



REGIONE DEL VENETO

**COMUNE DI MIRA**  
Provincia di Venezia



## PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO

DATA

**Ottobre 2017**

LAVORO:

### **SISTEMAZIONE E MESSA IN SICUREZZA DEI PONTILI COMUNALI LUNGO IL NAVIGLIO BRENTA**

ELABORATO:

### **RELAZIONE PAESAGGISTICA**

TAVOLA N°

**D.03**

**dmr** STUDIO DI INGEGNERIA

**ING. DOMENICA MIMMA RAULLI**

Via Uruguay n° 20 - 35127 Padova  
Tel. 049 8701598 Fax 049 2127525 - info@studioraulli.it



**COMUNE MIRA**

Responsabile Unico del Procedimento  
Ing. Alberto Franceschini

REV	DESCRIZIONE	DATA	REDAZIONE	VERIFICA	SCALA
A	Prima Emissione	Ottobre 2017	Ing. Domenica Mimma Rauli	Ing. Domenica Mimma Rauli	-
					NOME FILE
					<b>D.03 Rell Paes.pdf</b>



**COMUNENE DI MIRA**  
Provincia di Venezia

## **RELAZIONE PAESAGGISTICA SEMPLIFICATA**

Ai sensi del D.P.R. n. 31/2017

**OGGETTO: LAVORI DI SISTEMAZIONE E MESSA IN SICUREZZA DEI PONTILI COMUNALI LUNGO IL NAVIGLIO BRENTA IN COMUNE DI MIRA (VE).**

1. **RICHIEDENTE:** Dirigente del Servizio LL. PP. e Infrastrutture in rappresentanza del Comune di Mira (VE).

☐ persona fisica      ☐ società      ☐ impresa      ☒ **ente**

2. **TIPOLOGIA DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO:**

L'intervento che si propone rientra nell'elenco degli "interventi di lieve entità soggetto ad "Autorizzazione Paesaggistica Semplificata" ai sensi dell'art. 8 comma 1 del D.P.R. 31/2017.

Le opere in oggetto riguardano la manutenzione straordinaria e il consolidamento di pontili e piazzole di sosta per attesa autobus lungo il naviglio Brenta, in Comune di Mira (VE).

Gli interventi previsti riguardano il consolidamento e rifacimento delle strutture portanti e dei piani di calpestio realizzati in tavolato di legno e i relativi parapetti, nonché le strutture di fondazione. Le opere interessano soprattutto lavorazioni su manufatti in legno. Il progetto si riferisce a interventi volti al recupero strutturale e funzionale delle strutture dei pontili mantenendo inalterati, sia la geometria sia la natura dei manufatti esistenti. Nella nuova proposta di progetto, si ha un'unica eccezione per il Pontile n.7 in cui, anche su richiesta della società "Gruppo Remiero Rivieraasco" è stata modificata la posizione della scaletta di approdo al pontile, che risulta ruotata con appoggio al basamento in calcestruzzo e al tavolato in legno, mentre nella posizione esistente essa è appoggiata direttamente sulla sponda.

Le nuove configurazioni di progetto sono, ove verificate le sezioni strutturali, perfettamente ricalcanti quelle attualmente esistenti, sia per forma che per la natura dei materiali. I pontili e le piattaforme di sosta esistenti sono tutte in struttura portante in legno, poggianti su pali di fondazione sempre in legno, che a seconda dei casi, sono completamente immersi in acqua oppure in scarpata. Il piano d'impalcato è realizzato sempre in tavolato di legno, come indicato negli elaborati di progetto.

### 3. CARATTERE DELL'INTERVENTO

☐ temporaneo ☒ **permanente**

### 4. DESTINAZIONE D'USO

☐ residenziale o ricettiva/turistica o industriale/artigianale o agricolo o commerciale/direzionale  
☒ **altro: Piccoli pontili per attracco natanti e piattaforme di sosta per attesa autobus e stallo biciclette.**

### 5. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO E/O DELL'OPERA

☒ **centro o nucleo storico o area urbana o area periurbana o insediamento rurale (sparso e nucleo) o area agricola o area naturale o area boscata o ambito fluviale o ambito lacustre**  
☐ altro .....

### 6. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

☒ **pianura** o versante o crinale (collinare/montano) o piana valliva (montana/collinare)  
☐ altopiano/promontorio o costa (bassa/alta)  
☐ altro.....

### 7. UBICAZIONE DELL'OPERA E/O DELL'INTERVENTO

- a) estratti cartografici CATASTO/CTR/IGM/ORTOFOTO: I manufatti oggetto di intervento sono indicati nelle schede in Allegato (Allegati A e B).
- b) estratto cartografico degli strumenti della pianificazione urbanistica sovracomunale e comunale e relative norme, come indicato negli Allegati (Allegati C estratti dal PTCP);
- c) estratto cartografico degli strumenti della pianificazione paesaggistica e relative norme, come indicato negli Allegati (Allegati C e D estratti dal PTCP – Allegati D estratti dal PAT);;

Al fine dell'inquadramento territoriale si allegano in calce i seguenti documenti:

- Allegati A - Estratti dello Stradario;
- Allegati B - Estratto C.T.R.;
- Allegati C e D - Estratto Tavola P.T.C.P.;
- Allegati E - Estratto Tavola P.A.T.;
- Allegati F – Documentazione Fotografica .

## 8. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE

La documentazione fotografica a corredo del Progetto (ELABORATO D.04), indica la collocazione dei pontili oggetto di intervento nel territorio con coni ottici relativi. Nelle schede in allegato sono riportate anche le prese fotografiche del contesto circostante (Allegato F)

### 8.a PRESENZA DI IMMOBILI ED AREE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO

☐ a) cose immobili ☒ **b) ville, giardini, parchi** ☐ c) complessi di cose immobili ☒ d) bellezze panoramiche estremi del provvedimento di tutela, denominazione e motivazione in esso indicate

#### **PONTILE 1 - LOCALITÀ MALCONTENTA DI MIRA**

Il piccolo approdo denominato "Pontile 1" è situato in Riviera Malibran, in destra naviglio posto subito a valle del ponte girevole, in località Malcontenta in Comune di Mira. **Malcontenta** è una località della provincia di Venezia, divisa in due dal Naviglio del Brenta. Ha la specificità di essere sia una frazione del Comune di Mira (area a sud del Naviglio), sia una località del Comune di Venezia (municipalità di Marghera, area a nord).





**Foto 1\_ vista da Via della Stazione**



**Foto 2\_ vista da Via della Stazione**

In passato la Malcontenta ha rappresentato un importante punto di passaggio lungo il percorso fluviale che mette in comunicazione Venezia a Padova: all'altezza del centro si dirama dal Brenta il canale Bondante, che sfocia nella laguna veneta.

In località Dogaletto caratteristica prevalente è la presenza di cavane, tipiche rimesse per imbarcazioni da barena. Nella porzione di territorio in Comune di Mira, è importante la presenza della famosa Villa Foscari, detta appunto la "Malcontenta e del la grande caserma del corpo dei Lagunari.

**Villa Foscari**, detta “La Malcontenta”, è una villa veneta progettata da Andrea Palladio nel 1559 lungo il Naviglio del Brenta, per i fratelli Nicolò e Alvise Foscari. L'edificio fu voluto da Nicolò Foscari, che intendeva realizzare una residenza raggiungibile rapidamente in barca dal centro di Venezia grazie alla posizione presso la foce del Naviglio del Brenta. Il progetto fu affidato ad Andrea Palladio tra il 1556 e il 1559. Villa Foscari è l'unica villa del Palladio lungo la Riviera del Brenta.



**Foto 3\_ Villa Foscari detta “La Malcontenta”**

### **PONTILE 3 - RIVIERA SAN PIETRO**

Il pontile n. 3 è situato in destra Naviglio a monte della passerella pedonale in Riviera San Pietro in località Oriago di Mira, ed è costituito da una piattaforma per lo stallo delle biciclette.

Dal punto di vista paesaggistico Oriago ha come elementi distintivi un cippo di mattoni situato all'ingresso della frazione, chiamato "il Termine", che dal 1375 al 1405 serviva per segnare il confine tra i territori di Padova e la Repubblica di Venezia. Si rileva la presenza della chiesa parrocchiale, intitolata a Santa Maria Maddalena, del XV secolo e modificata nel Cinquecento. Come tutta la Riviera del Brenta, in località Oriago di Mira sorgono alcune ville venete, tra le quali:

- Villa Allegri Von Ghega (XVI secolo), dove soggiornò il generale Josef Radetzky;
- Villa Mocenigo (XVIII secolo), ora una delle sedi dell'Università "Ca' Foscari" di Venezia;
- Palazzo Moro (XV secolo);
- Villa Gradenigo (XVI secolo), con affreschi attribuiti a Benedetto Caliari, fratello del Veronese.



**Foto 4\_ Villa Allegri Von Ghega**



**Foto 5\_ Villa Mocenigo**

#### **PONTILE 4 – VIA VENEZIA**

Il pontile n. 4 è situato in sinistra Naviglio a valle della passerella pedonale in via Venezia in località Oriago di Mira ed è costituito da una piattaforma di sosta per l'attesa dell'autobus.

Dal punto di vista paesaggistico il pontile n. 4 presenta gli stessi elementi caratteristici precedentemente descritti per il pontile n.3, essendo posizionato a circa 20 m più a monte, sulla riva opposta del naviglio.

#### **PONTILE 5 – VIA VENEZIA**

Il pontile n. 5 è situato in sinistra Naviglio a valle del ponte di via Sabbioni, in Via Venezia in località Oriago di Mira, in corrispondenza dell'incrocio con Via Romagna, ed è costituito da una piattaforma di sosta per l'attesa dell'autobus.

Il contesto paesaggistico è quello simile a quello del pontile n.4.

#### **PONTILE 6 – VIA NAZIONALE**

Il pontile n. 6 è situato in sinistra Naviglio nell'area di sosta prima del cavalcavia della ferrovia "Mestre – Adria", in via Nazionale in corrispondenza del civico 442.

Il pontile n.6 è costituito da un approdo per natanti e da una piattaforma in tavolato di legno antistante la sponda. Il pontile è inserito all'interno di un'area di ristoro con la presenza di tavoli in legno e panchine, che consentono la possibilità di effettuare delle soste ricreative.

Dal punto di vista paesaggistico si rileva la presenza della Villa Widman Rezzonico Foscari situata a valle dell'approdo lungo la Via Nazionale.





**Foto 6\_ Villa Widman Rezzonico Foscari**

### **PONTILE 7 – VIA G. di VITTORIO**

Il pontile n. 7 è situato in destra Naviglio in via G. di Vittorio in corrispondenza della sede del “Gruppo Remiero Rivieraasco” e di fronte alla sede dell’ex macello Comunale in Località Mira Porte. Dal punto di vista paesaggistico si rileva la presenza della Villa Valmarana situata a valle dell’approdo in via Valmarana.

La Barchessa è ciò che resta della settecentesca Villa Valmarana, che appartiene al ricco patrimonio artistico delle Ville Venete. Fino alla fine del 1600 la barchessa era quella parte della villa che rimaneva al servizio dell’agricoltura, come granaio, e sotto le cui arcate venivano riposte le barche (da queste si trasse poi il nome barchessa), affinché non disturbassero il normale utilizzo del Naviglio del Brenta (era infatti vietato lasciare le barche attraccate lungo il Canale).



**Foto 7\_ Villa Valmarana**

**8.b PRESENZA DI AREE TUTELATE PER LEGGE**

- ☐ a) territori costieri
- ☐ b) territori contermini ai laghi
- ☒ c) **fiumi, torrenti, corsi d'acqua**
- ☐ d) montagne sup. 1200/1600 m
- ☐ e) ghiacciai e circhi glaciali
- ☐ f) parchi e riserve
- ☐ g) territori coperti da foreste e boschi
- ☐ h) università agrarie e usi civici
- ☐ i) zone umide
- ☐ l) vulcani
- ☐ m) zone di interesse archeologico

**9. DESCRIZIONE SINTETICA DELLO STATO ATTUALE DELL' IMMOBILE O DELL'AREA DI INTERVENTO:**

Gli interventi previsti riguardano il consolidamento delle strutture portanti e il rifacimento dei piani di calpestio in legno con i relativi parapetti, di sei pontili e piazzole di sosta, ubicati nel territorio comunale di Mira lungo il naviglio Brenta (cfr. Tavole di progetto).

I pontili e le piattaforme di sosta esistenti hanno tutti struttura portante in legno, poggiante su pali di fondazione sempre in legno che a seconda dei casi sono completamente immersi in acqua oppure in scarpata. I pontili s'inseriscono e fanno parte del paesaggio legato alla navigabilità del corso d'acqua naviglio Brenta che rappresenta un corridoio ecologico e rientra all'interno del sistema dei tracciati storici individuati dal PTCP (Carta degli Invarianti).

**10. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA (dimensioni materiali, colore, finiture, modalità di messa in opera, ecc.) CON ALLEGATA DOCUMENTAZIONE DI PROGETTO:**

Il progetto prevede la realizzazione d'interventi atti alla sistemazione e messa in sicurezza di alcune strutture in legno in Comune di Mira, ubicate lungo il Naviglio Brenta a ridosso delle sponde del canale. In particolare si tratta del consolidamento/rifacimento di n.2 piattaforme in legno per l'alloggiamento delle strutture di attesa (pensiline) autobus, n.3 pontili per l'approdo di natanti e n.1 piattaforma per lo stallo delle biciclette. Gli interventi previsti riguardano sia il consolidamento delle strutture portanti, sia il rifacimento dei piani di calpestio realizzati in tavolato di legno con i relativi parapetti, nonché delle strutture di fondazione.

**10.1 Pontile N.1\_Riviera Malibran, in destra Naviglio (Località Malcontenta)**

*10.1.1 Stato di Fatto*

Il manufatto denominato "Pontile N.1" è rappresentato, da una piattaforma per l'approdo di natanti con struttura portante in legno delle dimensioni in pianta di 2,45 x 3,55 m.

Lo schema strutturale della piattaforma è costituito da un tavolato portante dello spessore di 5 cm che poggia su un'orditura di n. 4 travi secondarie delle dimensioni di 15x20 cm poste con interasse variabile,  $i_{max} = 0,77$  m. Le travi secondarie a loro volta, appoggiano su una trave principale di sezione 20x20 cm, che scarica direttamente sui due pali di fondazione e su una sella in calcestruzzo, a ridosso della scarpata. I pali in legno, hanno un diametro massimo rilevato di  $\Phi = 25$  cm.

*10.1.2 Stato di Progetto*

La struttura di progetto ricalca nella geometria, la configurazione dello stato di fatto sia per la disposizione dell'orditura delle travi principali, sia per la disposizione dei due pali di fondazione.

Nello stato di progetto variano le dimensioni della trave principale (25x25 cm), che scarica il peso delle travi secondarie sui due pali di fondazione, che passano da un diametro  $\Phi = 25$  cm ad un diametro  $\Phi = 30$  cm.

Il tavolato portante che costituisce il piano di calpestio, sarà costituito da assi larghe 20 cm con spessore  $s = 6$  cm.

## **10.2 Pontile N.3\_Riviera San Pietro, in destra Naviglio (Località Oriago)**

### *10.2.1 Stato di Fatto*

Il manufatto denominato “Pontile N.3” è rappresentato, da una piattaforma di sosta per lo stallo delle biciclette con struttura portante il legno delle dimensioni in pianta di 30,0 x 1,85 m. Lo schema strutturale della piattaforma è costituito da un tavolato portante dello spessore di 5 cm che poggia su un’orditura di travi secondarie delle dimensioni di 20x20 cm poste ad un interasse variabile, con  $i_{\max} = 1,15$  m e da travi intermedie delle dimensioni di 10x20 cm. Le travi secondarie a loro volta, appoggiano su travi principali di sezione 20x20 cm, che sono appoggiate su n.13 coppie di pali e su un batolo di calcestruzzo posti a ridosso della scarpata. I pali in legno hanno un diametro massimo rilevato di  $\Phi = 25$  cm e presentano un interasse di 2,00 m. .

Tutto il fronte della scarpata del pontile N.3 è interessato da una palificata di difesa spondale interposta tra le coppie di pali.

### *10.2.2 Stato di Progetto*

La struttura di progetto ricalca nella geometria lo stato di fatto sia per la disposizione dell’orditura delle travi principali e secondarie, sia per la disposizione dei pali di fondazione.

Nella configurazione di progetto variano le dimensioni delle travi principali (20x25 cm) e del diametro dei pali di fondazione che da un diametro pari a  $\Phi = 25$  cm passano ad un diametro di  $\Phi = 30$  cm.

Il tavolato che costituisce il piano di calpestio sarà costituito da assi con larghezza di 20 cm e spessore  $s = 6$  cm. Al fine di stabilizzare la configurazione di progetto si inserisce una seconda linea di pali, arretrata verso la scarpata e posta ad un interasse  $i = 4,0$  m. I secondi pali sono arretrati verso la sponda in allineamento con quello anteriori, totalmente immersi in alveo, e posti alla distanza intermedi di  $i = 90$  cm.

## **10.3 Pontile N.4\_Via Venezia, in sinistra Naviglio (Località Oriago)**

### *10.3.1 Stato di Fatto*

Il manufatto denominato “Pontile N.4” è rappresentato, da una piattaforma di sosta per l’attesa dell’autobus con struttura portante il legno delle dimensioni in pianta di 8,20 x 2,10 m. Su di essa è posizionata una pensilina per attesa autobus realizzata in ghisa e acciaio della ditta “Neri modello Scilla”.



Lo schema strutturale della piattaforma è costituito da un tavolato portante dello spessore di 5 cm che poggia su un'orditura di travi secondarie delle dimensioni di 20x20 cm<sup>2</sup> poste ad un interasse variabile, con  $i_{max} = 1,90$  m e da travi intermedie delle dimensioni di 10x20 cm. Le travi secondarie a loro volta, appoggiano su travi principali di sezione 20x20 cm, le quali a sono appoggiate, su n.7 pali e su un batolo di calcestruzzo posti a ridosso della scarpata. I pali in legno hanno un diametro massimo rilevato di  $\Phi = 25$  cm.

A lato dell'area di sosta, è presente una scala sempre in legno le cui travi principali di sezione 20x20, su cui poggiano gradini sempre in legno dello spessore di 5 cm. Le travi principali della scala sono collegate in testa alla struttura della piattaforma, mentre al piede sono ancorate ad un batolo di calcestruzzo.

#### *10.3.2 Stato di Progetto*

La struttura di progetto ricalca nella geometria lo stato di fatto sia per la disposizione dell'orditura delle travi principali e secondarie sia per la disposizione dei pali di fondazione.

Nella configurazione di progetto variano le dimensioni delle travi principali (25x25 cm) e del diametro dei pali di fondazione che da un diametro  $\Phi = 25$  cm passano ad un diametro  $\Phi = 30$  cm.

Il tavolato che costituisce il piano di calpestio sarà costituito da assi con larghezza di 20 cm e spessore  $s = 6$  cm. La geometria della scaletta di approdo rimane la stessa, mentre varia la sezione del gradino che avrà uno spessore netto di  $s = 6$  cm.

### **10.4 Pontile N. 5\_ Via Venezia, in sinistra Naviglio (Località Oriago)**

#### *10.4.1 Stato di Fatto*

Il manufatto denominato "Pontile N.5" è rappresentato, da una piattaforma di sosta per l'attesa dell'autobus con struttura portante in legno delle dimensioni in pianta di 10,20 x 2,80 m. Anche su questa struttura grava il carico permanente della pensilina in ghisa e acciaio come nel Pontile N.4. Lo schema strutturale è costituito da un tavolato portante dello spessore di 5 cm che poggia su un'orditura di travi secondarie delle dimensioni di 20x25 cm<sup>2</sup> poste ad un interasse, con  $i_{max} = 1,40$  m. Le travi secondarie a loro volta, appoggiano su travi principali di sezione 20x25 cm, che appoggiano su n.2 pali (uno immerso e l'altro in scarpata) e su un batolo di calcestruzzo posto a ridosso della scarpata. I pali in legno hanno un diametro massimo rilevato di  $\Phi = 30$  cm.

#### 10.4.2 Stato di Progetto

La struttura di progetto riproduce la geometria dello stato di fatto sia per la disposizione dell'orditura delle travi principali e secondarie sia per la disposizione dei pali di fondazione.

Nella configurazione di progetto le dimensioni delle travi principali e secondarie (20x25 cm) non variano, anche il diametro dei pali di fondazione resta delle dimensioni di  $\Phi = 30$  cm. Per le dimensioni della piattaforma e per i carichi di progetto si prevede inserire dei pali aggiuntivi in asse con quelli intermedi in modo da spezzare la luce di carico e rafforzare sia la struttura delle travi principali attraverso l'inserimento del doppio palo, sia quella delle travi secondarie che ridistribuiscono il carico del tavolato portante. Il tavolato che costituisce il piano di calpestio sarà costituito da assi con larghezza di 20 cm e spessore  $s = 6$  cm.

### 10.5 Pontile 6\_ Via Nazionale, in sinistra Naviglio

#### 10.5.1 Stato di Fatto

Il manufatto denominato "Pontile N.6" è rappresentato, da un pontile in legno per l'approdo di imbarcazioni al fine di consentire l'accesso, attraverso una scala posta in sponda ad un'area di ristoro. Il pontile in pianta ha dimensioni di 10,0 x 1,90 m.

Lo schema strutturale della piattaforma è costituito da un tavolato portante dello spessore di 5 cm che poggia su un'orditura di N.2 travi secondarie delle dimensioni di 15x20 cm poste con interasse  $i = 1,50$  m che appoggiano una, sulle travi principali e la seconda direttamente sulla sella in calcestruzzo. Le travi principali appoggiano direttamente sui pali e sul batolo di calcestruzzo e allo stato attuale hanno sezione di 25x13 cm. I N. 7 pali di fondazione in legno, hanno un diametro massimo rilevato di  $\Phi = 30$  cm e presentano un interasse di  $i_{\max} = 1,70$  m.

Dall'area di sosta al pontile, si accede attraverso una scala in legno larga  $L = 2,40$  m, le cui travi principali hanno sezione 15x20 cm, con gradini sempre in legno dello spessore di 5 cm che appoggiano direttamente sul terreno e lateralmente sono ancorati alle travi, mentre in testa sono presenti dei paletti che impediscono lo scivolamento del terreno. Le travi principali della scala sono collegate in testa ad una trave in legno che delimita l'area di sosta mentre al piede appoggiano sul cordolo di calcestruzzo.

### *10.5.2 Stato di Progetto*

La struttura di progetto ricalca nella geometria dello stato di fatto sia per la disposizione dell'orditura delle travi principali e secondarie e per la disposizione dei pali di fondazione.

Nella configurazione di progetto variano le dimensioni delle travi principali che avranno una sezione di 20x25 cm e le due travi secondarie la cui sezione sarà di 20x20 cm, mentre il diametro dei pali di fondazione resta  $\Phi = 30$  cm.

Il tavolato che costituisce il piano di calpestio sarà costituito da assi con larghezza di 20 cm e spessore  $s = 6$  cm. La scala sarà costituita sempre da due travi principali, tra le quali sarà interposta una terza trave che serve a ridistribuire in modo uniforme il carico dei gradini che appoggiano direttamente sulla travi. La sezione del gradino che avrà uno spessore netto di  $s = 6$  cm.

## **10.6 Pontile 7\_ Via G. di Vittorio, in destra Naviglio (Località Mira Porte)**

### *10.6.1 Stato di Fatto*

Il manufatto denominato "Pontile N.7" è rappresentato, da una piccola piattaforma per l'approdo di natanti con struttura portante il legno delle dimensioni in pianta di 2,4 x 5,16 m.

Lo schema strutturale della piattaforma è costituito da n.4 travi principali che appoggiano su n.4 pali di fondazione e su un cordolo in calcestruzzo posizionato sulla scarpata. Il tavolato portante dello spessore di 5 cm appoggia su un'orditura di N.3 travi secondarie delle dimensioni di 15x23 cm poste ad un interasse variabile, con  $i_{\max} = 1,72$  m. I pali in legno hanno un diametro massimo rilevato di  $\Phi = 25$  cm e presentano un interasse di  $i_{\max} = 1,72$  m.

A lato del pontile è presente una scaletta in legno che appoggia direttamente sul terreno ed è scollegata dalla struttura del pontile.

### *10.6.2 Stato di Progetto*

La struttura di progetto riproduce la geometria dello stato di fatto sia per la disposizione dell'orditura delle travi principali e secondarie, sia per la disposizione dei pali di fondazione.

Nella configurazione di progetto varia la dimensione delle travi principali (20x25 cm), e il diametro dei pali di fondazione che avrà dimensioni di  $\Phi = 30$  cm.

Le travi secondarie mantengono la stessa sezione di 20x20 cm. Il tavolato che costituisce il piano di calpestio sarà costituito da assi di larghezza di 20 cm e spessore  $s = 6$  cm. La scaletta nella configurazione di progetto sarà appoggiata al piano di calpestio e al cordolo che fa da sponda alla riva.

#### **11. EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA**

L'impatto, transitorio, si limita alla fase di cantiere, dovuto alla presenza di mezzi e macchine operatrici, ed è principalmente localizzato nelle aree immediatamente prospicienti le sponde del corso d'acqua.

Nel corso dei lavori si provvederà, ove possibile, ad isolare le aree di intervento a ridosso del corso d'acqua, al fine di mitigare gli impatti legati alla movimentazione di mezzi e materiali, che si ripercuotono sulle componenti biotiche ed abiotiche del sistema idrico.

Ad intervento concluso, il paesaggio non risulterà alterato e non verranno inseriti nell'ambito interessato dai lavori, elementi estranei.

Gli interventi di progetto, non comportano modificazioni né dal punto di vista ambientale e paesaggistico, né dal punto di vista storico culturale perché, le nuove strutture dei pontili non modificano né la geometria, né la tipologia dei materiali dello stato attuale. Per ragioni legate alla statica delle strutture stesse, destinate ad accogliere carichi in alcuni casi importanti, lì dove si è reso necessario, sono state modificate aumentandole alcune sezioni delle travi e dei pali di fondazione. In alcuni pontili (N.3 e N.5) sono stati inseriti dei pali di fondazione aggiuntivi, ma la loro posizione, è collocata dietro la fila principale delle palificate anteriori, per cui la loro presenza non modifica l'impatto visivo rispetto allo stato attuale. Nell'intervento relativo al pontile n.7 è stata modificata la posizione della scaletta di accesso che è indicata lateralmente e non più direttamente sulla sponda.

I parapetti in legno hanno in progetto la stessa geometria dello stato di fatto, fatta eccezione per l'altezza che è stata uniformata al dettato normativo e all'inserimento di un corrente aggiuntivo inferiore che oltre a ridurre lo spazio vuoto nella croce, consente in accoppiata a realizzare un "sistema fermapiede".

## 12. EVENTUALI MISURE DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO

Non sono previste misure particolari atte a mediare l'inserimento delle opere in progetto, perché non varia la tipologia delle opere stesse. Non si rendono pertanto necessarie azioni di mitigazione per il progetto in esame. Saranno presi in considerazione opportuni accorgimenti in fase di realizzazione degli interventi per limitare le emissioni acustiche ed atmosferiche e per mitigare gli impatti legati alla movimentazione di mezzi e materiali e durante l'infissione in alveo dei pali di fondazione.

Verranno utilizzati mezzi di cantiere che rispetteranno le vigenti normative in materia per quanto attiene alla emissioni di rumore e gas di scarico, privilegiando l'uso dei motori diesel silenziati, alimentati con carburanti a basso contenuto di benzene, dotati delle più recenti tecnologie motoristiche a norma CEE.

## 13. INDICAZIONI DEI CONTENUTI PRECETTIVI DELLA DISCIPLINA PAESAGGISTICA VIGENTE IN RIFERIMENTO ALLA TIPOLOGIA DI INTERVENTO: CONFORMITA' CON I CONTENUTI DELLA DISCIPLINA

I principali piani e strumenti di programmazione territoriale che disciplinano l'area in esame sono:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento P.T.R.C..
- Rete Natura 2000, i siti S.I.C. e Z.P.S..
- Piano Straordinario delle Aree a Rischio Geologico ed Idraulico.
- Piano di Tutela delle Acque.
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale P.T.C.P. della Provincia di Venezia.

Piano Regolatore Generale P.R.G. e P.A.T. del Comune di Mira.

### **13.1 Piano Territoriale Regionale di Coordinamento P.T.R.C**

Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) è lo strumento con il quale la Regione del Veneto indica gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione.

In particolare con tale strumento:

- acquisisce i dati e le informazioni necessari alla costituzione del quadro conoscitivo territoriale generale;

- indica le zone e i beni da destinare a particolare tutela delle risorse naturali, della salvaguardia e dell'eventuale ripristino degli ambienti fisici, storici e monumentali nonché recepisce i siti interessati da habitat naturali e da specie floristiche e faunistiche di interesse comunitario e le relative tutele;
- indica i criteri per la conservazione dei beni culturali, architettonici e archeologici, nonché per la tutela delle identità storico – culturali dei luoghi, disciplinando le forme di tutela, valorizzazione e riqualificazione del territorio in funzione del livello di integrità e rilevanza dei valori paesistici;
- indica il sistema delle aree naturali protette di interesse regionale;
- definisce lo schema delle reti infrastrutturali e il sistema delle attrezzature e servizi di rilevanza nazionale e regionale;
- individua le opere e le iniziative o i programmi di intervento di particolare rilevanza per parti significative del territorio, da definire mediante la redazione di progetti strategici di cui all'articolo 26 della LR 11/2004;
- formula i criteri per la individuazione delle aree per insediamenti industriali e artigianali, delle grandi strutture di vendita e degli insediamenti turistico-ricettivi;
- individua gli eventuali ambiti per la pianificazione coordinata tra comuni che interessano il territorio di più province ai sensi dell'articolo 16 della L.R. 11/2004.

Il P.T.R.C. si propone di proteggere e disciplinare il territorio per migliorare la qualità della vita in un'ottica di sviluppo sostenibile e in coerenza con i processi di integrazione e sviluppo dello spazio europeo, contrastando i cambiamenti climatici e accrescendo la competitività.

Il P.T.R.C., quadro obbligatorio di riferimento rispetto ad ogni altro piano urbanistico, definito per la Regione Veneto dall'art. 3 della L.R. 27 giugno 1985 n. 61 ed entrato in vigore dal 1993, è stato strutturato in quattro sistemi:

- **SISTEMA AMBIENTALE** – definisce attraverso vincoli e prescrizioni le aree a più rigida tutela all'interno del territorio regionale; in esso rientrano beni ed aree sottoposte a gradi di protezione differenti, provvedimenti di incentivazione e sviluppo;
- **SISTEMA INSEDIATIVO** – riguarda la struttura urbana, i servizi generali e alla persona, le politiche della casa, la forma urbana e gli standards urbanistici;
- **SISTEMA PRODUTTIVO** – delinea le modalità per regolare gli insediamenti produttivi, riorganizzando gli esistenti e rilocalizzandone altri se necessario; in questa sezione è approfondito anche il tema dello sviluppo e dell'organizzazione dei settori turistico e terziario;
- **SISTEMA RELAZIONALE** – si propone il riordino delle reti di trasporto e di comunicazione accordando i programmi e le deliberazioni nazionali e regionali.

Uno dei temi importanti del P.T.R.C. che interessa il contesto di progetto è il **SISTEMA PAESAGGIO**

Obiettivo fondamentale è l'inserimento armonioso di ciò che serve alla modernità nel paesaggio.

Il Piano si sofferma, inoltre, sulla definizione di Paesaggio come binomio paesaggio-territorio e non nella sola accezione dei beni paesaggistici da salvaguardare. In particolare, il Piano Paesaggistico Regionale si vuole proporre di realizzare, accanto alla salvaguardia di paesaggi riconosciuti di rilevanza universale, come particolari zone montane, fluviali, lagunari e specifici contesti e aree di interesse storico, la costruzione o rigenerazione dei paesaggi della quotidianità, dell'abbandono e del degrado.

Le basi del processo di definizione del Piano Paesaggistico Regionale sono state gettate con la sottoscrizione a Roma, il 15 luglio 2009, dal Ministro per i beni e le attività culturali e dal Presidente della Regione del Veneto, di un Protocollo d'Intesa per l'elaborazione congiunta.

A questo fine, secondo quanto previsto dal citato Protocollo d'Intesa, dal mese di settembre, opera il Comitato Tecnico per il Paesaggio, cui è affidato il compito di precisare i contenuti del piano e di coordinare le azioni necessarie alla sua redazione.

### **13.2 Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana (PALAV)**

Il Piano d'Area della Laguna e dell'Area Veneziana è uno strumento di pianificazione esteso al territorio di 16 comuni comprendenti e distribuiti attorno alla Laguna di Venezia.

Il Piano, redatto ai sensi dell'art. 3 della L.R. 61/85, è stato approvato con DCR n. 70 del 09.03.1995 e successivamente sottoposto a variante approvata in data 21.10.1999.

Il Piano d'Area è uno strumento di specificazione del P.T.R.C. volto ad *"...individuare le giuste soluzioni per tutti quei contesti territoriali che richiedono specifici, articolati e multidisciplinari approcci alla pianificazione..."*.

Il Piano interessa i comuni di Campagna Lupia, Camponogara, Chioggia, Codevigo, Dolo, Jesolo, Marcon, Martellago, Mira, Mirano, Mogliano Veneto, Musile di Piave, Quarto d'Altino, Salzano, Spinea e Venezia. A definire quest'area hanno concorso due criteri che ben rappresentano gli obiettivi che si intendono perseguire con il Piano di Area: la rete di relazioni interne quotidiane che lega una vasta area e che fa capo, in termini di poli principali per servizi e occasioni di lavoro, a Venezia, Mestre e Marghera; la stretta relazione con il sistema ambientale unificante, che è la laguna di Venezia e di Chioggia. Emerge, per la vastità del compito, il Comune di Venezia su cui ricade tanta parte della responsabilità in ordine al governo delle aree, delle funzioni, dei sistemi urbanistici e ambientali di rilevanza strategica. Il P.A.L.A.V. individua alcuni "sistemi" sottoposti a specifica disciplina dettata dalle Norme Tecniche di Attuazione. Tali sistemi sono i seguenti:

- sistema ambientale lagunare e litoraneo;
- sistema ambientale della terraferma;
- sistema dei beni storico-culturali;
- unità del paesaggio agrario;
- sistema insediativo e produttivo;
- sistema relazionale;
- sistema dei corridoi afferenti la S.S. 309 Romea e la S.S. 14 Triestina.



In merito al “sistema ambientale lagunare e litoraneo” ed, in particolare, alla cosiddetta “laguna viva”, l’articolo 5 delle NTA vieta qualsiasi intervento di bonifica nonché la realizzazione di nuove infrastrutture tecnologiche aeree, il danneggiamento o la raccolta/asportazione della flora spontanea, la navigazione a motore nei tratti fuori canale (tranne che per vigilanza, soccorso, manutenzione delle strutture esistenti, tutela, ricerca o pesca professionale). Sono invece consentite le operazioni di ripristino degli ambienti lagunari o di manutenzione dei canali a fini idraulici, di vivificazione della laguna e di percorribilità del territorio.

Riguardo alle tipiche zone di barena, velma o canneto, invece, l’articolo 6 delle stesse NTA vieta interventi di bonifica e colmata, nonché movimenti terra, scavi, depositi e discariche di materiali, fatti salvi gli interventi per la manutenzione e per la realizzazione delle reti di pubblico interesse; sono vietate, inoltre, tutte le attività che pregiudicano la consistenza e lo stato dei luoghi interessati da canneti. Il “sistema ambientale della terra ferma” ed, in particolare l’art. 18 delle NTA stabilisce apposite misure per la riqualificazione degli ambiti così individuati, al fine di ripristinarne e/o aumentarne il grado di naturalità e di riportare il corso d’acqua alle situazioni originarie rinvenibili nei tratti a monte non degradati.

L’area di intervento, lungo il naviglio Brenta rientra tra le aree di interesse paesistico –ambientale (art.21 lett. b) e rappresenta uno dei percorsi di valore storico monumentale (art. 33).

Rispetto alle norme del Piano non si rilevano elementi ostativi per la realizzazione delle opere in esame.

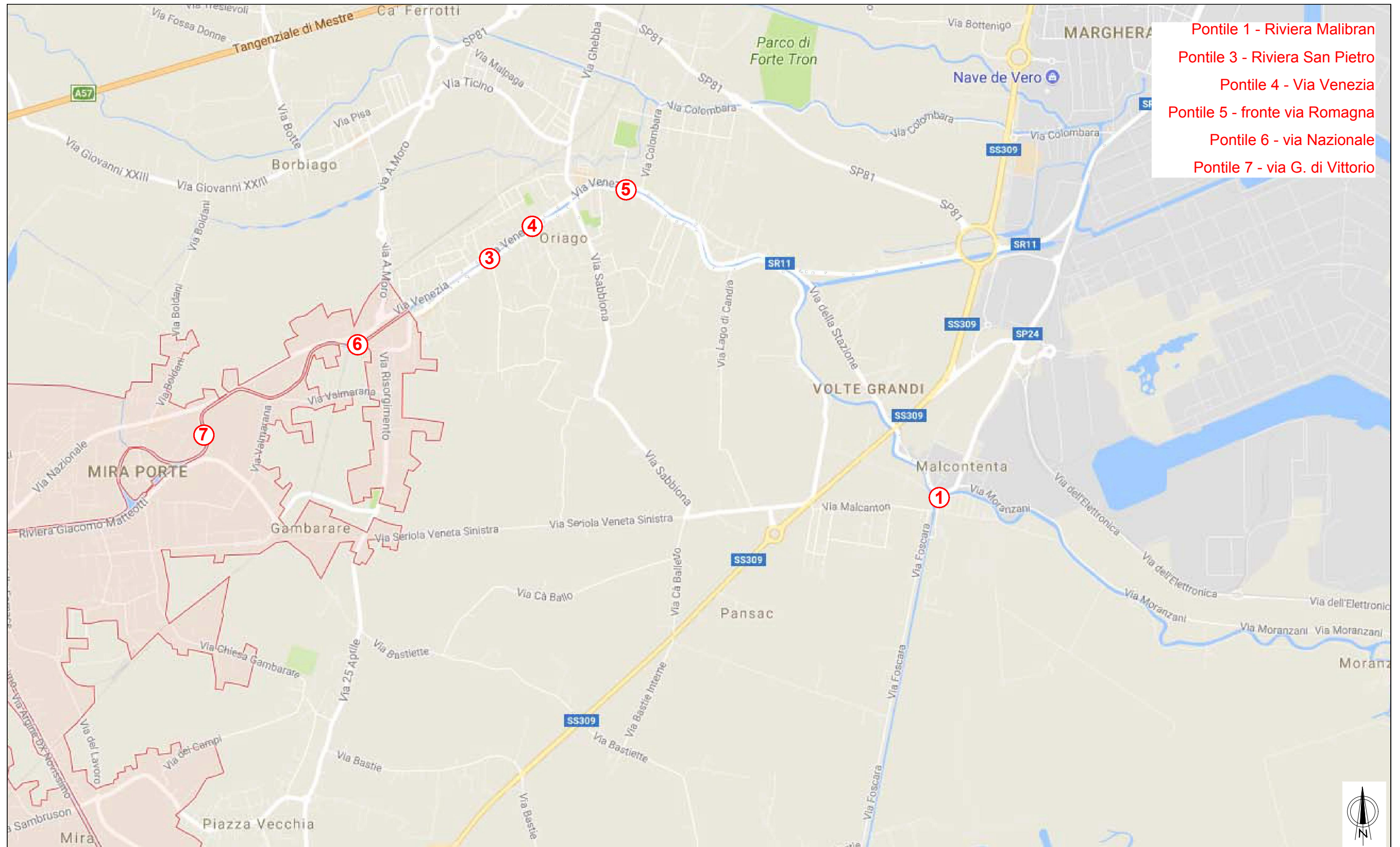
## **Progettisti**

Ing. Domenica Mimma RAULLI

Arch. Francesco RISI

---

---



STRADARIO - scala grafica 500 m













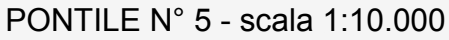
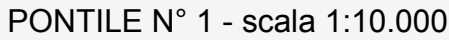
C.T.R. - scala 1:20.000

C.T.R. - Inquadramento Generale

COMUNE DI MIRA













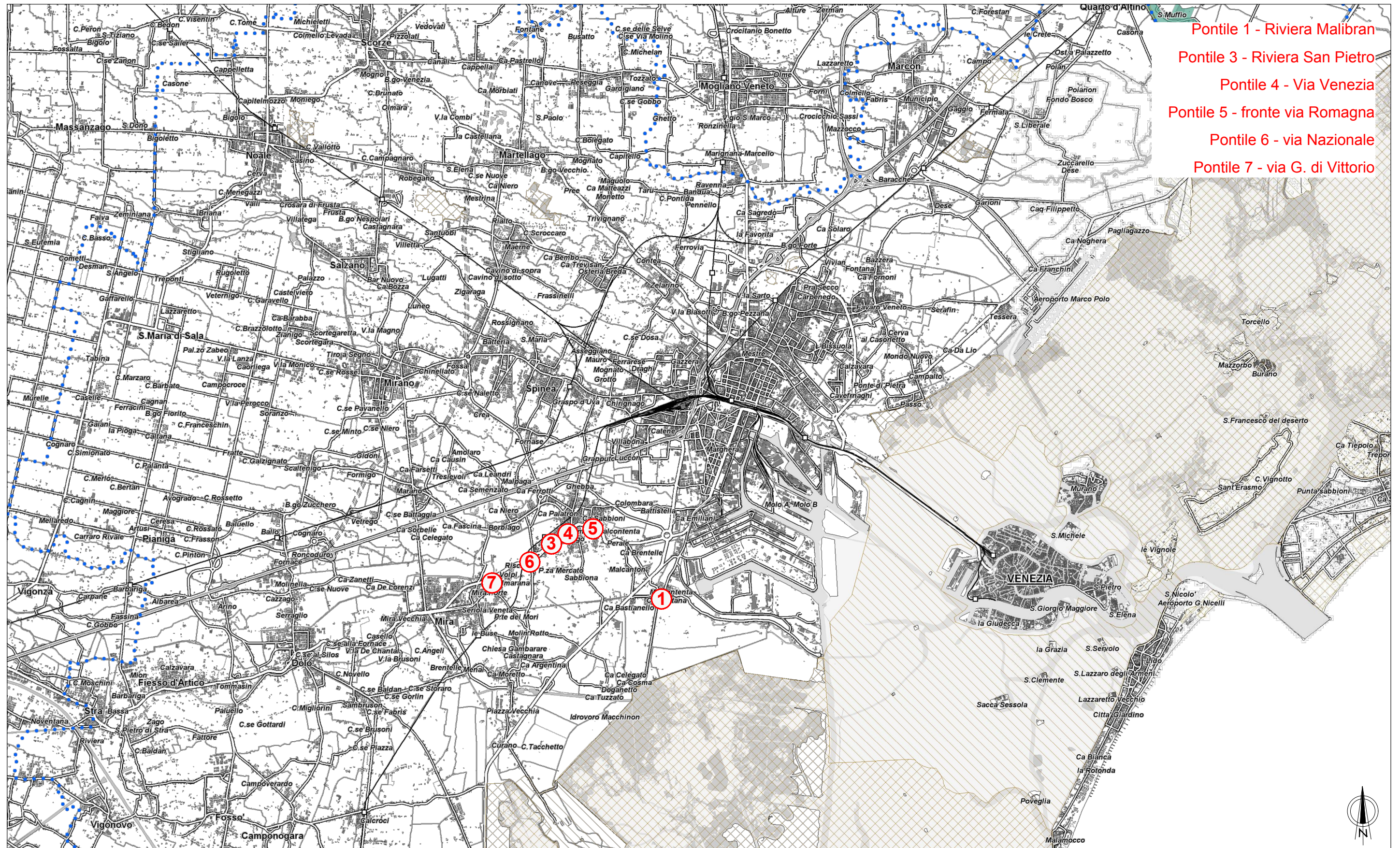




**PONTILI N°  
1 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7**

## SISTEMAZIONE E MESSA IN SICUREZZA DEI PONTILI COMUNALI LUNGO IL NAVIGLIO DEL BRENTA

**ALLEGATO C.1**



Pontile 1 - Riviera Malibran

Pontile 3 - Riviera San Pietro

Pontile 4 - Via Venezia

Pontile 5 - fronte via Romagna

Pontile 6 - via Nazionale

Pontile 7 - via G. di Vittorio

P.T.C.P. - SISTEMA AMBIENTALE - Inquadramento Generale

COMUNE DI MIRA



P.T.C.P. - scala 1:100.000







