

PRONTUARIO DI MITIGAZIONE AMBIENTALE P.U.A.

Inquadramento e disciplina urbanistica

Il complesso oggetto di intervento risulta inserito nella Z.T.O. C2-59, un'area a parcheggio e un'area a verde privato.

Rientra parzialmente nella fascia a rispetto ambientale ai sensi della ex Legge n. 1497/39 (100 m.) e alla ex Legge n. 431/85 (150 m.) relative al Naviglio Brenta.

L'area in disamina è oggetto di una specifica Scheda (la numero 48) prevista all'interno del Progetto 2 "Naviglio Brenta" del Programma di Recupero Urbano e Sviluppo Sostenibile del Territorio P.R.U.S.S.T. "Riviera del Brenta".

La descrizione dell'intervento previsto dal Prusst è :

"L'ambito è posto a cavallo tra la SS11 e la strada arginale che segue il Naviglio Brenta verso Mira Porte. La scheda consente la creazione di un complesso residenziale a bassa densità edilizia di basso impatto ambientale e la creazione di un'area a parcheggio funzionale all'accessibilità al sistema di aree a Parco previsto nella zona".

SOMMARIO DEL PRONTUARIO DI MITIGAZIONE AMBIENTALE P.U.A.:

- A) **Analisi geo-morfologica dell'ambito del P.U.A.;**
- B) **Parcheggio Pubblico in cessione;**
- C) **Percorso Ciclo-Pedonale limitrofo al parcheggio pubblico;**
- D) **Sistemazione area a Verde Pubblico;**
- E) **Sistemazione degli esterni delle aree private;**
- F) **Sistemazione area a Verde Privato e Parcheggio di piano;**

A) Analisi morfologica dell'ambito d'intervento.

L'area in esame si trova nel territorio comunale di Mira in località Mira Porte, in zona pianeggiante (alla quota di circa 4,60 mt. s.l.m.m.), appartenente, sotto il profilo geomorfologico e litologico, alla cosiddetta "Bassa Pianura Veneto-Friulana" che si estende dalla fascia delle risorgive sino al mare.

Il sottosuolo è formato da depositi alluvionali recenti del fiume Piave e Brenta, rimaneggiati dai corsi d'acqua locali.

Le acque di fusione provenienti dai fronti glaciali hanno riversato in pianura una potente coltre di detriti, più grossolani a monte ove più impetuose erano le correnti fluvioglaciali, più sottili a valle ove la diminuita energia di trasporto ha permesso l'accumulo di sedimenti più sottili costituiti da: depositi limoso argillosi nelle aree di esondazione, sabbiosi in corrispondenza dei corpi di canale e limoso sabbiosi in prossimità di tali corpi.

L'immediato sottosuolo è quindi costituito da terre fini: limi, argille, sabbie e termini intermedi; sono spesso presenti anche livelli torbosi.

La “Carta dei Suoli del bacino scolante in laguna di Venezia” redatta dall’A.R.P.A.V. nel 2005, basata su studi recenti, ascrive il territorio al settore pleistocenico (Bassa pianura antica) del sistema alluvionale del Brenta (vedi figura in appendice).

La carta geomorfologica redatta dalla Provincia di Venezia evidenzia la presenza nell’area in oggetto di un dosso fluviale sabbioso. Lo studio eseguito conferma la presenza di un sottosuolo prevalentemente sabbioso tranne che per la porzione nord occidentale, dove i terreni sono costituiti da riporti e da argille e limi prevalenti a testimonianza di una posizione marginale rispetto alla direttrice del corso d’acqua.

In base agli studi effettuati dal Dipartimento della Protezione Civile, riportati nel sito del ex Commissario Delegato per l’Emergenza, l’area non è stata allagata durante gli eventi più recenti.

B) Parcheggio Pubblico in cessione.

Nell’ambito del presente P.U.A., ma già previsto nella scheda puntuale del P.R.U.S.S.T., l’area individuata con i mapp.li 37, 297 e 1607 parte del fg. 27 di superficie reale pari a mq. 3.033,47 è destinata a contenere un parcheggio pubblico in cessione all’Ente.

In considerazione che a nord di tale lotto vi è la Strada Regionale n. 11 “Padana Superiore” via Nazionale, l’amministrazione ha ritenuto di far accedere i veicoli destinati al parcheggio pubblico ed al verde pubblico da tale accesso. A seguito delle prescrizioni in sede di Autorizzazione Paesaggistica (pos. E/2015/0501) anche il Lotto 1 avrà accesso dalla SR11 tramite l’area a parcheggio, mentre il Lotto 2 usufruirà dell’attuale accesso da via Lanza tramite servitù di passaggio esistente.

Il parcheggio verrà realizzato nel seguente modo:

- la strada di accesso sarà impermeabile e verrà realizzata con manto in asfalto bituminoso;
- l’area a parcheggio sarà permeabile, verrà realizzata con impiego di mattonelle autobloccanti con interstizi riempiti di terra vegetale con semina di manto erboso;
- verrà realizzata, inoltre una pista ciclabile ed un percorso pedonale impermeabile con finitura in mattonelle autobloccanti colorate;
- gli impianti previsti sono: l’illuminazione pubblica con più punti luce, condotte adeguatamente dimensionate per garantire il principio di invarianza idraulica costituito per rallentare il deflusso delle acque nei picchi di massima precipitazione piovosa, lo scarico delle acque meteoriche mediante caditoie e condotte, utilizzate anche come impianto di laminazione, versanti sulle condotta stradale di via Nazionale.

C) Percorso Ciclo Pedonale affiancato al parcheggio :

Nell’ambito del presente P.U.A. viene proposta la realizzazione di una pista ciclabile e di un percorso pedonale, così come indicato nel P.R.G. vigente, tali percorsi partono da via Nazionale ed arrivano in via Lanza e proseguono fino a via Don L. Minzoni.

La realizzazione della pista ciclabile e del percorso pedonale avverrà mediante le seguenti fasi operative:

- scarifica della cotica arborea e sbancamento dell’area;

- stesa di telo di armamento in geotessuto;
- ricarica dell'area di sbancamento con tuot-venant e misto stabilizzato di "Sarone" e costipazione con mezzi idonei;
- realizzazione di soletta in cls. adeguatamente armata per mantenere un piano di scorrimento orizzontale;
- finitura con posa in sabbia grezza di mattonelle in cls. autobloccanti posate a spina di pesce.

Particolare cura verrà posta per quanto riguarda il superamento delle barriere architettoniche realizzando rampe con pendenza massima dell'5%.

Tale intervento non varia in modo sostanziale l'andamento altimetrico dell'area e viene realizzata con materiali naturali che non costituiscono grande impatto ambientale.

D) Sistemazione area a Verde Pubblico.

Il P.U.A. prevede la sistemazione di un'area individuata con i mapp.li 37, e 1607 parte del fg. 27 di superficie reale pari a mq. 611,66 a Verde Pubblico che viene posizionata ad est dell'intervento, a ridosso della pista ciclo/pedonale esistente.

La sistemazione dell'area verrà eseguita con riporto di terra vegetale e il posizionamento di essenze arboree autoctone.

Tale sistemazione si aggancia alla esistente pista ciclo/pedonale esistente che sbocca lungo il Naviglio Brenta, imprimendo una notevole connotazione di pregio al contesto circostante che aggiunta al percorso pedonale crea un insieme gradevole sotto l'aspetto ambientale di cui ne traggono principale beneficio gli attuali insediamenti civili e quelli previsti.

Le essenze che sono previste nella sistemazione dell'area a verde pubblico, nonché negli spazi verdi del parcheggio, sono:

Alberi

- 1 – Quercus Rbour (quercia)
- 2 – Prunus Avium (Ciliegio)
- 3 – Carpinus Betulus (Carpino Bianco)
- 4 – Acer Campestre (Acero Campestre)

Arbusti

- 5 – Langerstroemia
- A – Wegeila
- B – Hydrange Panicula
- C – Viburnum Plicatum
- D – Amelanchier

Erbacee perenni

- E – Iris Germanica
- F – Heuchera
- G – Bressingham
- H – Lonicera Nitida
- I – Rosa Aspiring
- L – Viburnum Propinquum

E) Sistemazione degli esterni delle aree private.

Il presente P.U.A. propone interventi di nuova costruzione, gli schemi tipologici indicati nella Tav. U07 non sono prescrittivi ma rispecchiano l'intento di realizzare un'edilizia di basso impatto ambientale come in precedenza ampiamente descritto.

I progetti edilizi verranno presentati con Permesso di Costruire e verranno vagliati dalla Commissione Edilizia Ambientale ove ricadano nelle fasce di rispetto paesaggistico.

I nuovi corpi di fabbrica, in osservanza delle indicazioni preliminari della Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali di Venezia, sono posizionati sull'area ad ovest, quindi, poco visibili dall'origine del vincolo dettato dal corso d'acqua Naviglio Brenta dato che vi è frapposta una quinta edilizia già insediata.

Gli spazi esterni, sono organizzati in funzione dell'utilizzo della minor superficie coperta possibile, ottimizzando i percorsi pedonali, concentrando i garage interrati in un unico interrato con unica rampa d'accesso.

In considerazione, quindi, degli interventi edilizi viene proposto un insieme sistematico di opere di mitigazione che prevedono la realizzazione di siepi di mascheramento delle recinzioni e aree a giardino interne.

Le rimanenti aree rimangono a verde prativo con nuove essenze arboree per permettere una piacevole vista sull'ampio spazio verde pertinenziale all'intervento edilizio.

F) Sistemazione aree a Verde Privato e Parcheggio di piano.

In funzione degli interventi edilizi il Prusst non prevede la realizzazione di standard suppletivi né a parcheggio né a verde oltre a quelli già descritti, ma in previsione di un'organizzazione funzionale e di una mitigazione paesaggistica ed idraulico – ambientale, si prevede la realizzazione di un'area a verde prativo con piantumazione di essenze autoctone e la realizzazione di un volume d'invaso finalizzato a garantire l'invarianza idraulica dell'area senza gravare sulle condotte idrauliche esistenti.

La quinta arborea verrà eventualmente costituita con altre essenze locali uguali a quelle già previste nel verde pubblico.

Il tecnico incaricato
Arch. Lucio de Munari