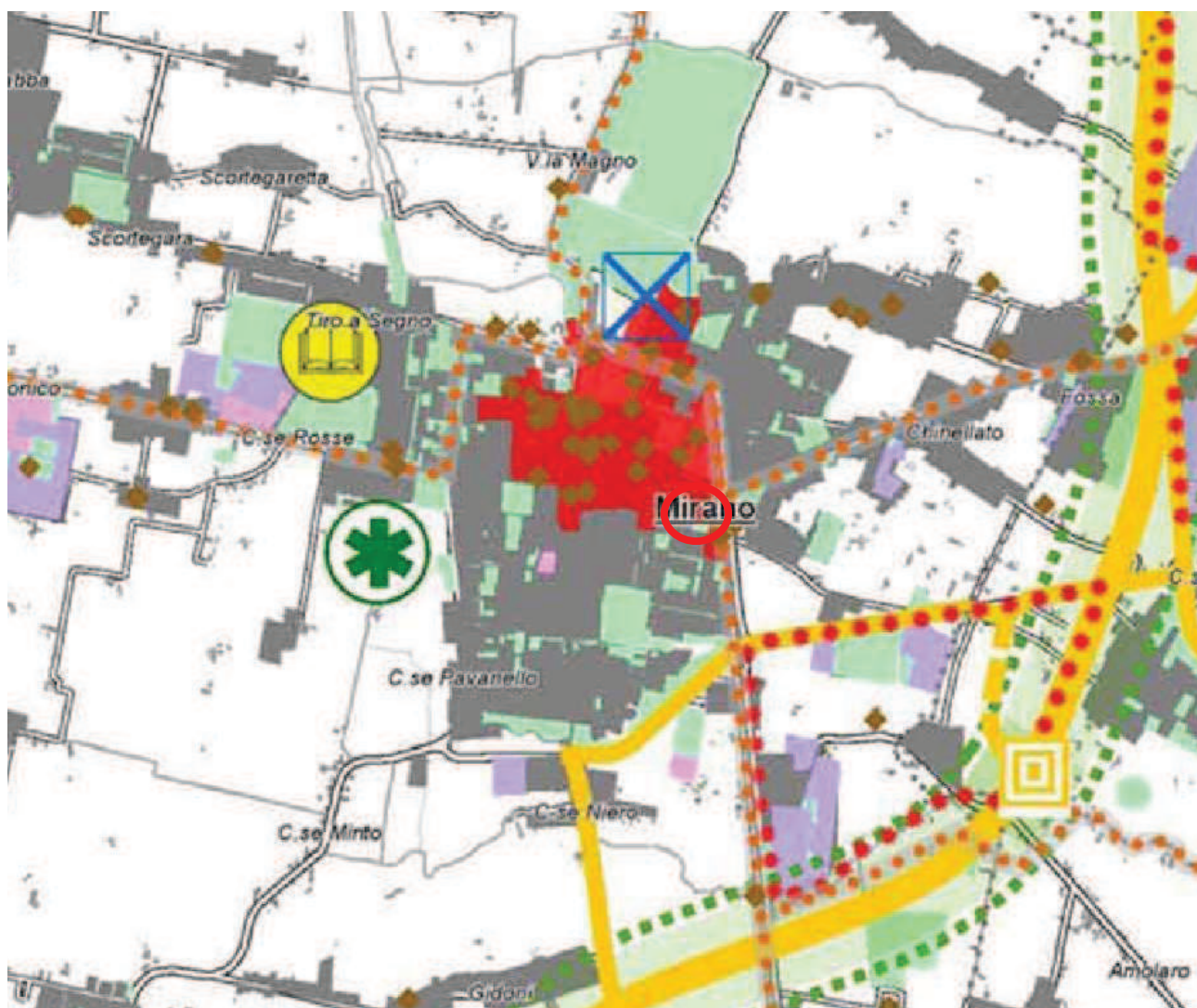
L’implementazione della rete ecologica costituisce uno dei grandi impegni dell’amministrazione provinciale. Il PTCP e le sue Norme, in coerenza con il progetto di Rete Ecologica Regionale (REV), tracciano una prima strutturazione della rete, della sua localizzazione e dei suoi significati territoriali. Ma la concreta realizzazione delle reti ecologiche pone problemi nuovi, che l’amministrazione provinciale intende affrontare con il Progetto strategico.

L’ampiezza e l’eterogeneità dei valori da tutelare, la molteplicità delle amministrazioni interessate, l’innovazione, prima ancora culturale che amministrativa, richiesta nelle pratiche di gestione del territorio costituiscono altrettanti problemi. Tanto più che lo stato delle conoscenze circa i valori ambientali coinvolti e le loro sensibilità alla presenza e alle interferenze antropiche di varia natura sono ancora insufficienti per trasformare questo primo schema in una rete di elevata efficacia ai fini della tutela e della valorizzazione delle risorse effettivamente presenti sul territorio. Insufficienti anche per progettare un loro possibile uso a sostegno di innovative attività turistiche o comunque una loro consapevole fruizione all’insegna della qualità ambientale. In questo contesto si chiede ai nuovi Piani Regolatori Comunali di metabolizzare la sedimentazione di uno sviluppo che non ha tenuto in alcun conto l’armatura di spazi per la diversità biologica tra gli elementi strutturali dell’assetto del territorio. E si chiede alle amministrazioni locali un impegno realizzativo che, dato il probabile futuro di ristrettezze bilancio, difficilmente potrà contare su attive politiche fondiarie di vincolo e di tutela. Con il Progetto strategico Rete ecologica l’amministrazione intende far fronte ai problemi ora indicati incentivando la realizzazione della rete attraverso attività di approfondimento scientifico, forme di coordinamento e concertazione, strumenti di monitoraggio. Fanno parte del progetto strategico:

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

- l'istituzione del tavolo di coordinamento di cui all'art. 9 necessario ad approfondire, d'intesa con i Comuni, il sistema degli obiettivi ecologici e ad assicurare la continuità e l'organizzazione logica e funzionale della rete.
- lo sviluppo dei necessari approfondimenti scientifici relativi alle caratteristiche delle specie e alle loro sensibilità rispetto alle interferenze di vario tipo, con la messa a disposizione dei Comuni di informazioni e criteri di progettazione.
- la sperimentazione di forme di perequazione territoriale concertate, che consentano l'implementazione della rete ecologica anche come compensazione delle pressioni ambientali conseguenti alle scelte dei PAT/PATI.
- la verifica e il monitoraggio degli obiettivi attesi, da sviluppare nell'ambito del Sistema informativo geografico provinciale insieme al monitoraggio dei macro-obiettivi di cui all'art. 11 delle presenti NTA....”

Carta del Sistema Insediativo – Infrastrutturale del PTCP di Venezia



**Verifica Assoggettività a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**



La carta del Sistema Insediativo-Infrastrutturale (Tav.4.2) individua nell'ambito del Piano un'area a servizi.

Art. 49. Fattori di centralità e servizi di livello sovralocale

Obiettivi

1. Il PTCP, con particolare riferimento ai servizi pubblici (sanitari, scolastici, sportivi, amministrativi) e alle attrezzature commerciali e per il tempo libero, individua i poli di servizi ed i relativi fattori di centralità, definisce l'esigenza di confermare o rinforzare detti poli nelle seguenti località suddivise in ragione del loro rango come di seguito indicato:

POLI DI RANGO SOVRAPROVINCIALE:

- ❖ Chioggia, da rinforzare
- ❖ Mestre, da confermare
- ❖ Venezia, da confermare
- ❖ Tessera, da rinforzare

POLI DI RANGO PROVINCIALE:

- ❖ Mira, da rinforzare
- ❖ Mirano, da confermare
- ❖ Portogruaro, da rinforzare
- ❖ San Donà di Piave, da rinforzare

POLI DI RANGO SOVRACOMUNALE:

- ❖ Cavarzere, da rinforzare

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

- ❖ Dolo, da rinforzare
- ❖ Noale, da confermare
- ❖ Jesolo, da rinforzare

2. Le previsioni per dotare il territorio di centri di servizi o attrezzature di livello sovralocale in località diverse da quelle elencate richiedono il coordinamento con la Provincia e i Comuni interessati. Ove dette previsioni costituiscano variante o modificazione al presente PTCP le stesse saranno approvate in conformità alle vigenti normative.

Obiettivi specifici

3. Per i poli aventi RANGO SOVRAPROVINCIALE il PTCP individua l’obiettivo di favorire l’integrazione reticolare e la complementarietà funzionale tra poli aventi analoghi caratteri con particolare attenzione alle seguenti funzioni:

- a) formazione universitaria e ricerca scientifica;
- b) innovazione e promozione economico-produttiva;
- c) servizi rari di natura assistenziale e socio-sanitaria.

4. Per i poli aventi RANGO SOVRAPROVINCIALE e PROVINCIALE il PTCP individua l’obiettivo di ottimizzare l’accessibilità, in primo luogo attraverso l’adeguata dotazione di servizi di trasporto pubblico, anche attraverso lo scambio intermodale gomma-ferro ed inoltre promuovendo la partecipazione della Provincia e dei comuni interessati a programmi strategici e alle relative intese e convenzioni per:

- a) il coordinamento degli orari dei servizi di trasporto con quelli delle strutture sanitarie, scolastiche, amministrative e delle attrezzature commerciali o per il tempo libero,
- b) la ottimizzazione dei distretti e dei bacini di utenza riferiti all’offerta formativa e sanitaria, anche in considerazione dell’assetto nelle province limitrofe,
- c) l’uso plurimo delle attrezzature non specializzate, da mettere a disposizione delle attività diffuse sul territorio (in particolare per le palestre, gli auditorium, i parchi e gli spazi verdi di pertinenza).

5. Per i poli aventi RANGO SOVRACOMUNALE il PTCP individua l’obiettivo di coordinare le previsioni relative alle seguenti funzioni:

- a) sport e tempo libero,
- b) educazione e formazione,
- c) servizi generali e gestione del territorio.

6. Per tali finalità, il PTCP indica nella Tav. 4 i seguenti elementi:

A. con particolare riferimento ai servizi pubblici sportivi e ricreativi:

- polo sportivo: identifica i poli sportivi di interesse metropolitano o provinciale (Tessera, Bevazzana, Cavarzere);
- centri per il tempo libero e la ricreazione: identifica i centri e le attrezzature per il tempo libero e lo sport anche con la formazione di parchi a tema (Martellago, Forte Marghera-San Giuliano, Tessera, Lido di Venezia, Fossalta di Portogruaro, Annone Veneto, San Donà-loc. Caposile, Cavallino);

B. con particolare riferimento ai servizi per l’istruzione:

- polo universitario: conferma i poli universitari presenti sul territorio provinciale (Venezia, Mestre);
- cittadella scolastica: indica i poli di livello provinciale in cui si concentrano istituti superiori e servizi ad essi connessi (Portogruaro, San Donà, Mestre-Bissuola, Chirignago, Dolo, Mirano, Chioggia, Venezia);

C. con particolare riferimento ai servizi sanitari:

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

- ospedali: individuazione delle strutture ospedaliere presenti sul territorio provinciale (Venezia, Mestre, Noale, Mirano, Dolo, Chioggia, Cavarzere, San Donà, Portogruaro, Jesolo);

D. con particolare riferimento ai servizi a supporto dell'economia locale:

- centro innovazione servizi: individuazione di poli territoriali strategici per la collocazione di servizi a supporto dell'asse infrastrutturale Corridoio V (Portogruaro, Porto Marghera);

E. viene inoltre riconosciuta e confermata la città del cinema (Lido di Venezia), quale polo di interesse sovraprovinciale per il turismo e la cultura cinematografica.

7. Il PTCP, in riferimento alle previsioni relative al settore terziario, tradizionale e avanzato, a fronte della particolare rilevanza di dette attività e funzioni nella configurazione del carattere urbano degli insediamenti, intende perseguire i seguenti obiettivi:

- contribuire alla salvaguardia e alla vitalità sociale, economica e culturale dei centri abitati, della Città Antica di Venezia e degli altri centri storici;
- favorire e incentivare il recupero e il rinnovo di funzioni commerciali, rivolte alla popolazione stabile, e di attività caratteristiche storiche e tradizionali;
- diversificare e qualificare l'offerta esistente e favorire l'evoluzione sostenibile del turismo e di altre attività ad esso integrabili, sia in campo urbano che rurale;
- incentivare l'insediamento di attività e funzioni, anche di rilevanza internazionale, di carattere produttivo nei settori di vocazione e compatibilità quali quelli della produzione culturale, della ricerca ambientale, delle scienze e tecnologie marine, del turismo diportistico e crocieristico;
- implementare, arricchire e innovare la dotazione di servizi e attività dislocate a Venezia, a Mestre Porto Marghera e nell'area di Marcon e del polo aeroportuale.

Indirizzi

8. La Provincia, orienta l'attività di concertazione per la formazione degli strumenti di pianificazione comunale per perseguire anche in tale occasione la massima integrazione delle politiche sociali nelle previsioni territoriali e, in particolare, in quelle per lo sviluppo economico produttivo. A tal fine la Provincia sosterrà la propria azione con idonei strumenti di monitoraggio finalizzati in particolare ai temi relativi alle dinamiche della popolazione e, in specie, alle questioni relative alla promozione del benessere e dell'inclusione sociale.

Direttive

9. I PAT/PATI, per perseguire gli obiettivi sopra indicati, prevedono il rafforzamento o la conferma dei poli mediante la previsione differenziata di nuove o diverse funzioni e, in particolare:

- per i poli aventi RANGO SOVRAPROVINCIALE l'integrazione reticolare e la complementarietà funzionale tra poli aventi analoghi caratteri;
- per i poli aventi RANGO SOVRAPROVINCIALE e PROVINCIALE l'ottimizzazione dell'accessibilità, in primo luogo attraverso l'adeguata dotazione di servizi di trasporto pubblico;
- per i poli aventi RANGO SOVRACOMUNALE il coordinamento delle previsioni relative alle funzioni formative, ricreative e per la gestione del territorio.

10. I PAT/PATI prevedono inoltre:

- la localizzazione preferenziale delle grandi strutture di vendita negli insediamenti dei poli di RANGO SOVRAPROVINCIALE e PROVINCIALE;

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

- progetti integrati per il mantenimento e il potenziamento o rinnovo dei centri commerciali storici e tradizionali anche attraverso il coinvolgimento della grande distribuzione e l'addensamento di unità commerciali in sede fissa fino alla soglia indicata per le grandi strutture;

- il recupero e rinnovo di funzioni commerciali rivolte alla popolazione stabile e/o ad attività caratteristiche storiche e tradizionali, individuate in appositi provvedimenti dai Comuni, segnatamente nei centri storici.

11. I PAT/PATI definiscono apposite disposizioni relative alle strutture della grande distribuzione collocate, all'interno degli insediamenti dei poli di RANGO SOVRAPROVINCIALE e PROVINCIALE, che dovranno:

- essere direttamente connesse a dette località ed aree mediante il SFMR ovvero altro servizio di TPL in sede fissa e protetta, le connessioni dovranno avere tempi di percorrenza contenuti e senza “rotture di carico”;

- le strutture della grande distribuzione e le altre strutture di vendita presenti negli insediamenti di cui sopra dovranno essere collegate tra loro mediante percorsi coperti e protetti.

12. I PAT/PATI, al fine di salvaguardare e promuovere le attività commerciali presenti nelle aree urbane e particolarmente nei principali centri e nei centri storici, definiscono apposite disposizioni perequative che, a fronte della realizzazione di nuovi centri commerciali, esterni o interni alle aree urbane, favoriscono la permanenza e la riqualificazione delle attività commerciali e degli esercizi pubblici già presenti e attivi nelle aree urbane. Dette misure perequative possono prevedere:

- ripartizione degli oneri urbanizzativi a carico degli eventuali nuovi insediamenti terziari, direzionali o commerciali, destinandone quota parte alla realizzazione di interventi di riqualificazione da realizzare nelle aree urbane centrali e prioritariamente nei centri storici;

- attivazione di servizi di trasporto pubblico di connessione diretta tra gli eventuali nuovi insediamenti terziari, direzionali o commerciali e i centri storici.

13. I PAT/PATI, si adeguano agli obiettivi e alle previsioni del PTCP, verificano le condizioni di accessibilità dei poli di servizi sovrallocali, esistenti e previsti sul territorio, e secondo i seguenti criteri conformano le previsioni insediative:

a) accessibilità pedonale, nella misura di una distanza inferiore a metri 500 da stazioni ferroviarie metropolitane;

b) prossimità inferiore a metri 250 dalle fermate di altri sistemi di trasporto pubblico;

c) per i poli sovrallocali collocati all'esterno delle aree urbane e in prossimità delle principali infrastrutture stradali, per le attrezzature ad alta affluenza in situazioni di punta (centri commerciali, luoghi per il tempo libero) e non impattanti significativamente con l'assetto del traffico locale, dotazione di adeguate vie di accesso e spazi di parcheggio;

d) per i poli sovrallocali collocati all'interno delle aree urbane, per le attrezzature ad alta affluenza in situazioni di punta (centri commerciali, luoghi per il tempo libero), non impattanti significativamente con l'assetto del traffico locale, dotazione di vie di accesso e spazi di parcheggio adeguati e limitati al servizio dell'utenza con limitate capacità di mobilità e adeguata connessione mediante TPL al sistema di parcheggi scambiatori esterni all'area urbana, alla rete di trasporto SFMR e al centro urbano o centro storico;

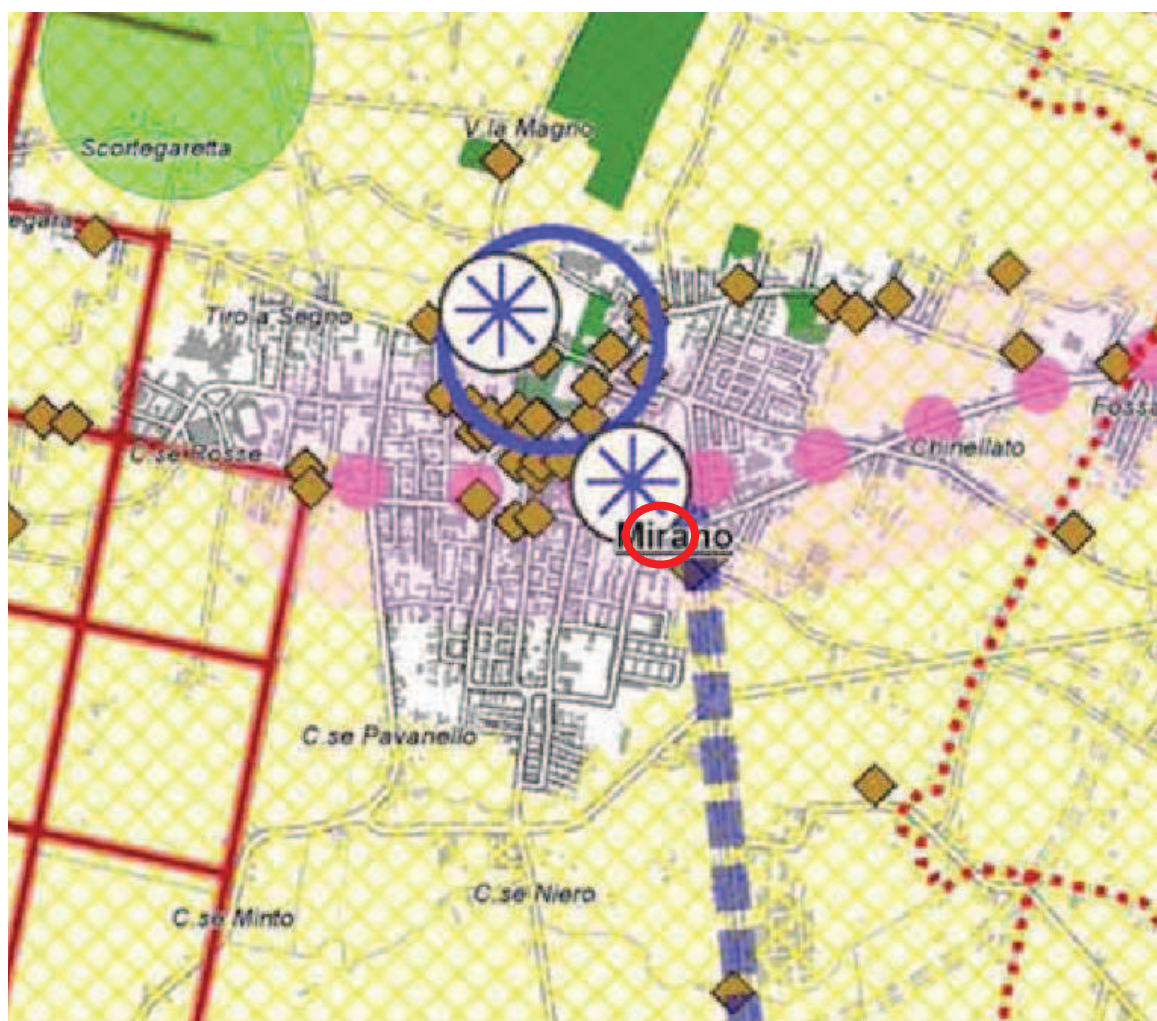
e) possibilità di utilizzo pubblico delle attrezzature complementari (verde, palestre, auditorium) dei centri di servizi sovrallocali.

14. I PAT/PATI, per i poli rispondenti ai criteri sopra indicati, ad eccezione di quelli esterni alle aree urbane, possono prevedere l'integrazione con dotazioni residenziali con densità medio-alta (con riferimento a quelle previste dai piani di agevolazione regionali o statali) e con la localizzazione, purché con condizioni di accessibilità simili a quelle indicate ai commi precedenti, di attrezzature economiche con media o alta affluenza di utenti. Ove tali condizioni non siano

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

soddisfatte, i comuni interessati, di concerto con la Provincia e gli operatori pubblici e privati coinvolti nella gestione dei trasporti e dei servizi o delle attrezzature nei siti in oggetto, definiscono, in sede di intesa per il coordinamento della pianificazione, le misure e gli interventi da prevedere per l’ottenimento di tali condizioni.

Carta del Sistema del Paesaggio del PTCP di Venezia



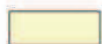
◆ Villa Veneta



Sito Unesco "Venezia e la sua Laguna"
Ecosistema della Laguna veneziana - D.M. 01.08.1985



Macchia boscata



Paesaggio rurale



Sistema tracciati storici

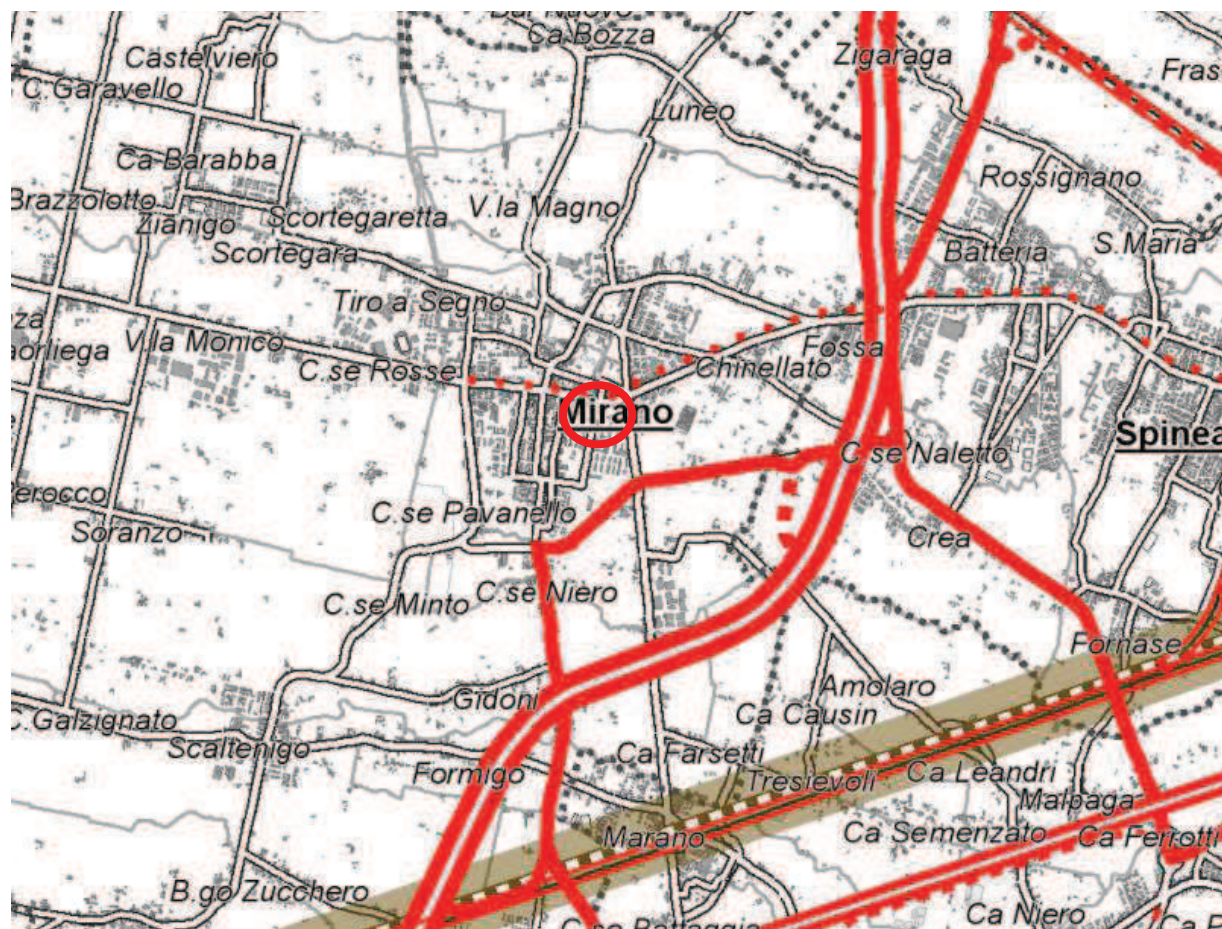


Opera storica - Serenissima

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

La carta del Paesaggio (Tav.5.2) evidenzia che l’ambito di Piano lambisce il canale Taglio, tracciato storico della Serenissima, e comprende la strada Miranese, individuata nel sistema dei tracciati storici, che attraversa il Centro Urbano.

Carta del Sistema infrastrutturale del PTCP di Venezia



..... TRAM

—— Strada territoriale

..... Strada territoriale di progetto

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Nella carta del Sistema Infrastrutturale (Tav.I) viene evidenziata la linea del Tram di progetto lungo la via della Vittoria/Via Miranese.

Linee guida per un corretto assetto dei servizi e delle infrastrutture per la mobilità

La Provincia, in sede di concertazione per la formazione del Piano strategico per la mobilità, assumerà i seguenti criteri/obiettivi progettuali:

- attivazione di servizi di trasporto che mirino ad un tempo di percorrenza ottimale di circa 45' per la connessione tra i principali centri dell'area metropolitana;
- frequenza di servizio di circa 15' nelle ore di punta e di circa 30' nelle ore di morbida (media giornaliera su base annuale);
- minimizzazione delle rotture di carico per ciascun percorso della rete;
- garantire percorsi riservati in sede fissa e/ protetta ad eccezione di limitati tratti per motivi di tutela del contesto ambientale e insediativo;
- perseguire la riduzione del 10% del traffico veicolare pendolare (media giornaliera attuale su base annuale) sul medesimo percorso e contestuale potenzialità di riduzione del 20% del traffico veicolare locale (media giornaliera attuale su base annuale) nell'area urbana di ciascun centro servito;
- perseguire la massima integrazione con il SFMR e TPL;
- massimizzare la realizzazione di servizi di trasporto in sede fissa e/o protetta.

Per la riqualificazione dei tronchi stradali, in ragione delle caratteristiche dell'asse stradale, del contesto territoriale e delle esigenze di riordino del sistema insediativo e della mobilità, si dovranno perseguire i seguenti obiettivi:

- la separazione per modalità (autoveicoli, veicoli commerciali, cicli, pedoni, TPL);
- la riorganizzazione delle immissioni (svincoli, controstrade, rotatorie, ...);
- la riqualificazione visiva (ristrutturazione della segnaletica, delle insegne pubblicitarie e identificative delle attività, della illuminazione pubblica);
- la modificazione dell'organizzazione della carreggiata (realizzazione di guardrail, formazione di isole spartitraffico).

Le intersezioni sulle principali infrastrutture stradali potranno avere immissione diretta esclusivamente dal livello gerarchico immediatamente inferiore o superiore.

Nella progettazione e nella realizzazione di opere viarie si dovrà:

- seguire tracciati quanto più possibili modellati sulle caratteristiche morfologiche e ambientali del terreno, minimizzando la necessità di realizzare rilevati, sbancamenti, riporti e quant'altro possa alterare l'assetto dei luoghi;
- tener conto delle visuali potenzialmente apprezzabili dagli utenti, prevedendo i diversi modi di percezione e gli artifici ad essi legati;
- tenere conto dell'impatto visivo ed acustico delle nuove opere o della trasformazione di quelle esistenti nel caso di attraversamenti di siti di particolare interesse storico/naturalistico e paesaggistico;
- riqualificare il patrimonio stradale esistente attraverso infrastrutture atte a garantire e a migliorare la sicurezza stradale e consentire alle utenze deboli la loro fruibilità.
- curare adeguatamente i tratti in prossimità e in vista di luoghi che presentano particolare rilevanza per la percezione dei valori culturali e ambientali locali;
- minimizzare l'impatto delle opere sull'integrità delle aziende agricole;

**Verifica Assoggettività a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

- integrare la previsione territoriale e urbanistica e la progettazione con interventi di mitigazione e compensazione idraulica e per la fitodepurazione;
- evitare la realizzazione di accessi di insediamenti residenziali, industriali e commerciali alle strade di scorrimento primario (così come individuate dal D.M. 5 novembre 2001 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade) se non in presenza di opportune canalizzazioni o di altre opere che consentano l'accesso in condizioni di sicurezza.

Le canalizzazioni di pertinenza delle infrastrutture stradali e autostradali e delle altre infrastrutture di trasporto, compresi i piazzali, le aree di sosta e di servizio, gli svincoli, i caselli e le barriere, che recapitano le acque nei corpi idrici superficiali, le acque di prima pioggia saranno convogliate in bacini di raccolta e trattamento a tenuta e in grado di consentire una adeguata sedimentazione prima dell'immissione nel recettore. Se necessario, dovranno essere previsti anche trattamenti di disoleatura favorendo sistemi di tipo naturale quali la fitodepurazione.

Nella progettazione e nella realizzazione di opere viarie, tenuto conto dell'influenza rilevante delle stesse sull'assetto idraulico del territorio, si dovranno valutare approfonditamente le interferenze della nuova infrastruttura con le opere idrauliche esistenti e prevedere l'inserimento di opportuni interventi o nuove opere complementari atti a favorire il miglioramento delle condizioni idrauliche e di scolo del territorio.

Inoltre, sempre nella fase progettuale, in ambito rurale, si dovrà prevedere un Piano dettagliato esecutivo di ricomposizione fondiaria con copertura nel quadro generale di spesa per ridare una struttura economica adeguata alle aziende agricole vitali esistenti. Tale piano dovrà aggiungersi a tutte le analisi tecnico-economiche già programmate.

Carta del Sistema ambientale – Aree naturali protette e Aree Natura 2000 del PTCP di Venezia



LEGENDA

..... Confine provinciale

Parco Lemene Reghena

Aree naturali protette da Elenco Ufficiale (Delibera della Conferenza Stato Regioni del 24/7/2003)

Parchi Nazionali e Parchi Naturali Regionali (in provincia di Ve Parco naturale regionale del Fiume Sile)

Riserve Naturali Statali e Regionali (in provincia di Ve Riserva naturale integrale regionale Bosco Nordio)

Zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar

Valle Averso

Rete Natura 2000

Zone di Protezione Speciale (ZPS)

Siti di Importanza Comunitaria (SIC)

Nella carta delle Aree naturali protette e Aree Natura 2000 (Tav.E) si evidenzia che l'ambito di Piano non ricade in alcuna area naturale protetta e/o area SIC/ZPS.

Carta del Sistema ambientale – Rete ecologica del PTCP di Venezia



LEGENDA

..... Confine del PTCP

Piano Territoriale Regionale di Coordinamento - Biodiversità (DGR 372 del 17 agosto 2009)

■ Aree nucleo

■ Corridoi ecologici

Progetto Rete Ecologica della Provincia di Venezia (DGP 2004/300 del 26/10/2004)

● Nodi della Rete Ecologica

■ Corridoi Ecologici di progetto

■ Dorsale della Rete Ecologica

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Nella carta della Rete ecologica (Tav.F) si evidenzia che l’ambito di Piano non ricade in alcun corridoio ecologico di interesse Regionale.

Il PRG Vigente, Variante del Centro Storico

La Variante del Centro Storico prevede per il PdR in esame le seguenti disposizioni:

" T. «Pestrino»

Questo piano riqualifica il terminale di Via Pestrino, asse storico importante, con giacitura pressoché parallela al tratto superiore del Musone-Taglio, modificato dalla confluenza della novecentesca Via della Vittoria.

Il piano prevede la demolizione dell'edificio n° 289a e l'edificazione di un nuovo fabbricato n° 525 con tetto a falde in coppi o rame e con un lato parallelo a via Pestrino, con un volume massimo di mc. 3.680 e altezza massima alla gronda di m. 8,70. L'edificio n° 289c è soggetto alla categoria di intervento della Ristrutturazione (Ris).

L'area prospiciente Via della Vittoria deve essere sistemata a piazza pubblica o di uso pubblico, pavimentata in pietra e in parte coperta con una pensilina leggera, con funzione anche di connessione e di passaggio pedonale coperto, largo almeno 3 metri, tra la nuova edificazione e l'edificio esistente ad est.

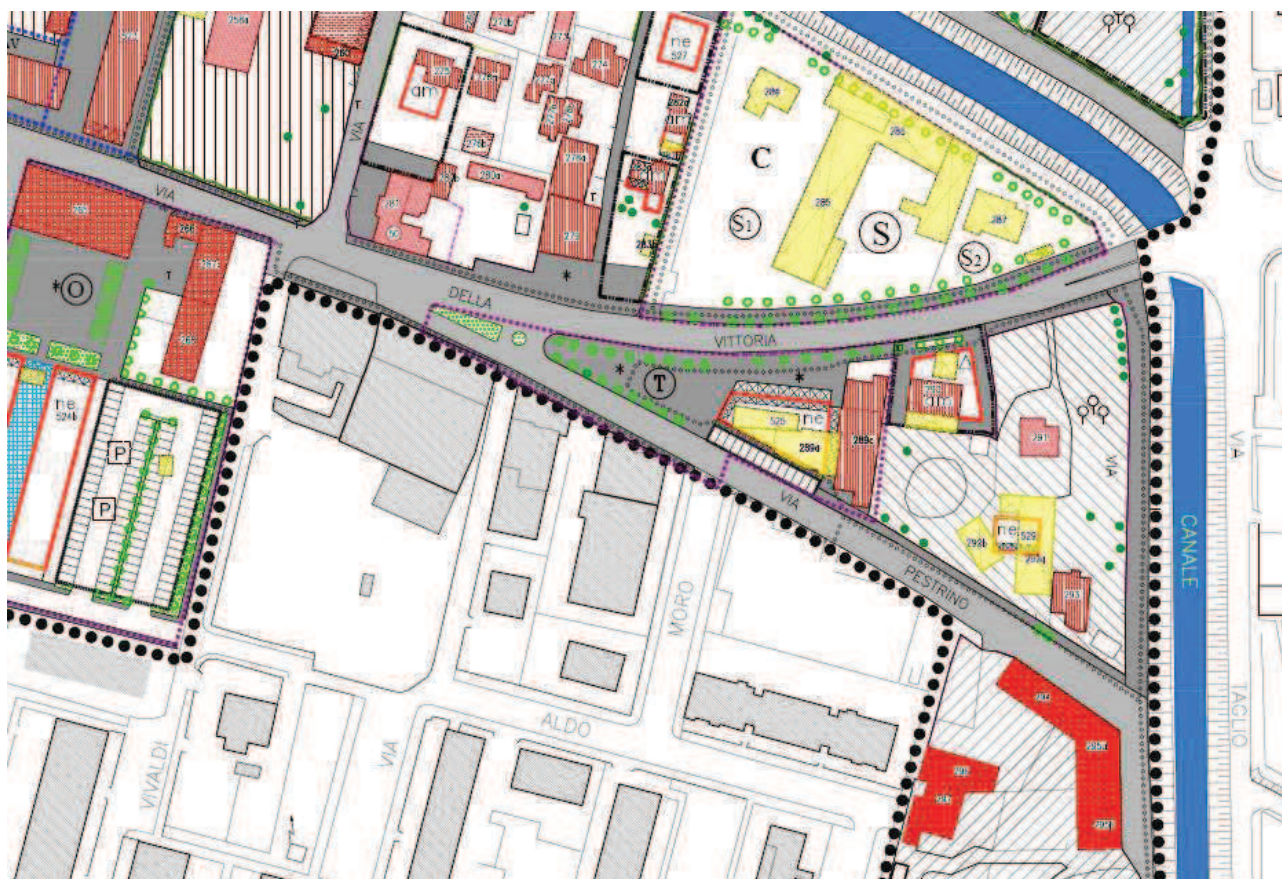
La costruzione del nuovo edificio n° 525 comporta la cessione al comune o la servitù perpetua ad uso pubblico delle aree e dei percorsi indicati nelle tavole P2.

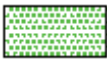
Gli standards a parcheggio pubblico e privato relativi all'edificio n°525 devono essere ricavati in interrato e in parte in superficie lungo via Pestrino.

La convenzione regola le modalità della cessione o dell'uso pubblico delle aree di proprietà privata, dell'attrezzatura e dell'arredo degli scoperti, del rapporto tra interventi del comune e quelli privati.

Il Comune cura il coordinamento e l'integrazione morfologica e funzionale con il P.A. «S» a nord di Via della Vittoria."

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**



-  Verde di arredo stradale e urbano
-  Alberature e filari di progetto
-  Pavimentazioni da tutelare o riqualificare e pavimentazioni di progetto
-  Viabilità carrabile con pavimentazioni da recuperare o riqualificare

Il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Mirano.

Adozione con D.G.C. n°85/2010.

Il PAT del Comune di Mirano non è stato preso in considerazione nel presente quadro pianificatorio poiché è ancora in itinere. Il Documento Preliminare è stato approvato con DGC n°159/2010 e modificato con adozione DGC n°85/2010 su indicazione della Regione.

**QUADRO AMBIENTALE E MISURE DI
MITIGAZIONE PREVISTE
DAL PROGETTO DI PIANO**

Il quadro di riferimento ambientale/Lo stato della qualità dell’aria nel Comune di Mirano

Per questa analisi si sono presi a riferimento i dati sulla qualità dell’aria ARPAV aggiornati al 2016 ed inoltre le Relazioni Regionali Annuali 2012, 2013, 2014, 2015 e la Relazione Annuale Provinciale 2014.

Nello specifico si è fatto riferimento anche alle campagne di rilevamento della qualità dell’aria nel Comune di Venezia anno 2015 considerando che nel Comune di Mirano non vi sono centraline fisse di rilevamento della qualità dell’aria e l’ultima campagna di rilevamento della qualità dell’aria è molto datata poiché si riferisce all’anno 2011.

Le stazioni di rilevamento fisse che sono state prese a riferimento sono le seguenti:

Stazione VE-Parco Bissuola, VE-Sacca Fisola, VE-Via Tagliamento, VE-Via Malcontenta. Gli indicatori presi a riferimento sono:

- ❖ Livelli di concentrazione di Biossido di Zolfo, Monossido di Carbonio, Biossido di Azoto, Ozono;
- ❖ Livelli di concentrazione di particolato PM10 e PM2.5, benzo(a)pirene e benzene;
- ❖ Livelli di concentrazione di Piombo ed elementi in tracce (Arsenico, Cadmio, Nichel) determinati su particolato PM10.

Biossido di Zolfo e Monossido di Carbonio

Per il Biossido di Zolfo (SO₂), in tutto il territorio regionale, non vi sono stati superamenti della soglia di allarme di 500 µg/m³, né superamenti del valore limite orario (350 µg/m³) e del valore limite giornaliero (125 µg/m³). Il Biossido di Zolfo si conferma, come già evidenziato negli anni precedenti, un inquinante primario non critico; ciò è stato determinato in gran parte grazie alle sostanziali modifiche dei combustibili avvenute negli ultimi decenni (da gasolio a metano, oltre alla riduzione del tenore di zolfo in tutti i combustibili, in particolare in quelli diesel).

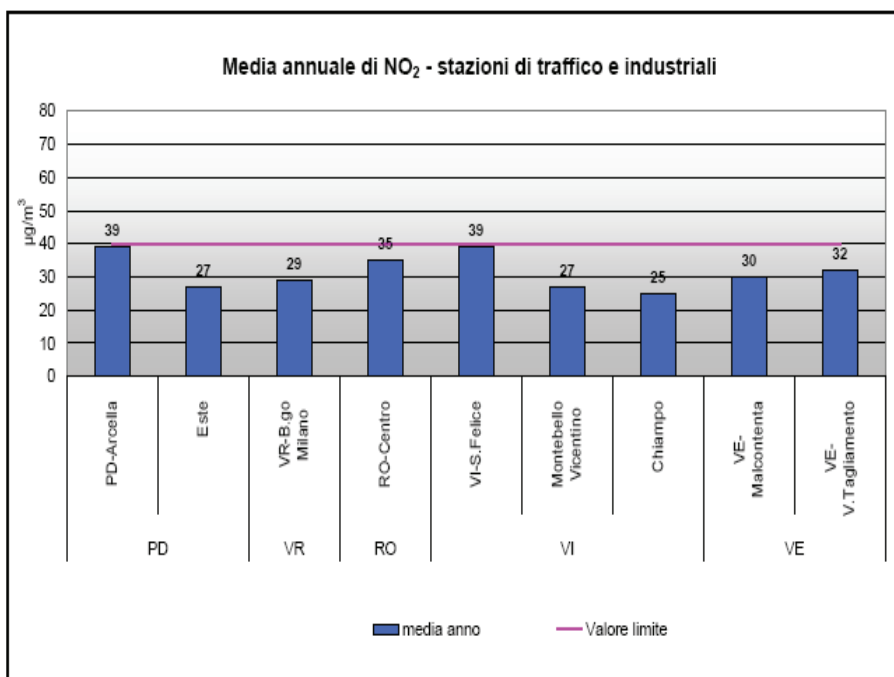
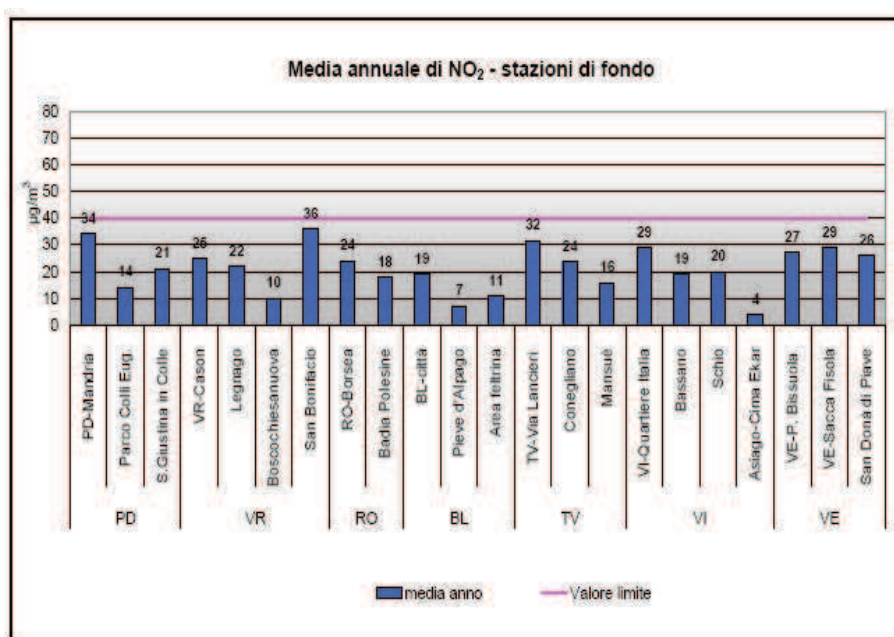
Analogamente non destano preoccupazione le concentrazioni di Monossido di Carbonio (CO) rilevate a livello regionale: in tutti i punti di campionamento non ci sono stati superamenti del limite di 10 mg/m³, calcolato come valore massimo giornaliero su medie mobili di 8 ore.

Le concentrazioni sul territorio di Monossido di Carbonio e Anidride Solforosa sono state inferiori alle soglie di valutazione inferiore (rispettivamente di 5 mg/m³ per CO e di 8 µg/m³ per SO₂, considerando per quest’ultimo il calcolo della soglia a partire dal valore limite per la protezione della vegetazione) negli ultimi anni.

Biossido di Azoto

Valore limite annuale

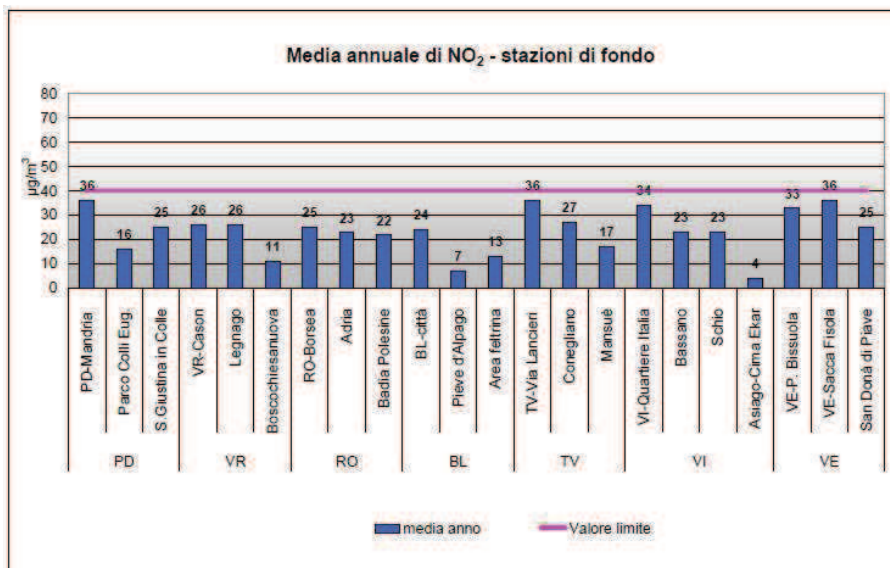
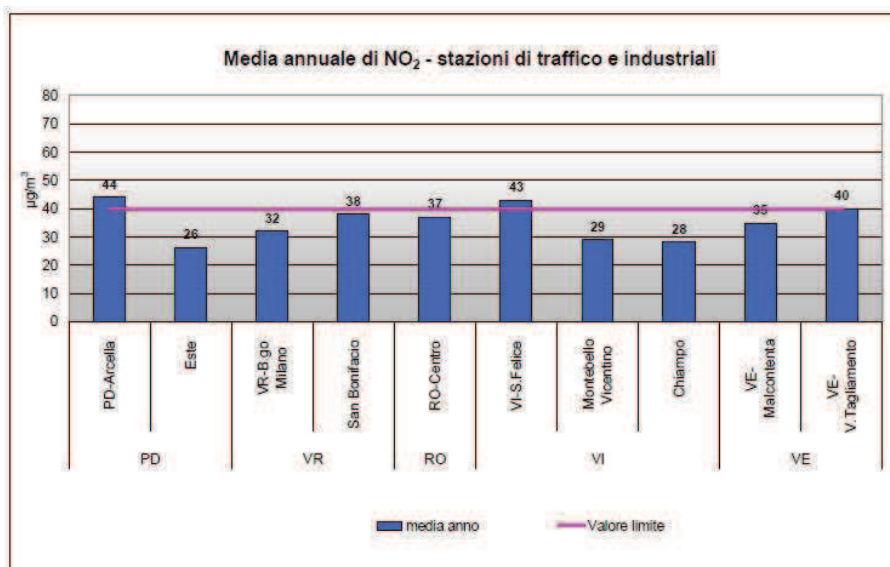
Nel 2014 per quanto riguarda le stazioni di fondo urbano, quelle di traffico e quelle di tipo industriale il Biossido di Azoto non ha registrato superamenti del valore limite annuale di 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Il valore medio più elevato è stato registrato nelle stazioni di PD-Arcella e VI-San Felice. Le stazioni di fondo di VE-Parco Bissuola e VE-Sacca Fisola hanno registrato valori comunque alti, rispettivamente di 27 e 29 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; le stazioni di traffico e industriali di VE-Malcontenta e VE-Tagliamento valori di 30 e 32 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.



Fonte ARPAV 2014

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

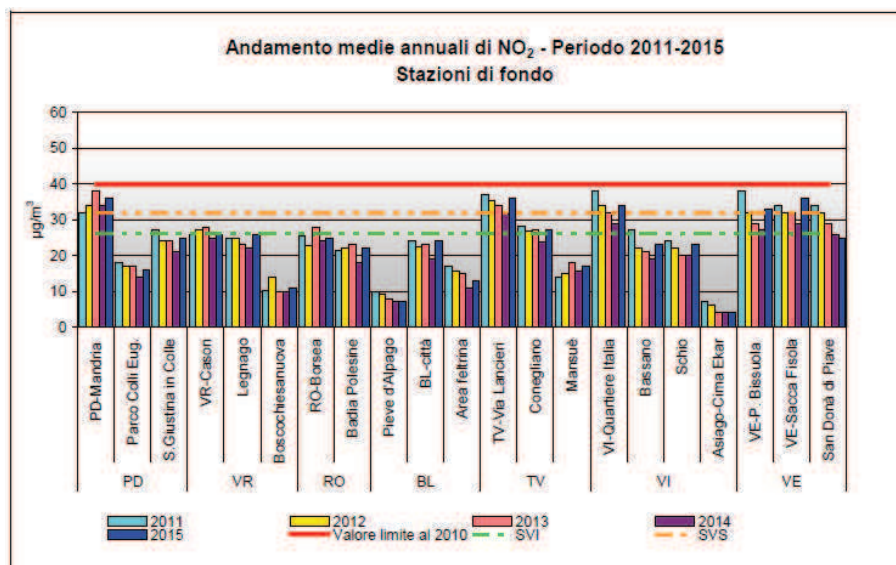
Nel 2015 si sono registrati superamenti nelle stazioni di PD-Arcella e VI-San Felice e comunque, rispetto al 2014, le stazioni di Venezia hanno registrato aumenti dei valori annuali fino al raggiungimento del valore limite annuale nella stazione di VE-Via Tagliamento. Si può notare che tra la stazione VE-Malcontenta e le stazioni di VE-Parco Bissuola e VE-Sacca Fisola non vi siano grandi differenze di valori.



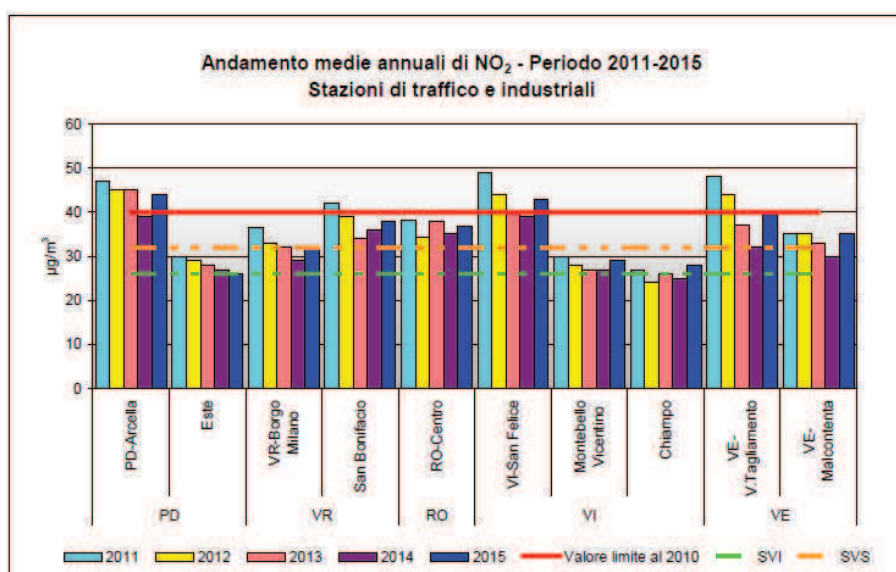
Fonte ARPAV 2015

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Negli ultimi cinque anni l’andamento delle medie annuali nelle stazioni di fondo dimostra che nel 2014 le concentrazioni sono state tendenzialmente in leggera decrescita o stabili rispetto al 2013, mentre nel 2015 sono cresciute.



Per quanto riguarda le stazioni di traffico e di tipo industriale, c’è stato un superamento del valore limite annuale, sia nel 2011 che nel 2012, in corrispondenza della stazione di VE-Via Tagliamento (44 µg/m³), mentre nel 2015 lo si è raggiunto ma non è stato superato. Il 2015 registra comunque valori in aumento rispetto ai due anni precedenti.



**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Valore limite orario

Nel 2014 e 2015 non si registrano superamenti del valore limite orario di 200 µg/m³ per 18 volte l’anno, anche se la stazione di PD-Arcella ha registrato 5 superamenti nel 2012 e 9 nel 2013 e la stazione di VR-Borgo Milano 2 superamenti nel 2013.

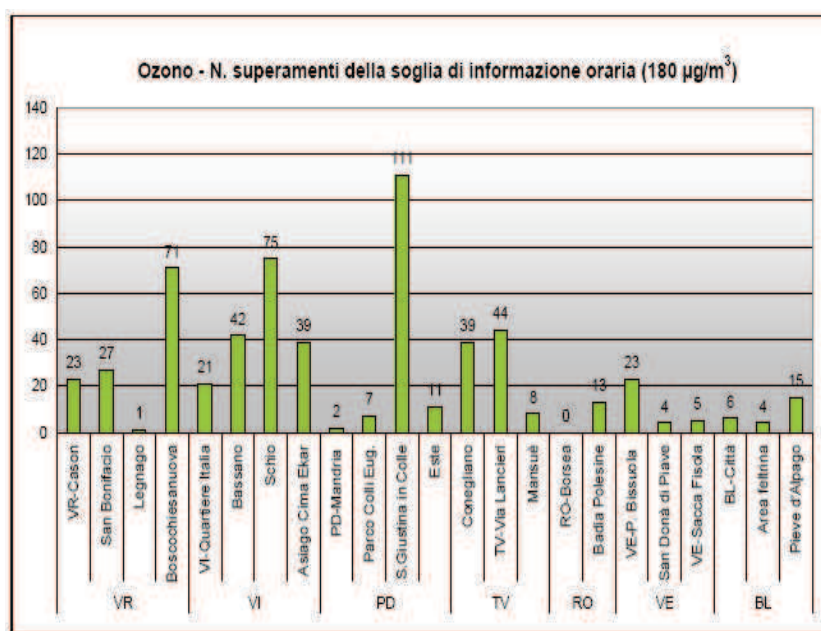
Soglia di allarme

Non vi sono stati casi di superamento della soglia di allarme di 400 µg/m³ sia nel 2012 che nel 2013, 2014 e 2015.

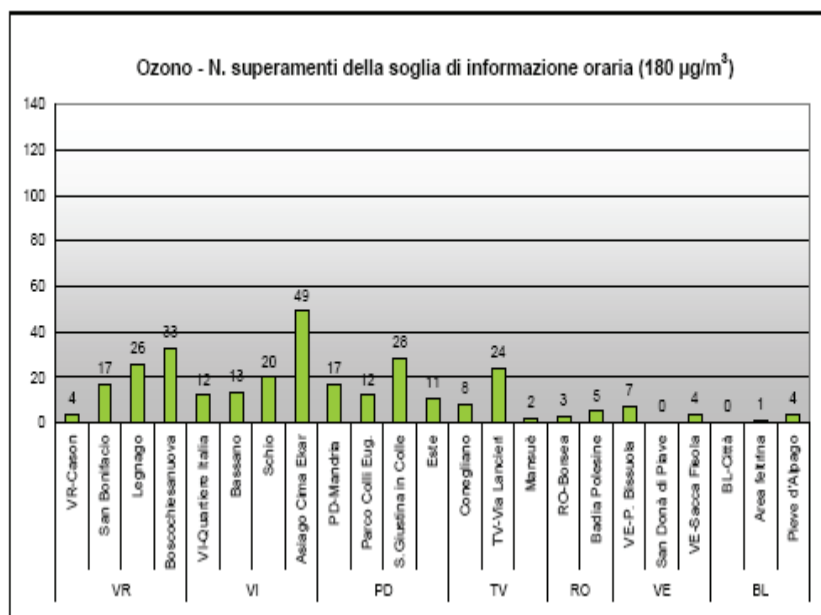
**Verifica Assoggettività a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Ozono

Non si sono registrati nel corso dell'anno 2012 e 2014 superamenti della soglia di allarme, mentre nel 2013 si sono registrati 5 superamenti nella stazione di PD-Santa Giustina in Colle e nel 2015 si è verificato un unico episodio presso la stazione di VE-Parco Bissuola (296 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ il 21 luglio 2015). Dall'analisi dei dati si osserva come i due anni più critici siano rappresentati dal 2006 e dal 2007, con superamenti in 5 province venete. Nel triennio 2008-2010 invece la soglia di allarme non è mai stata superata in alcuna stazione. Diversi superamenti della soglia di informazione si sono registrati, nel 2013, nel 2014 e 2015.

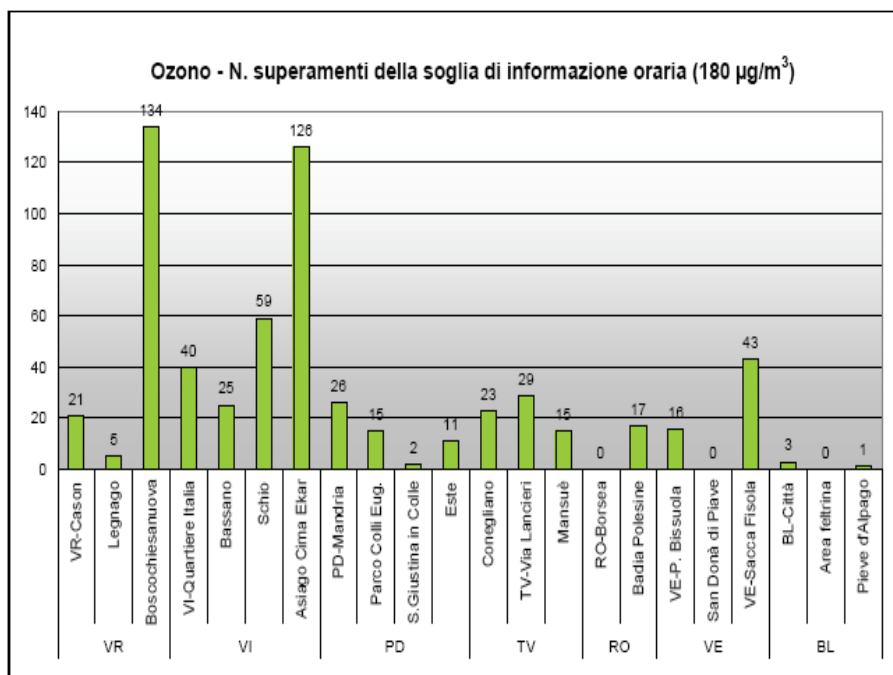


Fonte ARPAV 2013



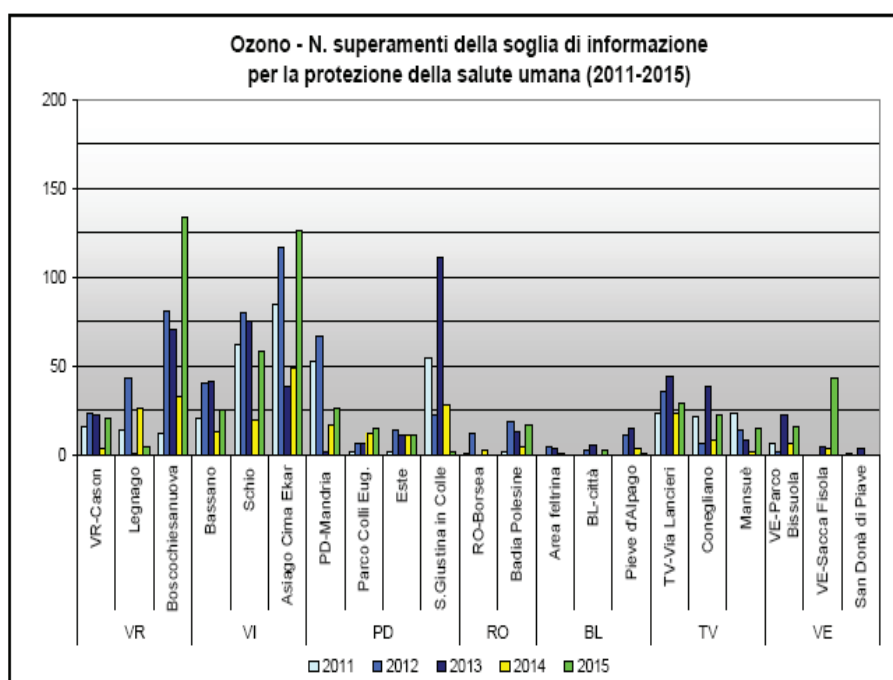
Fonte ARPAV 2014

**Verifica Assoggettività a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**



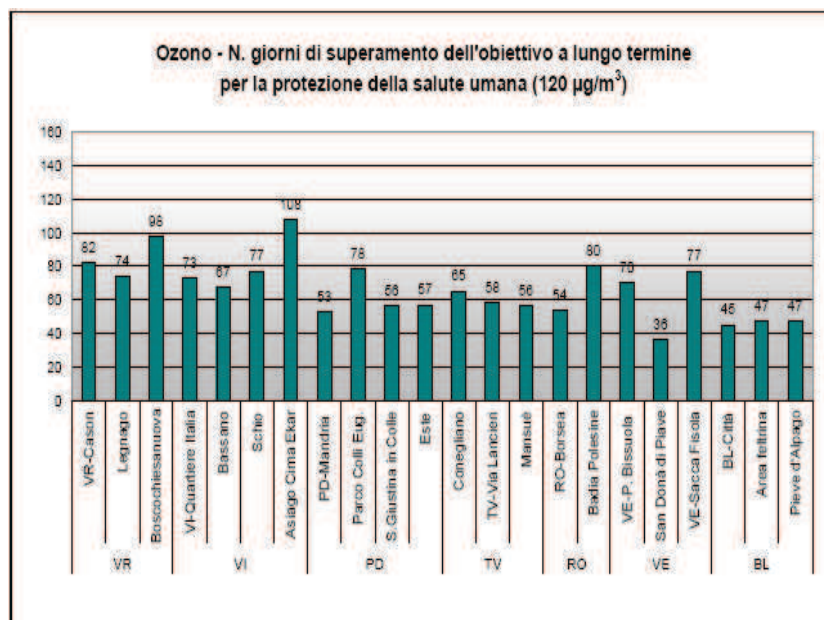
Fonte ARPAV 2015

I superamenti della soglia di informazione registrati nell'ultimo quinquennio evidenziano un aumento rispetto al 2013 solamente nella stazione di VI-Asiago Cima Ekar mentre in tutte le altre è in diminuzione. Nella stazione di VE-Parco Bissuola si è avuto un picco nel 2013 e nel 2015, mentre nella stazione di VE-Sacca Fisola solo nel 2015.



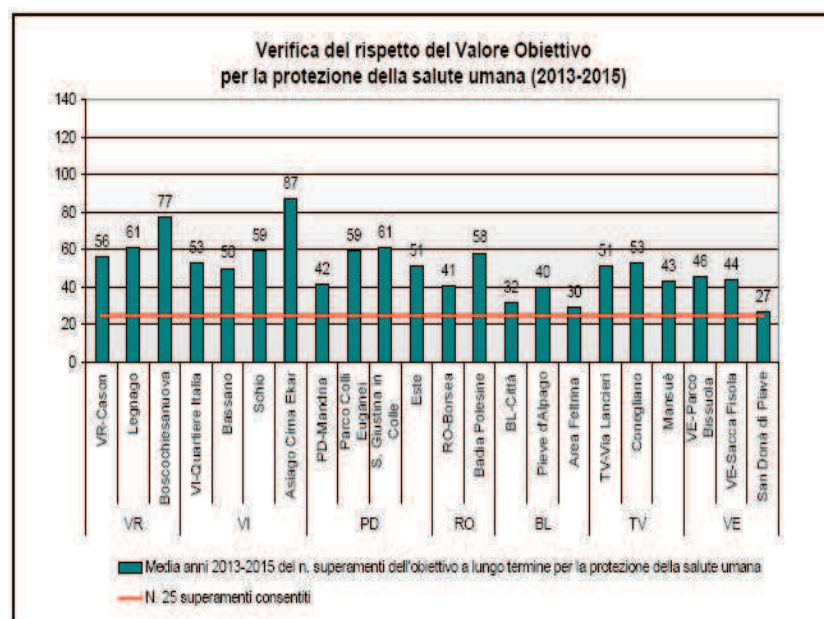
**Verifica Assoggettività a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Dall’analisi indicata nel grafico seguente si evidenzia che tutte le stazioni considerate nel 2015 hanno fatto registrare, come nell’anno precedente, superamenti dell’obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana.

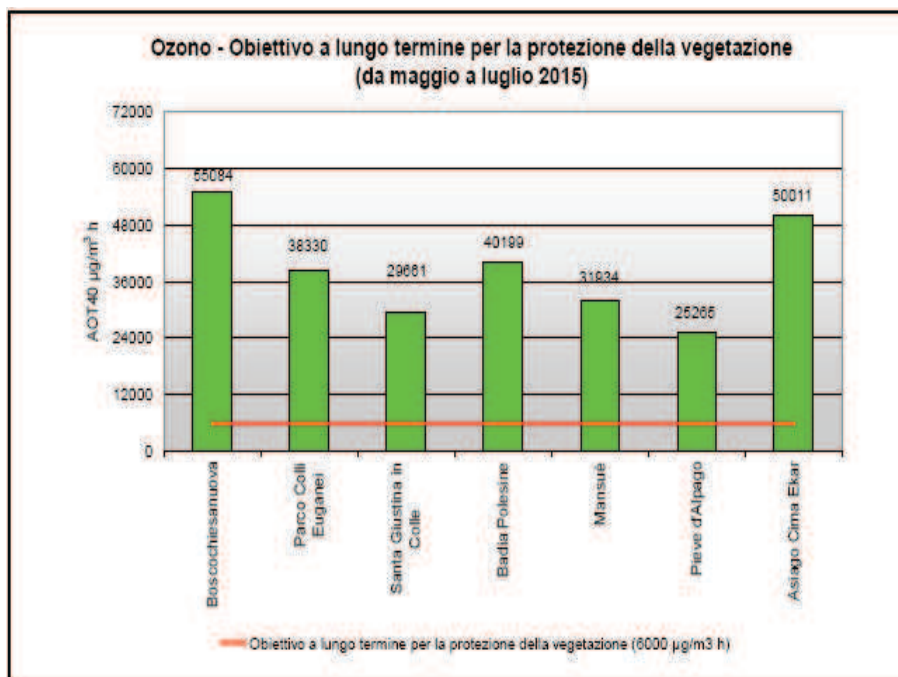


Fonte ARPAV 2015

Il valore obiettivo per la protezione della salute umana registrato nel triennio 2013-2015 non è stato rispettato in nessuna stazione. Tale dato indica che in generale le concentrazioni medie di fondo dell’ozono su scala regionale sono ancora troppo elevate rispetto agli standard imposti dalla Comunità Europea.



**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

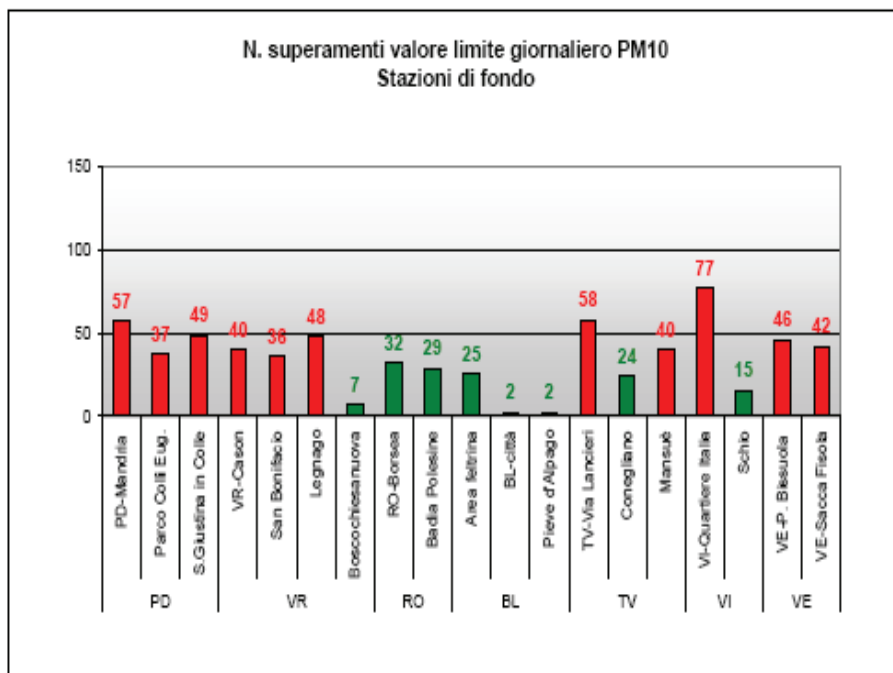


Fonte ARPAV 2015

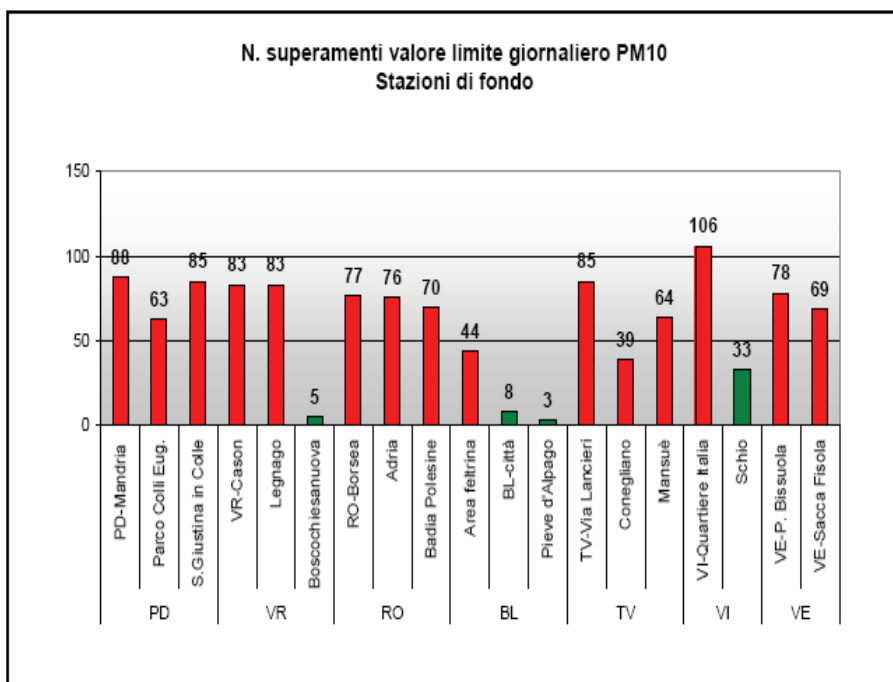
L'obiettivo a lungo termine per la protezione della vegetazione (di 6000 µg/m³•h) non viene rispettato in nessuna delle stazioni della rete dal 2012.

Particolato PM10

Nei grafici sottostanti si riporta il numero di superamenti del valore limite giornaliero di 50 µg/m³ nelle stazioni di fondo urbano. Sono evidenziate in rosso le stazioni che eccedono i 35 superamenti consentiti, come si può notare anche le stazioni di VE-Parco Bissuola e VE-Sacca Fisola rientrano in questa categoria registrando rispettivamente nel 2014 46 e 42 superamenti.



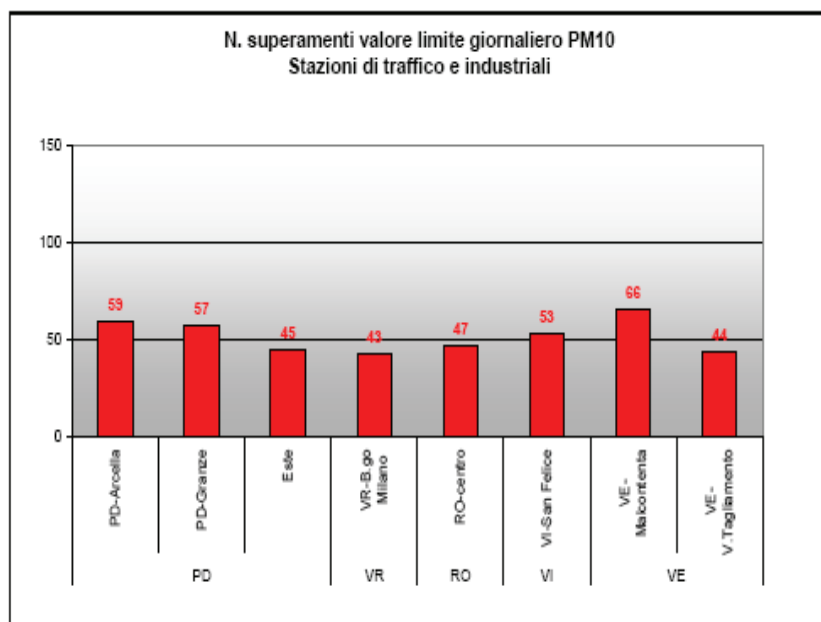
Fonte ARPAV 2014



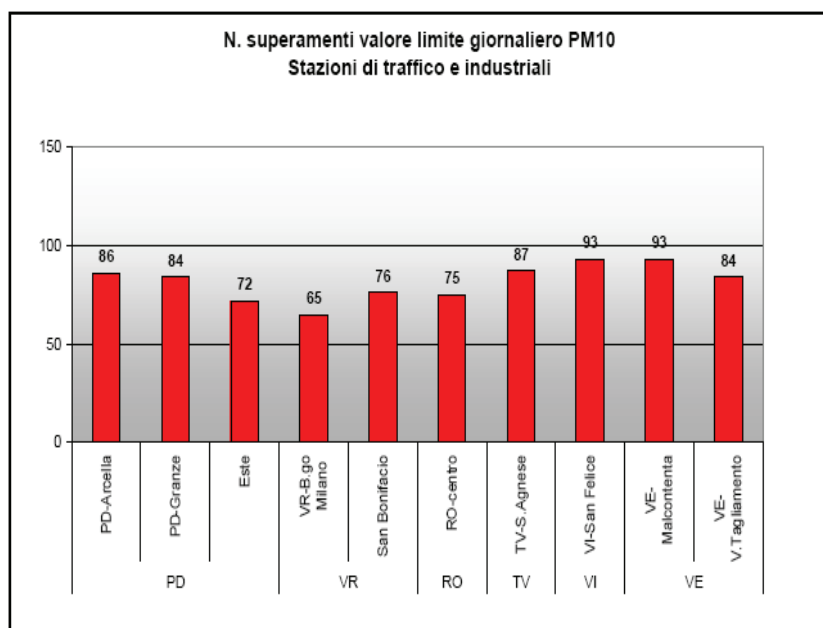
Fonte ARPAV 2015

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Per quanto riguarda le stazioni di traffico e industriali tutte le centraline hanno oltrepassato il valore limite. Nel 2014 la stazione VE-Malcontenta ha registrati 66 superamenti, la stazione di VE-Tagliamento 44; nel 2015 la stazione di VE-Malcontenta ne ha registrati 93 e la stazione di VE-Tagliamento 84. Come per gli anni precedenti, nel 2015 questo indicatore della qualità dell’aria risulta essere il più critico tra quelli normati.

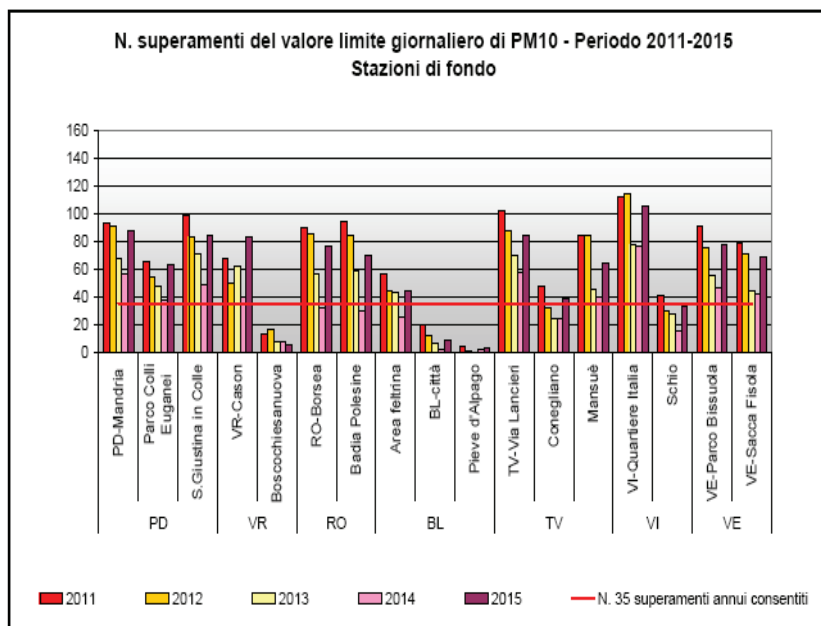


Fonte ARPAV 2014



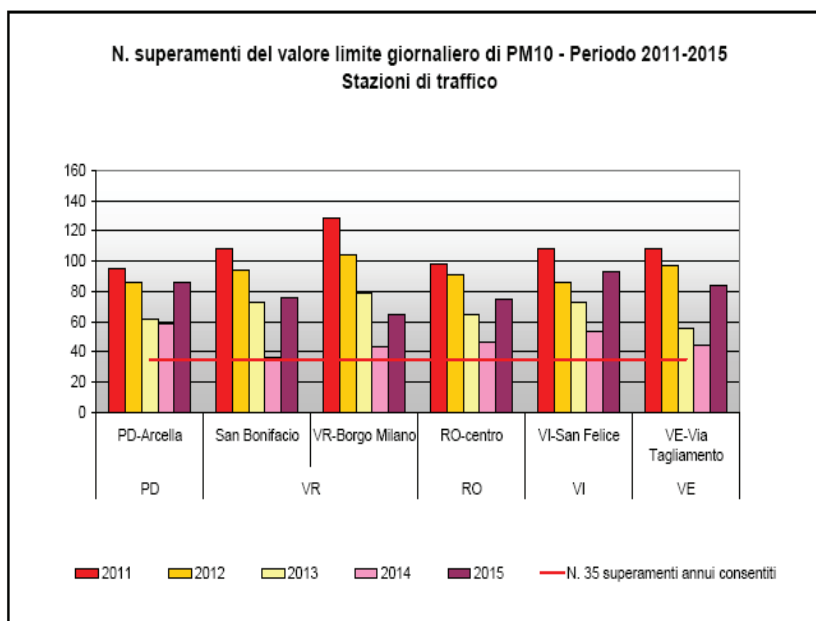
Fonte ARPAV 2015

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**



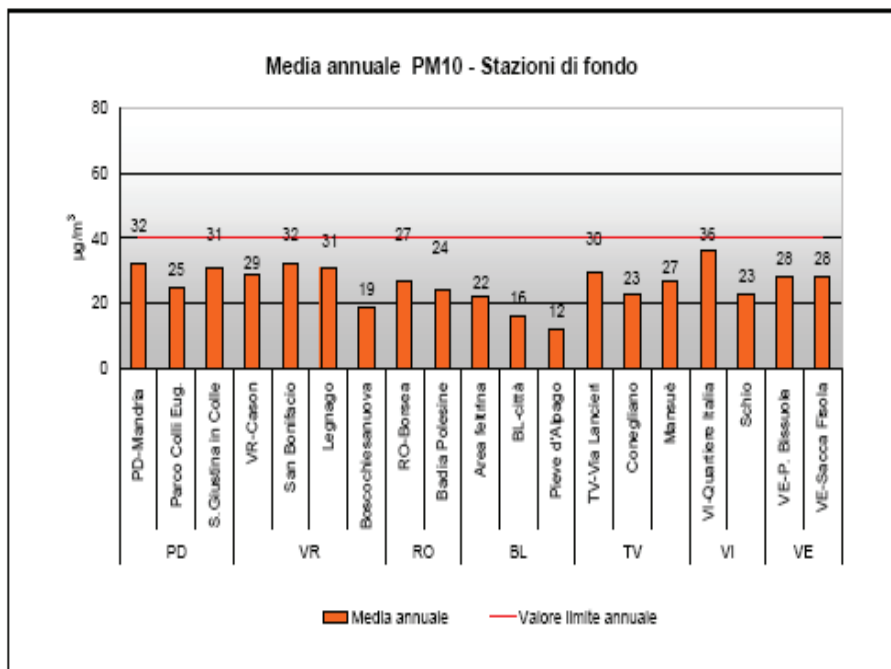
Superamenti del valore limite giornaliero nell'ultimo quinquennio sono stati registrati in quasi tutte le stazioni di fondo urbano del Veneto. L'anno 2014 ha evidenziato una complessiva diminuzione, mentre il 2015 un rilevante aumento rispetto ai due anni precedenti.

Per quanto riguarda il valore limite giornaliero nelle stazioni di traffico, nel 2014, si è verificata una diminuzione del numero dei superamenti rispetto all'anno precedente, mentre nel 2015 un picco. Tuttavia, a differenza delle stazioni di fondo non vi è alcuna stazione che si attesti al di sotto dei 35 superamenti annui consentiti, delineando per le stazioni di traffico una situazione ancora lontana dagli standard definiti dalla normativa europea.

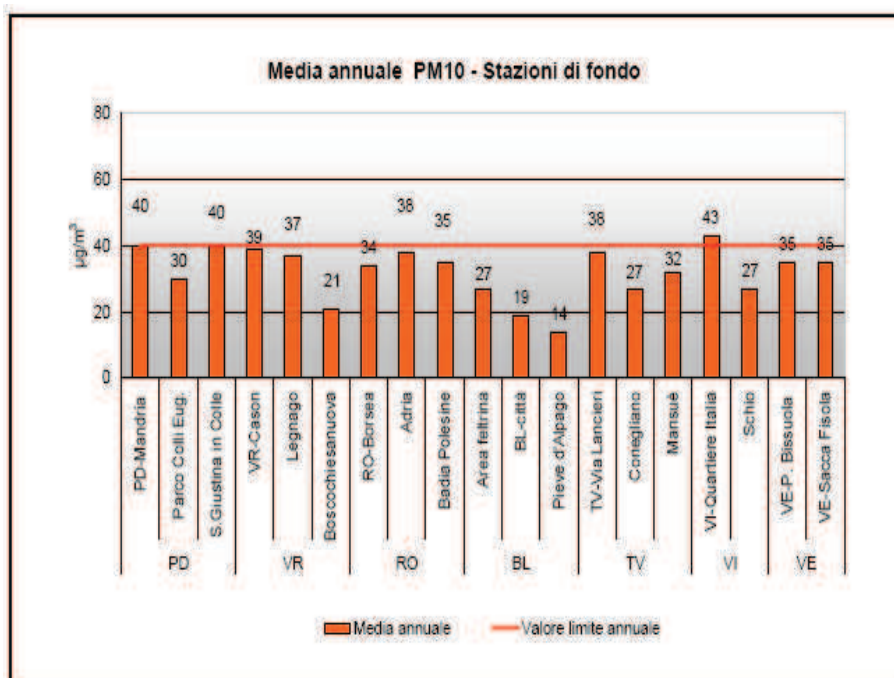


**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Il valore limite annuale per la protezione della salute umana di 40 µg/m³, nelle stazioni di fondo urbano, nel 2013, nel 2014 e nel 2015 non è stato superato.



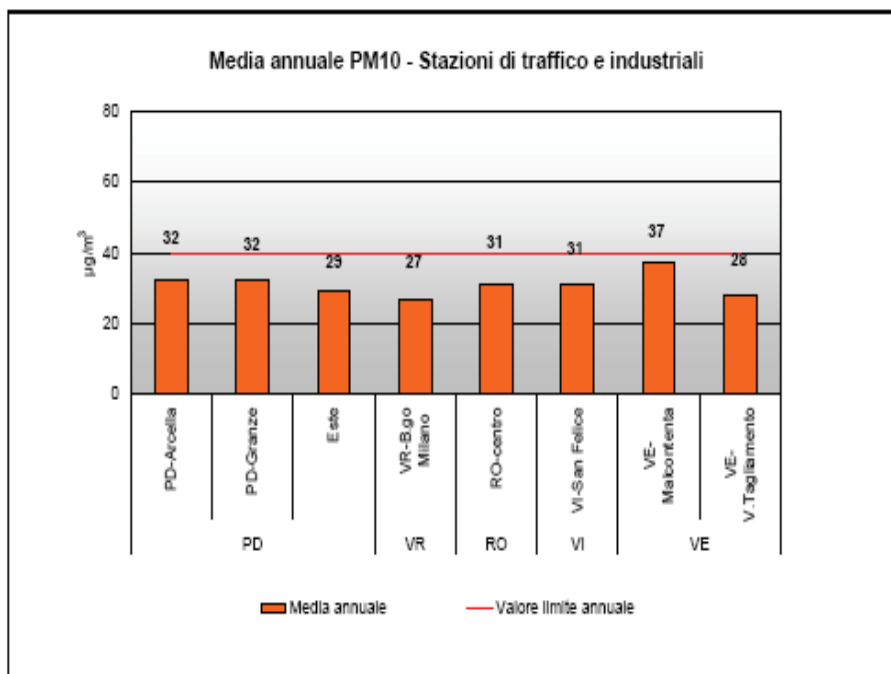
Fonte ARPAV 2014



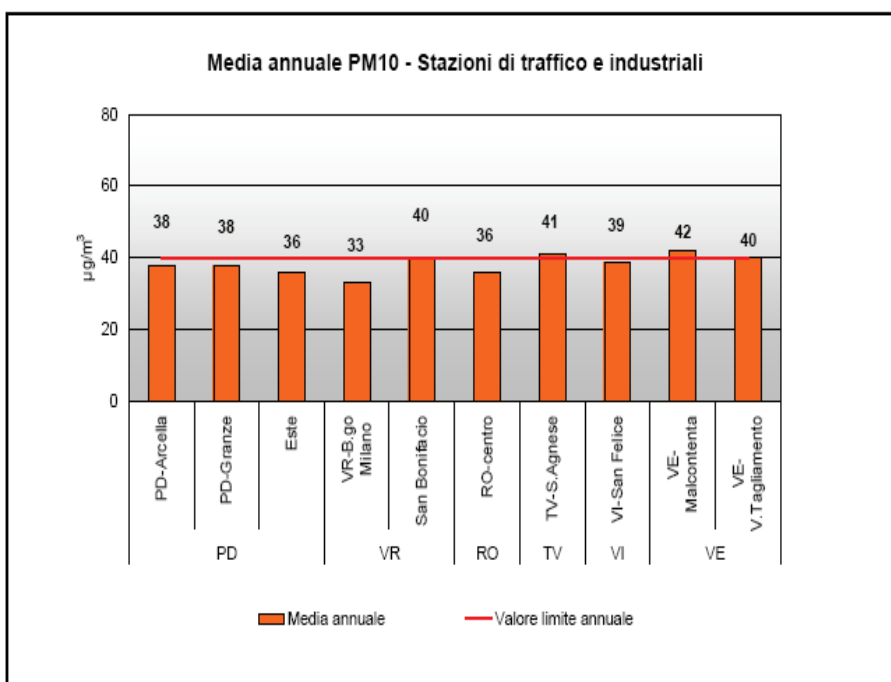
Fonte ARPAV 2015

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Relativamente alle stazioni di traffico, nel territorio di Venezia, la media annuale, nel 2015, ha raggiunto il limite massimo per la protezione umana nella stazione di VE-Tagliamento, mentre è stato superato nella stazione di VE-Malcontenta. Nel 2013 e nel 2014 invece si è fermata al di sotto.



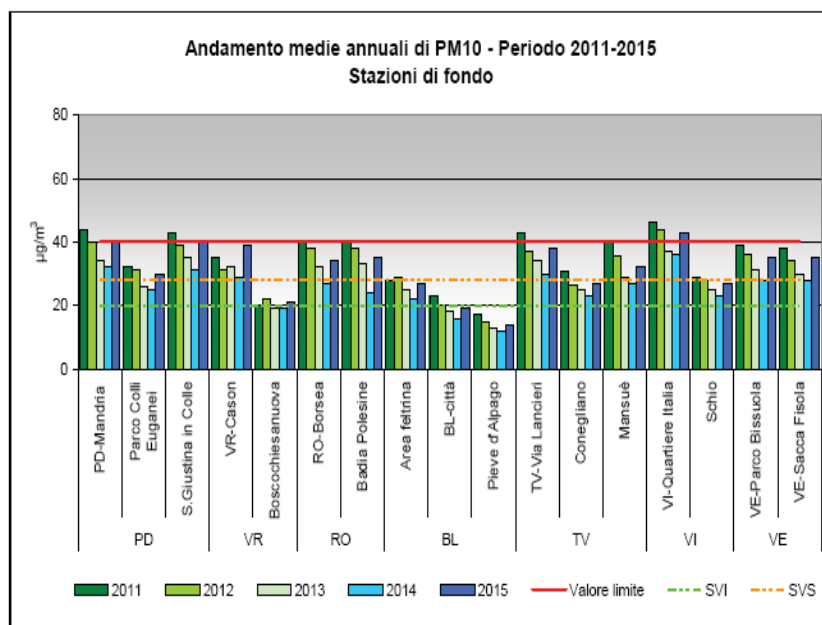
Fonte ARPAV 2014



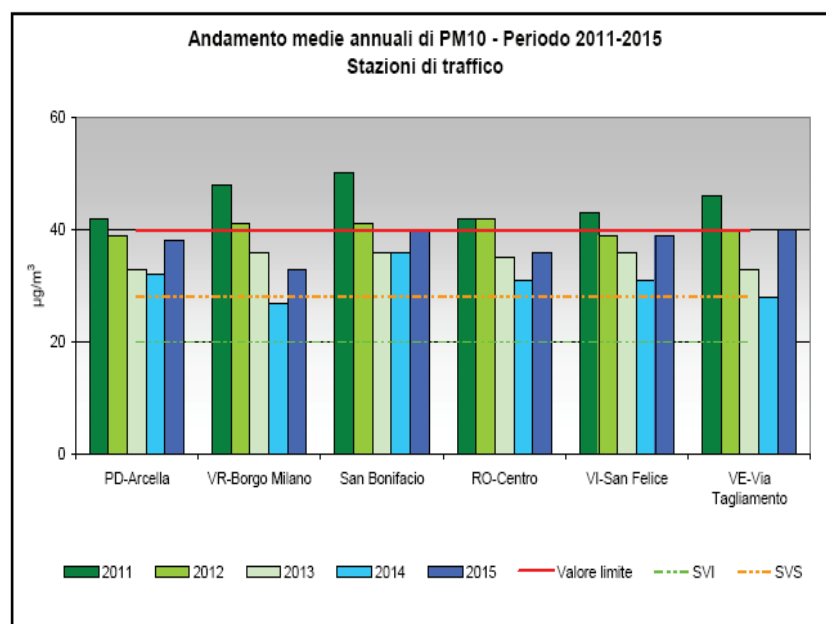
Fonte ARPAV 2015

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

I valori medi annui di PM10 nel periodo 2011-2015, per quanto riguarda le stazioni di fondo, evidenziano concentrazioni in diminuzione nel 2013 e 2014 e in aumento nel 2015 e comunque tutte le stazioni si trovano al di sopra della soglia di valutazione inferiore fissata a 20 µg/m³ ad eccezione di Pieve d'Alpago e BL-Città.

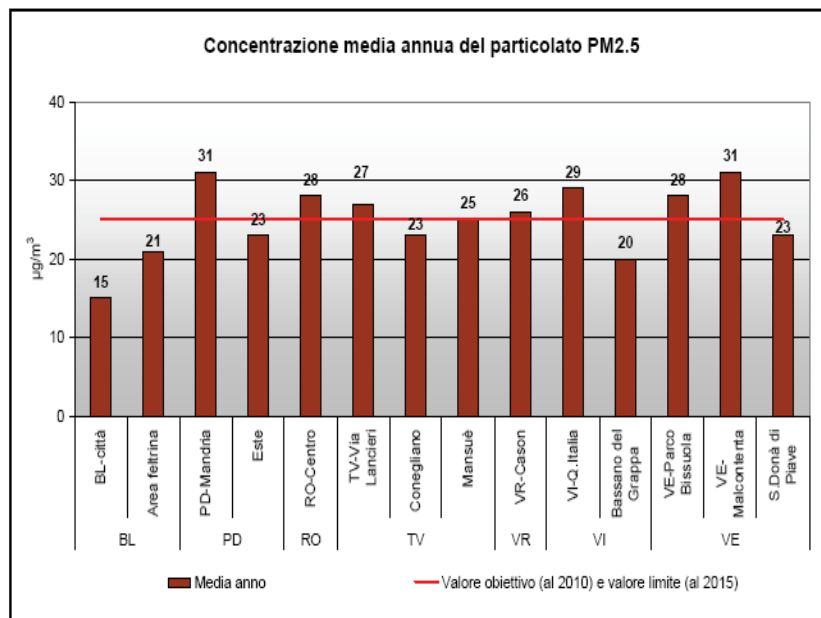


I valori medi annui di PM10 nel periodo 2011-2015, per quanto riguarda le stazioni di traffico conferma pienamente l'andamento osservato per le stazioni di fondo, quindi, dopo un 2011 piuttosto critico, gli anni 2013 e 2014 dimostrano un lieve ma diffuso miglioramento, mentre il 2015 ha registrato concentrazioni medie piuttosto elevate quanto il 2012.

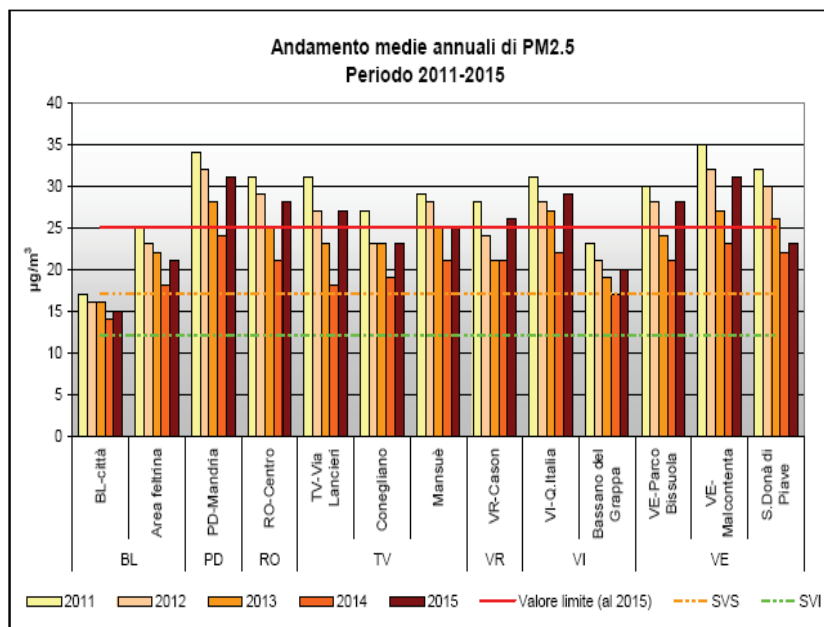


Particolato PM2.5

Nel 2015, in provincia di Venezia, il valore limite è stato superato nelle stazioni di VE-Malcontenta e VE-Parco Bissuola.



Fonte ARPAV 2015



L'andamento delle medie annuali nel periodo compreso tra il 2011 e il 2015 dimostra che tutte le stazioni superano la soglia di valutazione superiore, ad eccezione di BL-Città (la soglia si intende superata se lo è almeno per tre anni su 5). Nel 2014 si osserva una generale diminuzione delle concentrazioni di PM 2.5 rispetto al 2013, mentre nel 2015 un rilevante aumento.

Benzene

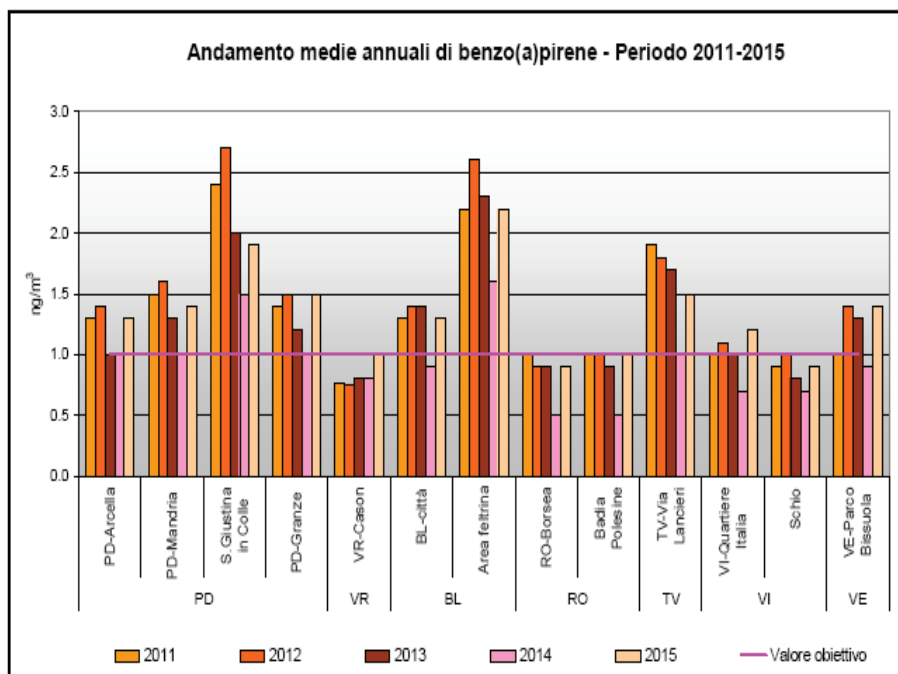
Le concentrazioni medie annuali di benzene nel periodo 2011-2015 sono state inferiori al valore limite di 5.0 µg/m³, in tutti i punti di campionamento considerati.

In tutte le stazioni è stato rispettato il valore limite di 5.0 µg/m³ e non è mai stata superata la soglia di valutazione superiore (3.5 µg/m³). Questo dato è particolarmente importante poiché in una prospettiva di medio periodo il benzene non risulta essere tra gli inquinanti con marcate criticità per la Regione Veneto.

Benzo(a)pirene

Le concentrazioni medie annuali nel 2014 hanno raggiunto il valore obiettivo di 1.0 ng/m³ in corrispondenza della stazione VE-Malcontenta, mentre la stazione di VE-Parco Bissuola ha registrato un valore di 0.9 ng/m³. Nel 2015 la stazione di VE-Malcontenta ha registrato 1.6 ng/m³ e quella di VE-Parco Bissuola 1.4 ng/m³ superando quindi il valore obiettivo.

Considerando il periodo 2011-2015 la stazione di VE-Parco Bissuola ha registrato valori che hanno raggiunto il valore obiettivo nel 2011, mentre nel 2012 e nel 2013 lo hanno anche superato. Nel 2014 i valori sono rimasti al di sotto ma nel 2015 sono risaliti, raggiungendo quelli del 2012. Tale inquinante si conferma quindi critico per la qualità dell'aria.

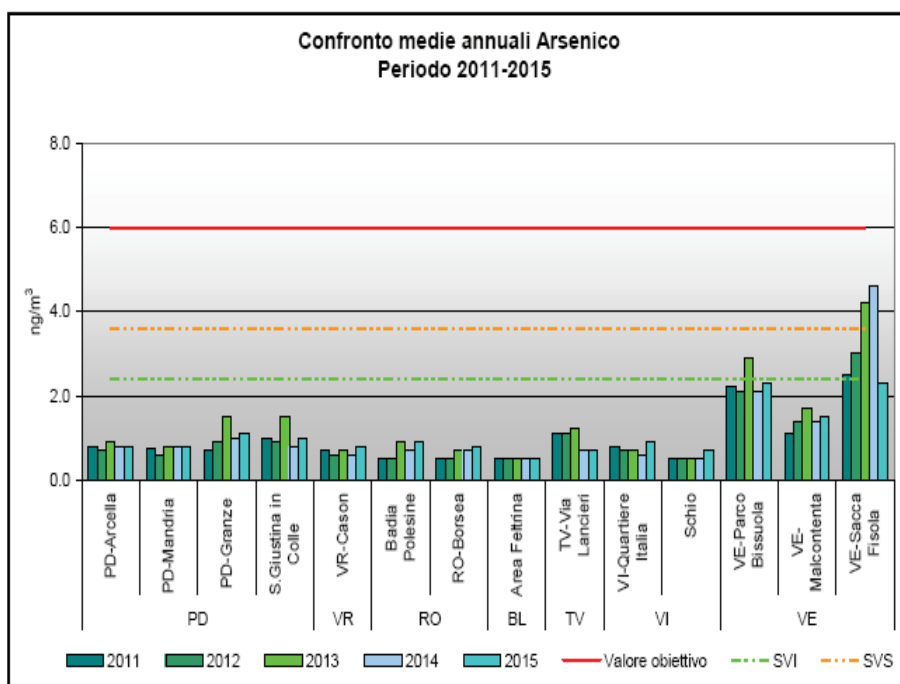


Piombo

Le concentrazioni medie annuali di Piombo registrate in tutti i punti di campionamento nel periodo 2011-2015 sono inferiori al valore limite di 0.5 µg/m³. Anche in corrispondenza delle stazioni di traffico le concentrazioni sono inferiori al limite previsto dal D.Lgs.155/2010 per cui tale inquinante non presenta alcun rischio nel Veneto.

Arsenico

I monitoraggi effettuati per l’Arsenico mostrano che il valore obiettivo di 6.0 ng/m³, calcolato come media annuale, è rispettato in tutti i punti di campionamento considerati. Nel 2014 le concentrazioni regionali più alte si sono registrate nel veneziano, in particolare a VE-Parco Bissuola con 2.1 ng/m³ e a VE-Sacca Fisola con 4.6 ng/m³, rimanendo comunque sotto il valore obiettivo. Nel 2015 le stazioni di VE-Parco Bissuola e VE-Sacca Fisola hanno registrato 2.3 ng/m³, valore nettamente inferiore a quello dell’anno precedente. Se si considera il periodo 2011-2015 le medie annuali più alte si registrano proprio in queste due stazioni che registrano valori anche superiori alla soglia di valutazione inferiore e superiore.

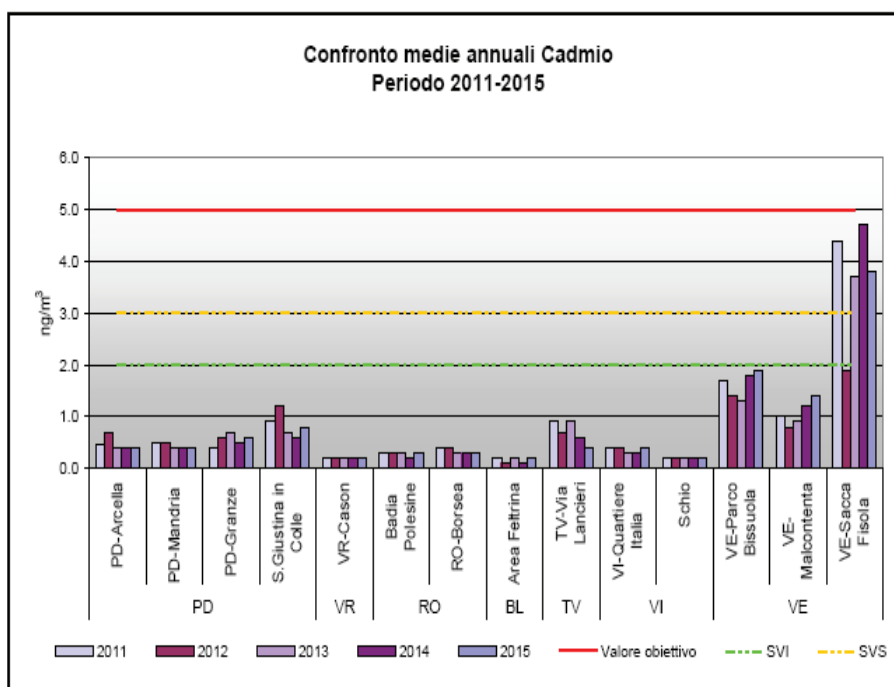


Nichel

Per quanto riguarda il Nichel i monitoraggi realizzati nel periodo 2011-2015 mostrano che i valori medi annuali sono largamente inferiori al valore obiettivo di 20.0 ng/m³. Complessivamente si può affermare che il Nichel non presenta criticità per la qualità dell’aria nel Veneto.

Cadmio

Il valore obiettivo di 5.0 ng/m³ è sempre stato rispettato ma, come per l’Arsenico, i valori medi annuali più elevati nel 2014 si sono registrati nelle stazioni del veneziano, con il massimo a VE-Sacca Fisola di 4.7 ng/m³. Fortunatamente il 2015 registra, in questa stazione, un decremento rispetto all’anno precedente (3.8 ng/m³). Si può osservare che nel periodo 2011-2015 la stazione di VE-Sacca Fisola per ben tre anni ha superato la soglia di valutazione superiore, anche se al di sotto del valore obiettivo. Per il 2014 si registra inoltre in questa stazione un incremento della concentrazione di Cadmio rispetto al 2013.

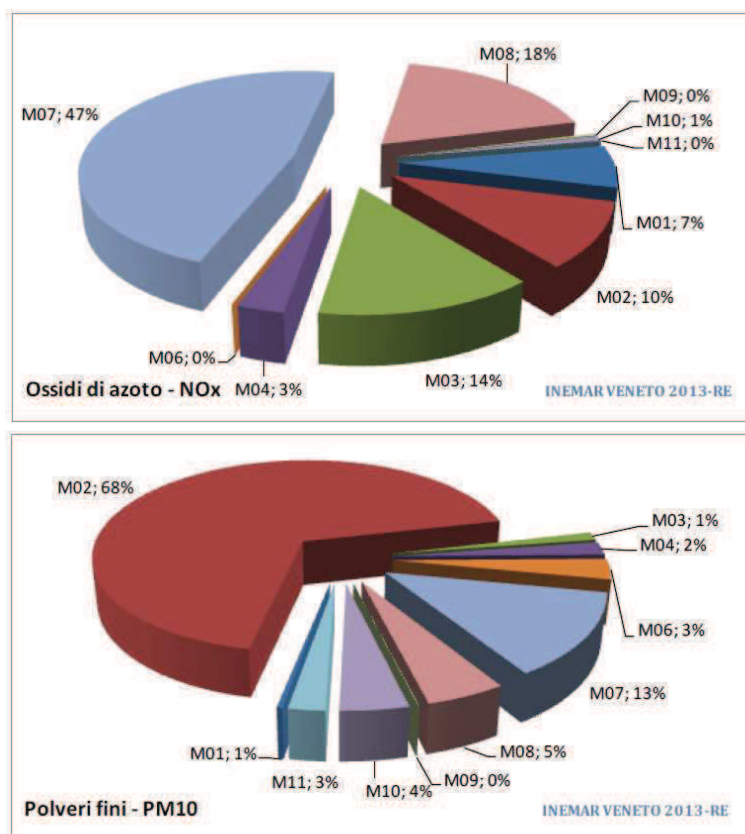


Mercurio

Per il Mercurio il D.Lgs.155/2010 non definisce alcun obiettivo. Il monitoraggio effettuato nel quinquennio 2010-2014 ha evidenziato concentrazioni medie annue sempre inferiori o uguali a 1.0 ng/m³, senza variazioni importanti riconducibili a particolari fenomeni di inquinamento.

Cosa prevede il progetto per limitare e contenere l’inquinamento dell’aria

Secondo la classificazione INEMAR (Inventario Emissioni Aria) del Veneto, che stima le emissioni degli inquinanti per diversi tipi di attività e per tipo di combustibile, il macrosettore M07 – Trasporti Stradali è uno dei maggiori responsabili dell’inquinamento e si trova al primo posto per l’inquinamento da Ossidi di Azoto ed al secondo per le PM10, dopo il macrosettore M02 – Combustione non industriale.



La realizzazione di una nuova piattaforma modale con due fermate per gli autobus ed una rotatoria con la funzione di incentivare e migliorare il trasporto pubblico locale renderà più scorrevole il traffico e meno inquinato il centro urbano poiché le polveri sottili sono più concentrate in prossimità degli incroci, dove i veicoli rimangono fermi ai semafori con il motore acceso.

Il progetto stesso con la previsione di una nuova rotatoria favorirà un traffico scorrevole all’interno del quartiere, sgravando il traffico lungo Via della Vittoria.

In sede di progetto definitivo verrà predisposto anche uno studio sul traffico, se necessario, per verificare i flussi bidirezionali di spostamento lungo le vie: Via della Vittoria e Via Pestrino.

Il quadro di riferimento ambientale/Qualità delle acque, rischio idraulico e sistema idrico integrato

Rete idrografica dell’area

Il Comune di Mirano è compreso interamente all’interno del Bacino Scolante della Laguna di Venezia.

Il corso d’acqua principale è il fiume Muson Vecchio, che attraversa il Comune di Mirano da nordest verso sud. Nasce nel comune di San Martino di Lupari, attraversa il territorio di Loreggia e a Camposampiero, incrocia il Muson dei Sassi tramite un ponte canale, prosegue dunque verso est sino a Mirano, dove le sue acque sono incanalate (dopo un salto di circa 3 metri tra i bacini di sopra e di sotto) verso il Naviglio Brenta per mezzo del Taglio Nuovo o Canale di Mirano (11,76 km). I sottobacini idraulici attraversano il territorio comunale con direzione nord-ovest/sud-est.

L’idrografia minore è rappresentata da canali gestiti dal Consorzio di Bonifica Acque Risorgive, con funzione sia di bonifica idraulica del territorio, ovvero di drenaggio delle acque meteoriche, che di soccorso irriguo e possiedono generalmente una forma di trapezio, senza arginature. Fanno eccezione il Taglio di Mirano e lo scolo Pionca, lungo il quale sorgono una serie di casse di espansione aventi le funzioni antipiena e di fitodepurazione.

La rete idrografica principale è completata da una serie di capofossi e scoline minori che, a seconda della loro ubicazione, sono gestiti dal Comune (fossi e capofossi principali lungo le strade comunali), dalla Provincia (lungo le strade provinciali), da RFI S.p.a. (fossi di guardia ferroviarie), dalla società autostradale e dai privati.

I principali sottobacini idrografici che interessano il comune di Mirano sono quelli afferenti ai seguenti corpi idrici:

- Scolo Menegon;
- Scolo Lusore sottopasso del Taglio;
- Scolo Cesenego;
- Scolo Comuna;
- Scolo Pionca;
- Refosso Vallona.

Questi bacini si estendono oltre il territorio comunale, infatti la maggior parte di essi si immette da nord-ovest e in minima parte da nord-est e da sud.

Qualità delle acque superficiali

Per la qualità delle acque superficiali si sono presi a riferimento i dati ARPAV sulla qualità delle acque superficiali aggiornati al 2017.

Le stazioni di rilevamento del Bacino Scolante della Laguna che interessano l’area dell’intervento sono quelle del Muson Vecchio e del Canale Taglio di Mirano:

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

- ❖ Stazione n.132 Canale Taglio di Mirano, località Mira, Marano, Case Battaglia, Venezia codice corpo idrico n.642_30;
- ❖ Stazione n.140 Canale Muson Vecchio, località Massanzago Cà Squarcina, Ponte delle Pecore, Padova codice corpo idrico n.642_20.

Gli indicatori presi a riferimento sono il LIM, il LIMeco, lo Stato Ecologico, lo Stato Chimico e gli Inquinanti Specifici.

***Mappa dei corpi idrici fluviali e lacustri di interesse per la Direttiva
2000/60/CE***



LIM

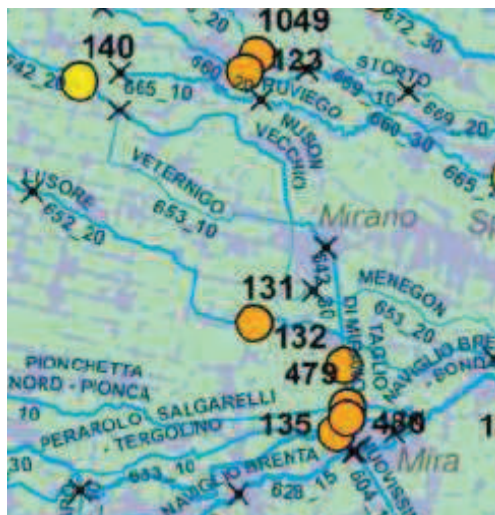
Per il Livello di Inquinamento espresso dai Macrodescrittori si è presa a riferimento la stazione n.132 del Bacino Scolante della Laguna di Venezia che nel 2017 il valore è risultato buono.

La stazione n.140, nello stesso periodo, ha registrato un valore sufficiente.

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

LIMeco

Per il Livello di Inquinamento espresso dai Macrodescrittori per lo stato ecologico si sono prese a riferimento le stazioni n.132 e n.140. La stazione n.132 Canale Taglio di Mirano nel 2017 è risultata con un valore scarso. La stazione n.140 Canale Muson Vecchio, sempre nel 2017 ha registrato un valore sufficiente, come nei tre anni precedenti.

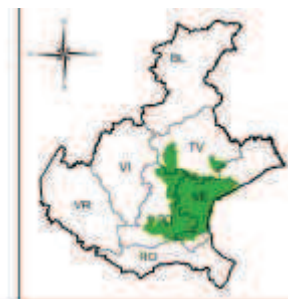


**STAZIONI DI MONITORAGGIO
Bacino scolante nella laguna di Venezia**

LIMeco 2017

- ELEVATO
- BUONO
- SUFFICIENTE
- SCARSO
- CATTIVO

- × Inizio/Fine corpo idrico
- Rete idrografica
- ▭ Confine regionale
- ▭ Limite bacino idrografico



Stato ecologico

Lo stato ecologico nel periodo 2014-2016 in entrambe le stazioni (n.132 e n.140) è stato sufficiente. Ciò dimostra che le caratteristiche ambientali presentano alcune criticità ma sono in miglioramento.

Stato chimico

Lo stato chimico nel periodo 2010-2016 è stato buono in entrambe le stazioni.

Inquinanti specifici

Nel 2017 nelle due stazioni considerate è stato rilevato, Arsenico disciolto, Clomazone, Dimetomorf, Flufenacet, Imidacloprid, Linuron, Metalaxil, Metalaxil-M, Metolachlor, Metribuzina, Nicosulfuron, Oxadiazon, Rimsulfuron, Terbutilazina (incluso metabolita).

Pericolosità idraulica e rischio idraulico dell’area d’intervento

Il territorio del comune di Mirano rientra interamente nel Bacino scolante della Laguna di Venezia. Con D.G.R. n. 401 del 31.03.2015 è stato adottato il Progetto di Piano stralcio per l’Assetto Idrogeologico (PAI) del bacino scolante nella Laguna di Venezia.

In base all’art. 5 c. 1 delle Norme tecniche di attuazione:

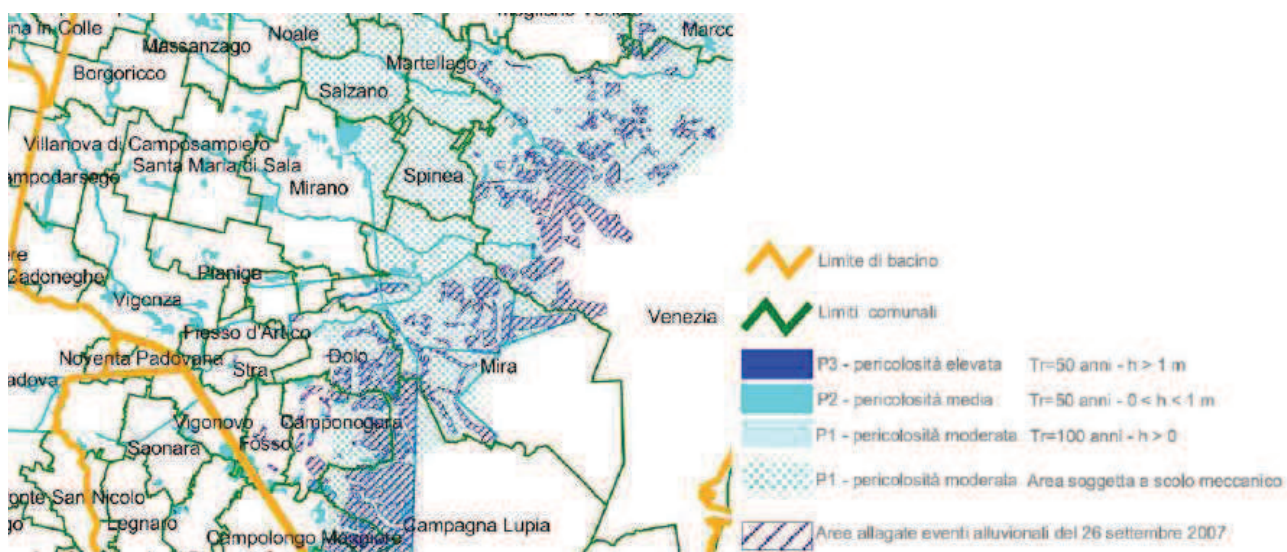
“Le norme di attuazione e le prescrizioni di Piano previste per le aree di pericolosità idraulica elevata nonché per la redazione dei nuovi strumenti urbanistici o di varianti a quelli esistenti, sono immediatamente vincolanti dalla data di pubblicazione della delibera di adozione del Piano e restano in salvaguardia ai sensi dell’articolo 65, comma 7, del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152, sino all’adozione del Piano stesso e comunque non oltre tre anni.”

Il comma 6 riporta che:

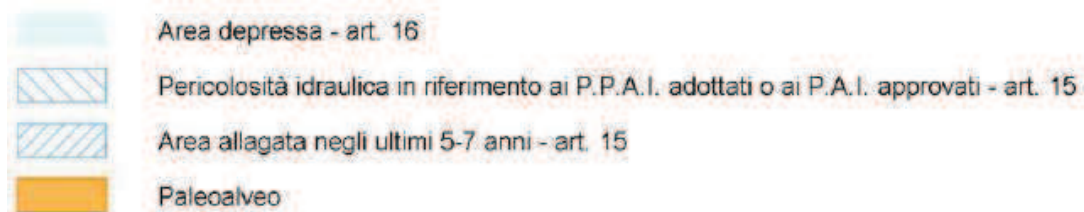
“Possono essere comunque portati a compimento tutti gli interventi ovvero i Piani Attuativi per i quali siano stati rilasciati, prima della comunicazione dell’adozione del progetto di piano di cui al comma 2, i provvedimenti di approvazione, autorizzazione, permessi di costruire o altro atto di assenso equivalente in materia di attività edilizia previsto dalle norme vigenti. Il Comune interessato comunica alla Regione la realizzazione degli interventi di cui al presente comma. La Regione valuta l’eventuale inserimento di adeguate opere di mitigazione o eliminazione del rischio e del pericolo.”

Dalla cartografia relativa alla pericolosità idraulica si può osservare che in tutto il territorio di Mirano non sono individuate area a pericolosità idraulica elevata.

L’ambito di Piano non ricade in area di Pericolosità elevata.



Carta delle Fragilità del PTCP di Venezia



Dalla Carta della Fragilità del PTCP di Venezia emerge che l'area di progetto non rientra in aree allagate negli ultimi anni, non è a pericolosità idraulica secondo il PAI Vigente e non si trova in zona vulnerabile degli acquiferi.

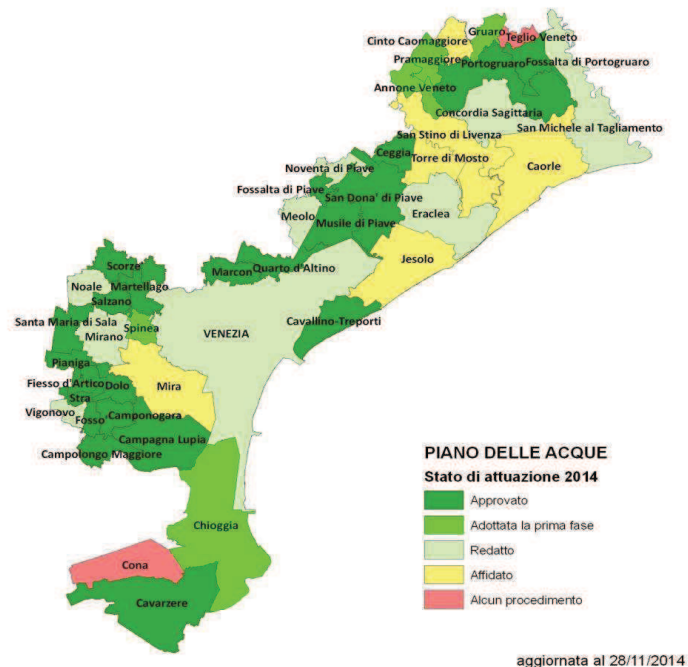
L'alluvione che ha colpito Mestre il 26 settembre 2007 e per la quale è stato dichiarato lo stato di emergenza con la nomina di un Commissario governativo per la gestione dei danni e la programmazione e realizzazione degli interventi necessari per mettere in sicurezza il territorio, ha dimostrato l'insufficienza di deflusso delle acque piovane nella rete minore. Il PTCP, a seguito di questo evento, ha previsto i *Piani Comunali delle Acque*, in base ai quali, per la scala locale, i Comuni sono tenuti a predisporre studi funzionali all'elaborazione dello strumento di programmazione e gestione delle

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

problematiche idrauliche del proprio territorio, individuando criticità, soluzioni e priorità. Il PTCP contiene una serie di indicazioni normative, riportate principalmente nell'art.15, frutto di confronto anche con il Commissario e in particolare con i Consorzi di Bonifica. L'art.15 rimanda ad una serie di linee guida elaborate appunto dai Consorzi di Bonifica e alla Direttiva Piani delle Acque. Tale direttiva prescrive che i Comuni si dotino di uno strumento programmatico volto al rilievo della rete idraulica, all'analisi delle competenze e delle criticità della rete minore, al fine di individuare gli interventi risolutivi e pianificare le manutenzioni. Successivamente alla conclusione dell'attività del Commissario, l'Amministrazione Provinciale ha comunque ritenuto fondamentale l'impegno per la difesa del territorio dagli allagamenti e ha voluto interpretare le competenze in materia di difesa del suolo attribuite con il D.Lgs. 267/2000, proseguendo il compito di coordinamento impostato dal Commissario, con un impegno specifico riguardo ai piani comunali delle acque.

La positiva sperimentazione della Provincia in tale campo ha motivato anche la Regione Veneto ad inserire nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento analoga normativa, che si applica quindi in tutto il territorio regionale.

Stato di attuazione dei Piani delle Acque 2014 nei vari Comuni della Provincia di Venezia

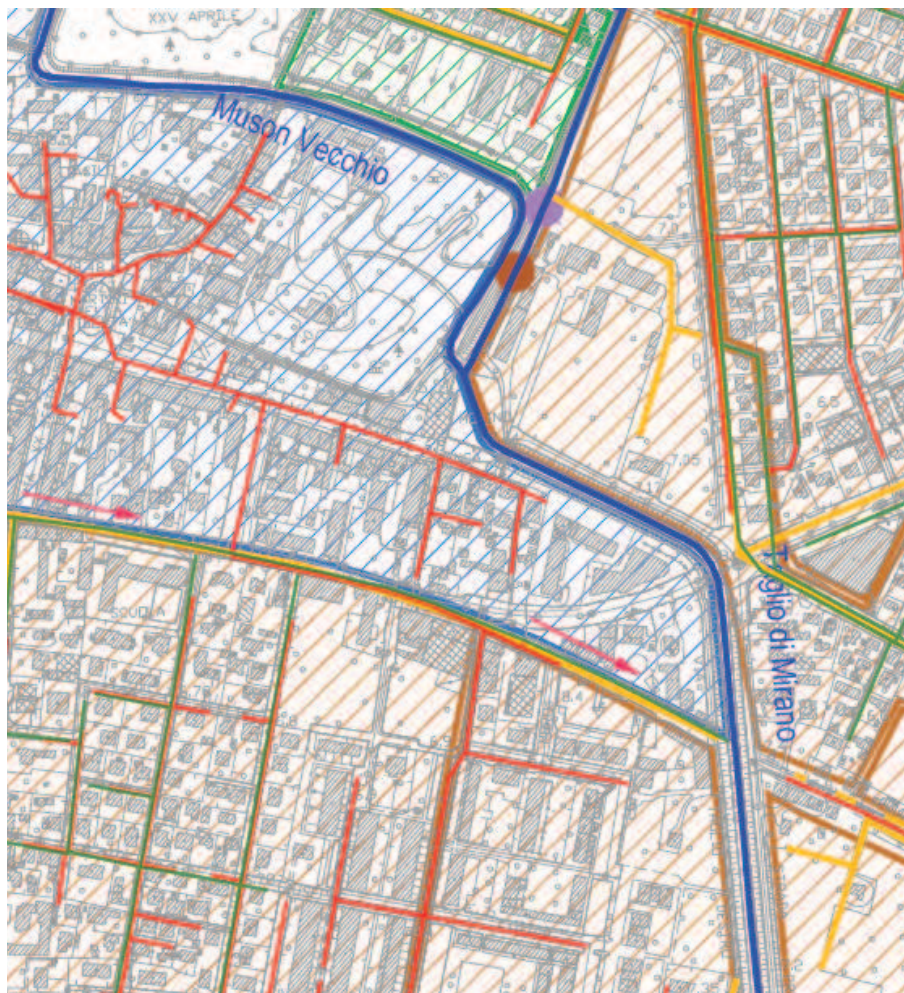


Il Comune di Mirano ha approvato il Piano delle Acque: è stato adottato nel maggio 2015 con D.G.C. n.89 del 28.05.2015 e approvato nel 2017 con D.C.C. n.36 del 24.04.2017.

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

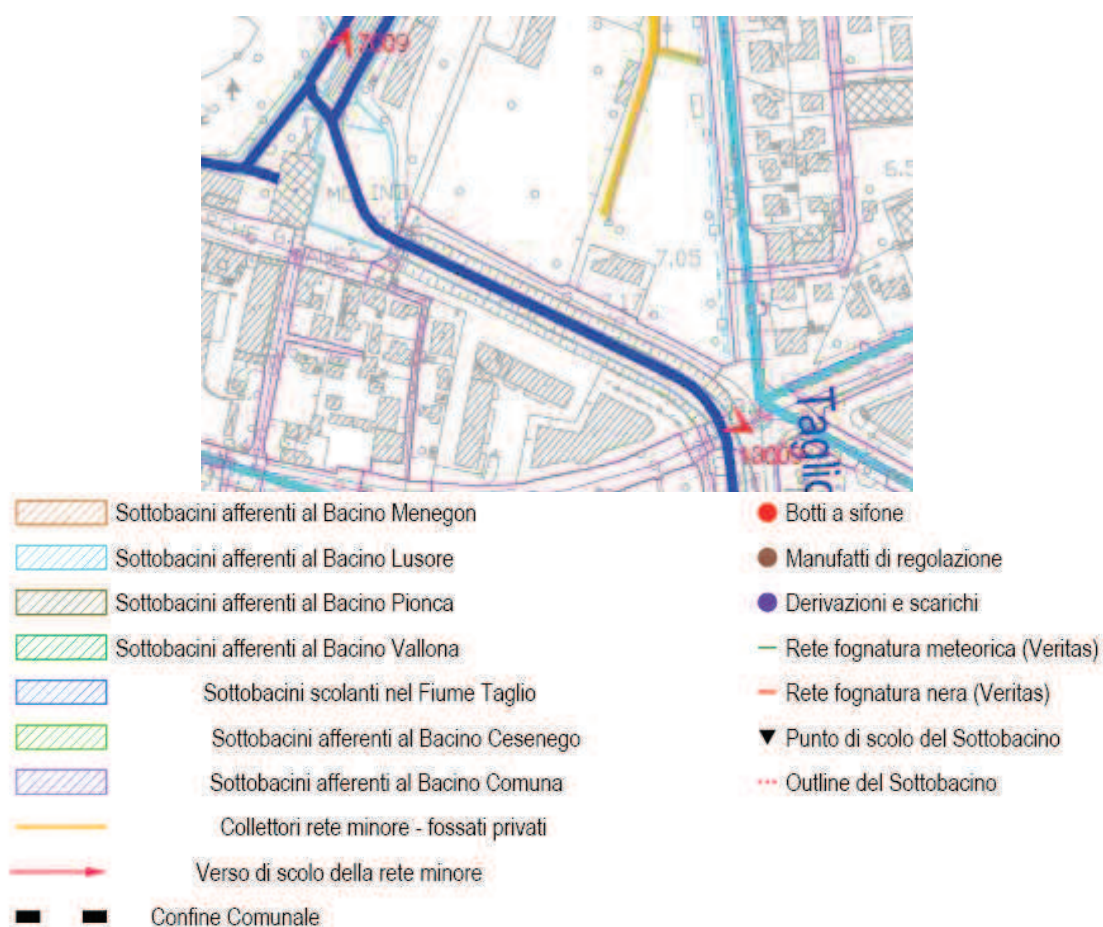
Il Piano delle Acque comunale indica l’area di Piano ricadente nel sottobacino scolante nel fiume Taglio.

Piano delle Acque Comune di Mirano – Tavola 3

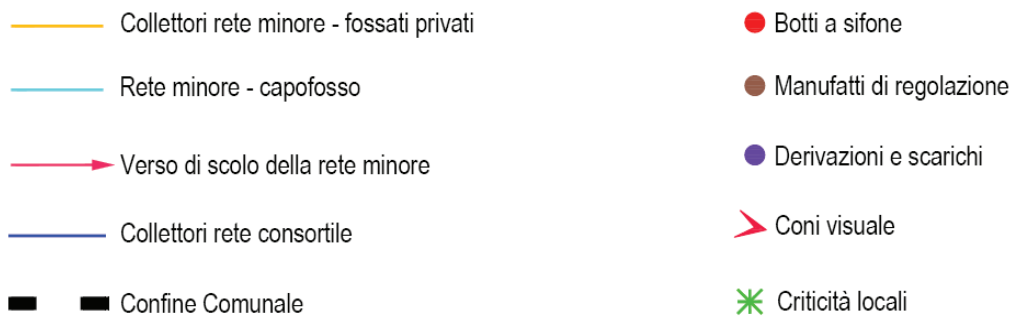


Si riporta qui di seguito uno stralcio della Carta delle Criticità del Piano delle Acque comunale che evidenzia che nell’area di progetto e nell’immediato intorno non vi sono criticità puntuali:

Piano delle Acque Comune di Mirano – Tavola 4b



**Verifica Assoggettività a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**



Rete acquedottistica

La rete acquedottistica serve l'intero territorio comunale.

Rete fognaria

L'area d'intervento ricade all'interno del bacino fognario di Veritas e tutte le acque reflue vengono convogliate al depuratore di Fusina. La rete serve tutto il territorio comunale.

Idrogeologia

L'idrogeologia dell'area veneziana presenta un sistema multi falda costituito da più falde sovrapposte in pressione alloggiate nei materiali più permeabili (sabbie) e separate tra loro da letti di materiali argillosi impermeabili.

Inoltre poco al di sotto del piano campagna, ad una profondità compresa tra 50 cm e 2,5 m, vi è una falda superficiale di tipo freatico o meglio un insieme di piccole falde superficiali in comunicazione tra loro dotate di una debole pressione che rendono molto complessa e variabile l'idrogeologia del primo sottosuolo.

Qualità delle acque sotterranee

Per la qualità delle acque sotterranee si sono presi a riferimento i dati ARPAV sulla qualità delle acque sotterranee aggiornati al 2017. Tutti e due i punti di rilevamento, situati nel Comune di Mirano, n.288, n.290, evidenziano una qualità scadente con parametri alterati di Ione Ammonio.

Cosa prevede il progetto per limitare l’inquinamento delle acque e possibili allagamenti o ristagni idrici e migliorare il sistema della rete fognaria

Nella Relazione Idrologica-Idraulica allegata al Progetto Esecutivo verranno descritte le soluzioni tecniche adottate per la realizzazione delle opere di raccolta, trattamento, smaltimento delle acque meteoriche a servizio delle nuove opere.

Al fine di individuare e dimensionare le opere necessarie per la laminazione delle acque meteoriche ai sensi della DGR n.1322/06 (integrata con DGR n.1841/07 e DGR n.2948/09) lo studio di valutazione di compatibilità idraulica, se necessario, sarà esteso all’intero progetto, anche quello che ricade fuori dall’ambito del PdR.

Il recupero del volume delle acque di prima pioggia sarà realizzato tramite sovradimensionamento della rete di raccolta stradale.

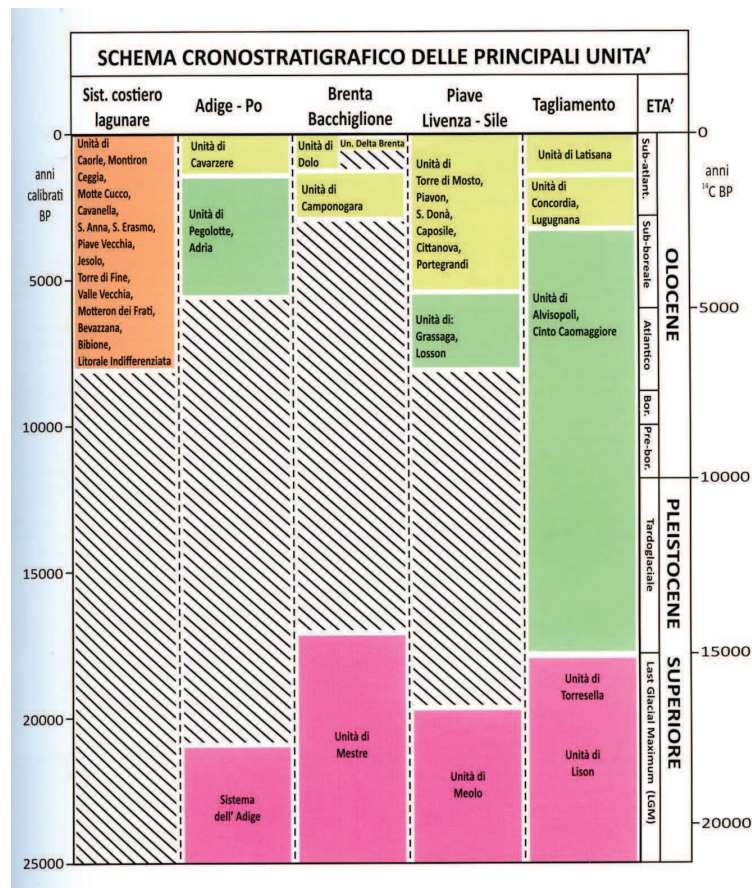
Tutte le acque di piattaforma stradale verranno raccolte attraverso un sistema di caditoie con pozzetto in calcestruzzo prefabbricato dotato di griglia carrabile in ghisa.

Il quadro di riferimento ambientale/Suolo e sottosuolo, qualità e rischi

Geologia e geolitologia

Per le informazioni che riguardano gli aspetti geologici si è fatto riferimento alle *Unità Geologiche della Provincia di Venezia* edito dalla Provincia nel 2008.

L'area di progetto fa parte, come tutta Mirano, del sistema alluvionale del Brenta. In particolare rientra nell'Unità geologica di Mestre che ricade nel settore distale delle porzioni pleistoceniche del megafan del Brenta, che si sono andate formando durante l'ultimo massimo glaciale tra circa 25.000 e 14.500 anni BP e l'ultima aggradazione è avvenuta durante le fasi terminali del LGM. L'Unità ha spessori complessivi di circa 20-25 metri, è eteropica con l'Unità di Meolo (megafan del Piave) e con il coevo sistema alluvionale dell'Adige, ed è ricoperta dalle Unità oloceniche di Dolo e Camponogara a sud e dalle Unità di Portegrandi e di Montiron a nord-est. Si tratta di depositi



alluvionali costituiti prevalentemente da sabbie, limi e argille, queste ultime contenenti percentuali variabili, ma solitamente piuttosto elevate, di limo. In superficie, le sabbie medio-fini variamente limose, rappresentative di facies di canale, sono concentrate in corrispondenza dei dossi, dove costituiscono corpi lentiformi scarsamente interconnessi che giungono a spessori massimi di 2-4 metri. In profondità, i corpi di canale possono essere amalgamati tra loro e produrre sequenze sabbiose spesse fino

a 10-20 metri. Gli abbondanti depositi limosi e argilloso-limosi di esondazione contengono comuni lenti di torba e orizzonti variamente organici formati in ambiente palustre, spessi al massimo pochi decimetri ma lateralmente continui fino a qualche chilometro. Il tetto della serie sedimentaria è pedogenizzato; su sedimenti limoso-argillosi si ha un tipico suolo, noto con il nome di caranto, che presenta orizzonti ricchi in concrezioni di carbonato di calcio, screziati e sovaconsolidati; in presenza di depositi sabbiosi si possono avere orizzonti di lisciviazione dei carbonati, debolmente rubefatti e con neoformazione di argilla.

Nell'area in esame non vi è alcun Geosito.

Carta delle Unità Geologiche della Provincia di Venezia



UNITA' di MESTRE *PLEISTOCENE sup. (Last Glacial Maximum)*

MES

Depositi alluvionali costituiti da limi, sabbie e argille. In superficie, le sabbie medio-fini con variabili percentuali di limo, rappresentative di facies di canale attivo, sono concentrate in corrispondenza dei dossi, dove costituiscono corpi lentiformi scarsamente interconnessi che giungono a spessori massimi di 2 - 4 m; in profondità, i corpi di canale possono essere amalgamati tra loro e produrre sequenze sabbiose spesse fino a 10 - 20 m. Gli abbondanti depositi limosi e argillosi di esondazione contengono comuni lenti di torba e orizzonti variamente organici di ambiente palustre, spessi al massimo pochi decimetri ma lateralmente continui.



Traccia di corso fluviale di risorgiva estinto

01

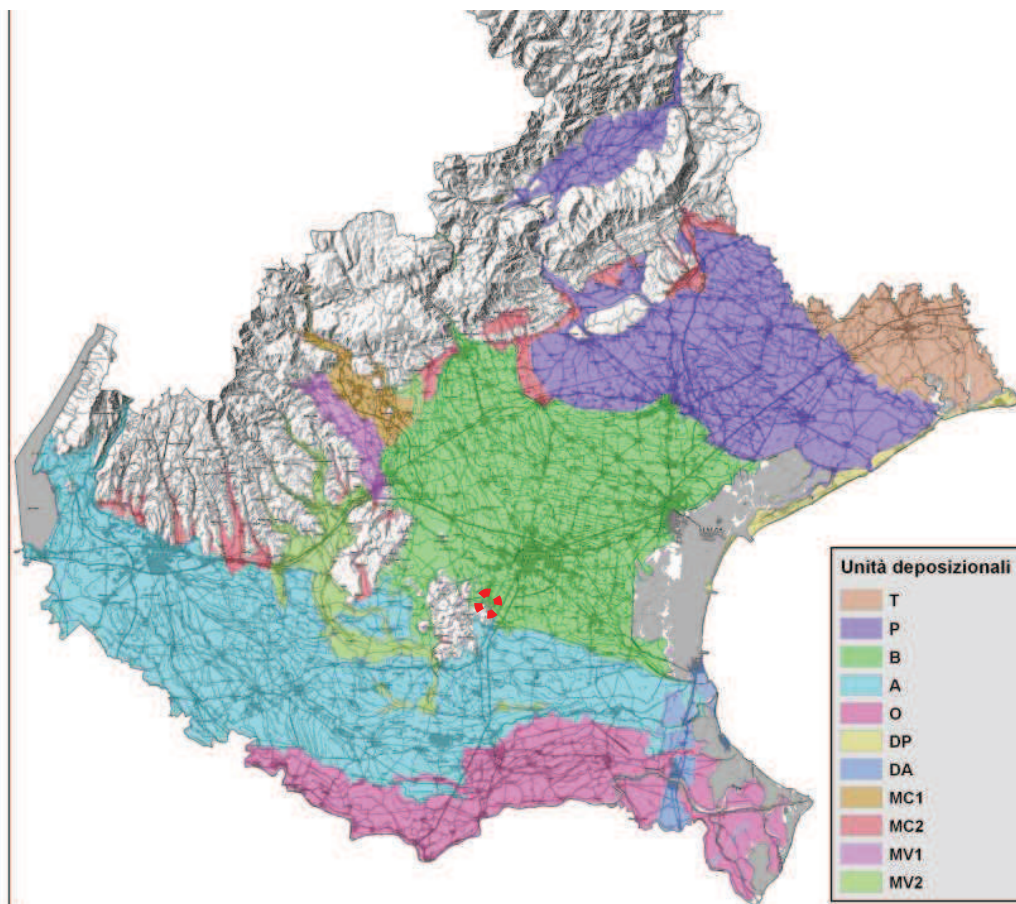
Traccia di transetto

Contenuto in metalli e metalloidi nei suoli

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Per l’Unità del Brenta il territorio risulta essere interessato da valori superiori alle concentrazioni soglia di contaminazione per i seguenti elementi: Arsenico – Berillio – Stagno – Vanadio.

Contenuto in metalli e metalloidi nel suolo - ARPAV



Valori di fondo nei suoli

Unità deposizionali	Sb	As	Be	Cd	Co	Cr	Hg	Ni	Pb	Cu	Se	Sn	V	Zn
Tagliamento (T)	1,2*	15	1,8*	0,59	12	69	0,13	43	29	59	0,54*	3,0*	88*	91
Piave (P)	1,0	14	1,7	0,64	15	61	0,26	52	36	186	0,50	4	87	113
Brenta (B)	2,4	45	2,3	0,95	16	64	0,67	38	54	110	0,31	7,8	96	144
Adige (A)	1,5	50	1,4	1,17	20	141	0,32	125	46	79	1	3,7	89	155
Po (O)	1,4	31	1,6	0,6	20	153	0,08	130	35	63	0,9	3,4	80	111
Conoidi dell’Astico (MC1)	3,2	26	1,8	0,88	25	90	0,19	63	70	110	0,50	6,6	184	156
Conoidi pedemontane calcaree (MC2)	0,8	13	1,7*	0,87	18	95	0,22	80	45	110	0,40*	3,6*	87*	104
Conoidi ped. del sistema Leogra-Timonchio (MV1)	2,8	28	2,0	0,86	24	78	0,28	60	81	86	0,37	6,5	129	193
Depositi fluviali del sistema Agno-Guà (MV2)	1,5	23	1,7	0,31	50	190	0,09	160	32	97	0,44	3,0	148	160
Costiero nord-orientale (DP)	0,7	13	0,7	0,26	6	33	0,63	21	50	54	0,33	5,1	45	70
Costiero meridionale (DA)	1,2	23	1,3	0,25	17	126	0,15	106	56	54	0,71	4,4	83	163

in rosso i valori maggiori o uguali alle concentrazioni soglia di contaminazione previsti per i siti ad uso verde pubblico, privato e residenziale (colonna A) del DLgs 152/2006.

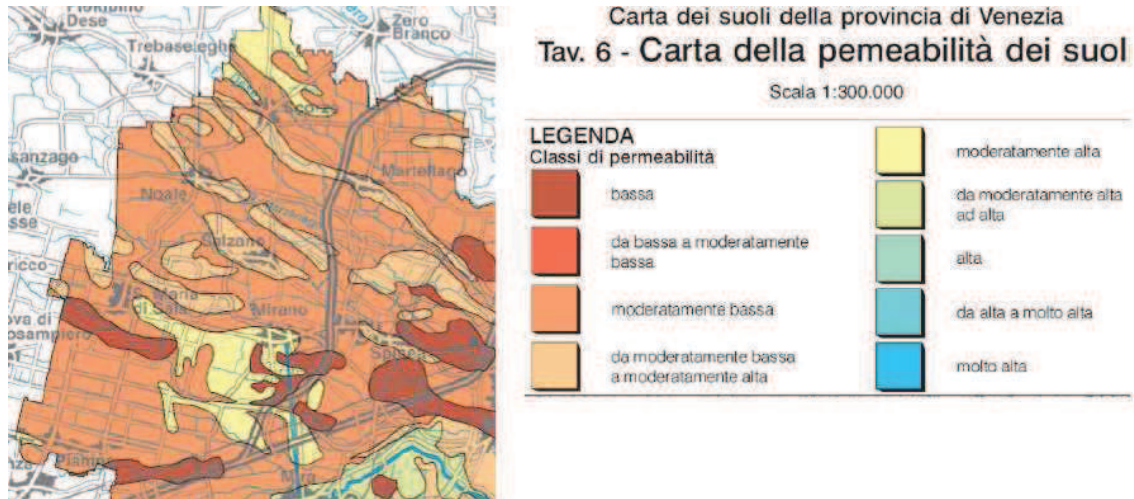
** numero campioni per la determinazione del valore di fondo inferiore a 30, numerosità consigliata dalla norma ISO 19258 (2005).*

Permeabilità del suolo

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Secondo la Carta dei Suoli della Provincia di Venezia l’area risulta essere caratterizzata da una permeabilità moderatamente bassa.

Carta della Permeabilità dei Suoli della Provincia di Venezia



Attività a Rischio Incidente Rilevante discariche e cave

Nell’area in esame non vi sono né attività a Rischio Incidente Rilevante né discariche, né cave, né siti contaminati e/o potenzialmente contaminati.

Attività insalubri – allevamenti

Nell’area in esame non vi sono attività insalubri e/o allevamenti zootecnici intensivi.

Cosa prevede il progetto per limitare e contenere il consumo di suolo e limitare i rischi di inquinamento

Per limitare il consumo di suolo il progetto prevede di mantenere il più possibile le aree permeabili e dov'è possibile di implementarle con il verde.

Per limitare i rischi di inquinamento verranno adottate tutte le misure necessarie emerse dalla Relazione di Accertamento Ambientale, in fase di progetto esecutivo.

Il quadro di riferimento ambientale/La Biodiversità

Per questa matrice si sono presi a riferimento i dati della Regione del Veneto – Cartografie dei siti della Rete Natura 2000 del Veneto, le cartografie del PTCP di Venezia.

Rete Natura 2000

All'interno dell'area di progetto del PdR non ricadono SIC/ZPS e nemmeno in tutto il territorio comunale di Mirano.

I siti della Rete Natura 2000 più vicini sono:

SIC/ZPS IT3250008: Ex cave di Villetta di Salzano

Si estende per 64 ettari nel comune di Salzano ed è un importante sito per l'avifauna di passo. Vi è la presenza di saliceti con frammenti del querceto planiziale, canneti, giuncheti ripariali e vegetazione acquatica appartenente al Myriophyllo-Nupharetum, nonché lamineti (Hydrocharitetum morsusranae).

I tipi di habitat presenti sono i seguenti: torbiere, stagni, paludi, vegetazione di cinta, brughiere, boscaglie, macchia, garighe, friganee e colture cerealicole estensive (incluse le colture in rotazione con maggese regolare). Altri terreni sono agricoli. Tra le vulnerabilità si rileva il passaggio di infrastrutture viarie.

SIC/ZPS IT3250017: Cave di Noale

Si estende per 43 ettari nel comune di Noale ed è un importante sito per avifauna di passo oltre che un'importante area di sosta per ornitofauna. Sono presenti laghi eutrofici di media profondità derivanti da cave di argilla senili, con vegetazione del tipo Magnopotamion o Hydrocharition e presenza di saliceti con frammenti di querceti planiziali, canneti, giuncheti e cariceti ripariali e vegetazione acquatica (lamineti). Si evidenzia la presenza di associazioni vegetali e di entità floristiche rare. I tipi di habitat presenti sono i seguenti: brughiere, boscaglie, macchia, garighe, friganee, praterie umide, praterie di mesofite. Vi sono inoltre torbiere, stagni, paludi, vegetazione di cinta. Tra le vulnerabilità rilevate vi sono attività ricreative e discariche abusive nonché il pericolo di riassetto idraulico e bonifica.

SIC/ZPS IT3250021: Ex cave di Martellago

Si estende per 50 ettari Martellago ed è un importante sito per l'avifauna di passo. E' caratterizzato da laghi eutrofici di profondità variabile derivanti da cave senili di sabbia e di argilla ed in tutta l'area sono presenti saliceti con frammenti del querceto planiziale, canneti, giuncheti ripariali e vegetazione acquatica appartenente al Myriophyllo-Nupharetum, nonché lamineti (Hydrocharitetum morsusranae). I tipi di habitat presenti sono i seguenti: torbiere, stagni, paludi, vegetazione di cinta, brughiere, boscaglie, macchia, garighe, friganee e colture cerealicole estensive (incluse le colture in rotazione con maggese regolare), oltre alla presenza di altri

Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino” Comune di Mirano (VE)

terreni agricoli. Le vulnerabilità rilevate riguardano l’elevata frequentazione turistico ricreativa nonché l’inquinamento dell’area e il pericolo di eutrofizzazione delle acque.



Siti di rilevanza naturalistica

La provincia di Venezia ha individuato alcuni siti di rilevanza naturalistica (Rete ecologica della provincia di Venezia, ALL. 2C) che coinvolgono anche il territorio comunale di Mirano. Il sito di maggiore rilevanza riguarda *il Bosco del Parauro* esteso per circa 23 ettari, senza tenere conto dei coltivi, e situato nella parte nord del territorio. Per quanto riguarda la composizione ecosistemica l’area comprende:

- un bosco planiziale di circa 15 ha, costruito 6 anni fa con preminente impronta naturalistica e funzione didattica;
- una zona di circa 5 ha destinata all’arboricoltura sperimentale da legno;
- un vivaio di circa 2 ettari dove si coltivano essenzialmente specie autoctone con il preciso intento di diffonderne la cultura in alternativa alle conifere e alle specie esotiche;
- un’area incolta arboreo-arbustiva;
- un comprensorio agricolo con siepi e filari.

E’ poi da tenere conto che il prossimità scorrono il Muson e il Parauro.

Dato un elevato livello di conoscenza faunistica, tra le specie di rilevante interesse faunistico si rilevano: tritone punteggiato, rana di Lataste, rana agile, tartaruga palustre, beccamoschino, cannareccione, cannaiola, martin pescatore, averla piccola, pigliamosche, torcicollo, upupa, barbagianni, poiana, sparviere, moscardino, crocidura minore, donnola. L’importanza del sito per la fauna è sia trofica che riproduttiva e utilizzata sia per rifugio/transito/sosta breve che per svernamento/sosta lunga. L’importanza strategica complessiva nella rete provinciale è media come anche il suo

livello di isolamento (vicinanza altri siti di importanza faunistica). Non si rileva la presenza di fattori diretti o indiretti di minaccia del sito che quindi non risulta vulnerabile. Il sito è di proprietà della provincia di Venezia ed è in corso di ampliamento. Il Bosco del Parauro è poi inserito nelle unità ambientali esistenti tra le unità boschive interne di interesse naturalistico con caratteristiche di naturalità le cui esigenze di conservazione sono elevate in particolare nelle unità relitte, esistenti da molto tempo (ad esempio dell'ordine di qualche decennio) ove potrebbero essersi sviluppate specificità dal punto di vista della biodiversità presente, anche in comparti di difficile analisi (ad esempio la microfauna e/o microflora del suolo).

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. Di questo tipo sono villa Erizzo, detta "Belvedere" e villa Morosini, detta "XXV Aprile" per un totale di 323.463,286 ettari.

Rete Ecologica

Gli studi sulla rete ecologica della provincia di Venezia eseguiti nel 2004 dal Settore politiche ambientali della Provincia di Venezia, mettono in evidenza la presenza di quattro distinti sistemi della rete ecologica per il territorio comunale di Mirano:

Agroecosistema insediato della centuriazione (12)

Descrizione: 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 (13)

Descrizione: 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 (14)

Descrizione: E' 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 (15)

Descrizione: 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 pressochè 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.

Nella cartografia sotto riportata emergono i tratti base delle reti ecologica comunale che è corretto investigare sull'area vasta che costruisce e permette di individuare le connessioni peculiari e le specificità della macrozona in cui il comune si inserisce. Si individuano corridoi ecologici che si situano 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. Si individua 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 filtr 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.

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**



Figura 2-32 Estratto rete ecologica per il territorio del comune di Mirano (fonte: Rete ecologica della provincia di Venezia, Settore politiche ambientali - Provincia di Venezia, 2004)

Cosa prevede il progetto per mantenere intatta la rete ecologica esistente

Il progetto del PdR poiché ricade in Centro Storico, non influisce sulla rete ecologica esistente sul territorio e non prevede quindi misure di mitigazione ambientale. Prevede comunque la tutela di un albero storico ricadente nel perimetro.

Per quanto riguarda la rete Natura 2000 è stata redatta la dichiarazione di non necessità a Valutazione di Incidenza (vedi Allegato 03).

Il quadro di riferimento ambientale/La qualità paesaggistica dell’area

Il paesaggio e i vincoli paesaggistici

Il paesaggio che si presenta nell’area di progetto è quello del centro storico. Nella Carta del Sistema Ambientale del Piano provinciale vengono indicati degli elementi arborei ed arbustivi lineari ed alcune macchie boscate, tutte esterne all’area del PdR.

Carta del Sistema Ambientale del PTCP di Venezia



Il Piano provinciale, per quanto riguarda il paesaggio storico culturale, individua la città di Mirano 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, particolarmente presenti nel territorio del Miranese.

Carta del Sistema del Paesaggio del PTCP della Provincia di Venezia



Le specificità del territorio agricolo rivestono un'importanza enorme nel definire la qualità del paesaggio e le favorevoli condizioni abitative di Mirano. Si tratta di un territorio in gran parte protetto anche dal PALAV.

Il sistema vegetazionale emergente è la parte percettiva 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. 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.

I due ultimi elementi riguardano edifici storici molto posteriori all’insediamento romano, ma che ormai si possono considerare parte del paesaggio della centuriazione. Si rilevano situazioni articolate che vanno dalle parti di minore permanenza nelle quali non si ritrovano più nemmeno i segni dei cardini e dei decumani, a parti, all’opposto, in cui è possibile ritrovare ancora l’insieme complesso ed interessantissimo della centuria, a parti consistenti in cui permangono almeno gli elementi principali (soprattutto cardini e decumani e sistema delle acque).

All’interno di questa varietà di situazioni si rilevano due centurie più ricche di altre in quanto a permanenza dei segni: quella localizzata a est di via Chiesa di Campocroce e quella ad ovest di via Varotara nella frazione di Zianigo.

L’insieme della rete idrica è ancora presente in maniera consistente, sia con i suoi elementi principali lungo gli assi viari dei cardini e dei decumani che con i suoi elementi minori disposti lungo gli assi di suddivisione interna delle centurie.

Cosa prevede il progetto per ridurre l’impatto paesaggistico dell’opera

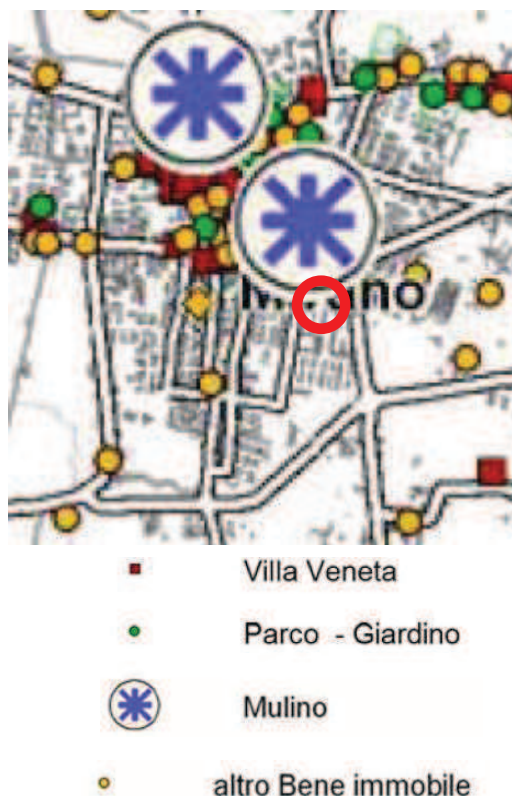
Il progetto prevede l’inserimento di pensiline adatte per il corretto inserimento paesaggistico dell’opera così come sarà concordato in sede di Conferenza di Servizi decisoria.

Il quadro di riferimento ambientale/Valore storico-culturale dell'area e patrimonio architettonico

Valore storico-culturale dell'area

Le origini di Mirano affondano nella storia più lontana. Il nome Mirano, anticamente Miranum, deriva molto probabilmente da mira o specola; i Romani vi dovevano tenere 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 quel grande sistema di appoderamento romano che si estendeva in una vasta porzione di territorio a nord est della grande Patavium. Ancora oggi è facilmente riconoscibile e chiunque si trovi a percorrere le strade dei Comuni di Mirano, Santa Maria di Sala, Borgoriccio e Camposampiero rimane impressionato dalla regolarità sia del tracciato viario, con strade che s'incrociano ad angolo retto, che della suddivisione della superficie agraria. Si trattava di un grande ager suddiviso in centuriae quadrate di 710.40 metri, pari a 2400 piedi romani. Dipendeva giurisdizionalmente dal Municipium di Padova, una tra le più fiorenti città dell'impero Romano. Probabilmente tuttora è la più grande e meglio conservata delle centuriazioni romane conosciute.

Carta del Sistema insediativo storico, beni culturali e paesaggio del PTCP di Venezia



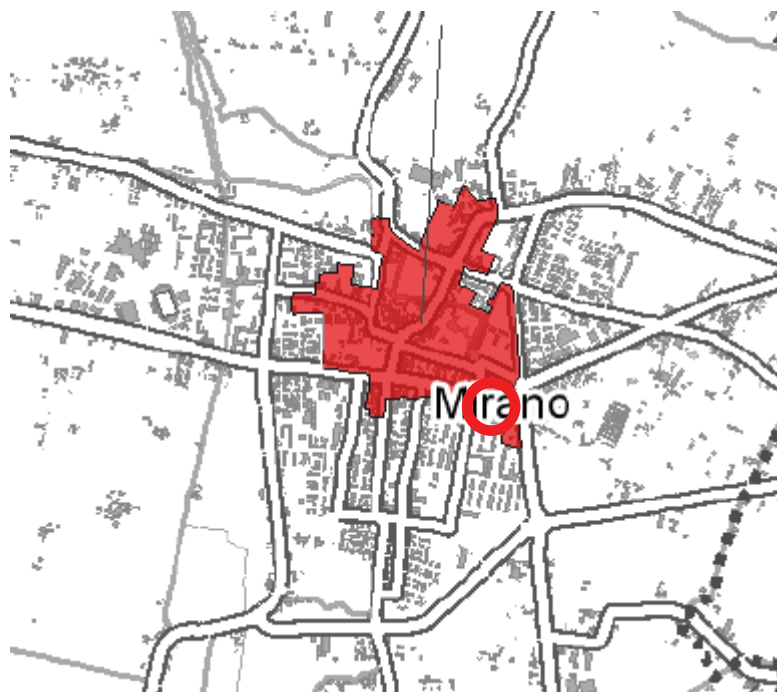
Alla caduta di Roma e dopo i primi saccheggi e distruzioni barbariche il territorio miranese fu riorganizzato da Vitaliano Primo da Padova, legionario fedele all'impero d'Oriente, ma nel 568 Padova veniva assediata dalle orde longobarde che si accamparono anche a Mirano e nelle fertili campagne circostanti, 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 acquistava il miranese, sicché la zona passava sotto la protezione veneziana. Col risollevarsi di Padova, nel periodo comunale, Mirano ritornò nuovamente sotto l'influenza patavina. Si provvide allora alla costruzione di un castello a difesa del paese.

Tuttavia l'opera di colonizzazione realizzata dai romani non s'interruppe, raccolta e potenziata come fu dai benedettini ai quali va appunto ascritta la seconda delle tre colonizzazioni del territorio, ultima essendo stata quella dei veneziani. Della presenza dei benedettini, delle loro masserie il territorio è pieno di testimonianze. In quei tempi lontani il territorio era soggetto a continue incursioni di bande d'armati; 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, che nel 1272 provvide ad una nuova fortificazione del paese e a lasciarvi un presidio forte di 300 fanti e 200 cavalieri. Nel 1303 Bolzonella, unica figlia ed erede del conte Pietro da Peraga, portò in dote al conte Badoero, potestà di Padova, vari possedimenti 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 veniva dato da Padova nuovamente ai Peraga, e precisamente a Filippo, quale ricompensa per i danni subiti nei suoi possedimenti di Peraga e Vigonza, nonché per servizi resi alla città. Intanto Treviso, Conegliano e Castelfranco, per salvarsi dalle scorribande degli Ungari incoraggiati dai Carraresi, chiedono di essere annessi alla Repubblica Veneta; il 15 febbraio 1344 il Consiglio dei Trecento inviava i suoi rappresentanti a Venezia per l'atto di sottomissione. Nello stesso periodo in Mirano i da Peraga, e pure i Tempesta a Noale, fortificavano il paese, che resistette con valore durante le liti fra Padova, allora dominazione dei Carraresi e Venezia, verso la fine del 1300. Nel 1403 Mirano cadeva in mano alle milizie veneziane; 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 Alvise 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 domino veneziano portò un lungo periodo di pace durante il quale il Comune raggiunse il suo massimo splendore, con l'espandersi della cultura di villa (soprattutto nel Sei - Settecento). Mirano si popolò di ville aristocratiche, di case padronali e rurali, che ancor oggi ingentiliscono la sua campagna, in un grande potenziamento dell'agricoltura. Vi si produceva 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, proseguendo 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. Ma l'interramento fu realizzato anche allo scopo di portare in 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.

Nella mappa seguente si può notare il centro storico di Mirano così come risulta dall'Atlante dei Centri Storici del Veneto e dal PTCP di Venezia:



Il centro urbano è disposto attorno al cinquecentesco duomo dedicato a San Michele Arcangelo, rifatto in elegante veste nel secolo seguente (1684). L'interno ospita un capolavoro di Giambattista Tiepolo, la pala del "Miracolo di Sant'Antonio che riattacca il piede". Sul soffitto conserva un affresco del "Giudizio universale" di Giovanni De Min (1786-1859), uno dei momenti più felici della pittura veneta dell'Ottocento. Il cuore del paese è Piazza Martiri della Libertà, ampio slargo su cui si affacciano pregevoli edifici, tra i quali spiccano la rustica presenza della palazzina Bonvecchiato (ora trattoria "Al Genio"- XVIII secolo), la vetustà di palazzo Fanti, la severità della villa Corner-Renier (ora sede municipale), la grazia del caffè "Re d'Italia" (con la sua caratteristica tettoia in ghisa - XIX sec.). Prendendo dalla piazza verso est, per via Barche, si scopre l'antica anima commerciale della città, con piazza delle Erbe (sede dell'antico mercato), le teorie di portici a sesto ribassato delle piccole abitazioni popolari che si alternano a nobili palazzi e, alla fine, l'importante mole dei Molini di Sotto, un opificio ottocentesco che si specchia su di un ampio bacino formato dal fiume Muson, un tempo scalo per i commerci con Venezia.

Patrimonio architettonico

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.

Dall'Atlante provinciale delle Ville Venete dell'IRVV risulta che in Comune di Mirano sono presenti 79 ville, distribuite in tutto il territorio comunale erette soprattutto tra il XVI ed il XVIII secolo.

Nell'ambito dell'intervento comunque non vi sono edifici tutelati dalla Soprintendenza.

Cosa prevede il progetto per tutelare il patrimonio storico-culturale dell’area

Il progetto non interferisce con alcun bene storico architettonico presente nell’area dell’intervento poiché il tracciato stradale interessato è quello esistente e non attraversa ambiti di ville tutelate. In ogni caso tutti gli interventi di scavo previsti verranno eseguiti, se necessario, previo parere della Soprintendenza.

Il quadro di riferimento ambientale/Gli agenti fisici

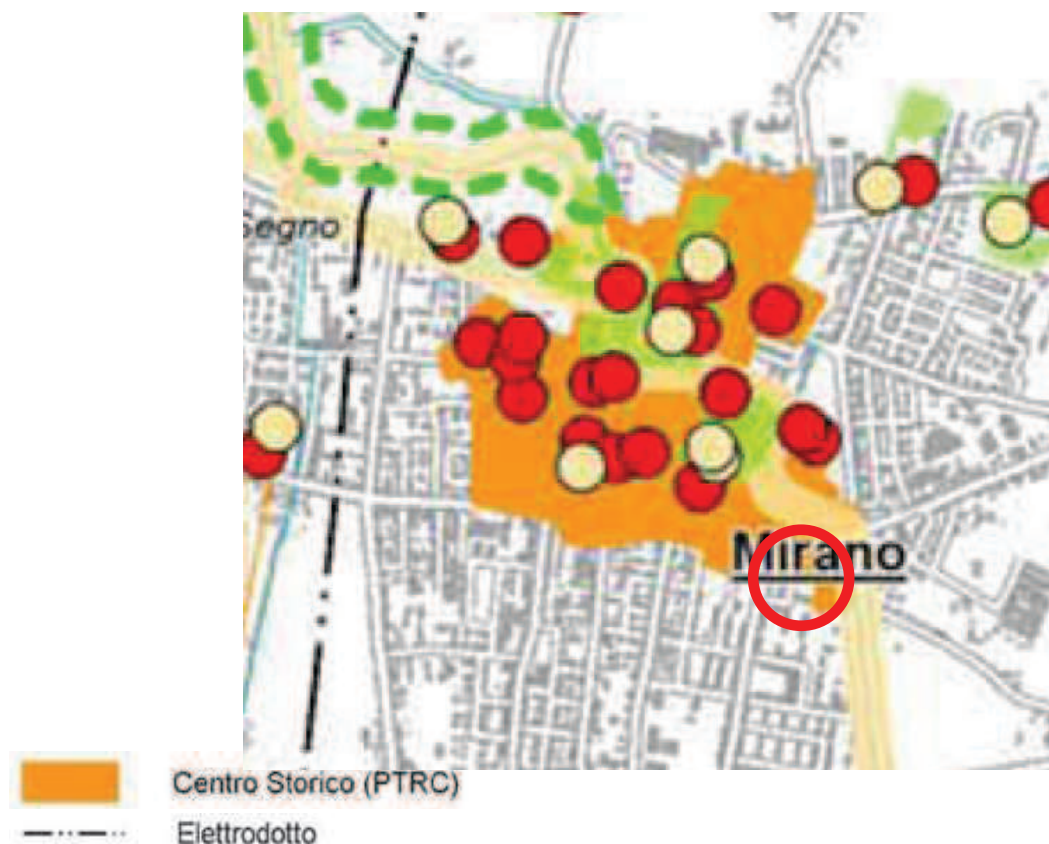
Per questa analisi si sono presi a riferimento i dati ARPAV aggiornati al 2018 ed inoltre la Relazione Regionale Annuale 2017.

Inquinamento elettromagnetico

In base al catasto ARPAV delle linee elettriche di alta tensione l’ambito del progetto non è interessato dal passaggio delle linee di elettrodotti. I dati ARPAV 2018 confermano che, in tutto il Veneto, non vi sono stati superamenti del limite di esposizione per gli elettrodotti, né nuovi superamenti in merito alle Stazioni Radio Base e agli impianti radiotelevisivi. In ogni caso in provincia di Venezia tutte le criticità sono state risanate.

Si riporta qui di seguito uno stralcio della Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale del PTCP della Provincia di Venezia:

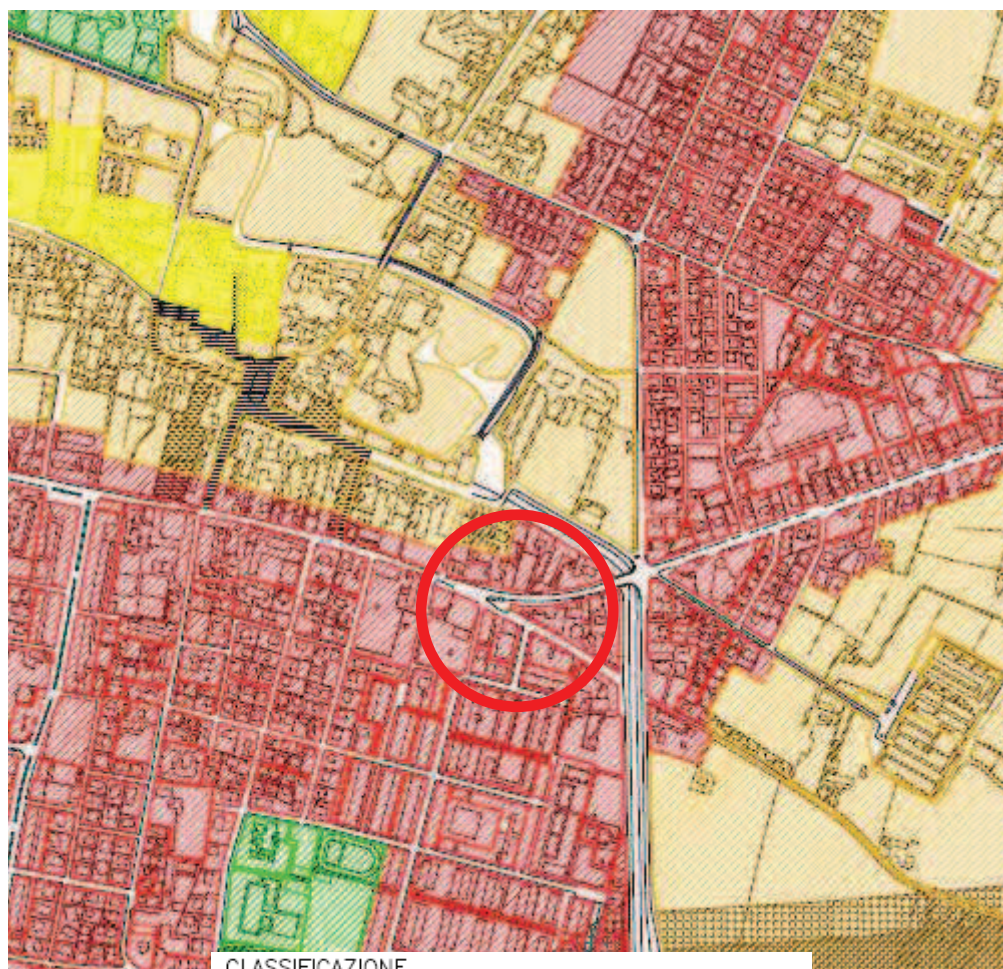
Estratto della Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale del PTCP



Inquinamento acustico

La classificazione acustica del territorio comunale è stata approvata con D.C.C. n.17 del 27 febbraio 2008. Secondo il Piano di Zonizzazione Acustica l’area interessata dal Piano ricade in zona rossa, di intensa attività umana.

Stralcio della Carta della Zonizzazione Acustica del Comune di Mirano



CLASSIFICAZIONE

CLASSE	DESTINAZIONE D'USO DEL TERRITORIO	Limiti massimi di emissione Leq in dB (A)		Limiti assoluti di immissione Leq in dB (A)		Valori di qualità Leq in dB (A)	
		diurno	notturno	diurno	notturno	diurno	notturno
I	Aree particolarmente protette	45	35	50	40	47	37
II	Aree prevalentemente residenziali	50	40	55	45	52	42
III	Aree di tipo misto	55	45	60	50	57	47
IV	Aree d'intensa attività umana	60	50	65	55	62	52
V	Aree prevalentemente industriali	65	55	70	60	67	57
VI	Aree esclusivamente industriali	65	65	70	70	70	70

Trattandosi di interventi su strade di tipo E – Urbana di quartiere, ed F i limiti di pressione acustica saranno garantiti in accordo con il Comune.

Cosa prevede il progetto per limitare e contenere l’inquinamento acustico

Per quanto riguarda l’inquinamento acustico il progetto prevede l’impiego di asfalto ad usura multifunzionale (Splittmastix Asphalt), che si presta all’impiego nelle principali vie di scorrimento urbano per l’attenuazione della rumorosità. In ogni caso il progetto di Piano dovrà attestare la conformità alle prescrizioni contenute nel piano di Classificazione Acustica secondo l’art.12 delle NTA. Se necessaria verrà redatta, in accordo con l’ufficio competente del Comune, la “Documentazione di Impatto Acustico” o la “Documentazione Previsionale del Clima Acustico”.

Il quadro di riferimento ambientale/Beni materiali

Energia

Per un uso razionale dell’energia elettrica, ai fini del risparmio energetico, e per limitare l’inquinamento luminoso causato dall’irradiazione della luce artificiale e dal suo riflesso sul manto stradale ogni impianto di illuminazione pubblica deve rispettare le prescrizioni dettate dalla L.R.17/2009 *“Nuove norme per il contenimento dell’inquinamento luminoso, il risparmio energetico nell’illuminazione per esterni e per la tutela dell’ambiente e dell’attività svolta dagli osservatori astronomici”*.

Secondo la Norma UNI 11248, *Illuminazione stradale. Selezione delle categorie illuminotecniche* (ottobre 2012), la categoria illuminotecnica di riferimento per le strade urbane di quartiere (Tipo E) è la ME3b alla quale si riferisce il valore minimo della luminanza media da mantenere per la sicurezza della guida.

Tale norma prevede che si possa ridurre il progetto al massimo di una categoria nel caso si verifichino, in alcune fasce orarie, riduzioni consistenti di traffico e le condizioni di sicurezza generali lo permettano.

La Norma EN 13201-2 *Illuminazione stradale – Parte 2: Requisiti prestazionali* (2004) definisce poi nel dettaglio le prestazioni che deve avere l’impianto in base alla categoria illuminotecnica prescelta.

Attraverso l’analisi dei rischi e l’applicazione dei parametri di influenza viene così definito il progetto illuminotecnico.

In seguito all’aggiornamento del Censimento dei punti luce e dei quadri avvenuto nel mese di marzo 2016, **è stato redatto il PICIL di Mirano** il quale ha definito le linee guida per adeguare gli impianti di illuminazione pubblica del comune alle prescrizioni della LR del Veneto 17/2009 relativa alla riduzione dell’inquinamento luminoso e dei consumi energetici.

A Mirano, dal 2005 al 2014, i consumi di energia elettrica sono aumentati del 16% e l’illuminazione pubblica esterna costituisce circa il 64 % dei consumi totali.

Sempre a marzo 2016, è stato fatto un censimento degli impianti di illuminazione pubblica attraverso la georeferenziazione dei punti luce e dei quadri elettrici e grazie alla creazione del SIT, Sistema Informazione Territoriale della pubblica illuminazione.

I dati ricavati dal censimento sono:

Numero di punti luce: 5.503

Numero apparecchi illuminanti: 4.943

Numero tipologie: 97

Potenza totale installata: 856,2 kW

Inoltre, sono stati censiti 238 quadri elettrici, di cui 212 per regolare gli impianti di illuminazione pubblica; 17 per regolare e controllare gli impianti semaforici e 9 per regolare e controllare gli impianti di illuminazione esterna degli impianti sportivi, di cui il 58% risulta essere non conforme alla legge regionale.

La riqualificazione energetica dell'impianto d'illuminazione del Comune di Milano ha come obiettivi la riduzione dei consumi energetici ed economici, il contenimento dell'impatto luminoso degli apparecchi sull'ambiente e l'aumento del comfort visivo.

Attualmente l'impianto d'illuminazione del milanese utilizza apparecchi a bassa efficienza luminosa, linee di alimentazione e quadri elettrici di comando e controllo datati, che comporta alti costi di gestione ed elevata manutenzione dell'impianto.

Il comune ha deciso di predisporre un intervento di restauro ed efficientamento energetico attraverso la sostituzione degli apparecchi illuminanti vetusti con apparecchi ad alta efficienza con sorgente LED (>100 lm/W), l'autorizzazione per l'installazione di nuove insegne luminose, l'inserimento di un nuovo articolo nel regolamento edilizio comunale e l'organizzazione di una campagna di sensibilizzazione per informare la cittadinanza sugli obblighi di legge e le politiche energetiche comunali.

Rifiuti

Il tema non è stato trattato poiché la tipologia dell'intervento di Piano non prevede carico antropico e quindi produzione dei rifiuti.

Cosa prevede il progetto per risparmiare energia e limitare l’inquinamento luminoso

L’impianto di illuminazione pubblica e quello di videosorveglianza e controllo stradale saranno alimentati da una propria fornitura di energia elettrica, diversa da quella dedicata agli altri impianti tecnologici.

Per il risparmio energetico e ridurre i costi di manutenzione e gestione l’impianto d’illuminazione sarà dotato di apparecchi illuminanti con lampada a LED ad alta efficienza luminosa e a ridotto consumo energetico.

Per limitare l’inquinamento luminoso l’impianto di illuminazione verrà dotato di un sistema di telecontrollo per la regolazione dell’intensità del flusso luminoso con una riduzione fino al 50% a seconda della zona e della fascia oraria. Per l’impianto d’illuminazione della rotatoria verrà assunta la classe ME2 – CE2 per migliorare la visibilità e la sicurezza dopo il tratto rettilineo della strada, mentre per l’impianto lungo i marciapiedi la classe ME6-S4 e comunque in merito all’adozione della categoria illuminotecnica si esprimerà anche la Direzione LL.PP. Settore Energia e Impianti del Comune di Mirano, che suggerirà la classe da adottare più opportuna.

Il quadro di riferimento ambientale/Economia e società

Economia

Le tendenze socio – economiche evidenziano che il settore dei servizi si conferma come quello maggiormente rilevante nel territorio, seguito dall’industria e dall’agricoltura, con la maggiore capacità di crescita e di attrazione di forza lavoro (+38%). Se per i settori industria e servizi il trend risulta crescente sia rispetto al numero di unità locali che per quanto riguarda gli addetti, per il settore dell’agricoltura invece il trend è inverso: calano le unità locali (-40%) e crescono gli addetti (+209%). Il territorio del Miranese è caratterizzato inoltre da una capacità dell’economia locale di sviluppare ogni settore a tassi superiori a quelli dei corrispondenti settori provinciali. Il mix produttivo appare tuttavia sbilanciato verso i settori stabili o declinanti.

Il settore dell’agricoltura presenta una forte frammentazione e una dimensione media delle aziende molto modesta tuttavia risulta un settore che influisce moltissimo sulla qualità del paesaggio e contribuisce in modo determinante alla conservazione del territorio.

Il sistema insediativo per attività produttive si caratterizza per una frammentazione delle aree più accentuata che in altri contesti provinciali, le aree produttive si attestano in maniera diffusa sugli assi viari principali, statali e provinciali, di connessione tra i centri urbani.

Negli ultimi 15 anni Mirano è diventato un nodo dell’insediamento policentrico che contraddistingue il territorio densamente infrastrutturato della 1° e 2° cintura mestrina ed insieme un elemento catalizzatore dell’infrastrutturazione lineare lungo la via Miranese.

Il sistema viario comunale è caratterizzato da una maglia fitta e poco gerarchizzata di strade la cui presenza della centuriazione è ancora molto forte e caratterizza gran parte del sistema viario della parte ovest.

Società

La popolazione di Mirano si attesta sui 27.000 abitanti ed è in costante aumento dal 1975. L’andamento di tendenziale e continua crescita della popolazione è fortemente determinato dal saldo sociale a partire dagli anni ’70: il saldo proveniente da altri comuni ha avuto una netta predominanza fino agli anni ’90 dopodiché, in linea con le tendenze nazionali, gli iscritti nel comune provenienti dall’estero sono diventati sempre più influenti nel bilancio anagrafico comunale.

Relativamente alla consistenza della famiglia in valori assoluti nonché della sua composizione media (in termini di componenti) si osserva una diminuzione del numero

medio dei componenti familiari, dinamica presente in tutto il territorio nazionale. Emerge un costante aumento dei nuclei familiari, in particolare alla fine degli anni '90, in relazione sia all'aumento della popolazione che al disgregamento del nucleo familiare, messi in risalto dai dati dei censimenti del 1991 e del 2010.

Il sistema infrastrutturale

Negli ultimi 15 anni Mirano è diventato un nodo dell'insediamento policentrico che contraddistingue il territorio densamente infrastrutturato della 1° e 2° cintura mestrina ed insieme un elemento catalizzatore dell'infrastrutturazione lineare lungo la via Miranese. Il segno più distintivo è l'autonomia di questo polo rispetto al Centro: autonomia che le intense relazioni con Mestre e con Venezia contribuiscono ad accrescere, con un alto indice di reciprocità e relazioni di complementarità attiva. Non solo, Mirano sta sempre più sviluppando una tendenziale specializzazione capace di far valere in modo concorrenziale i propri fattori di successo nell'integrazione funzionale con gli altri centri.

Il sistema viario comunale è caratterizzato da una fitta maglia poco gerarchizzata di strade la cui presenza della centuriazione è ancora molto forte e caratterizza gran parte del sistema viario della parte ovest di cui si evidenzia la pericolosità di alcune strade che, causa l'andamento rettilineo, favoriscono la velocità riducendo la sicurezza degli utenti. Pur nella scarsa gerarchizzazione si individuano alcuni assi principali in direzione est-ovest:

- via Cavin di Sala che si riporta sulla Miranese e si collega alla provinciale Martellago-Spinea;
- via Caltana (SP n. 30);
- l'asse autostradale Padova-Venezia collegato alla viabilità ordinaria attraverso il casello di Roncoduro e la via Scaltenigo.

In direzione nord-sud:

- via Taglio che prosegue con via Parauro e collega Mirano a Mira e Salzano;
- via Scaltenigo che collega Mirano a Dolo;
- la ferrovia PD-VE con la fermata di Ballò e quella di Mira-Marano che, seppure in comune di Mira, è molto utilizzata dai Miranesi.

Tuttavia è la viabilità di scala regionale che influisce maggiormente sulle dinamiche territoriali concentrate in particolar modo nella parte sud del territorio in particolare per il traffico di attraversamento (autostrada, Passante) che genera un elevato impatto ambientale con ricadute sull'intera rete locale, in termini di accessibilità, tempi di percorrenza, velocità degli spostamenti, emissioni in atmosfera.

Se all'autostrada A4 e il nuovo passante di Mestre che, staccandosi dal casello di Dolo penetra nel Comune e devia verso Spinea si aggiunge la presenza della ferrovia Padova-Venezia si nota la frammentazione causata al territorio, in particolare per la

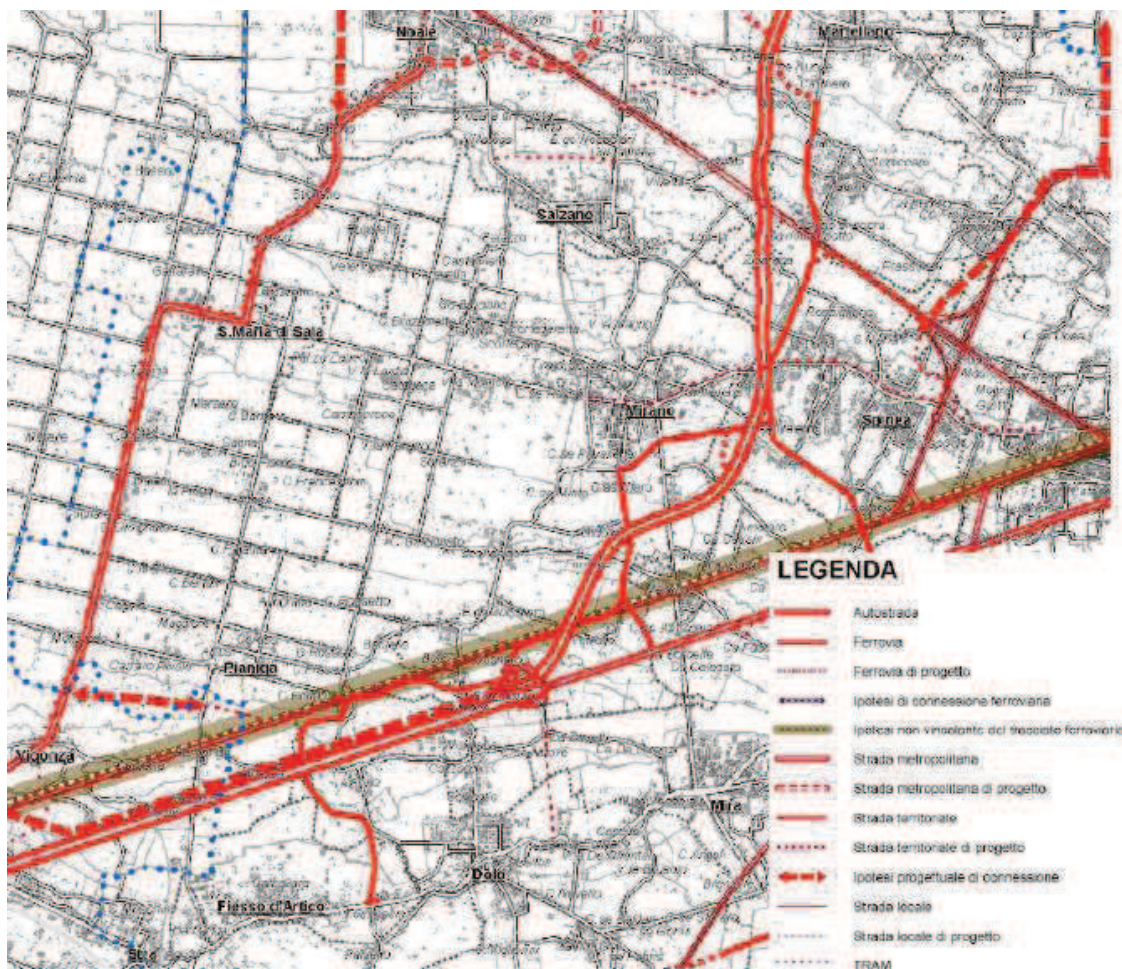
**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

frazione di Vetrego già isolata per quanto riguarda la fruizione dei servizi di scala territoriale.

Nell’analisi delle modifiche previste dal PTCP, emerge come il Progetto strategico infrastrutture metropolitane integrate in riferimento particolare al sistema di trasporto pubblico, preveda la riorganizzazione del sistema nel Miranese tramite collegamento con tram metropolitano da Mestre a Mirano ed un sistema di collegamento ad anello attorno a Mirano e tramite navette da Mirano alla stazione ferroviaria di Salzano e alla strada Noalese (SR515); il sistema tranviario, viene quindi esteso fino a Mirano prevedendo un interconnessione diretta con l’aeroporto di Tessera.

Nella cartografia sottostante si può notare l’evoluzione del sistema della viabilità per il territorio di Mirano e dei comuni limitrofi:

Tavola del sistema infrastrutturale del PTCP di Venezia



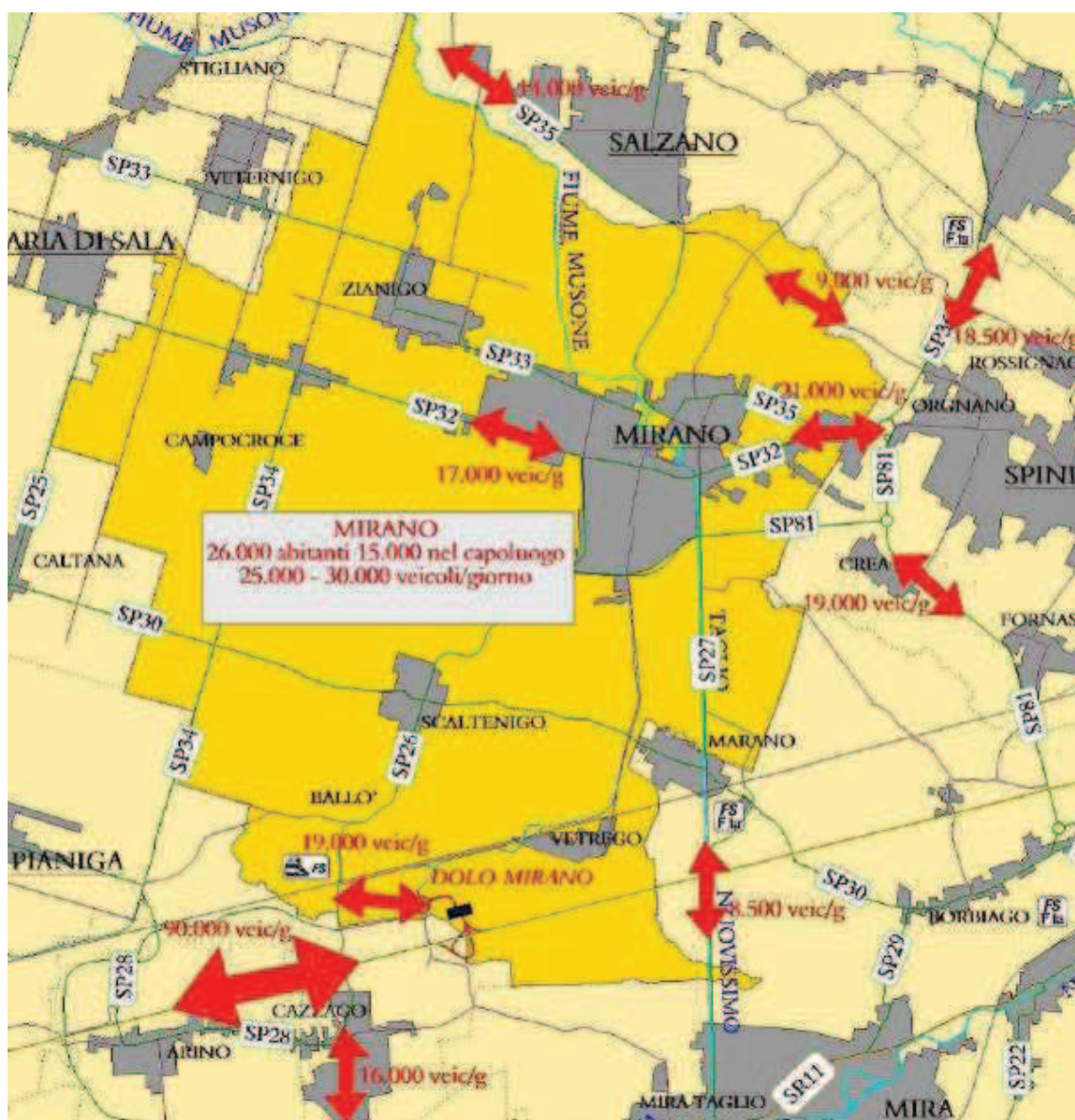
Il Piano Urbano del Traffico redatto per il comune di Mirano mette in evidenza come i movimenti di scambio tra il Comune di Mirano ed il Comune di Venezia (compreso l’entroterra mestrino) siano tra loro molto confrontabili a dispetto di un’estensione territoriale molto differente: 1200 movimenti da Mirano verso Venezia-Mestre contro 900 movimenti da Venezia-Mestre verso Mirano.

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

In entrambi i casi si conferma l'utilità del TPL per gli spostamenti casa-scuola che copre circa l'80% di tutti i movimenti pendolari specifici. Il confronto con i dati statistici del censimento 1991 mette inoltre in evidenza la crescita di tutte le principali origini verso Mirano: Venezia-Mestre da 702 unità a 900 unità; Spinea da 509 unità a 1063 unità; Mira da 408 unità a 866 unità e Salzano da 325 unità a 737 unità.

Si riporta qui di seguito un estratto del Piano Urbano della mobilità:

PUM del Comune di Mirano



Il traffico di attraversamento puro si può collocare tra un 20% - 30% del totale, quindi la maggior parte dei veicoli si sposta dal luogo di origine per recarsi e sostare a Mirano. Gli spostamenti interni al Comune sono il 6% del totale dei movimenti mentre il 14% sono gli spostamenti dal Comune verso l'esterno. Mediamente il 46% degli spostamenti avviene per lavoro ed il 33% rappresenta invece la mobilità erratica;

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

percentuale perfettamente in linea con la tendenza italiana (quota oscillante tra il 20 ed il 40% di tutti i movimenti giornalieri), il che dimostra un elemento tendenziale preoccupante: pensare più favorevole l’uso dell’auto privata perché ritenuta più flessibile del mezzo pubblico, in quanto dotata di intrinseche qualità di praticità e versatilità che però vengono meno quando la congestione generale provoca una mobilità densa senza intervalli di spazio.

Il servizio di trasporto pubblico locale vede un buon servizio, concentrato nella viabilità locale di maggiore importanza. La rete di autobus copre quasi la totalità delle aree abitate del territorio e la frequenza delle linee consente un buon utilizzo del mezzo soprattutto per gli spostamenti per studio.

Di seguito si riporta un estratto del PUM che indica le aree servite dalle linee automobilistiche:

PUM del Comune di Mirano



**Cosa prevede il progetto di Piano per migliorare la qualità del servizio del
Trasporto Pubblico Locale**

Il progetto di Piano prevede la riqualificazione di alcune fermate degli autobus e relativi attraversamenti pedonali in centro storico.

CARATTERISTICHE DELL’AREA INTERESSATA DALL’INTERVENTO

Descrizione

*Secondo l’Allegato II della Direttiva 2001/42/CE, che detta i criteri per la determinazione dei possibili effetti significativi di cui all’articolo 3, paragrafo 5, vi sono **le caratteristiche delle aree che possono essere interessate** dal piano o dal programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi: valore e vulnerabilità dell’area che potrebbe essere interessata a causa delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite, dell’utilizzo intensivo del suolo.*

Di seguito si riporta quindi una tabella che sintetizza il valore e la vulnerabilità del territorio preso in esame, per ciascuna matrice, con particolare riferimento all’area dell’intervento di Piano, ampiamente descritte in precedenza nel quadro ambientale.

Nell’ultima colonna della tabella si dà anche una prima indicazione dei probabili effetti significativi del Piano sulle varie matrici ambientali indicandone la loro “sensibilità” all’intervento.

Matrice ambientale	Valore e vulnerabilità dell’area interessata dal Piano	Sensibilità della matrice nei confronti dell’intervento
Aria	Le criticità che riguardano la qualità dell’aria sono quelle diffuse in tutta la provincia di Venezia. Nella stazione di VE-Parco Bissuola, nel periodo 2011-2014, si è registrato un decremento di Biossido di Azoto mentre nel 2015 un picco; i valori medi annui di PM10 nel periodo 2011-2015 evidenziano concentrazioni in diminuzione nel 2013 e 2014 e in aumento nel 2015; lo stesso si può dire per le PM2.5 che nel 2015 hanno superato anche il valore limite	Sensibile/Effetti positivi Il progetto di Piano che prevede la realizzazione una nuova piattaforma modale per il trasporto pubblico locale migliorerà il flusso di traffico in centro urbano rendendolo più scorrevole
Acqua	Nell’area di progetto e nell’immediato intorno non vi sono criticità puntuali in merito ai rischi di ristagno idrico e le reti di acquedotto e fognatura	Non sensibile Il recupero del volume delle acque di prima pioggia sarà realizzato tramite sovradimensionamento della rete

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

	coprono l'intero territorio comunale	di raccolta stradale
Suolo e sottosuolo	La permeabilità dei suoli nell'area del Piano è moderatamente bassa	Sensibile/Effetti negativi Il progetto di Piano impermeabilizza l'90% dell'area permeabile e mantiene a verde il restante 10%
Biodiversità	L'area del Piano si trova in centro storico dove non vi è biodiversità ma soltanto la presenza di aree verdi ed alcuni alberi tutelati	Non sensibile Il Piano prevede la tutela di un albero ricadente all'interno del proprio perimetro
Paesaggio	L'area del Piano si trova in centro storico ed il paesaggio è quello urbano	Non sensibile Il Piano prevede il corretto inserimento paesaggistico delle opere
Beni storico-culturali	Nel perimetro del Piano non ricade alcun edificio tutelato dalla Soprintendenza.	Non sensibile Il progetto non prevede interventi su alcun edificio ma soltanto su un'area libera
Agenti fisici	L'area interessata dal Piano non è attraversata da elettrodotti. Secondo il Piano di Classificazione Acustica l'area ricade in zona di intensa attività umana.	Non sensibile Il progetto prevede il rispetto delle norme del Piano di Classificazione Acustica e l'impiego di asfalto ad usura multifunzionale (Splittmastix Asphalt), che si presta all'impiego nelle principali vie di scorrimento urbano per l'attenuazione della rumorosità.
Beni materiali	Attualmente l'impianto d'illuminazione comunale utilizza apparecchi a bassa efficienza luminosa, linee di alimentazione e quadri elettrici di comando e controllo datati, che comporta alti costi di gestione ed elevata manutenzione dell'impianto.	Sensibile/Effetti positivi Il progetto del Piano prevede l'uso di apparecchi ad alta efficienza con sorgente LED (>100 lm/W), in linea con le disposizioni del PICIL comunale. La quantità degli apparecchi utilizzati incide positivamente sulla qualità della vita del centro urbano, aumentando il comfort

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

		visivo.
Socio-economica	Il trasporto pubblico locale serve quasi la totalità delle aree abitate del territorio con una buona frequenza delle linee soprattutto per gli spostamenti di studio	Sensibile/Effetti positivi Il progetto di Piano, inserendosi in un progetto più ampio di mobilità sostenibile, riqualifica alcune fermate degli autobus e relativi passaggi pedonali in centro storico e migliora i collegamenti con i Comuni limitrofi.

**CARATTERISTICHE DEL
PROGETTO DI PIANO E COERENZA CON
GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA’
AMBIENTALE**

Caratteristiche del Piano

Secondo ***l’Allegato II della Direttiva 2001/42/CE***, che detta i criteri per la determinazione dei possibili effetti significativi di cui all’articolo 3, paragrafo 5, vi sono ***le caratteristiche del piano o del programma***, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- *in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l’ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;*
- *in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;*
- *la pertinenza del piano o del programma per l’integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;*
- *problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;*
- *la rilevanza del piano o del programma per l’attuazione della normativa comunitaria nel settore dell’ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).*

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Caratteristiche del Piano	Descrizione
Il Piano stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività?	Il progetto del Piano rientra nel <i>Programma Sperimentale Nazionale di Mobilità Sostenibile Casa-Scuola e Casa-Lavoro</i> così come definito dalla Legge n.221/2015 “ <i>Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell’uso eccessivo di risorse naturali</i> ” ed approvato con D.M.208 del 20 luglio 2016 e <u>prevede la realizzazione di punti attrezzati di interscambio modale per incentivare l’uso del trasporto pubblico lungo direttrici interessate da forti flussi scolastici</u> nei Comuni di Mira, Campagna Lupia, Mirano e Spinea.
Il Piano è coerente con la pianificazione sovraordinata?	Il progetto del Piano prevede la conformità alle prescrizioni contenute nella Pianificazione di Settore. <u>Il Piano è coerente con il PALAV, il PTCP Vigente, il PTRC Vigente.</u>
Il Piano influenza altri piani sotto ordinati?	No, poiché non ve ne sono.
Il Piano promuove lo sviluppo sostenibile?	Il progetto del Piano rientra in un progetto di green economy rivolto a ridurre l’uso delle auto a favore dei mezzi pubblici, promuovendo il risparmio energetico. Anche gli apparecchi per l’illuminazione pubblica utilizzati saranno ad alta efficienza energetica in <u>coerenza con il PICIL</u> del Comune di Mirano.
Il Piano crea problemi ambientali?	Il Piano non crea problemi ambientali e riqualifica un’area libera in centro urbano tutelando anche un albero ricadente all’interno del suo perimetro.
Quanto è rilevante il Piano per l’attuazione della normativa comunitaria ambientale?	Il Piano rientra nel Programma Nazionale di Green Economy secondo quanto promosso dalla Comunità Europea attraverso la Normativa di Settore.

Coerenza del Piano con gli obiettivi di sostenibilità ambientale

Di seguito si riporta la verifica di coerenza del PdR con le strategie di sviluppo sostenibile:

Tematica	Obiettivi di sostenibilità	PdR “Via della Vittoria – Via Pestrino”	Coerenza
Cambiamenti climatici	Rispettare gli impegni stabiliti dal protocollo di Kyoto e condurre una politica energetica coerente con gli obiettivi di sicurezza dell’approvvigionamento, competitività e sostenibilità ambientale. Ossia coprire con fonti rinnovabili il 12% del consumo di energia e il 21% del consumo di energia elettrica.	Il Piano prevede l’adeguamento al PICIL con lampade a Led per limitare il consumo di energia elettrica.	SI
Consumo e produzione sostenibili	Inquadrare lo sviluppo sociale ed economico nei limiti della capacità di carico degli ecosistemi	Il Piano prevede l’adozione di accorgimenti che limitano gli impatti sul suolo e sull’acqua attraverso il sovradimensionamento della rete locale.	SI
Conservazione e gestione delle risorse naturali	Migliorare l’efficienza delle risorse tramite promozione di innovazioni eco-efficienti	Il Piano promuove la mobilità sostenibile.	SI
	Arrestare la perdita di biodiversità	Il Piano non interferisce con ambiti naturaliformi.	SI
	Evitare la generazione di rifiuti e promuovere il riutilizzo e il riciclaggio	Il Piano non prevede carico urbanistico e antropico.	SI

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Tematica	Obiettivi di sostenibilità	PdR “Via della Vittoria – Via Pestrino”	Coerenza
Sviluppo spazio europeo	Gestire con intelligenza risorse come l'acqua, il suolo, l'energia e i rifiuti, salvaguardare la natura e il patrimonio culturale, ampliare gli spazi naturali	Il Piano è coerente con gli obiettivi di sostenibilità della Pianificazione sovraordinata e riqualifica un'area urbana libera.	SI
	Riduzione delle emissioni di CO2 attraverso la promozione di strutture abitative che consumano meno energia, che generano meno traffico e che fanno maggiore ricorso a energie rinnovabili.	Il Piano non prevede interventi su edifici ma con la realizzazione della nuova piattaforma intermodale migliorerà il flusso di traffico in Centro Storico rendendolo più scorrevole e quindi meno inquinato.	SI
	Gestione del patrimonio idrico (acqua di superficie, di falda e di mare), imperniata principalmente sulla prevenzione, su una migliore occupazione dei suoli, sulla gestione delle crisi (inondazioni, siccità), la sensibilizzazione e la cooperazione al di là delle frontiere.	Il PdR rientra nel programma sperimentale Nazionale di Mobilità Sostenibile.	SI

CARATTERISTICHE DEGLI EFFETTI DEL PROGETTO DI PIANO SULLE MATRICI AMBIENTALI

Descrizione

Secondo ***l’Allegato II della Direttiva 2001/42/CE***, che detta i criteri per la determinazione dei possibili effetti significativi di cui all’articolo 3, paragrafo 5, vi sono ***le caratteristiche degli effetti***, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- *probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti;*
- *carattere cumulativo degli effetti;*
- *natura transfrontaliera degli effetti;*
- *rischi per la salute umana o per l’ambiente (ad es. in caso di incidenti);*
- *entità ed estensione nello spazio degli effetti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);*
- *effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.*

I potenziali effetti significativi negativi del progetto di Piano sulle matrici ambientali, riguardano solamente il consumo di suolo (effetto negativo irreversibile).

I potenziali effetti significativi positivi investono la matrice aria (effetto positivo a lungo termine), la matrice beni materiali (effetto positivo a lungo termine), la matrice beni storico-culturali (effetto positivo immediato).

Si esclude qualsiasi rischio per la salute umana o per l’ambiente e si escludono effetti significativi cumulativi, di natura transfrontaliera o su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello Nazionale, Comunitario o Internazionale.

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Potenziali effetti significativi sulle varie matrici ambientali ed analisi degli effetti dell'intervento sull'area presa in esame in relazione alle misure adottate dal Piano						
Matrice	Tema	Indicatore	Potenziali effetti sull'area dell'intervento	Misure ambientali adottate	Effetti significativi sulla matrice ambientale	Proposta di monitoraggio
Aria	Inquinamento di Biossido di Azoto e Polveri sottili	Aumento dell'inquinamento atmosferico nell'area di Mirano	Il progetto contribuirà a migliorare la qualità dell'aria in centro urbano e quindi gli effetti potranno essere solamente positivi	Il progetto di Piano prevede la realizzazione di una nuova piattaforma modale con una rotatoria per rendere più scorrevole il traffico	Positivi a lungo termine	Si
Suolo e sottosuolo	Impermeabilizzazione del suolo	Superficie permeabile occupata dal progetto	Il progetto di Piano occupa 400 mq di superficie permeabile e ne impermeabilizza circa il 90%.	Il progetto di Piano prevede di lasciare permeabile e a verde circa il 10% della superficie dell'area	Negativi irreversibili	Si
Biodiversità	Aree e ambiti tutelati	Rete Natura 2000	Non ci possono essere effetti significativi negativi poiché nell'ambito del Piano e in tutto il territorio comunale non ricadono SIC/ZPS	Il progetto non prevede misure ambientali per tale tema	Nessuno	No
		aree verdi tutelate in centro storico	Non ci possono essere effetti significativi negativi poiché nell'ambito del Piano non vi sono aree verdi tutelate	Il progetto prevede la tutela di un albero storico	Nessuno	Si

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Potenziali effetti significativi sulle varie matrici ambientali ed analisi degli effetti dell'intervento sull'area presa in esame in relazione alle misure adottate dal Piano						
Matrice	Tema	Indicatore	Potenziali effetti sull'area dell'intervento	Misure ambientali adottate	Effetti significativi sulla matrice ambientale	Proposta di monitoraggio
Acqua	Efficienza delle reti di servizio	Episodi di allagamento e/o ristagno idrico ricadenti nell'ambito interessato dalla nuova strada	Con l'attuazione del progetto di Piano non ci possono essere effetti significativi negativi poiché le reti coprono l'intero territorio e nell'area non vi sono criticità idrauliche	Il recupero del volume delle acque di prima pioggia sarà realizzato tramite sovradimensionamento della rete di raccolta stradale	Nessuno	Si
Agenti fisici	Inquinamento acustico	Aumento dell'inquinamento acustico	Dal Piano di Classificazione Acustica emerge che l'area dell'intervento è ad intensa attività umana e quindi il progetto, con le misure ambientali adottate, non può creare effetti significativi negativi sull'ambito	Il progetto del Piano prevede l'uso di asfalto ad usura multifunzionale (Splittmastix Asphalt), che si presta all'impiego nelle principali vie di scorrimento urbano per l'attenuazione della rumorosità.	Nessuno	No
	Inquinamento elettromagnetico	Numero di edifici pubblici e privati esposti all'inquinamento	Non ci possono essere effetti significativi negativi in quanto l'area non è attraversata da elettrodotti ed il progetto non ne prevede	Il progetto non prevede misure ambientali per tale tema	Nessuno	No

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Potenziali effetti significativi sulle varie matrici ambientali ed analisi degli effetti dell'intervento sull'area presa in esame in relazione alle misure adottate dal Piano						
Matrice	Tema	Indicatore	Potenziali effetti sull'area dell'intervento	Misure ambientali adottate	Effetti significativi sulla matrice ambientale	Proposta di monitoraggio
Beni materiali	Energia	Fonti di energia rinnovabile e/o a risparmio energetico utilizzate per l'illuminazione pubblica	Aumento del risparmio con l'uso di apparecchi ad alta efficienza energetica	Il progetto prevede l'illuminazione pubblica con tecnologia a LED	Positivi a lungo termini	Si
Paesaggio	Ambiti di trasformazione urbana	Variazione del paesaggio nell'area intorno a quella del PdR	Non ci sono possibili effetti significativi negativi in quanto non si interviene su edifici	Il progetto di Piano prevede il corretto inserimento paesaggistico delle opere	Nessuno	Si
Beni storico-culturali	Ambiti di valorizzazione	Centro storico	Valorizzazione dell'area libera che si trova all'interno del PdR	Per l'area libera il progetto del Piano prevede la risistemazione dell'isola pedonale e delle fermate degli autobus già presenti	Positivi immediati	No

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Potenziali effetti significativi sulle varie matrici ambientali ed analisi degli effetti dell'intervento sull'area presa in esame in relazione alle misure adottate dal Piano						
Matrice	Tema	Indicatore	Potenziali effetti sull'area dell'intervento	Misure ambientali adottate	Effetti significativi sulla matrice ambientale	Proposta di monitoraggio
		Presenza di edifici storico-culturali	Nessun effetto significativo negativo poiché il progetto del Piano non prevede modifiche e interventi su edifici esistenti	Non sono previste misure ambientali per questo indicatore poiché il progetto del Piano non prevede modifiche agli edifici esistenti	Nessuno	No
Socio-economica	Trasporto Pubblico Locale	Qualità del servizio sotto il profilo dei mezzi e delle fermate	Gli effetti sull'area dell'intervento sono positivi in quanto viene riqualificato anche l'ambito circostante	Il progetto prevede la riqualificazione di alcune fermate in centro storico con i relativi attraversamenti pedonali	Positivi	Si

PIANO DI MONITORAGGIO DEL PdR

Elenco degli indicatori scelti

Il Piano di Monitoraggio ha l’obiettivo di tenere sotto controllo le problematiche ambientali emerse dal quadro ambientale in relazione alle azioni di Piano e quindi è importante che gli indicatori scelti abbiano le seguenti caratteristiche:

- Si possano periodicamente aggiornare e provengano da Enti certificati;
- siano per la maggior parte quantitativi;
- si riferiscano principalmente alle criticità ambientali rilevate.

Il Piano di Monitoraggio, effettuato dall’Autorità Procedente, verrà da questa aggiornato, implementato e calibrato a seconda dei valori degli indicatori e dei loro risultati una volta messi a confronto con i parametri legislativi di riferimento e con le azioni del Piano.

Gli indicatori verranno aggiornati avvalendosi degli Open Data messi a disposizione dai vari Enti predisposti come ARPAV, SIT della Regione del Veneto, Provincia di Venezia.

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Matrice	Tema	Indicatore	Unità di misura	Cadenza	Ente che si occupa della raccolta ed elaborazione dei dati
Aria	Inquinamento di Biossido di Azoto e Polveri sottili	Aumento dell'inquinamento atmosferico nell'area di Mirano centro	%	annuale	ARPAV/ Comune
		Caratteristiche del traffico che attraversa via della Vittoria	tipologia	semestrale	Comune / Provincia
Suolo e sottosuolo	Impermeabilizzazione del suolo	Superficie occupata dal progetto	mq	Dopo la realizzazione dell'intervento	Comune
		Superficie impermeabilizzata dal progetto (in termini di consumo di suolo)	mq	Dopo la realizzazione dell'intervento	Comune
		Superficie che il progetto lascia permeabile e a verde	mq	Dopo la realizzazione dell'intervento	Comune
Biodiversità	Vegetazione prativa, arborea e arbustiva	Numero di alberi presenti nell'area prima e dopo l'intervento comprensivo delle nuove mitigazioni e compensazioni ambientali	unità	Dopo la realizzazione dell'intervento	Comune
Acqua	Efficienza delle reti di servizio	Episodi di allagamento e/o ristagno idrico nelle zone allagate negli ultimi 10 anni ricadenti nell'ambito	unità	annuale	AATO/ Comune/ Consorzio di Bonifica
Beni materiali	Risparmio energetico	Numero di corpi illuminanti installati a risparmio energetico in termini di riduzione dei consumi	unità/%	annuale	Arpav/ Comune
Paesaggio	Ambiti di trasformazione urbana	Variazione del paesaggio nell'intero ambito dopo l'intervento	descrittiva	annuale	Comune/ Regione del Veneto – Osservatorio del Paesaggio
Socio-economica	Trasporto pubblico Locale	Numero di fermate che necessitano di riqualificazione	unità	annuale	Comune
		Numero di utenti che utilizzano i mezzi di trasporto pubblico locale	unità	annuale	Comune

CONCLUSIONI

Considerazioni finali

Considerato, sotto il profilo amministrativo:

- ❖ che il Progetto del Piano rientra in un progetto più ampio relativo alla realizzazione di punti attrezzati di interscambio modale per incentivare l'uso del trasporto pubblico lungo direttrici interessate da forti flussi scolastici, nei Comuni di Mira, Mirano, Campagna Lupia e Spinea;
- ❖ che tale Progetto rientra nel **Programma Sperimentale Nazionale di Mobilità Sostenibile Casa-Scuola e Casa-Lavoro** così come definito dalla Legge n.221/2015 “*Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali*” ed approvato con D.M.208 del 20 luglio 2016;
- ❖ che il Progetto Definitivo del Piano acquisirà il parere favorevole di tutti gli Enti competenti per materia in sede di Conferenza di Servizi Decisoria e che le prescrizioni verranno recepite nel Progetto esecutivo;

Premesse le considerazioni in merito:

- ❖ all'importanza strategica dell'intervento previsto dal PdR;
- ❖ al fine per il quale è stato concepito, sia quello di migliorare la viabilità urbana nel centro Storico di Mirano, sia quello di incentivare l'uso del mezzo pubblico, in alternativa a quello privato per gli spostamenti lungo gli assi di collegamento casa-scuola e casa-lavoro, migliorando la qualità dell'aria e riducendo l'inquinamento atmosferico e acustico;
- ❖ all'invarianza idraulica garantita dal progetto con il sovradimensionamento della rete di smaltimento esistente locale;
- ❖ alle misure ambientali previste;
- ❖ allo stato di conservazione del verde esistente nell'area di studio;

Visti gli esiti:

- ❖ del quadro di riferimento pianificatorio che ha dimostrato piena coerenza;
- ❖ del quadro di riferimento ambientale;
- ❖ delle caratteristiche degli effetti del progetto di Piano sulle matrici ambientali;

Considerati, nell'ambito dell'intervento, gli effetti negativi derivanti:

- ❖ dall'impermeabilizzazione di nuovo suolo per complessivi 360 mq;

e considerati invece gli effetti positivi derivanti:

- ❖ dall'adozione degli accorgimenti tecnici volti a migliorare l'efficienza energetica, la raccolta delle acque meteoriche ed il traffico in centro urbano;

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

- ❖ dalla realizzazione di 40 mq di area a verde con la tutela di un albero storico;
- ❖ dalla riqualificazione complessiva dell’area libera ricadente all’interno del perimetro di Piano.

Si ritiene che il progetto del PdR “Via della Vittoria – Via Pestrino” sia da escludere dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica.



PROGRAMMA SPERIMENTALE NAZIONALE DI MOBILITA' SOSTENIBILE CASA-SCUOLA E CASA-LAVORO

REALIZZAZIONE DI PUNTI ATTREZZATI DI INTERSCAMBIO MODALE PER INCENTIVARE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO LUNGO DIRETTRICI INTERESSATE DA FORTI FLUSSI SCOLASTICI

REALIZZAZIONE PIATTAFORMA INTERMODALE IN VIA DELLA VITTORIA

3.2

INTERVENTO

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA



3.2
Realizzazione piattaforma intermodale
in Via della Vittoria
per il collegamento casa-scuola e casa-lavoro
con parcheggio per auto, bicipark,
fermata attrezzata per autobus e
una nuova rotonda che colleghi
via della Vittoria con via Pestrino

6 PF VERIFICA DI ASSOGETTABILITA' A VAS

Rapporto Ambientale Preliminare del PdR "Via della Vittoria – Via Pestrino"
Allegato 01



Comune di Milano

Intervento 3.2: Realizzazione piattaforma intermodale in Via della Vittoria

PROGRAMMA SPERIMENTALE NAZIONALE DI MOBILITA' SOSTENIBILE CASA-SCUOLA E CASA-LAVORO

REALIZZAZIONE DI PUNTI ATTREZZATI DI INTERSCAMBIO MODALE PER INCENTIVARE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO LUNGO DIRETTRICI INTERESSATE DA FORTI FLUSSI SCOLASTICI

REALIZZAZIONE PIATTAFORMA INTERMODALE IN VIA DELLA VITTORIA

3.2

INTERVENTO



PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA



Comune di Milano

Azienda Veneziana della Mobilità



Responsabile del Procedimento
ing. Ulisse Bonello

Progettista e valutatore:
ing. Matteo Negro

Analisi Ambientale:
Arch. Valeria Molin

Gruppo di Lavoro:
geom. Luana Scarpa
arch. Alessandra Stronchi
arch. Chiara Todesco
arch. Renata Tomini

6 PF VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VAS
Rapporto Ambientale Preliminare del PdR "Via della Vittoria – Via Pestrino"
Allegato 01

Milano, agosto 2018

Iter del Piano di Recupero

Di seguito si deve elencare il procedimento Amministrativo seguito per l’Adozione del Piano di Recupero Variato.

Inserire testo della delibera, pubblicazione, osservazioni pervenute e controdeduzioni.

Cartografia

Di seguito la cartografia allegata alla Delibera di Adozione.

Inserire la cartografia della delibera, modificata a seguito dell'accoglimento delle osservazioni.



PROGRAMMA SPERIMENTALE NAZIONALE DI MOBILITA' SOSTENIBILE CASA-SCUOLA E CASA-LAVORO

REALIZZAZIONE DI PUNTI ATTREZZATI DI INTERSCAMBIO MODALE PER INCENTIVARE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO LUNGO DIRETTRICI INTERESSATE DA FORTI FLUSSI SCOLASTICI

REALIZZAZIONE PIATTAFORMA INTERMODALE IN VIA DELLA VITTORIA

3.2

INTERVENTO

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA



3.2
Realizzazione piattaforma intermodale
in Via della Vittoria
per il collegamento casa-scuola e casa-lavoro
con parcheggio per auto, bicipark,
fermata attrezzata per autobus e
una nuova rotonda che colleghi
via della Vittoria con via Pestrino

6 PF VERIFICA DI ASSOGETTABILITA' A VAS

Rapporto Ambientale Preliminare del PdR "Via della Vittoria – Via Pestrino"
Allegato 02



Comune di Milano

Intervento 3.2: Realizzazione piattaforma intermodale in Via della Vittoria

PROGRAMMA SPERIMENTALE NAZIONALE DI MOBILITA' SOSTENIBILE CASA-SCUOLA E CASA-LAVORO

REALIZZAZIONE DI PUNTI ATTREZZATI DI INTERSCAMBIO MODALE PER INCENTIVARE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO LUNGO DIRETTRICI INTERESSATE DA FORTI FLUSSI SCOLASTICI

REALIZZAZIONE PIATTAFORMA INTERMODALE IN VIA DELLA VITTORIA

3.2

INTERVENTO



PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA



Comune di Milano

Azienda Veneziana della Mobilità



Responsabile del Procedimento
ing. Ulisse Bonello

Progettista e valutatore:
ing. Matteo Negro

Analisi Ambientale:
Arch. Valeria Molin

Gruppo di Lavoro:
geom. Luana Scarpa
arch. Alessandra Stronchi
arch. Chiara Todesco
arch. Renata Tomini

6 PF VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VAS

Rapporto Ambientale Preliminare del PdR "Via della Vittoria – Via Pestrino"

Allegato 02

Milano, agosto 2018

Elenco delle Autorità competenti in materia ambientale

Ai sensi dell’art. 12 del D.Lgs. 152/2006 e del D.Lgs. 4/2008, commi 1 e 2, e della DGR n. 791 del 31/03/09, per la Verifica di assoggettabilità relativa al Piano in esame si individuano:

1. Autorità competente:

Commissione Regionale V.A.S.
Area tutela e Sviluppo del Territorio
Direzione Commissioni Valutazioni
Unità Organizzativa Commissioni VAS VINCA NUVV
Palazzo Linetti – Calle Priuli,99 - Cannaregio – 30121 VENEZIA
Tel 041/279444-47 Fax 041/2794451
coordinamento.commissioni@pec.regione.veneto.it

2. Soggetti/autorità competenti in materia ambientale:

inserire tutti i Comuni contermini e gli Enti che sono stati consultati con il Rapporto Ambientale Preliminare relativo alla VAS del PAT del Comune di Mirano Adottato

SPETT.LE
REGIONE VENETO
DIPARTIMENTO TERRITORIO
SEZIONE URBANISTICA
CALLE PRIULI – CANNAREGIO 99
37121 VENEZIA
pianificazioneterritoriale@pec.regione.veneto.it

Egr. **SINDACO**
del **Comune di**
Via
Città
PEC

PROVINCIA DI VENEZIA

Settore Urbanistica

Via
Città
PEC

Spett.le
A.R.P.A.V.
Dipartimento Provinciale di Venezia
Via
Città
PEC

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

Spett.le

AZIENDA U.L.S.S. n.

“.....”

Via

Città

PEC

Spett.le

**CONSORZIO DI BONIFICA ACQUE RISORGIVE
(ex Consorzio di Bonifica Sinistra Medio Brenta)**

Via Marconi, 11

Via Rovereto, 12

30035 MIRANO

30174 Venezia

consorzio@pec.acquerisorgive.it

Spett.le

ISTITUTO REGIONALE VILLE VENETE

Piazza San Marco, 63

30100 VENEZIA

villevenete@pecveneto.it

Spett.le

UNITÀ PERIFERICA DEL GENIO CIVILE DI VENEZIA

Via

Città

PEC

Spett.le

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHEOLOGICI DEL VENETO

Via

Città

PEC

Spett.le

**SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI PER LE
PROVINCE DI VENEZIA, BELLUNO, PADOVA E TREVISO**

Fondamenta Rio Marin, Santa Croce, 770

30135 Venezia

mbac-sbap-vebpt@mailcert.beniculturali.it

Spett.le

**SOPRINTENDENZA PER I BENI STORICI, ARTISTICI ED
ETNOANTROPOLOGICI PER LE PROVINCE DI VENEZIA, BELLUNO, PADOVA E
TREVISO**

Fondamenta Rio Marin, Santa Croce, 770

30135 Venezia

mbac-sbsae-ve@mailcert.beniculturali.it

Pagina 2



PROGRAMMA SPERIMENTALE NAZIONALE DI MOBILITA' SOSTENIBILE CASA-SCUOLA E CASA-LAVORO

REALIZZAZIONE DI PUNTI ATTREZZATI DI INTERSCAMBIO MODALE PER INCENTIVARE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO LUNGO DIRETTRICI INTERESSATE DA FORTI FLUSSI SCOLASTICI

REALIZZAZIONE PIATTAFORMA INTERMODALE IN VIA DELLA VITTORIA

3.2

INTERVENTO

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA



3.2
Realizzazione piattaforma intermodale
in Via della Vittoria
per il collegamento casa-scuola e casa-lavoro
con parcheggio per auto, bicipark,
fermata attrezzata per autobus e
una nuova rotonda che colleghi
via della Vittoria con via Pestrino

6 PF VERIFICA DI ASSOGETTABILITA' A VAS

Rapporto Ambientale Preliminare del PdR "Via della Vittoria – Via Pestrino"
Allegato 03



Comune di Milano

Intervento 3.2: Realizzazione piattaforma intermodale in Via della Vittoria

PROGRAMMA SPERIMENTALE NAZIONALE DI MOBILITA' SOSTENIBILE CASA-SCUOLA E CASA-LAVORO

REALIZZAZIONE DI PUNTI ATTREZZATI DI INTERSCAMBIO MODALE PER INCENTIVARE L'USO DEL TRASPORTO PUBBLICO LUNGO DIRETTRICI INTERESSATE DA FORTI FLUSSI SCOLASTICI

REALIZZAZIONE PIATTAFORMA INTERMODALE IN VIA DELLA VITTORIA

3.2

INTERVENTO



PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA



Comune di Milano

Azienda Veneziana della Mobilità



Responsabile del Procedimento
ing. Ulisse Bonello

Progettista e valutatore:
ing. Matteo Negro

Analisi Ambientale:
Arch. Valeria Molin

Gruppo di Lavoro:
geom. Luana Scarpa
arch. Alessandra Stronchi
arch. Chiara Todesco
arch. Renata Tomini

6 PF VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VAS

Rapporto Ambientale Preliminare del PdR "Via della Vittoria – Via Pestrino"

Allegato 03

Milano, agosto 2018

Dichiarazione di non necessità della procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale

Il territorio comunale di Mirano non è interessato dalla presenza di siti appartenenti alla Rete Natura 2000 e dista più di 2 km dal sito più vicino *SIC/ZPS IT3250017 “Cave di Noale”*. Tutto il centro storico, compresa l’area del PdR, è frequentato da specie avifaunistiche comuni e sinantropiche o potenzialmente da specie avifaunistiche di passaggio non legate all’ambito urbano per esigenze ecologiche.

La realizzazione del progetto non comporterà quindi la perdita di habitat di interesse comunitario.

In merito a quanto previsto dalla normativa vigente in materia ed in particolare da quella della Regione del Veneto, secondo la D.G.R. n. 1400 del 29 agosto 2017, il Piano, non determinando incidenze negative significative sui siti Rete Natura 2000, rientra nei casi di esclusione dalla procedura di Valutazione di Incidenza.

È stata perciò predisposta una dichiarazione di non necessità della procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale che si riporta qui di seguito:

**Verifica Assoggettabilità a VAS – PdR denominato “Via della Vittoria – Via Pestrino”
Comune di Mirano (VE)**

PROCEDURA PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA

**MODELLO PER LA DICHIARAZIONE DI NON NECESSITÀ
DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA**

La/Il sottoscritta/o _____

[la parte in corsivo da compilarsi qualora non si provveda alla sottoscrizione con firma elettronica qualificata o con firma elettronica digitale ai sensi del D.Lgs n. 82/2005 e ss.mm.ii. e del D.P.C.M. n. 129/09]

nata/o a _____ prov. _____
il _____ e residente in _____
nel Comune di _____ prov. _____
CAP _____ tel. _____/_____ fax _____/_____
email _____

in qualità di _____
del piano – progetto – intervento denominato _____

DICHIARA

che per l'istanza presentata NON è necessaria la valutazione di incidenza in quanto riconducibile all'ipotesi di non necessità di valutazione di incidenza prevista dell'Allegato A, paragrafo 2.2 della D.G.R. n° 1400 del 29/08/2017 al punto / ai punti *[barrare quello/i pertinente/i]*

1	2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	

Alla presente si allega la relazione tecnica dal titolo: **PER I PUNTI 18 E 21 LA RELAZIONE TECNICA NON E' NECESSARIA**

DATA _____

IL DICHIARANTE _____

Informativa sull'autocertificazione ai del D.P.R. 28/12/2000 n. 445 e ss.mm.ii.

Il sottoscritto dichiara inoltre di essere a conoscenza che il rilascio di dichiarazioni false o mendaci è punito ai sensi dell'art. 76 del D.P.R. 28/12/2000 n. 445 e ss.mm.ii., dal Codice Penale e dalle leggi speciali in materia.

Tutte le dichiarazioni contenute nel presente documento, anche ove non esplicitamente indicato, sono rese ai sensi, e producono gli effetti degli artt. 47 e 76 del DPR 445/2000 e ss.mm.ii.

Ai sensi dell'art. 38 del DPR 445/2000 ss.mm.ii., la dichiarazione è sottoscritta dall'interessato in presenza del dipendente addetto ovvero sottoscritta o inviata insieme alla fotocopia, non autenticata di un documento d'identità del dichiarante, all'ufficio competente Via fax, tramite un incaricato, oppure mezzo posta.

DATA _____

IL DICHIARANTE _____