



COMUNE DI MIRANO

Città Metropolitana
di Venezia

PAT

Elaborato

40

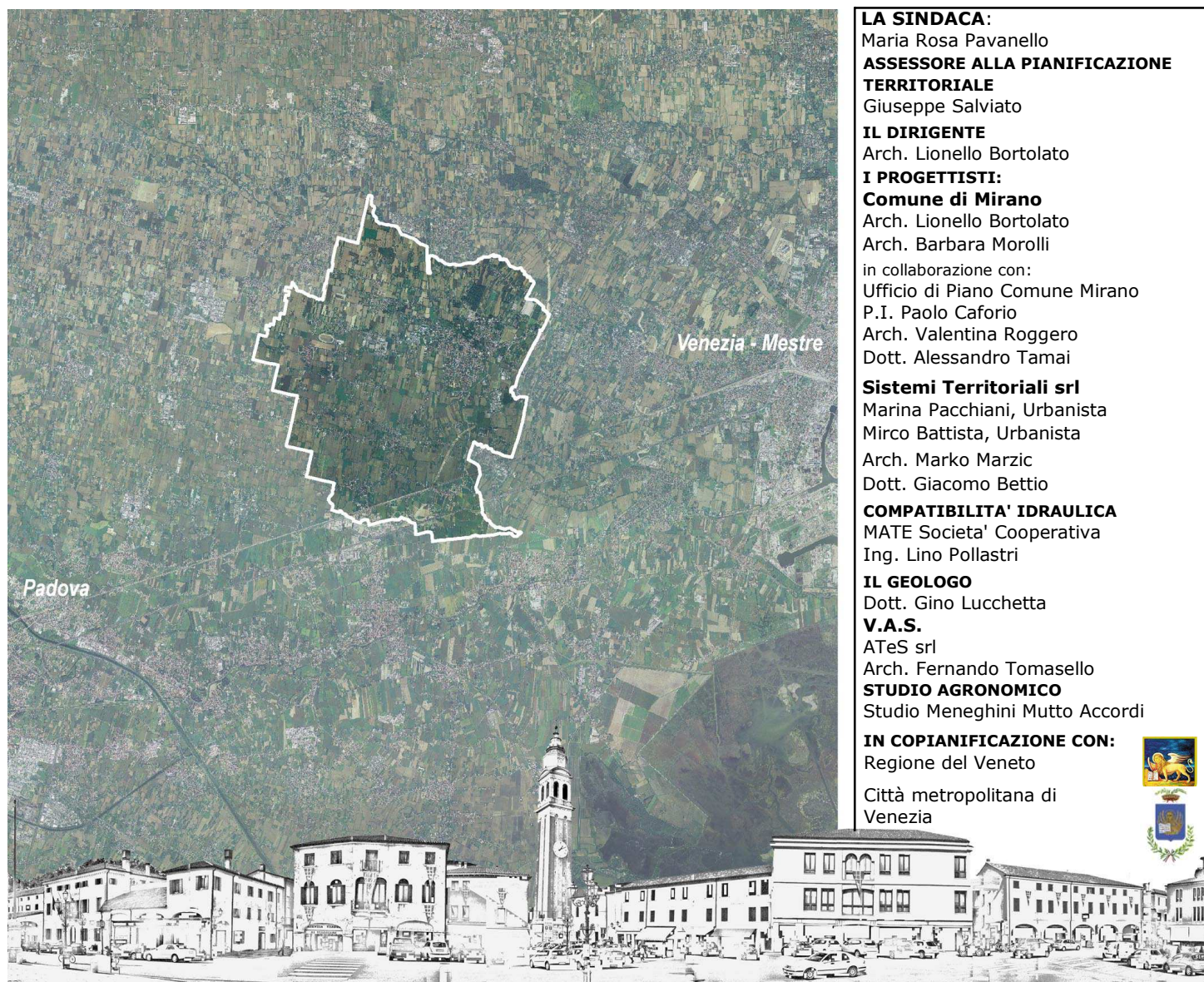
C

8

Scala

1:10.000

Progetti strategici scenari e approfondimenti



LA SINDACA:

Maria Rosa Pavanello

**ASSESSORE ALLA PIANIFICAZIONE
TERRITORIALE**

Giuseppe Salviato

IL DIRIGENTE

Arch. Lionello Bortolato

I PROGETTISTI:

Comune di Mirano

Arch. Lionello Bortolato

Arch. Barbara Morolli

in collaborazione con:

Ufficio di Piano Comune Mirano

P.I. Paolo Caforio

Arch. Valentina Roggero

Dott. Alessandro Tamai

Sistemi Territoriali srl

Marina Pacchiani, Urbanista

Mirco Battista, Urbanista

Arch. Marko Marzic

Dott. Giacomo Bettio

COMPATIBILITA' IDRAULICA

MATE Societa' Cooperativa

Ing. Lino Pollastri

IL GEOLOGO

Dott. Gino Lucchetta

V.A.S.

ATeS srl

Arch. Fernando Tomasello

STUDIO AGRONOMICO

Studio Meneghini Mutto Accordi

IN COPIANIFICAZIONE CON:

Regione del Veneto

Città metropolitana di
Venezia



Dicembre 2016

I PROGETTI STRATEGICI	2
1 - PARCO CULTURALE DEL GRATICOLATO ROMANO	3
2 - PARCO FLUVIALE DEL MUSON.....	9
3 – BALLO’ SCALTENIGO VETREGO	14
4 - BUFFER ZONE.....	20
5 – LA PIAZZA DI MIRANO.....	23
6 – IL PARCO AGROURBANO DI VIA MIRANESE	35
SCENARI E APPROFONDIMENTI.....	40
Il Tram.....	43
Analisi di autofinanziamento di un nuovo park a servizio del centro storico	47
Approfondimenti: la domanda e l’offerta di parcheggi.....	51

I PROGETTI STRATEGICI

Nel PAT di Mirano l'obiettivo "*contenimento del consumo di suolo*" indicato dal Documento Preliminare e rafforzato nelle successive integrazioni è intrinsecamente connesso all'obiettivo "*valorizzazione delle risorse ambientali e storico culturali*".

I due obiettivi sono infatti stati assunti come complementari al fine di garantire che quanto viene contenuto e ridotto in termini di nuova edificazione e consumo di suolo sia restituito in termini valorizzazione e rafforzamento del ruolo e dei caratteri del Comune nel contesto metropolitano e regionale marcando la sua identità e qualità ambientale.

Un piano quindi che limita il consumo di suolo, pone vincoli, ma non toglie anzi aggiunge valore.

Le misure e le azioni individuate per dare attuazione a questo obiettivo sono indicate in alcune scelte di trasformazione territoriale ritenute per l'appunto "strategiche", ovvero, finalizzate al raggiungimento di un obiettivo.

Trattasi di alcuni progetti "forti" proprio perché anche l'aspetto comunicativo, la conoscenza e condivisione dei progetti sono fattori che rendono maggiormente praticabile la loro attuazione.

Sono sicuramente progetti di ampio respiro e proiettati su orizzonti temporali lunghi che possono trovare sviluppo in forme anche diverse e che devono essere colti come percorsi/opportunità cui dovranno seguire verifiche e approfondimenti.

Peraltro compito del PAT è principalmente indicare e comunicare traguardi e scenari forti riconoscendo anche a questa capacità del piano un ruolo molto importante per guidare e governare le trasformazioni territoriali.

Trattasi dello sviluppo di idee e scenari emersi soprattutto nel percorso partecipativo della "piazza delle idee" che hanno messo al centro dell'attenzione le potenzialità delle risorse presenti (il Graticolato, il Muson, la Piazza, le Ville) e raccolto una forte domanda di miglioramento della qualità ambientale degli insediamenti con particolare riferimento alla mobilità, alla salute, alla sicurezza, allo sviluppo delle relazioni sociali.

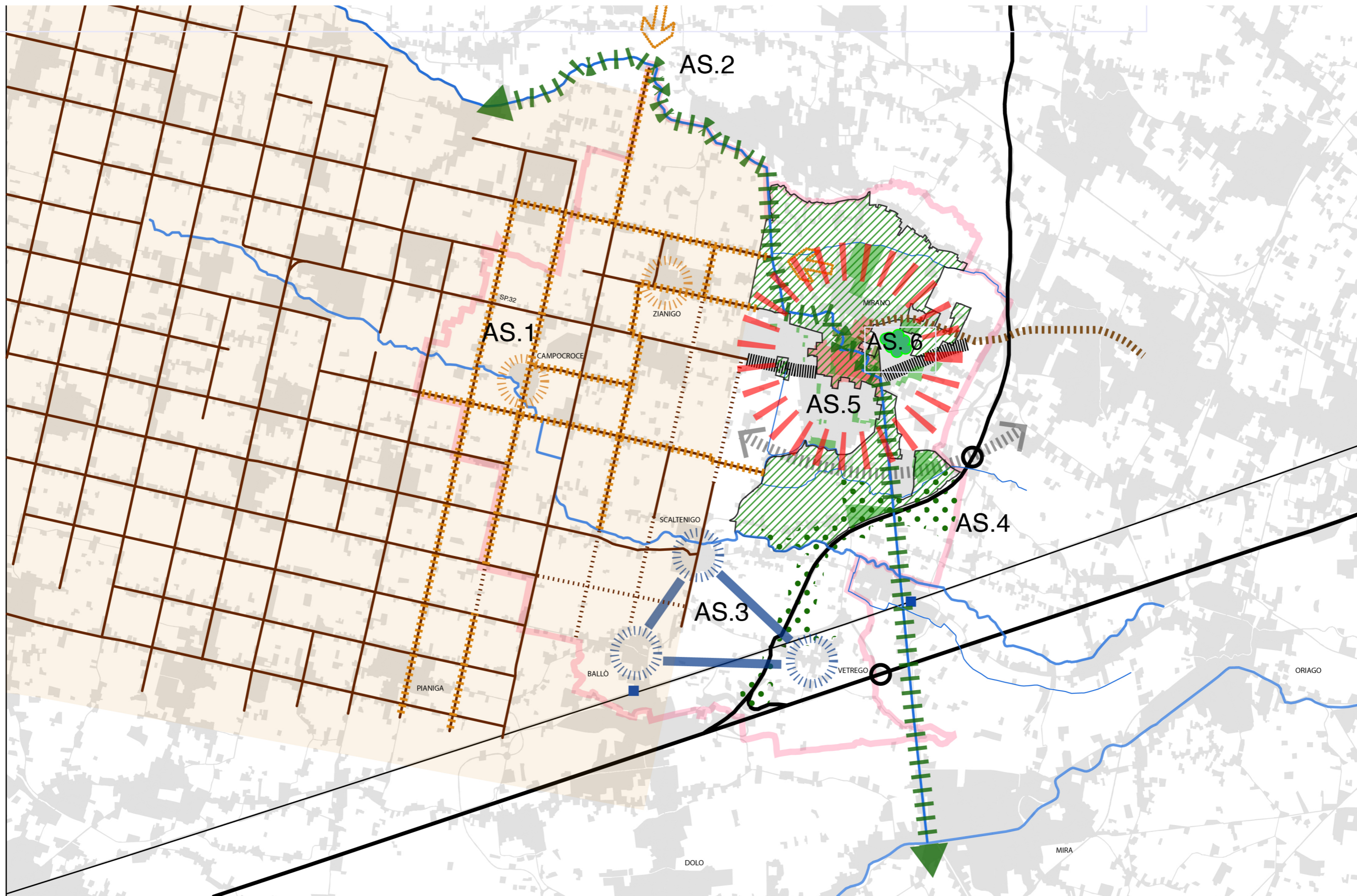
Sono temi oggi presenti in molti PAT e diverse sono ormai le iniziative in atto in molte realtà urbane per dare sviluppo a questi obiettivi tali da generare reti a scala intercomunale che possono rafforzare i progetti locali.

Molti progetti strategici individuati (il Parco Culturale del Graticolato romano, il Parco del Muson, la valorizzazione di via Miranese) assumo infatti ancora maggiore rilievo se inseriti in programmi coerenti a più vasta scala e se trovano connessioni con progetti analoghi programmati dai comuni limitrofi.

Come pure è decisivo collocare questi progetti in un quadro programmatico soprattutto infrastrutturale coerente.

I principali progetti individuati dal PAT illustrati in questo allegato sono:

- 1. Il Parco culturale del graticolato romano**
- 2. Il Parco fluviale del Muson**
- 3. Ballò - Scaltenigo - Vetrego**
- 4. La Buffer zone**
- 5. La Piazza di Mirano**
- 6. Il Parco Agrourbano**



1 - PARCO CULTURALE DEL GRATICOLATO ROMANO

Il “Graticolato romano”

Il territorio del Comune di Mirano è ricompreso per gran parte nella Centuriazione di Padova nord-est denominata “Graticolato Romano”.

Il Graticolato Romano comprende una superficie territoriale di circa 200 Km² e interessa la Provincia di Padova e la Città Metropolitana di Venezia comprendendo i comuni di Mirano, Pianiga, Santa Maria di Sala, Massanzago, Vigonza, Villanova di Camposanpiero, Borgoricco, Cadoneghe, Campodarsego, San Giorgio delle Pertiche, Santa Giustina in Colle e Camposampiero.

In epoca paleoveneta il corso di fiumi importanti come il Brenta e il Muson e le loro esondazioni avevano creato delle *motte* che favorirono i primi insediamenti a cui seguì una imponente opera di colonizzazione ad opera dei romani iniziata nella seconda metà del I° secolo a.C. tramite opere di disboscamento, opere idrauliche e stradali per creare vie di comunicazione e reperire terre coltivabili da distribuire con regole precise ai veterani e agli insediati nell’ambito di una strategia principalmente di tipo difensivo.

La forma utilizzata dai romani per questa grandiosa opera di infrastrutturazione del territorio è quella di una gigantesca scacchiera costituita in origine da circa seicento centurie, quadrati di circa 710 metri di lato, definite da una maglia regolare e reticolare di strade e corsi d’acqua rettilinei e ortogonali tra loro secondo un progetto preciso.

Tra Padova, Treviso ed Altino furono realizzate 5 centuriazioni tra cui quella di Padova Nord-est (*Cis Musonem*).

L'orientamento della centuriazione presenta un'inclinazione di circa 14,5° gradi rispetto alla longitudine est ovest per garantire una migliore distribuzione della luce solare e il deflusso delle acque.

Ogni “centuria” è divisa in otto fasce trasversali di 2,5 *actus* (pari a 88,80 m) e in venti fasce longitudinali da 1 *actus* (35,52 m), formando un totale di 160 riquadri, ciascuno da 1,25 iugeri (3.154 m²). I campi presentano una caratteristica lavorazione a bauletto con un colmo trasversale per permettere il facile scolo delle acque piovane.

Le strade del graticolato orientate nord sud sono denominate “cardi” e le strade est ovest a loro ortogonali, “decumani”. I due assi principali sono chiamati “massimi” e coincidono con importanti vie di comunicazioni e il loro incrocio determina il centro geometrico della suddivisione agraria (*umbilicus agrii*).

All’intersezione tra gli assi viari sorgevano i piccoli centri chiamati *vicus* aggregati in *pagus*, a loro volta dipendenti da un *municipium* secondo una precisa organizzazione funzionale.

In punti nodali erano posti *castrum*, ovvero fortezze per la sosta dei soldati in transito e punti di avvistamento e difensivi, per difendere il territorio.

Parti del graticolato erano mantenute a pascolo e a bosco che rimanevano di proprietà pubblica perché tutti potessero usufruirne.

Da questa sintetica descrizione degli aspetti ed elementi di maggior rilievo si comprende come trattasi di una opera di infrastrutturazione pianificata molto complessa e articolata di rilevantissimo interesse storico documentale di cui si sono preservati i principali elementi, il reticolato stradale anche se ridimensionato e compromesso, ma di cui sono tutt’oggi riconoscibili le tracce di molti altri elementi costitutivi che si sono conservati e trasformati nel corso dei secoli.

I toponimi, i reperti archeologici, la rete idraulica, lo sviluppo dei centri abitati, i *limites intercisivi* delle centurie ancor oggi riconoscibili nei *cavini* che separano campi e proprietà, la baulatura dei campi detta

“alla padovana”, le piantate, i cippi sacri per indicare i limites delle proprietà spesso evoluti in capitelli, sono tutti elementi che evidenziano la ricchezza del contesto.

Nel Graticolato romano il cardine massimo era il prolungamento del cardine cittadino di Padova, la via Aurelia oggi SR 307 e il decumano massimo coincidente con l’odiera via Desman che si sostiene proseguisse fino ad Altino e pertanto l’area è storicamente non marginale ma posta al centro di una rete di comunicazioni e relazioni con centri importanti.

Un approccio alla vasta lettura specialistica sull’argomento cui si rinvia, evidenzia quindi l’importanza del patrimonio archeologico rappresentato da tale ambito.

Il valore delle preesistenze



In diverse zone d'Italia il paesaggio della pianura è caratterizzato dai segni della centuriazione romana con i caratteristici elementi rettilinei (viabilità, canali di scolo, divisione di proprietà) sopravvissuti all'evoluzione territoriale e spesso fattori fondativi nell'urbanizzazione successiva, quanto meno fino al XX secolo, quando la pressione antropica della crescita urbana e delle infrastrutture hanno cancellato molte delle tracce sparse nella campagna agricola. Trattasi quindi di un paesaggio caratterizzante la forma e l'identità stessa di molte parti d'Italia e d'Europa, aspetto che ne amplifica l'interesse e il valore.

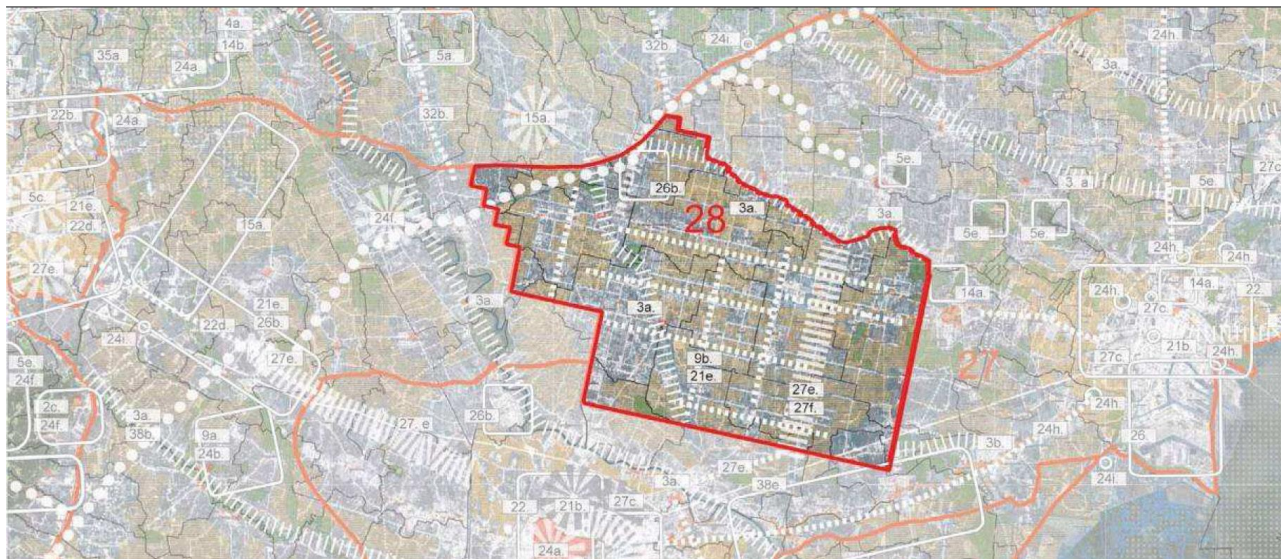
Il riconoscimento organico del disegno dell'antica centuriazione romana avviene nella seconda metà dell'ottocento nell'ambito dell'interesse sviluppatosi in quegli anni per gli studi archeologici cui seguirono nei decenni successivi studi, ricerche e quindi provvedimenti legislativi atti a tutelare tale patrimonio contestualmente alla assunzione del concetto del valore “storico documentale”.

L'area del graticolato è soggetta oggi alle disposizioni del Codice del Beni Culturali, il D.Lgs 42/04, che all'art. 142 lettera m) dichiara di interesse paesaggistico anche le zone di interesse archeologico. Per la definizione dell'ambito soggetto a vincolo si è assunto come riferimento l'area definita dal PTRC vigente “agrocenturiato” e normata dagli articoli 28 e 27 delle relative Norme Tecniche.

Nel PTRC adottato, che ha assunto valore di Piano Paesistico l'area è ricompresa nell'ambito di paesaggio n.28 “Pianura centuriata” .

Il PTRC rileva che trattasi di un territorio oggi interessato da edificazione sparsa, agricoltura intensiva e insediamenti lungo le strade della centuriazione, ma evidenzia che l'impronta lasciata da questa tessitura

territoriale è tuttora visibile osservando il sistema stradale e il sistema idraulico che ne ricalcano l'antica divisione particellare romana che ne ha fortemente condizionato la strutturazione dei centri urbani e degli insediamenti diffusi.



Estratto PTRC adottato: ambito di paesaggio n.28 - Pianura centuriata

Il sistema insediativo si compone di numerosi centri, sviluppatisi intorno a polarità preesistenti e di più antica tradizione come Campocroce.

Questo tipo di paesaggio lega elementi naturali e antropici che producono un ambito territoriale storico-culturale frutto di una evoluzione storica di circa duemila anni che custodisce tradizioni secolari oltre che qualità naturalistico-ecologiche rilevanti e per questo meritevole di conservazione e valorizzazione.

Trattasi inoltre di un sistema storico-culturale stratificato in cui sono compresenti elementi di interesse storico documentale riferiti ad epoche successive come il sistema delle Ville Venete che si sono sovrapposte e adattate all'impianto precedente.

Un territorio quindi in cui sono presenti ville con giardini, barchesse, case coloniche, case bracciantili, masserie, barchi, chiese, capitelli, ponti e manufatti idraulici, percorsi che definiscono un territorio ricco di potenzialità anche dal punto di vista turistico e capaci di generare dinamiche in grado di riqualificare parti che nel prossimo futuro potrebbero scomparire.

Il contesto paesaggistico è quello dei campi chiusi con sistemazioni a cavino ovvero un ambiente agrario con forte presenza di filari e siepi, alberature e vegetazione ripariale che ne esplicitano l'importanza anche dal punto di vista ambientale e naturalistico.

Si evidenzia infine il richiamo e quasi la riscoperta per i siti e i percorsi antichi e il patrimoni archeologici che possono favorire l'inserimento delle iniziative locali in progetti regionali e nazionali di più ampio respiro.

Il progetto

Il PAT individua tra le "Invarianti" di natura paesaggistica l'Agrocenturiato e i suoi assi e definisce all'art. 21 una serie di direttive e prescrizioni rivolte alla tutela e conservazione degli elementi presenti.

Il PAT assegna altrettanta importanza anche alle "azioni" ovvero alle iniziative rivolte alla valorizzazione e fruizione e alla rimozione degli elementi incongrui e di degrado.

Tali azioni sono esplicitate principalmente nella individuazione nella Carta delle Trasformabilità dell'ambito del "Parco Culturale del Graticolato romano" normato dall'art.37 delle NT che comprende gran parte delle aree vincolate dal Dlgs 42/04 e dal PTRC.

L'insieme delle norme e delle previsioni si pone innanzitutto l'obiettivo di limitare la dinamica recente non compatibile con l'assetto territoriale e generatrice di modificazioni degli ambienti di pregio, che in molti casi ha portato ad una banalizzazione di parti importanti di territorio.

Ci si riferisce agli insediamenti residenziali, commerciali e produttivi sia in forma diffusa che in più definite "lottizzazioni" che, in un contesto paesaggistico fragile, hanno determinato oltre a degrado paesaggistico per l'impatto visivo di insediamenti spesso incongrui anche carichi veicolari importanti determinando frequenti problematiche di congestione e innalzandone la pericolosità.

Coerentemente il PAT nel vasto ambito del Parco Culturale del Graticolato romano non prevede nuove espansioni di tipo produttivo e commerciale e limita le espansioni residenziali di Campocroce e Zianigo che sono rimpicciolate nell'area del Parco Culturale per garantire un maggior controllo delle modalità e qualità di intervento.

Il PAT in tale ambito individua inoltre diverse "Opere incongrue ed elementi di degrado", principalmente "capannoni" presenti lungo le strade del graticolato che il PI potrà integrare e di cui il PAT favorisce gli interventi di demolizione e/o la riqualificazione attraverso l'utilizzo di crediti edilizi.

Accanto a queste misure rivolte alla tutela e riqualificazione del contesto il PAT prevede l'istituzione del "Parco Culturale del graticolato romano" finalizzato alla valorizzazione e fruizione dell'ambito con finalità culturali, didattiche, turistiche e di promozione del territorio e dell'identità locale.

Di seguito si esemplificano alcune misure e iniziative atte a dare sviluppo al progetto.

Un Parco ciclistico

Il PAT individua tra le direttive per il PI la creazione di un Parco ciclabile ritenendo che la bicicletta rappresenti il mezzo più idoneo per visitare, apprezzare e conoscere l'ambito del graticolato in considerazione della sua ampiezza.

I Parchi ciclabili sono stati introdotti dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica – Master Plan approvato con DGR n.1792 del 6/6/2014 e riguardano ambiti di interesse paesaggistico regionale quali i Colli Berici, i Colli Euganei, il Delta del Po, ed altre zone tra cui potrebbe essere proposto ed inserito anche il Graticolato romano.

Il Parco ciclabile potrebbe connettersi alla rete regionale e nazionale attraverso l'itinerario previsto sempre dal Master Plan Regionale denominato D10 di circa 30 Km che collega Camposampiero a Mira e si snoda lungo il Muson e quindi connette con la pista regionale C2 "Treviso – Ostiglia".

Il Parco del graticolato potrebbe infatti attrarre il turismo ciclistico ed escursionistico che è oggi in gran crescita e che potrebbe sostenere in termini di domanda lo sviluppo di servizi di accoglienza e ospitalità (agriturismo, vendita prodotti locali, ecc) che il PAT intende favorire.

Considerata la difficoltà e i costi relativi alla realizzazione di percorsi ciclabili in sede propria si prospetta l'individuazione di una rete di strade a traffico moderato che potrebbe rendere più sicura la percorrenza dei ciclisti oltre che dei pedoni e dei residenti.

Nello schema prodotto a titolo esemplificativo sono state individuate alcune strade del graticolato che potrebbero avere questa funzione e che mettono anche in connessione i centri abitati di Campocroce e Zianigo con il capoluogo, con il Muson e con Scaltenigo.

Potrebbero inoltre essere recuperati alcuni tratti della maglia del graticolato di natura secondaria se non scomparsi il cui recupero avrebbe anche un significato storico e paesaggistico.

Attraverso la creazione di una maglia di strade a mobilità lenta, sarebbe quindi possibile realizzare dei percorsi ciclabili in sicurezza per scoprire scoprire e vivere il paesaggio della pianura centuriata e valorizzare gli elementi di interesse storico documentale presenti (ville, manufatti, ecc).

Si evidenzia la complementarietà con il progetto strategico N.2 Parco del Muson (pista ciclabile regionale D10 Camposampiero-Mira, lungo il Muson) e l'opportunità di raccordi con i Comuni limitrofi.

Il recupero della maglia

La maglia del graticolato romano in alcuni tratti è interrotta in quanto alcune strade sono scomparse.

Attraverso la costituzione dei percorsi cicloturistici si potrebbe agire anche sulla ricostituzione di parti mancanti del graticolato causata dalla forte antropizzazione che ha portato nel tempo alla cancellazione di parti della struttura originaria.

Laddove non fosse possibile ricostituire fisicamente i passaggi, potrebbero essere realizzati dei percorsi visivi che permettano comunque al visitatore di percepire la originaria vecchia morfologia del graticolato anche attraverso l'impianto di filari o la creazione di coni visuali. Le norme introdotte comunque salvaguardano il sedime delle antiche strade del graticolato con opportuni vincoli di in edificabilità.

Importanti sono inoltre le misure a sostegno alle culture e alle pratiche agricole che conservano gli elementi caratterizzanti il paesaggio rurale in cui sono ancora riconoscibili elementi riconducibili al periodo romano quali cavini.

Il museo open air

La vasta area interessata dal Parco del Graticolato Romano comprende al suo interno alcuni ambiti rurali dove il paesaggio tradizionale è maggiormente conservato. Tali ambiti dovrebbero essere individuati e assoggettati a misure di tutela più incisive riguardanti il paesaggio rurale accompagnate a misure di valorizzazione complessiva di contesti che comprendono spesso anche ville venete o case rurali storiche.

L'idea è di poter sviluppare con il coinvolgimento dei proprietari una sorta di museo open air didattico per consentire la conoscenza dei tratti caratteristici del paesaggio tutelato e dei suoi elementi di interesse storico documentale in cui poter anche insediare servizi di tipo informativo e sviluppare iniziative didattiche.

I centri del graticolato e gli itinerari tematici

Lo sviluppo del Parco consente la valorizzazione dei centri ricompresi o posti ai margini del Parco, Campocroce ma anche Zianigo, Scaltenigo e Ballò che potrebbero diventare delle porte di accesso agli itinerari ciclabili e pedonali tematici in cui sviluppare i servizi coerenti con tale progetto quali servizi informativi, ricettività, ristorazione, noleggi bici, parcheggi ecc.

Coerenti con questo progetto sono inoltre la riqualificazione urbana dei centri con operazioni di rinnovo dell'arredo urbano e lo sviluppo delle zone pedonali.

1 Parco ciclistico a traffico moderato

Il Parco Ciclistico rientra nel progetto del Parco del Graticolato allo scopo di consentirne la fruizione. Attraverso la creazione di una maglia di strade a mobilità lenta, sarebbe possibile realizzare dei percorsi ciclabili in sicurezza per scoprire scoprire e vivere il paesaggio della pianura centuriata. Il progetto può rientrare nel Piano regionale della mobilità ciclistica approvato nel 2014, che ne delinea le caratteristiche. Si evidenzia la complementarità con l'ambito strategico N.2 (pista ciclabile regionale D10 Camposanpiero-Mira, lungo il Muson)



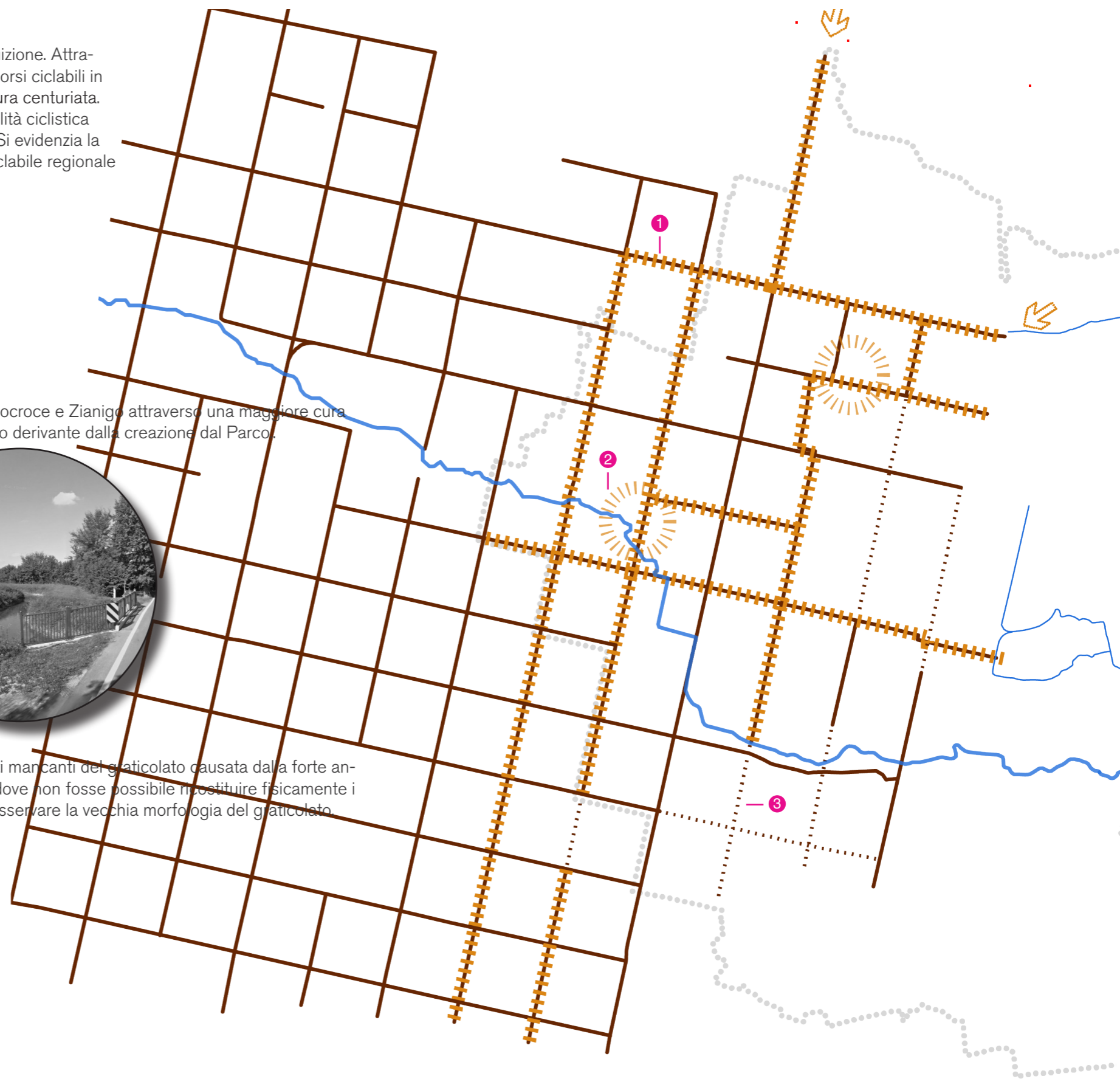
2 Riqualificazione dei centri minori

Il Parco del Graticolato è l'occasione per una possibile riqualificazione dei centri minori di Campocroce e Zianigo attraverso una maggiore cura del sistema ambientale che circonda i centri e attraverso un potenziamento del sistema ricettivo derivante dalla creazione del Parco.



3 Ricostituzione quinte

Attraverso la costituzione dei percorsi cicloturistici si agirebbe anche sulla ricostituzione di parti mancanti del graticolato causata dalla forte antropizzazione che ha portato nel tempo alla cancellazione di parti della struttura originaria. Laddove non fosse possibile ricostituire fisicamente i passaggi, saranno comunque istituiti percorsi visivi che permettano comunque al visitatore di osservare la vecchia morfologia del graticolato.



2 - PARCO FLUVIALE DEL MUSON

Il Muson

Il Muson è il più importante dei corsi d'acqua posti tra il Piave e il Brenta e nasce presso S. Martino di Lupari.

Fino al XVII secolo l'alveo del fiume raccoglieva anche le acque di altre sorgenti poste nella zona collinare a nord di Asolo. Nel 1612 furono separate le acque del Muson Vecchio dalle acque asolane che furono immesse nel Brenta tramite un canale denominato Muson dei Sassi.

I lavori di ingegneria idraulica operati dalla Serenissima per ridurre gli interrimenti della laguna portarono inoltre il Muson Vecchio a sfociare nel Naviglio Brenta attraverso il Taglio di Mirano in località Mira Taglio abbandonando il vecchio corso del fiume che scorreva a sud di Spinea verso Mestre.

Oggi il corso del fiume è in gran parte canalizzato e scorre in un paesaggio ben lontano da quello originale, anticamente ricco di foreste e paludi, ma nonostante le sostanziali modificazioni dell'ambiente, il Muson a Nord di Mirano conserva alcuni angoli di indubbio pregio naturalistico.

La campagna per molti tratti è contraddistinta da una notevole varietà di colture e dalla presenza di siepi, boschetti e fossati. In alcuni tratti, in cui le acque scorrono piuttosto veloci, è presente la tipica vegetazione flottante dei fiumi di risorgiva mentre dove il corso diviene più lento prende il sopravvento e si interseca con la boscaglia igrofila, la vegetazione palustre con la presenza di varie specie di carici e canne. Di notevole interesse la vegetazione acquatica con numerose specie a fioritura tardo primaverile ed estiva. Dove la corrente è quasi nulla la vegetazione ricopre interamente la superficie dell'acqua costituendo un habitat ideale per una struttura ricca di numerose popolazioni e specie.

Il valore del corso d'acqua

L'importanza dei corsi d'acqua quali elementi costitutivi del paesaggio è stata riconosciuta dalla legge n.431/1985, nota come "legge Galasso" che ha previsto che i corsi d'acqua rientrassero per legge tra le aree di interesse paesaggistico determinando una fascia di rispetto di 150 ml.

Tale indicazione è stata recepita dal Codice del Beni Culturali, il D.Lgs 42/04, che all'art. 142 lettera c) dichiara di interesse paesaggistico i fiumi e i corsi d'acqua.

Anche il PTRC ricomprende il Muson all'interno di "Ambiti naturalistici di livello regionale" normati e tutelati dall'art.19 delle NT del PTRC vigente ed il PTCP gli riconosce valenza di "corridoio ecologico di area vasta".

Il Muson è particolarmente importante inoltre in quanto attraversa il centro storico di Mirano e qualifica assieme al sistema dei giardini storici la città come "città verde" definendo dei percorsi di rilevante interesse paesaggistico.

Il Taglio di Mirano è inoltre canale navigabile è ciò arricchisce le potenzialità del fiume anche in termini di fruizione.

Il PALAV ha classificato l'ambito rurale afferente al Muson "area di notevole interesse paesistico-ambientale".

Il progetto

Il PAT individua tra le "Invarianti" di natura paesaggistica i principali corsi d'acqua presenti tra cui il Muson e definisce all'art. 21 una serie di direttive e prescrizioni rivolte alla tutela e conservazione degli elementi presenti.

Il PAT assegna altrettanta importanza anche alle “azioni” ovvero alle iniziative rivolte alla valorizzazione e fruizione e alla rimozione degli elementi incongrui e di degrado.

Tali azioni sono esplicitate principalmente nella individuazione nella Carta delle Trasformabilità dell’ambito del “Parco fluviale del Muson” normato dall’art.37 delle NT.

Trattasi di un ambito vasto che comprende anche alcune zone comprese nel Graticolato Romano poste a nord di Zianigo con cui questo progetto strategico si relaziona fortemente essendo i due progetti complementari sinergici.

Il progetto è rivolto innanzitutto alla rifunzionalizzazione ambientale del sistema fluviale al fine di salvaguardare gli elementi ad elevata naturalità ed incoraggiare la vivificazione e la rinaturalizzazione delle zone maggiormente contaminate e degradate attraverso la ricostituzione della vegetazione ripariale autoctona evitando interventi di artificializzazione del letto e delle sponde.

L’interesse naturalistico e il valore ecologico del “corridoio” peraltro limitrofo al Bosco del Parauro, si accompagna al valore paesaggistico dell’elemento che si snoda lungo tratti di campagna con presenza di siepi campestri ed edifici rurali di interesse storico-documentale ritenuti dal PAT di “buona integrità”.

L’insieme delle norme e delle previsioni si pone innanzitutto pertanto l’obiettivo di limitare la compromissione del contesto con nuove edificazioni o infrastrutturazioni ma al contempo riconosce le potenzialità del contesto e dell’elemento in termini di possibile fruizione legata al tempo libero e allo sviluppo turistico locale.

Il Parco Fluviale del Muson potrebbe pertanto definire un percorso verde che unisce il centro storico e i giardini storici alla campagna di grande interesse e capacità attrattiva.

Il Parco potrebbe essere connesso alla rete regionale e nazionale attraverso l’itinerario previsto sempre dal Master Plan Regionale denominato D10 di circa 30 Km che collega Camposampiero a Mira e si snoda lungo il Muson e quindi si connette con la pista regionale C2 “Treviso – Ostiglia” collocandolo come parte integrante di un network di più ampia scala.

Il percorso comprende inoltre numerose testimonianze relative allo sfruttamento dell’acqua come risorsa vitale per l’attività produttiva, tra tutte principalmente i Mulini di Sotto e di Sopra che diventano elementi parte integrante e caratterizzante il percorso..

Di seguito si esemplificano alcuni progetti e iniziative atte a dare sviluppo al progetto.

Recupero delle connessioni territoriali d’area vasta

La creazione del Parco Fuviale potrebbe recuperare connessioni storicamente consolidate e possibili relazioni a nord con Salzano, Noale e Camposampiero e a sud con la Riviera del Brenta attualmente non valorizzate, utili sia alla mobilità ed anche al sistema ambientale e del tempo libero.

Si evidenzia che il Canale del Taglio è navigabile e pertanto è possibile anche lo sviluppo di relazioni fluviali molto interessanti con il Naviglio Brenta o ripristinando percorsi storici che connettevano Mirano e i suoi importanti mulini con le zone rurali poste a sud attraverso il Taglio Novissimo.

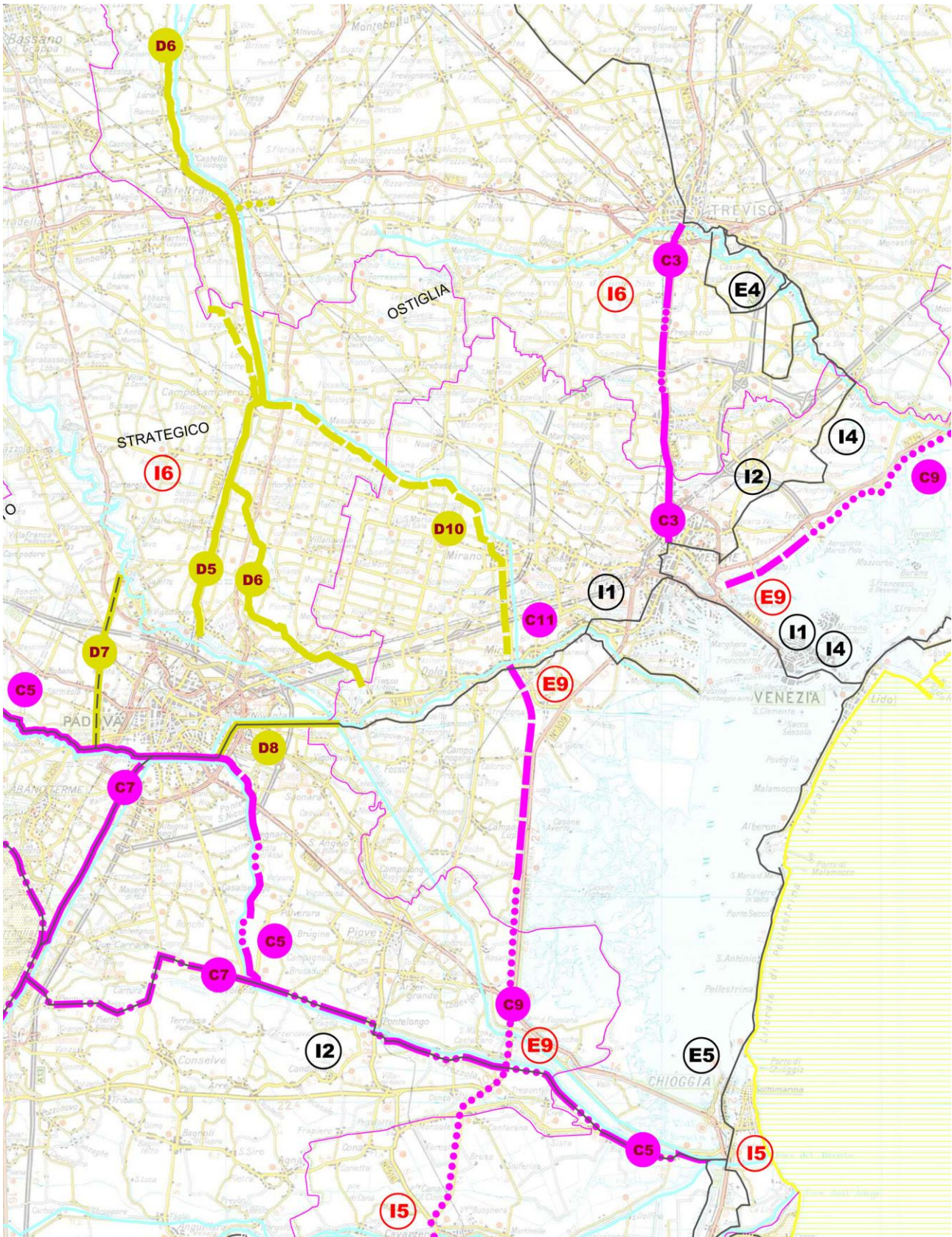
Salvaguardia e riqualificazione fisica del fiume

La forte infrastrutturazione dell’area implica una notevole frammentazione della struttura ambientale del corso d’acqua e rischi di una ulteriore compromissione dell’habitat. Il Parco diviene quindi occasione per riconoscere e quindi proteggere e migliorare la qualità ambientale del contesto e le possibili relazioni con gli habitat limitrofi quali il bosco del Parauro e gli altri corsi d’acqua riconoscendo quindi la valenza ambientale del fiume.

La percorso ciclabile regionale D10

L’itinerario lungo Il Muson risulta parte integrante del percorso ciclabile D10 Camposampiero/Mira che connette la pista ciclabile di interesse regionale Treviso/Ostiglia e la pista ciclabile passante per Riviera del

Brenta, costituendo un percorso continuo tra ville, paesaggi ed acque di rilevanza paesaggistica e culturale che rappresenta quindi un'opportunità rilevante per lo sviluppo turistico locale.



Regione Veneto, Piano regionale della mobilità ciclistica - Tav.3 Sistema Regionale e Locale

La dislocazione della pista ciclabile dovrà essere attentamente valutata in rapporto agli aspetti ambientali e naturalistici e alla consistenza degli argini che forse in diversi tratti meglio potrebbero rappresentare un percorso pedonale da affiancare a quello ciclabile.

Le relazioni centro storico e campagna

La presenza del Muson rappresenta una straordinaria occasione per connettere il centro storico di Mirano caratterizzato dalla presenza di numerosi giardini storici e la campagna che soprattutto a nord è direttamente raggiungibile non avendo l'espansione residenziale di epoca recente interessato questo ambito.

Il percorso diviene quindi la naturale espansione in campagna dei Parchi pubblici di Villa XXV Aprile e Villa Belvedere passando attraverso i molini di sopra.

I Mulini di Sotto e di sopra.

La valorizzazione del Muson è strettamente connessa alla valorizzazione dei due edifici storici maggiormente emblematici quali i Mulini di sotto e i Mulini di sopra che rappresentano due significativi documenti di archeologia industriale che qualificano ulteriormente il contesto prevedendo possibilità di realizzare dei collegamenti pedonali in corrispondenza di questi due nodi.



1 Recupero della connessione territoriale

La creazione del Parco Fluviale avrebbe il compito di recuperare connessioni storicamente consolidate ma attualmente non valorizzate, utili sia alla mobilità ed anche al sistema ambientale e del tempo libero.

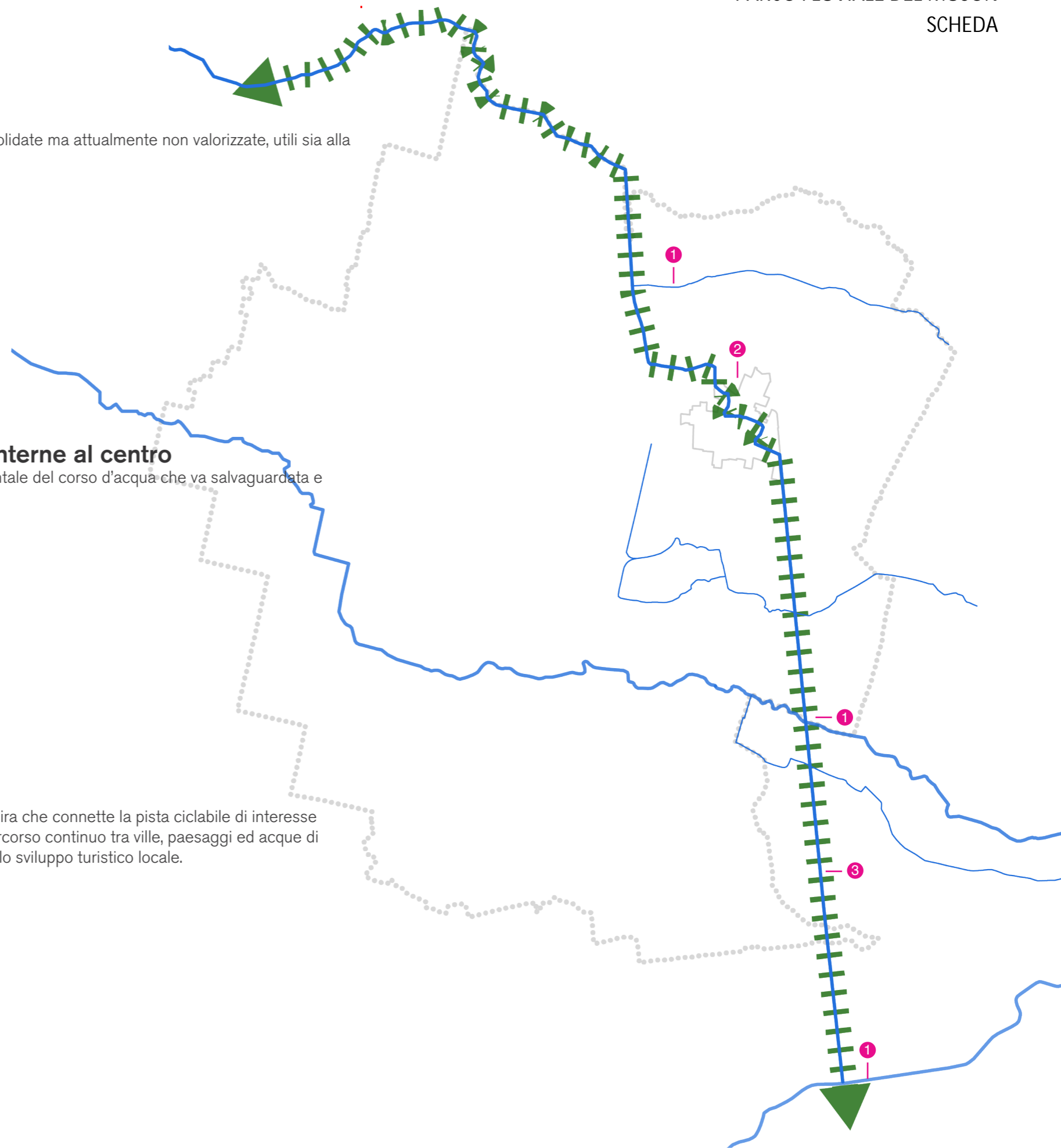


2 Salvaguardia e riqualificazione fisica delle aree del Muson interne al centro

La forte infrastrutturazione dell'area implica una notevole frammentazione della struttura ambientale del corso d'acqua che va salvaguardata e ricostituita nelle sue parti compromesse.

3 La pista D10

L'itinerario lungo il Muson risulta parte integrante del percorso ciclabile D10 Camposampiero/Mira che connette la pista ciclabile di interesse regionale Treviso/Ostiglia e la pista ciclabile passante per Riviera del Brenta, costituendo un percorso continuo tra ville, paesaggi ed acque di rilevanza paesaggistica e culturale rilevante che rappresenta quindi un'opportunità rilevante per lo sviluppo turistico locale.



3 – BALLO' SCALTENIGO VETREGO

il contesto

L'ambito preso in considerazione e riconosciuto dal PAT come ATO (ambito Territoriale Omogeneo) è posto a sud del territorio comunale e risulta articolato in tre nuclei autonomi ma connessi tra loro costituiti dalle frazioni di Vetrego (circa 2.100 ab.), Ballò (circa 2.100 ab.) e Scaltenigo (2.800 ab.).

Trattasi di piccoli centri abitati sviluppatisi attorno ad un nucleo storico caratterizzato dalla presenza della Chiesa e posti lungo tracciati viari storici.

I centri hanno avuto un limitato sviluppo delle attività commerciali e direzionali in considerazione del contenuto numero di abitanti .

Vetrego è stata interessata da un considerevole e più recente sviluppo edificatorio con la realizzazione di piani attuativi di iniziativa prevalentemente privata ma anche pubblica, tuttora in corso di completamento. A Scaltenigo invece si è verificata una dinamica di completamento del tessuto edificato tramite la realizzazione di piani attuativi di medie e piccole dimensioni e interventi diretti essendo stato interessato da un notevole incremento insediativo nei anni '70

Anche Ballo ha avuto un considerevole incremento edificatorio tramite piani attuativi.

Tutti i tre centri in particolare Scaltenigo hanno un buon livello di servizi sia scolastici che sportivi e sociali.

Trattasi di insediamenti residenziali prevalentemente a bassa intensità caratterizzata dalla presenza di tipologie di tipo "villette" unifamiliare o bifamiliare e piccoli condomini con giardino con una soddisfacente e ordinata dotazione di urbanizzazioni.

Tutto il territorio è caratterizzato dalla presenza di insediamenti residenziali posti lungo le strade quasi senza soluzione di continuità che caratterizzano la pianura veneta più densamente urbanizzata.

E' presente pertanto un continuum di edificazione che tende ad unire in un unico insediamento gli originari tre nuclei.

Ballò e Vetrego sono interessate dalla presenza della linea ferroviaria e in particolare Ballò è posta in prossimità della Stazione ferroviaria che offre un accesso diretto per i residenti al SFMR.

L'ambito e soprattutto la frazione di Vetrego è stato interessato dalla realizzazione di significative opere di infrastrutturazione quali il raddoppio dei binari per la realizzazione dell'Alta Capacità e quindi i sottopassi e infine il Passante Autostradale e l'apertura del Casello in corrispondenza della via Porara che hanno prodotto un rilevante impatto ambientale nella frazione e nel territorio miranese.

Nell'ambito sono presenti elementi di interesse storico documentale con particolare riferimento alle chiese di Ballo e Scaltenigo e a molti edifici rurali soprattutto lungo la storica via Caltana.

Il territorio è attraversato a nord dal canale arginato Lusore che si snoda lungo un territorio rurale di buon integrità definito dal PALAV di notevole interesse paesaggistico.

Le criticità e potenzialità

L'ambito è attraversato dal Lusore e altri corsi d'acqua minori e da una rete di percorsi rurali oltre che dalla storica via Caltana che evidenzia il valore anche storico ambientale e paesaggistico di un contesto lambito a sud ed est da rilevanti infrastrutture (passante, ferrovia, autostrada).

Le principali criticità presenti nell'ambito sono:

- l'Impatto ambientale determinato dalla realizzazione delle grandi infrastrutture (passante, autostrada, ferrovia)

- La difficoltà del piccolo commercio e dei servizi in rapporto al trend demografico e alla capacità attrattiva esercitata dai centri commerciali;
- Le difficili relazioni interne all'ATO e con il capoluogo



Nell'ambito sono presenti anche diversi punti di forza quali:

- un buon livello di accessibilità alle infrastrutture e al SFMR;
- la presenza di un patrimonio di interesse storico e documentale
- la presenza del Lusore che rappresenta un corridoio ecologico ed un percorso di rilevante interesse paesaggistico che connette l'ambito al Parco del Graticolato Romano di cui Scaltenigo e Ballò possono rappresentare due significative porte di accesso.

Il Progetto

Lo sviluppo delle relazioni e l'ingrassamento tra i tre centri è ritenuto Progetto strategico del PAT di Mirano per arrestare e invertire il rischio di marginalità e quindi di abbassamento degli standard qualitativi dei tre insediamenti e del territorio nel suo complesso e nel contempo cogliere le opportunità e potenzialità presenti scarsamente valorizzate.

La scelta di individuare una unica ATO evidenzia le forti relazioni, i caratteri omogenei e la vicinanza tra i tre centri abitati ed indica anche la scelta di rafforzare ulteriormente le possibili sinergie tra i tre centri in termini di servizi scolastici, sportivi e commerciali, pur salvaguardando le identità e l'autonomia delle tre frazioni.

La pianificazione urbanistica dovrà nel corso dei prossimi anni puntare alla riqualificazione delle aree centrali delle frazioni, prevedendo specifici progetti su scala urbana, con arredo urbano, verde zone pedonali, riorganizzazione degli spazi di sosta e definizione di nuovi spazi ricreativi che ne favoriscano la riaggregazione sociale, nonché una gestione integrata dei servizi.

La gestione integrata dei servizi e la loro riorganizzazione alla scala territoriale corrispondente all'ambito omogeneo deve essere finalizzata ad aumentare l'offerta complessiva dei servizi e delle opportunità per la popolazione residente mantenendo comunque le dotazioni e l'autonomia funzionale di ogni singola frazione.

Di seguito si esemplificano alcune misure e iniziative atte a dare sviluppo al progetto strategico:

Valorizzazione della stazione SFMR di Ballò

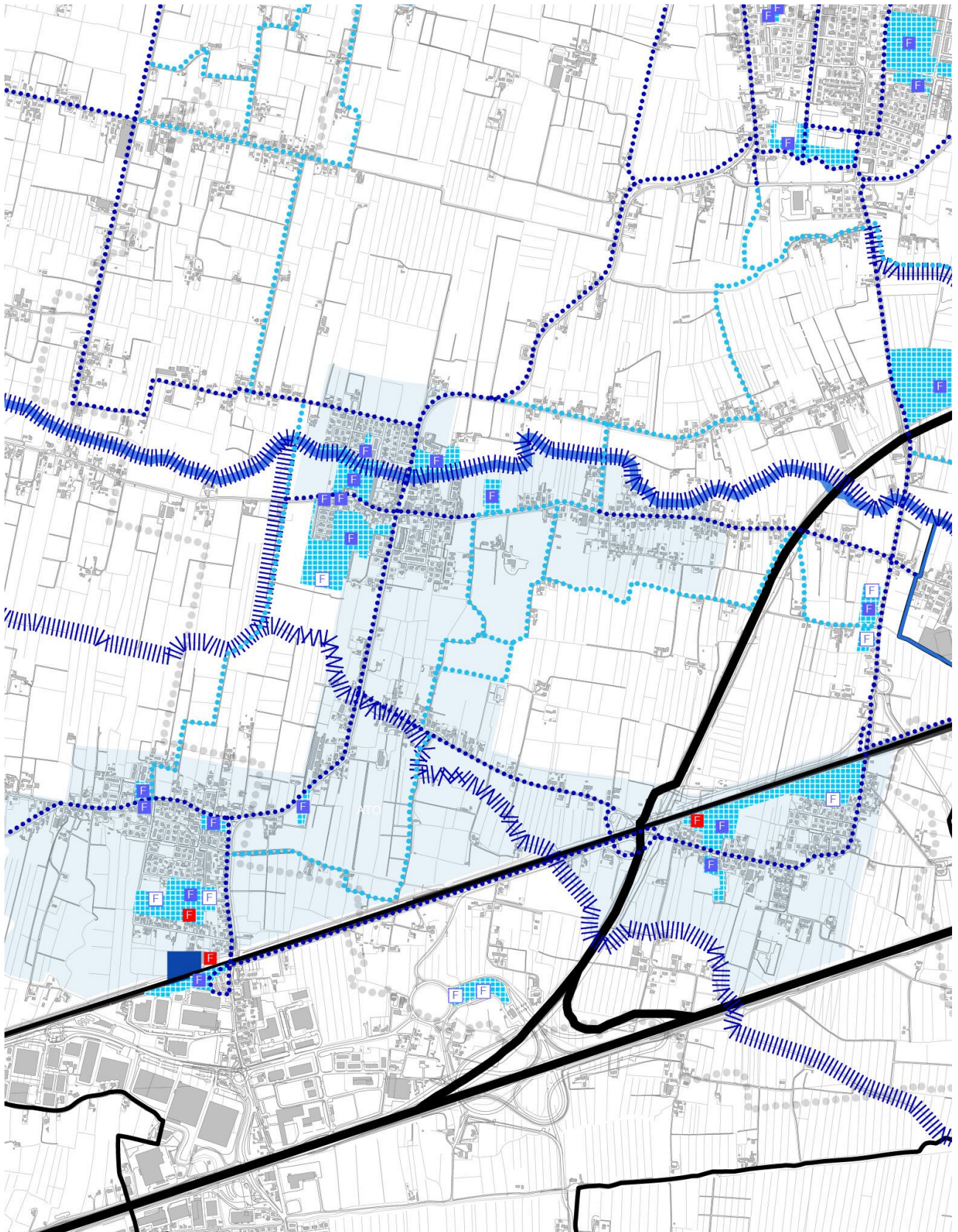
La presenza di una Stazione SFMR rappresenta una opportunità da valorizzare in quanto garantisce una ottima accessibilità alla rete del trasporto ferroviario regionale. Ciò rappresenta nell'ottica di un potenziamento e sviluppo del progetto regionale un fattore importante per decidere in merito alla localizzazione di nuovi insediamenti. Nel progetto strategico quindi la riqualificazione dell'ambito della stazione e il nuovo parcheggio sono iniziative di rilievo. La stazione SFMR è anche elemento che sostiene la espansione residenziale prevista a Ballò e che consente anche il completamento del centro sportivo.

Sviluppo della rete ciclabile

Il principale intervento previsto dal progetto strategico è il completamento della rete ciclabile che collega i tre centri per rendere possibile una migliore fruizione e utilizzo dei servizi presenti nei tre centri e una loro integrazione e complementarietà. Diversi tratti delle piste ciclabili indicate dal PAT sono esistenti e devono essere meglio raccordate e messe in sicurezza.

Con particolare riferimento alle connessioni ciclabili andranno trovate soluzioni per migliorare l'attraversamento delle infrastrutture rilevanti (Passante- Ferrovia).

E' stata inoltre individuata una rete ciclabile definita escursionistica con lo scopo di garantire percorsi ciclabili di collegamento tra le frazioni alternativi e sicuri oltre che paesaggisticamente interessante.



La rete ciclabile ed escursionistica

Riqualificazione del Lusore quale collegamento con il Parco del Graticolato

Scaltenigo e Ballò possono rappresentare due porte di accesso al Parco Culturale del Graticolato essendo poste ai suo margine sud est.

Ruolo importante in tal senso può essere svolto dal canale arginato Lusore che si connota come elemento in grado di svolgere una funzione ambientale quali corridoio ecologico e di itinerario pedonale di interesse paesaggistico che si snoda a nord della storica via Caltana e raggiunge Campocroce.

Riorganizzazione delle strutture per la massimizzazione dei servizi e valorizzazione Centri Sportivi

La dimensione dei tre centri non consente il raggiungimento di soglie ottimali per la gestione e dotazione di servizi pubblici e privati che di conseguenza vanno riorganizzati a scala territoriale corrispondente all'ambito, pur garantendo una dotazione minima per ogni frazione.

Si evidenzia la potenzialità degli impianti sportivi di Scaltenigo (Pattinodromo) e Ballo che attraverso una possibile connessione ciclabile in ambito rurale posta possono costituire un unico Centro Sportivo di rilievo di interesse comunale e sovra comunale.

1 Migliorare i collegamenti tra i centri e messa in sicurezza

L'area Ballò-Scaltenigo-Vetrego si connota come un'unica Ambito Territoriale Omogeneo, a cui va garantita una connessione tra i centri con un elevato grado di sicurezza con particolare riferimento alle connessioni ciclabili. Andranno trovate soluzioni per migliorarne l'attraversamento delle infrastrutture rilevanti (Passante-Ferrovia).



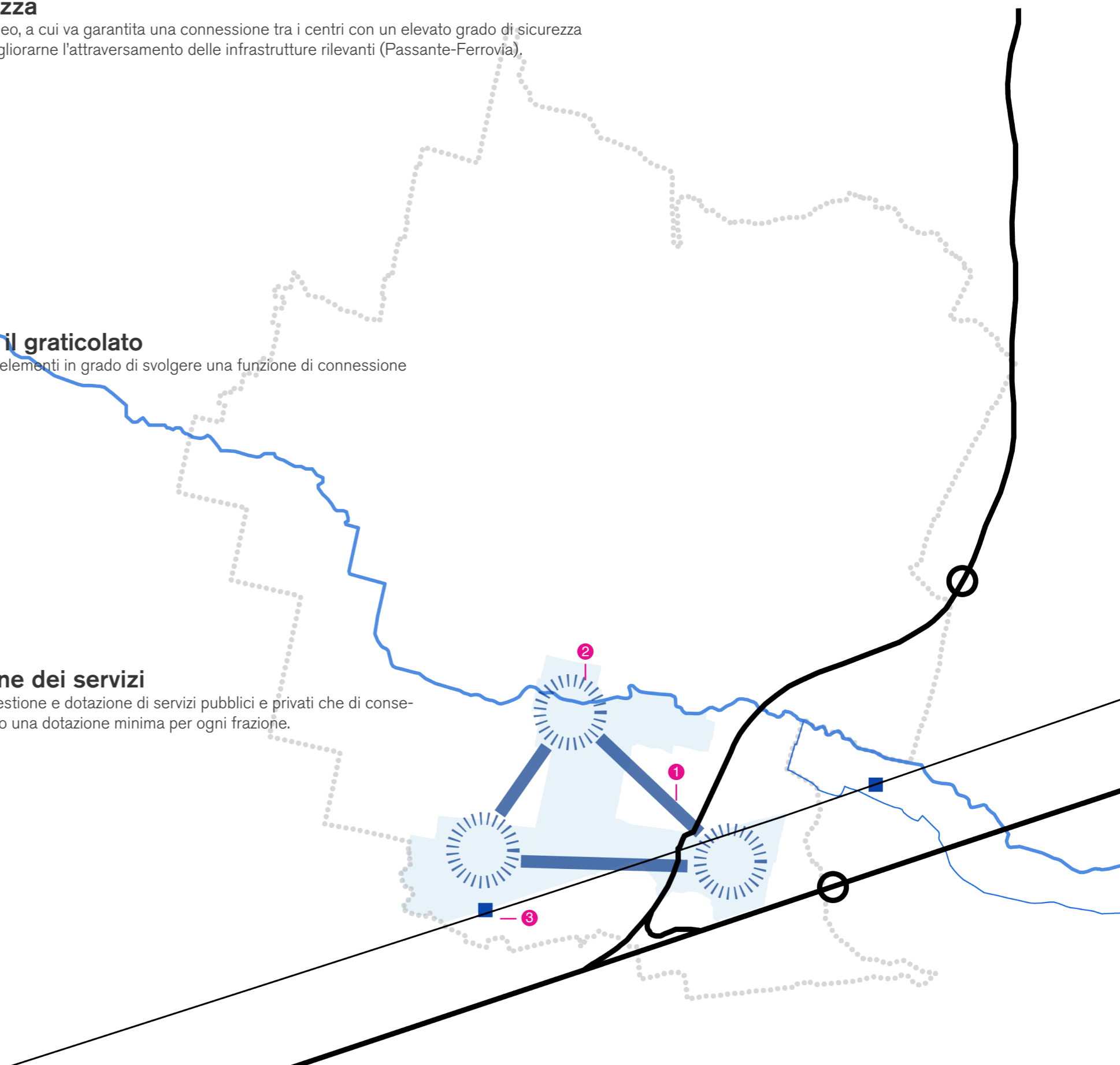
2 Riqualificazione del Lusore come collegamento verso il graticolato

L'ambito è attraversato dal fiume Lusore ed altri corsi d'acqua che si connotano come elementi in grado di svolgere una funzione di connessione importante verso il graticolato romano.



3 Riorganizzazione delle strutture per la massimizzazione dei servizi

La dimensione dei tre centri non consente il raggiungimento di soglie ottimali per la gestione e dotazione di servizi pubblici e privati che di conseguenza vanno riorganizzati a scala territoriale corrispondente all'ambito, pur garantendo una dotazione minima per ogni frazione.



4 - BUFFER ZONE

Il contesto

L'Ambito Territoriale Omogeneo n.6 è caratterizzato dalla presenza di grandi infrastrutture viarie, in particolare modo del "Passante", che hanno determinato un rilevante impatto ambientale



Nell'ambito sono compresi zone rurali di buona integrità e interesse paesaggistico e il corso del Taglio di Mirano cui si è sovrapposto una infrastruttura che non deve divenire il segno strutturante di un tessuto preesistente diversamente ordinato.

Al fine di mitigare l'impatto ambientale di quest'opera e salvaguardare il paesaggio rurale attraversato il PAT ha previsto la realizzazione di una Buffer zone che è ritenuto progetto strategico per migliorare il contesto ambientale territoriale.

Il progetto

L'ipotesi è quella di affidare la mitigazione visiva a filari intermittenti (segno meno importante del segno continuo infrastrutturare) che genererebbero il vantaggio di lasciare aperte le visuali sul paesaggio circostante, cercando di costituirsi come elemento identitario del paesaggio attraversato e della strada stessa e di non rafforzare il segno estraneo al tessuto.

La prima operazione quindi che si dovrebbe svolgere, sarebbe quella di individuare l'orditura primaria del paesaggio attraversato dall'infrastruttura.

Questa è riconoscibile dalla giacitura dei campi e dalla direzione principale del reticolo idrografico che, in genere, indicano una direzione predominante, ordinata dalla forza di gravità.

All'orditura primaria si dovrebbe strutturare un'orditura secondaria, che può dipendere dall'orientamento o, semplicemente, dalle esigenze di percorrenza.

Lo schema in alto rappresenta l'ordito primario in rapporto con il reticolo idrografico e l'eventuale infrastruttura che lo taglia.

Nello schema in basso, l'orditura primaria viene rinforzata con sieponi, doppi filari, fasce, boschetti che vanno a terminare lungo la campagna. All'interno delle intermittenze si strutturano gli elementi che servono a riqualificare l'intera struttura (boschetti, fasce, ecc) posizionati a tratti lungo l'infrastruttura. Altri segni secondari (siepi) possono fungere da connettori trasversali per completare la rete.

Una volta rintracciata l'orditura primaria del tessuto rurale, basata in prevalenza sul reticolo idrografico e sulla giacitura dei campi, è possibile ridisegnare una maglia che, utilizzando la vegetazione, sia in grado di competere con la frattura determinata dall'infrastruttura.

A questo proposito è possibile trasformare il segno pieno e continuo della strada in un segno intermittente, attraverso l'impiego di filari e fasce boscate, orientate perpendicolarmente al tracciato.

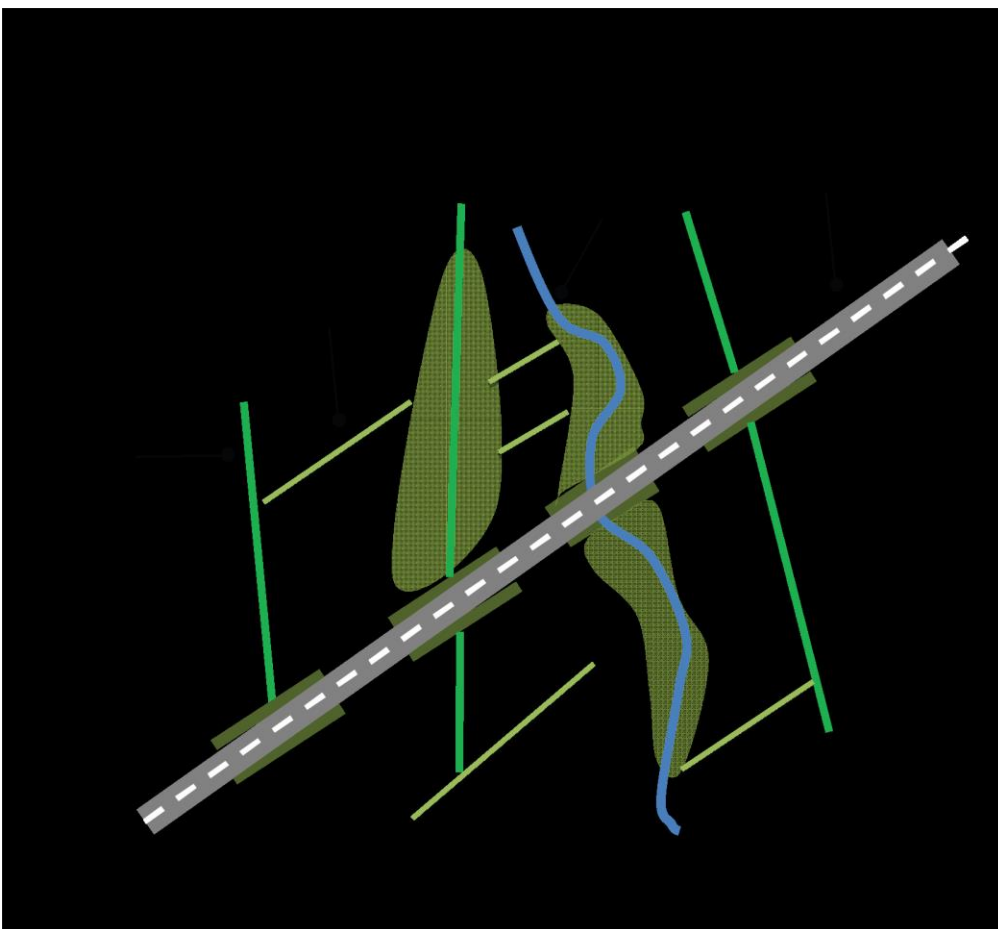
I filari vengono completati da brevi tratti di vegetazione lungo strada, che determinano una configurazione a "T", con scopo prevalente di mitigazione visiva rendendo intermittente il segno dell'infrastruttura. Questa configurazione, non determina l'attrazione significativa della fauna selvatica in prossimità dell'infrastruttura, evitando di rappresentare una trappola ecologica. I filari a "T" vengono inseriti in prossimità dell'infrastruttura stradale e al limitare dei campi, per ricomporre e restituire al paesaggio agrario gli elementi ordinatori persi. I brevi tratti paralleli alla strada, fungono da mitigazione visiva e vanno a spezzare, in maniera discontinua, il forte impatto visivo e strutturale determinato della strada costruita in opposizione alle linee strutturali del paesaggio.

Per mitigare gli impatti dovuti alla frattura del tessuto paesistico, alle polveri disperse e all'inquinamento del suolo e delle colture, è possibile inserire impianti di coltivazioni no-food (biomasse a cicli brevi, bio-combustibili, ecc.) con lo scopo di ricostruire un margine stradale in grado di assorbire gli inquinanti, senza richiamare la fauna selvatica in zone di pericolo.

Si può evitare così anche l'alterazione del paesaggio rurale dovuta alla diffusione di questi tipi di impianto nelle aree agricole di pregio.

Con un opportuno inserimento di siepi e filari, è inoltre possibile la ricostruzione del disegno di paesaggio, in modo tale da mitigare lo squarcio prodotto dalla linearità e dall'orientamento della strada.

Mitigazione - i filari a T



1 Buffer Zone

Il progetto prevede la creazione di una fascia tampone per la mitigazione delle esternalità derivanti dal Passante. L'aumento della quantità forestale potrebbe dare un forte contributo all'abbattimento della quota di CO2 e quindi utile al conseguimento degli obiettivi costituiti dall'abbattimento delle emissioni di CO2 del 20% all'interno del progetto europeo 2020. La fascia tampone garantirebbe una forte barriera contro l'inquinamento acustico e si connoterebbe come una zona con forte capacità di assorbimento degli eventi meteorici. Andranno valutate eventuali misure perequative.



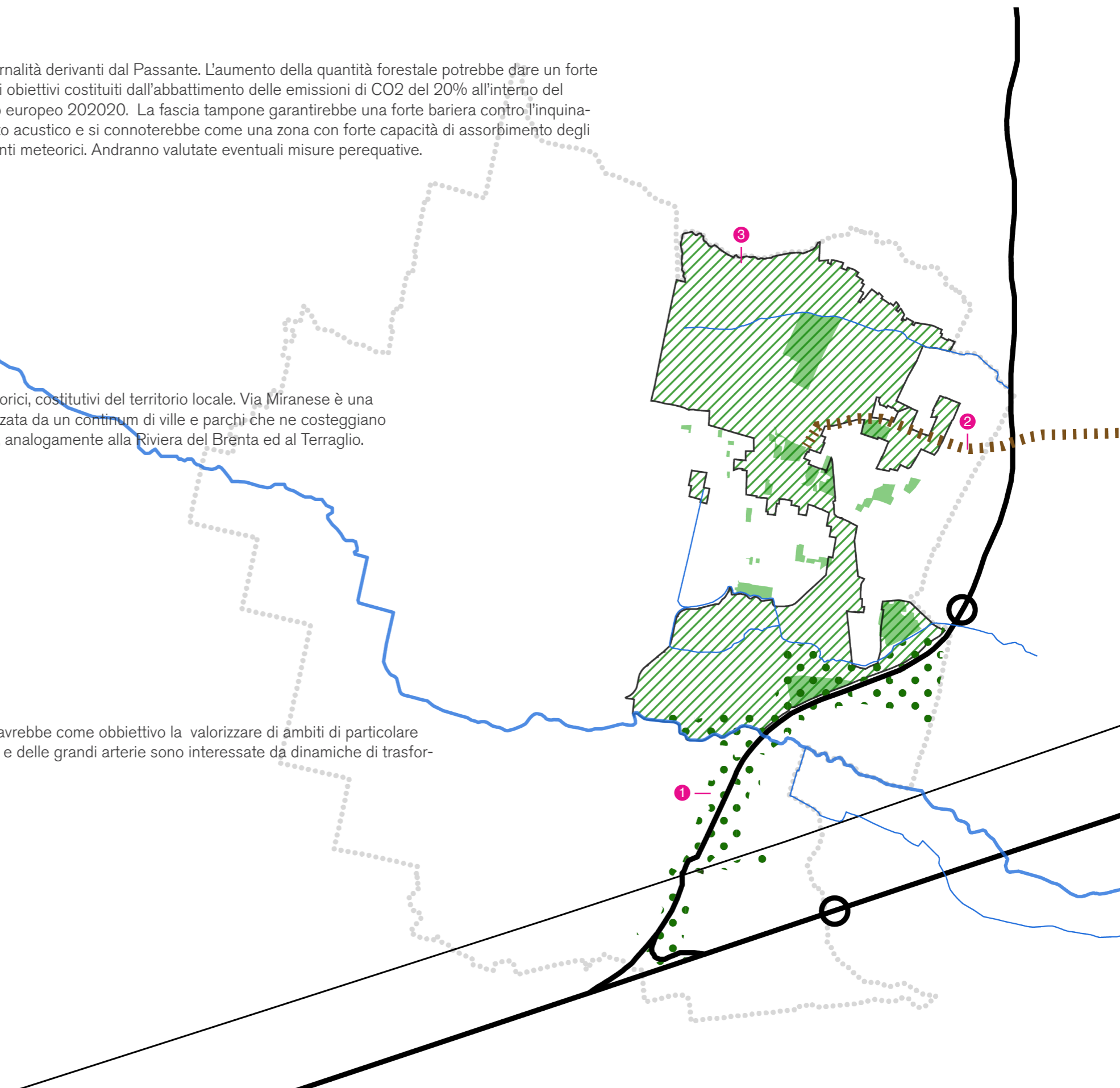
2 Riqualificazione via Miranese

La riqualificazione di via Miranese rappresenta la possibilità di recuperare i segni storici, costitutivi del territorio locale. Via Miranese è una delle principali direttrici storiche di collegamento tra Mestre e l'entroterra, caratterizzata da un continuum di ville e parchi che ne costeggiano i lati, analogamente alla Riviera del Brenta ed al Terraglio.



3 Area di tutela

L'attribuzione di un vincolo di tutela alle aree a nord e a sud del centro consolidato avrebbe come obiettivo la valorizzazione di ambiti di particolare interesse paesaggistico. Attualmente tali zone soprattutto in prossimità del centro e delle grandi arterie sono interessate da dinamiche di trasformazione che potrebbero comprometterne i valori.



5 – LA PIAZZA DI MIRANO

La Piazza

La Piazza rappresenta spesso il cuore di una determinata realtà urbana. E' il luogo in cui trovano collocazione le istituzioni pubbliche, civili e religiose, in cui si organizzano le manifestazioni, le feste, gli spettacoli, il mercato, è il luogo privilegiato dello scambio e delle relazioni, del contatto con il mondo esterno, è il luogo dell'informazione, è lo spazio privilegiato per le attività commerciali e professionali.

In relazione alla sua funzione rappresentativa e identitaria di un luogo, è uno spazio pubblico caratterizzato generalmente da buona qualità dal punto di vista architettonico e dell'arredo urbano ove trovano posto spesso elementi simbolici come una statua, una fontana, un cippo, un albero importante che rendono ogni piazza unica.

Le piazze in origine spesso erano il punto di convergenza, di snodo di arterie viarie o fluviali con cui ogni centro è in stretta relazione in quanto le strade nascono per collegare i centri e i centri si sviluppano perché serviti da strade che garantiscono relazioni con il territorio.

L'accessibilità al centro storico cittadino in cui solitamente è posta la piazza principale rappresenta pertanto una questione di fondamentale importanza.

L'accessibilità è infatti il fattore che più di altri garantisce lo sviluppo delle sue funzioni e delle attività che vi sono collocate con particolare riferimento alle attività commerciali e di relazione.

Ma se il traffico motorizzato fino agli ultimi decenni del secolo scorso poteva essere compatibile con questi contesti, anzi era motivo di vivacità, i successivi sviluppi della motorizzazione hanno reso sempre più conflittuale la "vivibilità" di questi contesti e la presenza delle auto causa di inquinamento, rumore, occupazione di spazi pregiati.

In molte realtà è iniziata quindi una progressiva riduzione della presenza delle auto dai centri storici con la realizzazione di itinerari alternativi per il traffico di attraversamento e attestando le auto su parcheggi di corona avviando esperienze di "pedonalizzazione" più o meno radicali in rapporto alle varie realtà e di riqualificazione degli spazi urbani.

Anche Mirano ha una Piazza centrale che la caratterizza e ne esprime più di ogni altro luogo l'identità e le funzioni di rappresentanza e di relazione.

Sorge sul luogo di un antico Castello ed è attraversata da strade e corsi d'acqua che vi convergono e che ne marcano la centralità urbana e territoriale e definiscono la forma urbana del suo centro storico.

Particolarità di Mirano è la presenza nel centro storico di diversi giardini storici anche pubblici che circondano ville venete alcune con importanti funzioni pubbliche e la presenza del fiume Muson che lo attraversa anche se oggi è meno percepibile del passato.

Dalla piazza è quindi possibile in modo immediato attraverso percorsi pedonali raggiungere contesti verdi che rendono particolarmente attraente il sito e che vengono utilizzati anche per connettere la piazza ai parcheggi di prima cintura e ai quartieri residenziali posti a ridosso del centro storico.

Come pure è possibile raggiungere a nord seguendo il Muson o a sud seguendo il Taglio di Mirano contesti rurali di interesse paesaggistico.

Questa maglia di percorsi ciclabili e pedonali che convergono sulla Piazza interconnettendo la campagna e il sistema degli spazi pubblici e del verde urbano è uno degli elementi di maggiore interesse accanto ad altre iniziative e realizzazioni (sistema parcheggi di prima cintura, collegamenti con i parchi urbani, sistemazione dei portici, creazione nuovi spazi pedonali come Piazzetta Errera e Calle Ghiraldi) che hanno contribuito, insieme allo sviluppo di locali e attività commerciali a qualificare il Comune nel contesto Metropolitano e regionale e a determinarne una accresciuta capacità attrattiva anche turistica.

Accanto a queste evidenti qualità e valori non può non essere anche evidenziato che le potenzialità presenti non sono pienamente esplicitate e che sono altrettanto presenti problemi relativi alle attività commerciali a fronte dello sviluppo dei centri commerciali e che alcuni contesti non sono sufficientemente valorizzati.

Nonostante Mirano abbia attuato significative iniziative rivolte allo sviluppo della pedonalità e ciclabilità e misure per la pedonalizzazione (ZTL festivi e sere fine settimana) resta sicuramente ancora problematico il traffico di attraversamento che interessa soprattutto la Piazza, la presenza di parcheggi in aree pregiate, diversi nodi critici da superare per migliorare le connessioni ciclopedonali con i quartieri residenziali, la scarsa valorizzazione di ambiti di grande interesse quali via Barche e via XX Settembre e i Mulini di Sotto e di Sopra.

I problemi

Il PAT individua nella valorizzazione e riqualificazione del Centro Storico e della sua Piazza uno dei principali Progetti Strategici volti a migliorare la qualità urbana complessiva del Comune e la sua capacità attrattiva per sviluppare l'economia locale con particolare riferimento alle attività commerciali, direzionali turistiche e di servizio.

Per dare attuazione a questo obiettivo di fondamentale importanza è migliorare l'accessibilità al centro e riqualificare gli spazi pubblici. Tali questioni devono essere affrontate contestualmente.

La riqualificazione e valorizzazione di alcuni spazi di grande pregio ed interesse quali la Piazza, via XX Settembre, via Barche, in termini di pavimentazioni, arredo urbano, vivibilità e sviluppo di iniziative per qualificarli come luoghi privilegiati di incontro e relazioni contrastano evidentemente con la presenza intrusiva delle auto, ma per altro verso va garantita e aumentata l'accessibilità in termini di connessioni e possibilità di parcheggio.

Appare pertanto decisivo affrontare la questione della accessibilità e dei parcheggi ovvero del sistema della sosta per poter dare attuazione progetti di riqualificazione urbana con estensione degli spazi dedicati ai pedoni e alle relazioni.

Le questioni che si ritengono decisive sono:

- 1. disincentivare l'uso dell'auto per gli spostamenti interni e brevi attraverso il miglioramento della rete ciclopedonale, che consentirebbe di togliere una componente non trascurabile del traffico urbano e rendere disponibili posti auto**
- 2. ridurre la componente di "attraversamento" dal traffico urbano soprattutto in via Dante e in via della Vittoria per migliorare la qualità ambientale e la sicurezza, favorire una maggiore permeabilità del tessuto urbano e quindi le connessioni ciclopedonali.**
- 3. realizzazione di nuovi parcheggi di corona di attestamento per soste prolungate**
- 4. aumentare l'offerta dei parcheggi esistenti con un tasso di rotazione più elevato ;**

Nella parte "Scenari e Approfondimenti" di questo allegato sono contenuti alcuni approfondimenti sulla questione dei parcheggi e introdotti alcuni temi-progetto rilevanti connessi al Progetto Strategico relativo alla riqualificazione della Piazza quali il Tram per i collegamenti con Mestre- Venezia come previsto dal PTCP e la realizzazione di un parcheggio scambiatore. Trattasi di progetti che richiedono ulteriori approfondimenti e coinvolgono più soggetti e pertanto vanno assunti come approfondimenti su scenari e temi aperti.

Le questioni poste dal Progetto Strategico con particolare riferimento alla riqualificazione di via Dante e via della Vittoria implicano alcuni approfondimenti sul traffico che interessa queste arterie e sull'assetto infrastrutturale a scala Metropolitana.

Il traffico di attraversamento

I dati del Piano Urbano della Mobilità del Comune di Mirano (aggiornamento e completamento 2010) dimostrano come la realizzazione del Passante autostradale ha comportato un notevole incremento di traffico su alcuni assi stradali afferenti il capoluogo di Mirano. In particolare tra il 2006 e il 2010 le indagini hanno evidenziato che l'area centrale di Mirano ha registrato una crescita del traffico medio giornaliero del 14%.

Il nuovo svincolo di Vetrego infatti, in sostituzione di quello di Ballò sulla A4, e lo svincolo di Crea, hanno determinato un consistente flusso di traffico sulla viabilità di adduzione al centro urbano, soprattutto su via Porara (+21% a nord di viale Venezia) e viale Venezia (+10%) a est di via Taglio Sinistro e + 12% tra questa e via Porara.

Il PUM nel 2010 elencava gli archi e i nodi stradali che venivano considerati in sofferenza, ed indicava in viale Venezia, via della Vittoria (anche se non registrava incrementi per effetti della sua già completa saturazione) e la rotatoria del Ponte Nuovo gli elementi di maggiore criticità. Su questa rotatoria veniva affermato che, *“dimensionata per un volume di traffico giornaliero non superiore alle 28.000 unità, oggi gestisce a fatica ben oltre 32.000 movimenti giornalieri”*.

La riqualificare via della Vittoria come viabilità fortemente urbana a bassa velocità, con ridisegno della carreggiata ad andamento sinusoidale funzionale a ridurre la velocità, se migliorerebbe le relazioni pedonali e ciclabili interne comporterebbe uno spostamento di quota parte del traffico, quello di puro attraversamento, su viale Venezia.

Si tratta pertanto di valutare se viale Venezia sarà in grado di accogliere traffico aggiuntivo rispetto ai flussi attuali.

Sul tratto di viale Venezia (Sp 81) posto tra la rotatoria con via Taglio sinistro e la rotatoria con via Roncoduro, al 2010 le indagini del PUM registrano un traffico giornaliero (24 ore) di 12.600 veic. eq verso ovest e 10.652 verso est, nei due sensi di marcia pertanto di 23.252.

Viale Venezia è una strada che presenta le seguenti caratteristiche:

- carreggiata a doppio senso di circolazione di ml 10,00
- due corsie di 3,50 ml
- due banchine di 1,50 ml

Sulla base dei dati essenzialmente riferiti alla geometria della sezione stradale media, su una viabilità con dette caratteristiche geometriche i flussi di traffico in punta ideali non dovrebbero superare i 2000 veicoli ora bidirezionali e pertanto si tratta di stimare, partendo dal dato relativo al flusso rilevato nelle 24 ore, il dato della punta oraria.

Per effettuare tale analisi viene preso in considerazione il dato diurno delle 12 ore (dalle 7.00 alle 19.00). Analizzando l'andamento dei flussogrammi delle diverse sezioni di rilievo, è possibile stimare che dei 23.252 veicoli transitati in viale Venezia nelle 24 ore, 3.500 possano essere attribuiti alla fase notturna 19.00-7.00.

Il traffico diurno sulle 12 ore pertanto risulterebbe essere pari a 19.752 veicoli.

Da questo dato è possibile stimare il flusso in ora di punta.

Secondo l'esperienza verificata in altri itinerari viari prossimi all'area miranese, l'indicatore del flusso di punta può essere valutato pari a 1/10° del traffico diurno delle 12 ore considerate edunque essere pari a 1975 veicoli bidirezionali.

Considerate pertanto le caratteristiche geometriche della viabilità considerata e il traffico in punta, è possibile calcolare la capacità di deflusso (bidirezionale) di detta viabilità.

Tale analisi, svolta sulla base di una metodologia mutuata dagli standard determinati dallo Highway Capacity Manual, consente di valutare infatti l'attitudine di un singolo tronco stradale a far defluire un dato

numero di veicoli all'ora, sulla base delle caratteristiche medie prevalenti del tratto di strada considerata e della composizione qualitativa del traffico che la interessa.

I dati considerati per tale valutazione sono: larghezza e numero delle carreggiate, numero delle corsie, larghezza delle banchine, percentuale di visibilità per il sorpasso, velocità di progetto.

I dati relativi al traffico sono: traffico giornaliero medio, coefficiente dell'ora di punta e percentuale di traffico pesante.

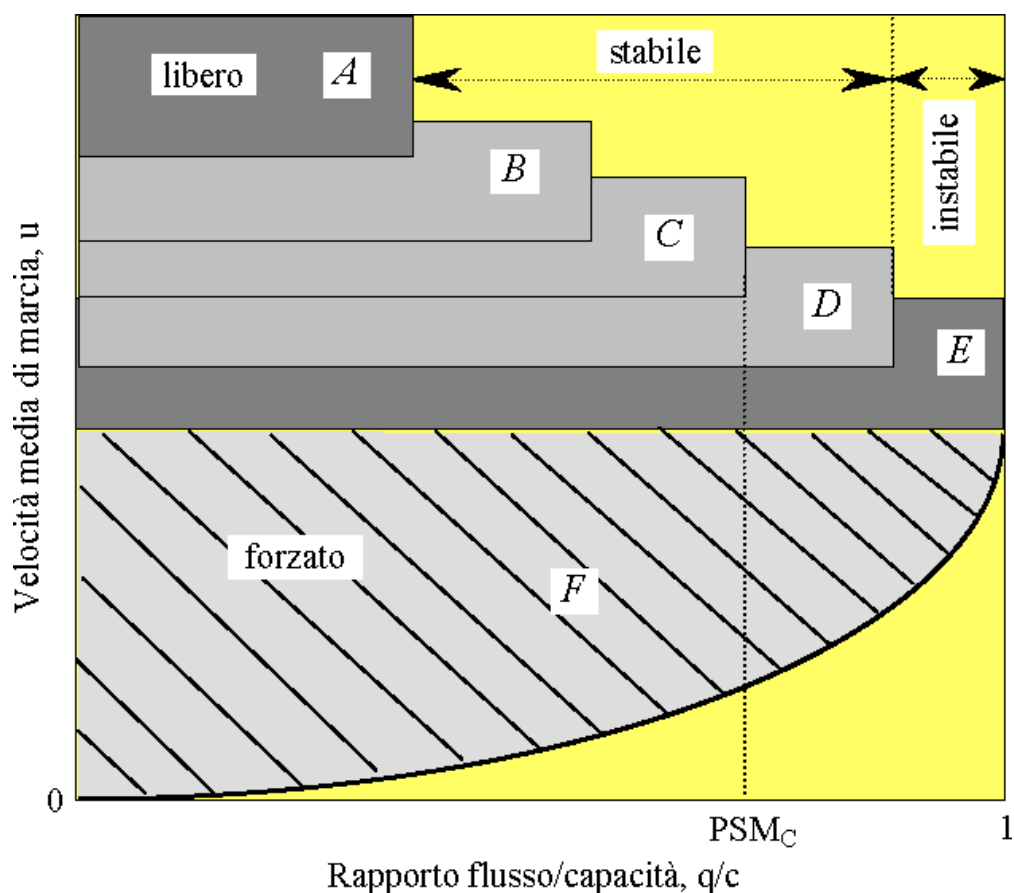
Attraverso questa analisi è possibile determinare sia la capacità del tronco che delle portate di servizio (massima portata corrispondente ai livelli di servizio A, B, C, D, E), secondo la classificazione funzionale del HCM:

- livello A = ottimo
- livello B = buono
- livello C = sufficiente
- livello D = scarso
- livello E = molto insufficiente (capacità)

Considerando che su una viabilità con caratteristiche geometriche tali il traffico in punta ideale non dovrebbe superare i 2.000 veicoli ora bidirezionali, ipotizzando un traffico pesante non superiore al 10%, introducendo alcuni coefficienti riduttivi per tener conto dell'effetto combinato della larghezza delle corsie e delle banchine e della percentuale di veicoli pesanti, si ottiene un traffico in punta alla portata di servizio D di 1.529 veicoli.

DENOMINAZIONE		CAR	COR	BAN				
VIALE VENEZIA		10.00	2	300				
COEFF.	VEL.PROG.	CAPACITA' DI BASE		PORTATE DI SERVIZIO IN VEICOLI/H				
VISIB.	IN KM/H	TP10%	A	B	C	D	E	
80	110	1.820	299	731	1.183	1.529	1.820	

Se si considera che la portata di servizio D è caratterizzata da alte densità di veicoli ma ancora da stabilità di deflusso, velocità e libertà di manovra sono fortemente condizionate, modesti incrementi di domanda possono creare problemi di regolarità di marcia e il comfort è basso, appare evidente come la possibilità di sovraccaricare detta viabilità di altro traffico appare non praticabile.



L'obiettivo di riqualificare via della Vittoria impone pertanto di considerare altri fattori su cui intervenire per rendere praticabile tale possibilità ed anzitutto valutare un diverso assetto infrastrutturale su una scala più ampia rispetto a quella strettamente comunale.

Ci si riferisce alla possibile maggiore funzione urbana dell'asse autostradale Venezia Padova (arretramento barriera, complanare, apertura nuovi caselli) come da ipotesi contenute nei PTCP di Padova e di Venezia e all'Anello di "strade Metropolitane" in parte attuato, definito dal PTCP di Venezia e descritto nel punto successivo che diventano fondamentali per poter trasformare via della Vittoria in strada urbana a traffico moderato al fine di migliorare le relazioni urbane interne di tipo pedonale e ciclabile e migliorare la vivibilità e attrattività di questi due importanti assi urbani.

Il quadro di riferimento infrastrutturale a scala Metropolitana

La realizzazione del passante autostradale di Mestre ha interessato in misura rilevante il contesto territoriale del miranese, comportando una forte trasformazione dell'assetto viabilistico dell'area e una diversa distribuzione dei flussi di traffico.

Tale infrastruttura connette il sistema autostradale del nord-est dalla località Pianiga/Mirano a Quarto d'Altino aggirando il nodo di Mestre. Si tratta di un tratto di autostrada a tre corsie di marcia più corsia di emergenza che si sviluppa su una lunghezza di 32,3 km, connessa al territorio mediante tre nuovi caselli intermedi di Spinea, Martellago e Preganziol e, raccordata con la A27 a Mogliano Veneto e con la A57 a Quarto d'Altino ove sono state realizzate due nuove barriere terminali, in sostituzione di quelle esistenti. Il progetto prevedeva anche una terza barriera all'altezza del dismesso svincolo autostradale di Dolo in arretramento della barriera di Villabona. Tale intervento però, prima rinviato a una fase successiva all'apertura del passante, non ha avuto seguito.

Proprio in località Roncoduro è stata infatti invece realizzata l'interconnessione tra l'asse autostradale esistente e il nuovo Passante che ha comportato, come da progetto approvato, la demolizione delle rampe

e del piazzale di esazione dello svincolo autostradale esistente e del sovrappasso che lo precedeva, mediante il quale avveniva un collegamento diretto con via Molinella e dunque con Mira.

Più a est è stato realizzato il nuovo raccordo di Vetrego con 3 porte in ingresso e 5 in uscita mentre, nell'ambito della realizzazione del lotto C del Sistema ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR), è stato realizzato il nuovo casello di Mira-Oriago .

A seguito di tali interventi le variazioni nelle caratteristiche del traffico nell'area possono essere così riassunte:

- forte incremento di traffico sulla via Porara per effetto della realizzazione del casello di Vetrego che per altro verso ha consentito di assorbire solo in parte il servizio svolto dal Casello di Dolo, dismesso;
- forte incremento di traffico su viale Venezia per effetto della realizzazione del casello di Crea sul Passante autostradale. Viale Venezia e via Porara si intersecano a Mirano sovraccaricando la rete viaria interessata.
- Scarsa capacità attrattiva del nuovo Casello autostradale di Mira-Oriago che drena solo in parte la domanda espressa dal contesto territoriale posto a nord dell'autostrada (Spinea-Mirano) essendo via Porara baricentrica al contesto di Mirano e con una configurazione geometrica della carreggiata ottimale (strada rettilinea, pista ciclabile su sede separata, penetrante nel centro di Mirano).

Trattasi di un'opera che avrebbe dovuto essere accompagnata da una riorganizzazione complessiva della viabilità a scala metropolitana mentre tale disegno appare tutt'oggi incerto e disorganico.

Si fa riferimento principalmente a due questioni rilevanti ai fini dell'alleggerimento del traffico interessante l'ambito urbano di Mirano:

- l'assetto relativo alla configurazione e gestione del tratto autostradale Padova-Venezia;
- L'assetto della viabilità relativo al contesto territoriale posto a nord-ovest di Mirano;

Riguardo al primo punto si registrano le questioni tutt'ora aperte e oggetto di discussione contenute nel progetto originario del passante e nei piani delle Province di Padova e Venezia

- a) L'arretramento della barriera di Villabona a Roncoduro come previsto dal progetto del Passante autostradale di Mestre in modo da connettere l'autostrada priva dei caselli di esazione del pedaggio con la viabilità ad essa ortogonale ed in particolare con la bretella est di Dolo e la SP 28. Tale intervento avrebbe dovuto costituire la principale ricucitura dell'accessibilità autostradale per i territori di Dolo, Fiesso d'Artico, Stra, Vigonza, Pianiga e S. Maria di Sala. Infatti la SP 28 e la nuova bretella parallela alla ferrovia che la connette alla SR 515 raccordano una serie di assi viari in senso nord-sud costituendo una alternativa a via Porara con alleggerimento del traffico in viale della Vittoria e viale Venezia.
- b) Realizzazione di un collegamento complanare all'autostrada tra la località Busa e Dolo, in prosecuzione del sistema tangenziale esistente sulla A4 a Padova secondo la proposta contenuta nel Piano di Assetto del Territorio Intercomunale tematico "dell'Area Metropolitana" coordinato dalla Provincia di Padova che riprende analoga proposta contenuta nel PTCP di Padova. Si tratta di una infrastruttura che, giunta a Dolo e connessa con l'autostrada aperta per Venezia, realizzerebbe un forte asse dorsale sulla direttrice Padova-Venezia capace di drenare traffico dalla viabilità ordinaria per le relazioni con Venezia e con Padova. Tale sistema tangenziale potrebbe interconnettere in località Barbariga la SP 49 (Padova) attraverso la quale attrarre il traffico di Noale, S.M. di Sala, Caltana ed alleggerire così le direttrici viarie ordinarie che in senso radiale portano a Mestre con effetti positivi per il traffico nell'area di Mirano.

Sul secondo punto, l'assetto della viabilità esterna a nord-ovest può essere rappresentato come un insieme di due livelli di reti sovrapposti tra loro:

- il primo costituito dalla presenza della SR 515 "Noalese" che in direzione nord-Sud collega Treviso con Padova e da alcuni assi radiali che da questa si dipartono e convergono su Mestre quali la SP 38

che da Noale va verso Maerne, la SP 35 che ugualmente da Noale va verso Salzano, la SP 32 che da Santa Maria di Sala attraversa Mirano percorrendo via della Vittoria o la tangenziale sud (SP81)

- un secondo livello costituito da un reticolo viario a maglia ortogonale relativo alla centuriazione romana attraverso il quale sono possibili molteplici collegamenti sia in senso est-ovest che nord-sud.

In questo contesto fortemente urbanizzato, la pianificazione provinciale e la programmazione di opere infrastrutturali si pone l'obiettivo di gerarchizzare maggiormente la funzione delle strade con la creazione di un'anello di "strade metropolitane" capace di intercettare e quindi alleggerire il traffico sulle strade del graticolato. Tale anello è costituito dalla SR 515, dalla tangenziale sud di Noale che prosegue a sud di Scorze e si connette al Passante autostradale di Martellago, dalla SP 36.e dalla SP.81.

Anche la bretella prevista a nord di Salzano se connessa con la SP 36 contribuirebbe ad alleggerire via Parauro e quindi via Dante. Mentre una connessione di via Parauro con via Cavin di Sala e quindi viale Venezia aggraverebbe ulteriormente la situazione di tale arteria e di via Porara.

Pertanto nonostante alcuni ritardi e qualche incertezza è in fase di sviluppo la realizzazione di alcune opere che potranno migliorare la situazione del traffico a Mirano e a cui non si può non fare riferimento per rendere praticabili alcuni progetti locali come quelli riferiti a via della Vittoria e via Dante.

Il progetto

Di seguito si esemplificano alcune misure e iniziative atte a dare sviluppo al progetto strategico "La Piazza di Mirano" :

Riqualificazione via della Vittoria

Lo scenario prospettato è quello di trasformare via della Vittoria in strada a traffico moderato o "zona 30" a due sensi di marcia al fine di qualificare maggiormente tale arteria già oggi caratterizzata dalla presenza di diverse realtà commerciali e soprattutto di migliorare le relazioni dei quartieri residenziali posti a sud di via della Vittoria con la Piazza.

Gli obiettivi di Progetto sono molteplici:

- ridurre l'uso dell'auto per gli spostamenti interni brevi rendendo più sicura ma anche più attraente la percorrenza pedonale e ciclabile (la componente degli spostamenti locali, meno di un Km, secondo le statistiche disponibili raggiunge circa il 25% e pertanto è una componente importante per ridurre il traffico automobilistico e la domanda di parcheggi);
- riqualificare una zona centrale ove sono presenti diverse attività commerciali e direzionali, scuole e servizi,
- ricucire i quartieri residenziali posti a sud con il centro, rendendo più permeabile l'attraversamento di via della Vittoria

In molto tratti via della Vittoria presenta una sezione significativa che consente di recuperare, con un semplice restringimento della carreggiata, spazi preziosi per creare piccoli parcheggi diffusi per soste brevi e spazi urbani qualificati.

L'andamento non rettilineo della strada, secondo le tecniche della moderazione del traffico, contribuirebbe a ridurre la velocità e rendere più sicura la percorrenza di pedoni e ciclisti in un ambiente urbano più attraente.

L'ipotesi prospettata rappresenta uno scenario possibile che tende a valorizzare il rapporto della strada con i suoi affacci più significativi, ovvero le scuole, Villa Tessier, viale della Rimembranze, ecc.

Riqualificazione via Dante

Via Dante, nel tratto sud, rappresenta uno dei più rilevanti problemi viabilistici presenti nel capluogo in quanto è interessata dal traffico di attraversamento nord sud proveniente da Salzano.

L'apertura del casello autostradale di via Porara e del nuovo casello di Crea sul Passante autostradale hanno contribuito ad aggravare la situazione. Gli interventi programmati a scala metropolitana potranno migliorare la situazione intercettando il traffico proveniente da nord sulle nuove arterie previste.

È stato ipotizzato un intervento di riqualificazione che prevede la realizzazione e la traslazione della piattaforma stradale verso ovest occupando aree disponibili e la creazione di una fascia protetta da arberature ove collocare parcheggi per i residenti e un collegamento ciclopedonale in sicurezza.

In questo modo gli insediamenti urbani sono maggiormente protetti rispetto al traffico stradale e vengono migliorate le relazioni pedonali tra il centro urbano e i quartieri posti a est (via Villafranca e via della Vittoria) come pure viene disincentivato l'uso di tale arteria per i collegamenti nord sud di attraversamento restando ovviamente il traffico originato dall'insediamento ospedaliero.

Parcheggio via Cavin di Sala

La riqualificazione di via della Vittoria reinterpreta la funzione e i caratteri di tale asse che assume un ruolo urbano centrale per tutto il suo percorso. Tale trasformazione richiede che all'ingresso del centro urbano così ridefinito sia collocato un parcheggio per le soste lunghe capace di liberare i parcheggi interni al centro e di aumentarne la capacità attraverso la rotazione determinata da soste brevi.

Tale parcheggio dovrebbe essere alberato, realizzato con pavimentazioni drenanti e la sua progettazione dovrebbe curare l'inserimento nel contesto paesaggistico e curare i percorsi pedonali migliorando l'immagine complessiva del contesto che assumerebbe i caratteri della porta urbana anche in considerazione dei caratteri urbani della zona posta a nord di via Cavin di Sala.

Tale area già oggi destinata a servizi dal PRG vigente potrà eventualmente ospitare servizi o eventi non collocabili nel centro storico (mercati, fiere, manifestazioni) che il Piano degli interventi definirà alla scala più adeguata.

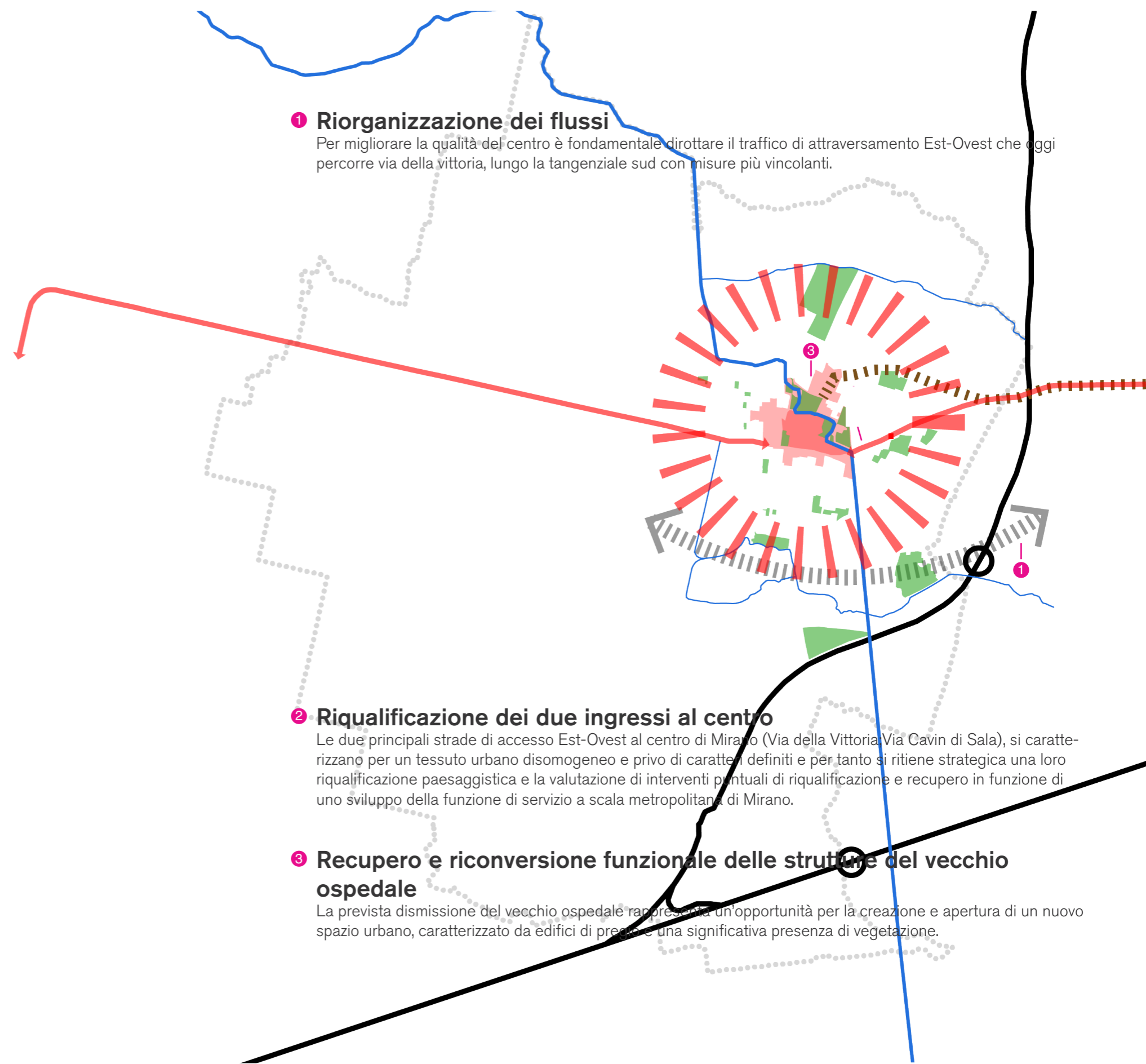
Ipotesi di sviluppo della pedonalità nel centro storico

Nelle schede allegate sono indicati alcuni possibili scenari atti a prospettare possibili interventi flessibili e graduali per migliorare la qualità della piazza e gli spazi destinati ai pedoni mantenendo comunque l'attraversamento da parte delle auto del centro storico. Data la dimensione del centro urbano di Mirano non pare infatti perseguibile una soluzione di completa esclusione dei veicoli motorizzati dal centro storico ma piuttosto una valorizzazione di spazi disponibili con pavimentazioni adeguate e arredo urbano coerente per allargare le aree pedonali e destinate ad eventi culturali e di sviluppo delle relazioni e delle attività commerciali e dei esercizi presenti con particolare riferimento alla zona est della piazza.

Il ruolo connettivo del Muson

Il Muson attraversa il centro storico di Mirano e può avere, se opportunamente valorizzato, con particolare riferimento alla percorrenza lungo i suoi argini, un importante ruolo connettivo e attrattivo.

In particolare la connessione tra i Mulini di Sotto e di Sopra rappresenterebbe una iniziativa significativa che connetterebbe anche il percorso ciclopedonale posto lungo il Taglio di Mirano con quello previsto lungo il Muson (percorso ciclabile regionale D10).



1 Riorganizzazione dei flussi

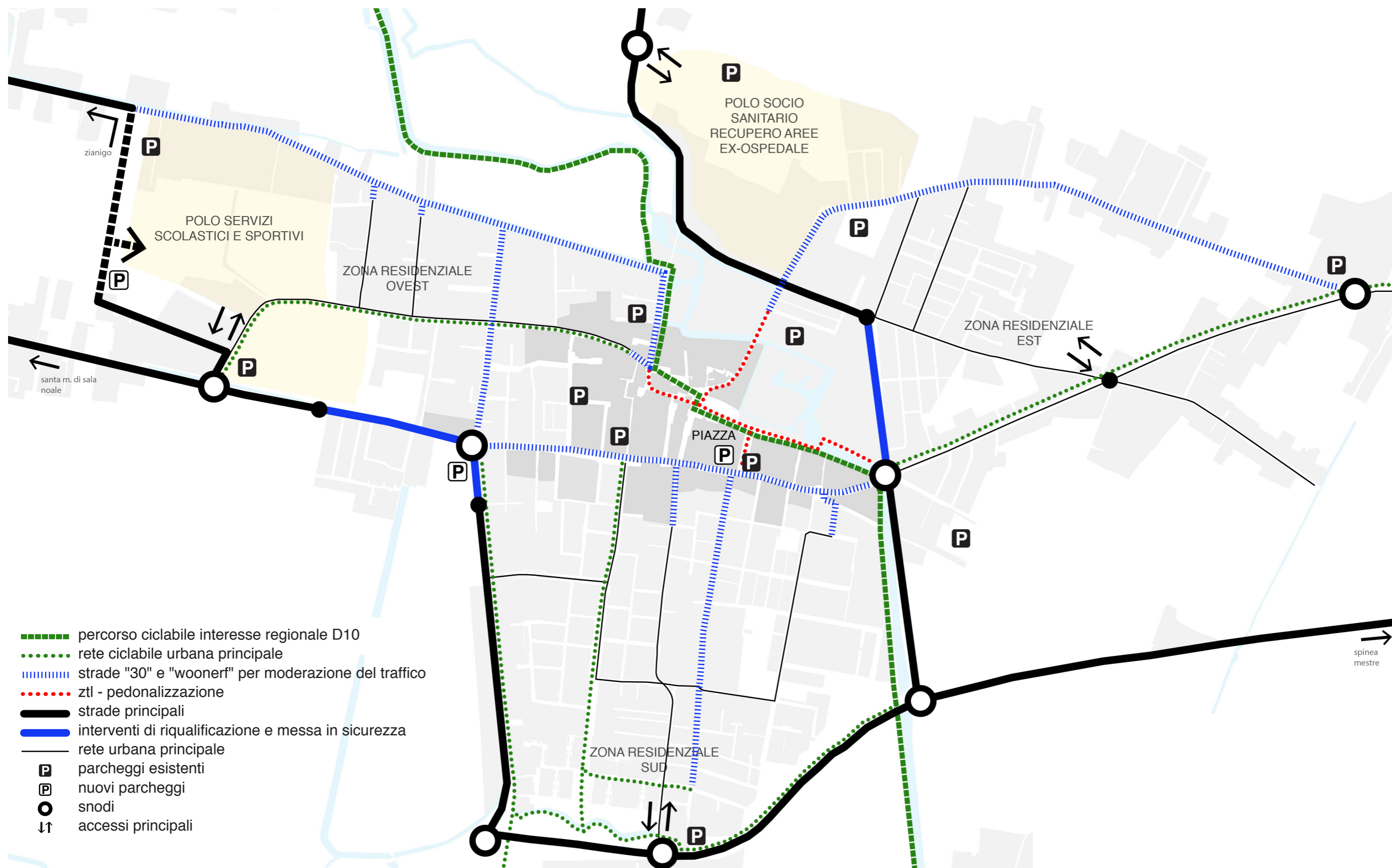
Per migliorare la qualità del centro è fondamentale dirottare il traffico di attraversamento Est-Ovest che oggi percorre via della vittoria, lungo la tangenziale sud con misure più vincolanti.

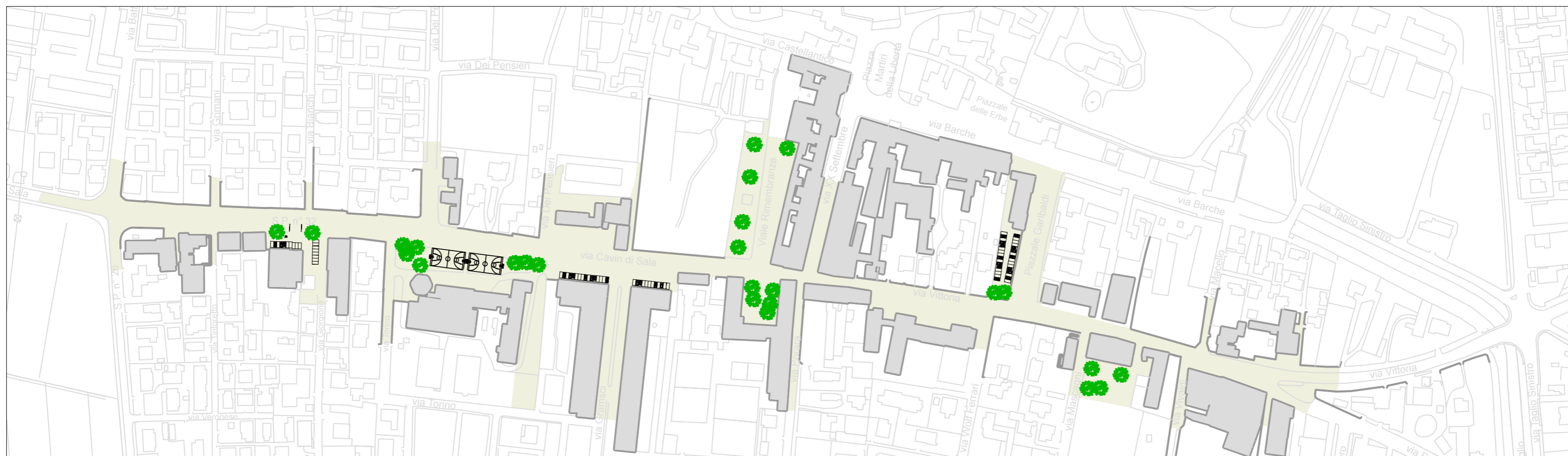
2 Riqualificazione dei due ingressi al centro

Le due principali strade di accesso Est-Ovest al centro di Mirano (Via della Vittoria/Via Cavin di Sala), si caratterizzano per un tessuto urbano disomogeneo e privo di caratteri definiti e per tanto si ritiene strategica una loro riqualificazione paesaggistica e la valutazione di interventi puntuali di riqualificazione e recupero in funzione di uno sviluppo della funzione di servizio a scala metropolitana di Mirano.

3 Recupero e riconversione funzionale delle strutture del vecchio ospedale

La prevista dismissione del vecchio ospedale rappresenta un'opportunità per la creazione e apertura di un nuovo spazio urbano, caratterizzato da edifici di pregio e una significativa presenza di vegetazione.





LA TRASFORMAZIONE DI VIA DELLA VITTORIA IN ZONA 30 A TRAFFICO MODERATO
LA TAVOLA ILLUSTRA UN POSSIBILE SCENARIO CONSENTITO DAL RECUPERO DI AMPI SPAZI DISPONIBILI
OGGI OCCUPATI DALLA AUTO.

LA SIGNIFICATIVA SEZIONE DELLA STRADA SOPRATTUTTO A OVEST CONSENTE DI RIDURRE LA SEZIONE
STRADALE E DI RIORGANIZZARE I SUOI MARGINI PER PICCOLI PARCHEGGI DIFFUSI PER SPAZI PEDONALI
ATTREZZATI.

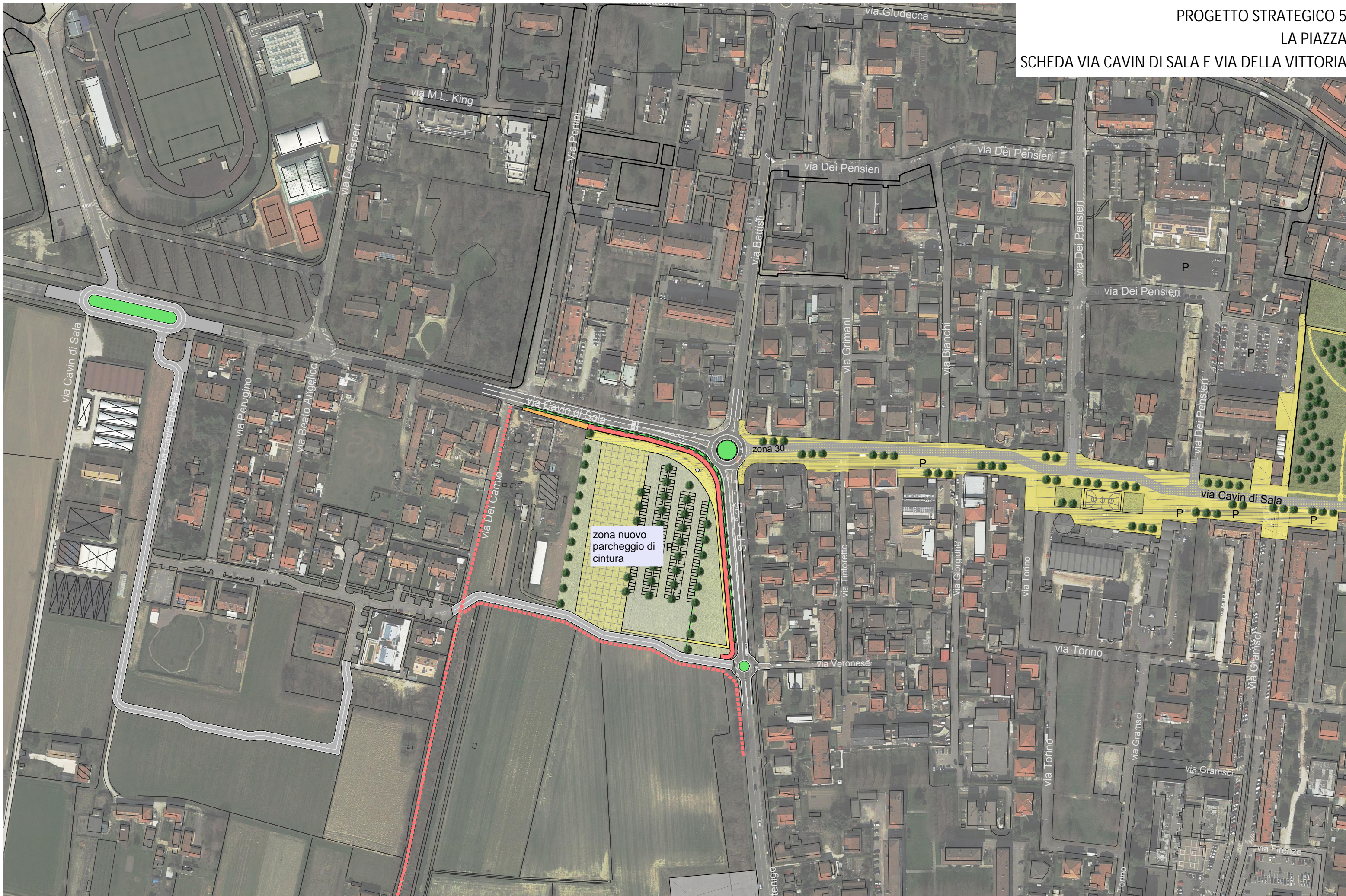
TALI INTERVENTI:

RENDONO PIU SICURA E ATTRAENTE LA STRADA

AUMENTANO I CARATTERI DI CENTRALITA' FAVORENDO LE ATTIVITA' COMMERCIALI E DIREZIONALI
INSEDIATE

RENDONO PIU SICURI I PERCORSI URBANI PEDONALI E CICLABILI DISINCENTIVANDO L'USO DELL' AUTO
PER PICCOLI SPOSTAMENTI

AUMENTANO LE RELAZIONI E LA SOCIALITA' URBANA



zona nuovo
parcheggio di
cintura

zona 30

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P

P



6 – IL PARCO AGROURBANO DI VIA MIRANESE

La vasta area compresa tra via Miranese e via Villafranca rappresenta una risorsa ambientale da preservare e valorizzare.

Si ritiene importante assegnare un ruolo a tale area in quanto la mancanza di scelte può favorire una progressiva erosione degli spazi liberi prossimi all'edificato e una perdita dei valori presenti, in parte già avvenuta, con la scomparsa di elementi caratterizzanti il paesaggio rurale (siepi, tratturi, vegetazione) e l'affermazione della monocultura intensiva o dell'abbandono.

La esigenza di dotare di Mirano di un parco fruibile dalla popolazione emersa durante la fase partecipativa ha quindi suggerito di scegliere quest'area per l'attuazione di un programma complesso che prevede di coniugare la prevalente funzione rurale con quella delle attività legate al tempo libero.

In tale area si ipotizza possono essere inserite anche limitate funzioni residenziali, non solo in un'ottica compensativa, ma per sperimentare moduli abitativi e insediativi innovativi caratterizzati dalla socialità e dal basso impatto ambientale.

Il parco agrourbano avrà anche un ruolo connettivo importante tra varie parti di città e migliorerà la dotazione di aree a standard per i quartieri residenziali posti a est di Mirano.

L'inserimento di zone alberate e corsi d'acqua ha una importante funzione ambientale idraulica e climatica oltre che paesaggistica.

La tutela dell'asse storico rappresentato da via Miranese comporta indirizzi alla progettazione che vengono già definiti con il PAT:

CRITERI E PARAMETRI VINCOLANTI:

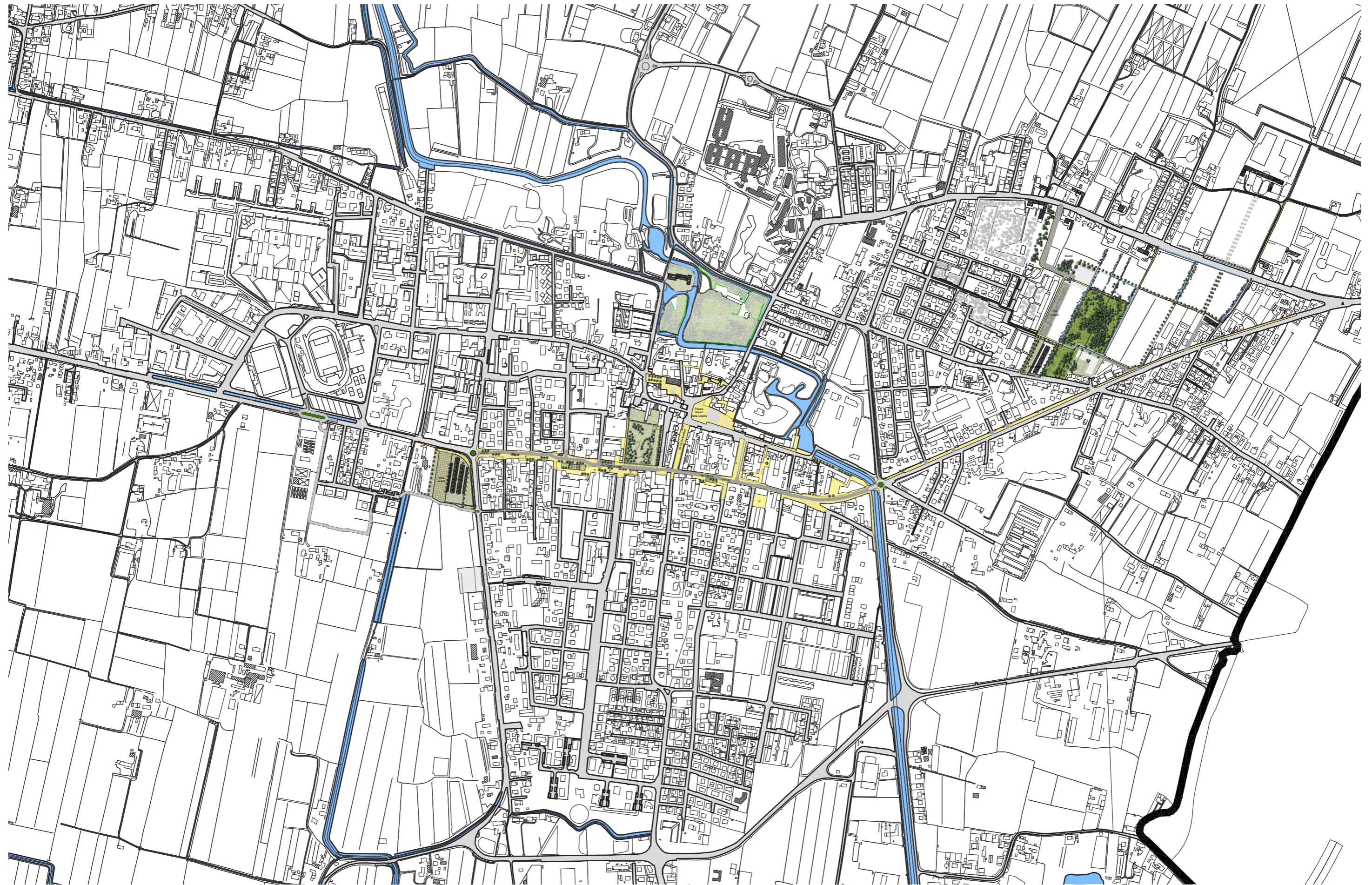
Il Parco Agrourbano è caratterizzato dalla possibile integrazioni di funzioni di servizio quali un Parco urbano e limitati insediamenti residenziali in un contesto prevalentemente rurale da riqualificare complessivamente e unitariamente.

Gli interventi di riqualificazione previsti sono subordinati a Piano urbanistico attuativo anche attuabile per stralci funzionale di dimensione significativa e Accordo/i di pianificazione.

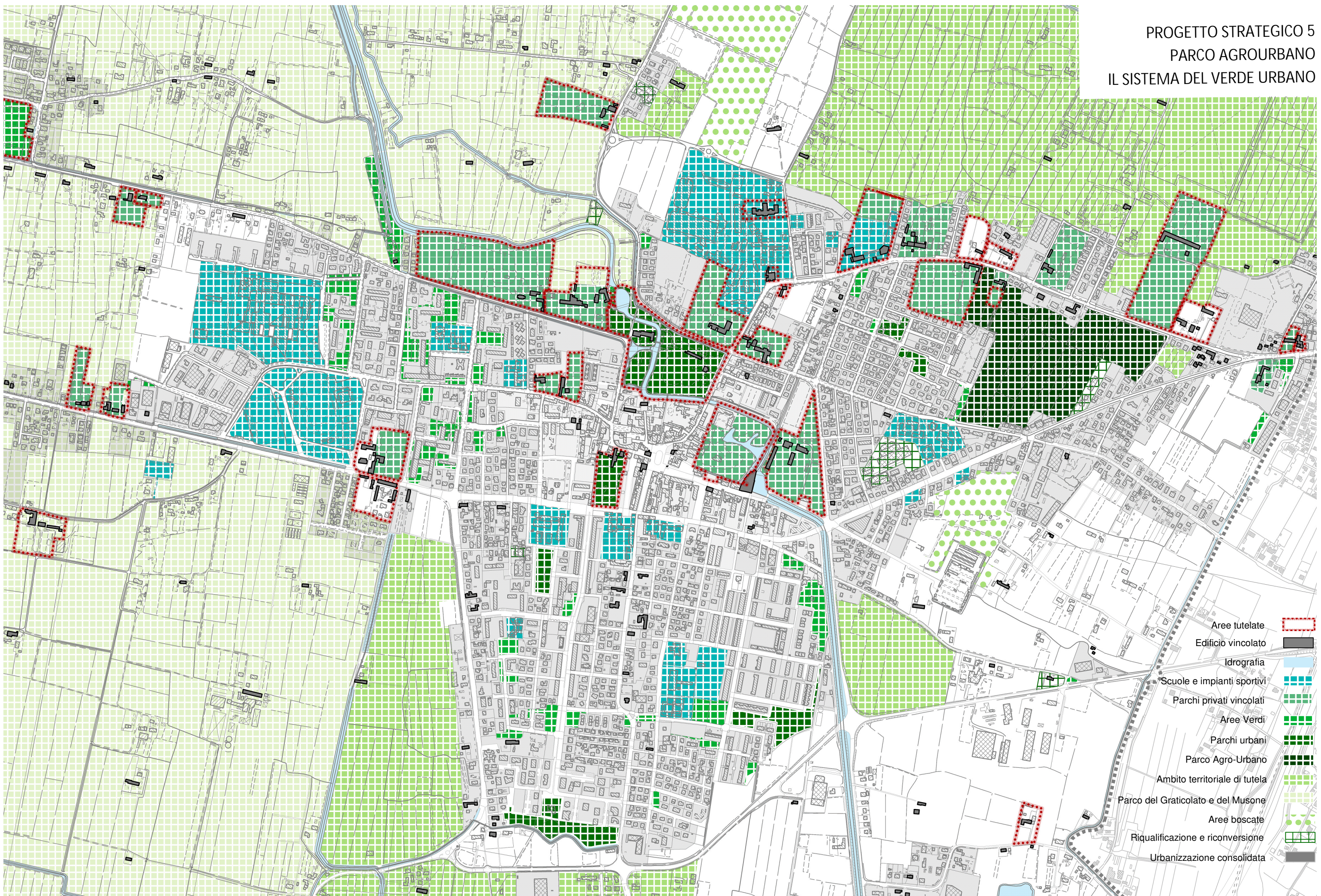
Il Piano attuativo dovrà indicare:














- gli elementi di riqualificazione del contesto rurale (fossati, siepi ed alberate, tratturi) con riferimento del contesto paesaggistico rurale locale e la valorizzazione di quelli esistenti in coerenza con e indicazioni del Piano delle Acque;
- indicare le aree non edificabili per proteggere i con visuali significativi e la valorizzazione degli elementi di interesse storico architettonico e paesaggistico con particolare riferimento al contesto di via Miranese;
- i criteri per l'inserimento di insediamenti residenziali di modeste dimensioni e loro composizione e organizzazione in coerenza con i caratteri rurali da preservare precisando che gli ambiti di pertinenza delle residenze non potranno superare il 10% dell'ambito del Parco Agrourbano;
- le misure da osservare per i nuovi interventi che devono essere informati ai principi della sostenibilità ambientale (mitigazione idraulica, tecniche costruttive ecocompatibili, raccolta dei rifiuti differenziata, risparmio energetico, sistemi di approvvigionamento di acqua ed energia alternativi, depurazione delle acque);
- definire la rete dei percorsi pedonali e ciclabile utilizzando le strade campestri per migliorare le relazioni urbane e al fine di migliorare le relazioni urbane con particolare riferimento ai percorsi casa – scuola e allo sviluppo della mobilità urbana ciclabile e pedonale;

- limitazione della viabilità carrabile e introduzioni di coerenti accorgimenti per la realizzazione di strade di accesso e parcheggi (materiali drenanti, composizione e dimensioni, mitigazioni) evitando l'attraversamento dell'area;
- indicazioni per la realizzazione del Parco Urbano che deve essere improntato ai caratteri di naturalità con coerenti indicazioni per quanto riguarda l'inserimento del verde e di limitate strutture per le attività ricreative e di manutenzione/gestione precisando che almeno il 70% dell'area deve mantenere la destinazione agricola.



PROGETTO STRATEGICO 5
PARCO AGROURBANO
IL SISTEMA DEL VERDE URBANO



- Aree tutelate 
- Edificio vincolato 
- Idrografia 
- Scuole e impianti sportivi 
- Parchi privati vincolati 
- Aree Verdi 
- Parchi urbani 
- Parco Agro-Urbano 
- Ambito territoriale di tutela 
- Parco del Graticolato e del Musone 
- Aree boscate 
- Riqualificazione e riconversione 
- Urbanizzazione consolidata 





SCENARI E APPROFONDIMENTI

In questa parte dell'allegato sono contenuti alcuni approfondimenti e raccolte alcune schede informative su temi affrontati dal PAT che non si sono tradotte in scelte operative e indicazioni precise in quanto la scala e i compiti dello strumento urbanistico non lo consentivano.

Trattasi di temi che implicano anche studi correlati di natura trasportistica e non solo di cui il comune dovrà necessariamente dotarsi.

In molti casi sono necessarie anche verifiche a scala metropolitana e regionale per le quali comunque può essere utile avere a disposizione strumenti di analisi e conoscenze effettuate in occasione del PAT che sono state qui raccolte per poter essere in futuro eventualmente utilizzate e sviluppate.

Il Tram

Il PAT in adeguamento alle previsioni del PTCP di Venezia comprende tra gli scenari relativi alla mobilità il prolungamento della tramvia di Mestre sino a Mirano lungo la Sp 32.

Il tram, storicamente, arrivando da Mestre proseguiva nel centro storico attraverso via Barche arrivando sino a Piazza Martiri ove si attestava. Entrato in funzione nel 1912, su un percorso di 11,2 km, a semplice binario (con binario di incrocio a Chirignago e Spinea) e superamento di tre linee ferroviarie, ebbe a cessare nel 1937 sostituito da filobus che all'epoca apparivano come una evoluzione del servizio di trasporto su ferro in termini di maggiore flessibilità, velocità e confort a bordo.

CARATTERISTICHE TRAM DI MESTRE

Oggi il tram in servizio a Mestre è costituito da un vettore di nuova concezione con una serie di applicazioni in diverse parti del mondo.

L'infrastruttura è essenzialmente composta da una piattaforma di cemento larga 2,2 m, dotata di una rotaia centrale di guida e di linea aerea per l'alimentazione elettrica con ritorno via rotaia. Il veicolo è dotato di pneumatici per la trazione e il sostentamento e di una serie di ruote metalliche, disposte a V, che insistono sulla rotaia, guidando quindi la vettura; per ogni coppia di pneumatici sono presenti due coppie di ruote metalliche.

Questo mezzo di trasporto non ha nessuna possibilità di circolare svincolato dalla rotaia ed è pertanto privo di sterzo.

Il veicolo, denominato STE, è di concezione modulare: ogni unità presenta un elemento dotato di cabina di guida ad ogni estremità (essendo bidirezionali) più un certo numero (o nessuno) di elementi centrali, il tutto collegato da articolazioni. Le combinazioni possibili sono:

- STE3 (3 elementi, 25 m)
- STE4 (4 elementi, 32 m)
- STE5 (5 elementi, 39 m)
- STE6 (6 elementi, 46 m)

Larghezza ed altezza sono rispettivamente di 2,20 m e 2,89 m, mentre il pianale ha un'altezza di 25 cm da terra. Tutte le vetture STE hanno un raggio di curvatura pari a 10,5 m considerando la rotaia (per quanto riguarda l'ingombro delle carrozze il raggio di curvatura è pari a 11,92 m). Il modulo del tram di Mestre corrisponde al STE4.

La prosecuzione pertanto del tram di Mestre sino a Mirano si ritiene possa costituire, dal punto di vista del trasporto pubblico, una forte riqualificazione dell'offerta capace di modificare in modo significativo sia l'attuale ripartizione modale della mobilità che rappresentare un contributo essenziale all'alleggerimento del traffico veicolare lungo la SP 32 e nel Centro Storico stesso di Mirano.

Gli itinerari di accesso tramviario al centro di Mirano possono essere tre:

1. Arrivo al centro da nord con la tramvia che serve l'Ospedale e realizza una connessione diretta di questo polo con il centro storico di Mirano.
2. Arrivo da via Barche: connessione diretta secondo il tracciato storico su un percorso maggiormente rettilineo.
3. Arrivo attraverso via della Vittoria, ristrutturata in funzione di un traffico moderato.

Ognuna di queste tre alternative presenta aspetti convincenti su cui si rendono necessari ulteriori approfondimenti di carattere tecnico, oltre che urbanistico, per una valutazione ponderata delle alternative.

Il ritorno del tram nelle realtà urbane: la rinascita del Tram

E' da tempo che anche in Italia, dopo le numerose realizzazioni effettuate in Europa, specie in Germania ed in Francia, si è riconosciuto il ruolo che il tram urbano e suburbano può rappresentare per contribuire a diversificare le modalità di trasporto, abbattere i costi ambientali (il tram è un sistema di trasporto ad emissione zero), ridurre le esternalità negative prodotte dal traffico veicolare.

Vi è una consapevolezza generale ormai che l'inquinamento da emissioni gassose prodotte tanto dal traffico motorizzato pubblico (autobus) che da quello privato (automobile), è divenuto nelle realtà urbane causa concomitante della levitazione di costi ambientali e (assieme all'aumento della congestione da traffico urbano, dell'incidentalità, dell'accrescimento dei tempi di percorrenza, ecc.), anche dei costi esterni di trasporto.

Le realtà che in Europa hanno conosciuto un ritorno del tram quale sistema portante del trasporto pubblico sono molteplici tra cui va annoverata in particolare l'esperienza di Strasburgo che nel 1994, dopo un oblio durato circa cinquant'anni, si dotò di una nuova rete tranviaria urbana e suburbana alla quale seguirono poi le progettazioni, la costruzione e le immissioni in servizio di altre circa trenta reti tranviarie in diverse altre città francesi.

Il tram, nelle sue diverse configurazioni moderne, è un sistema di trasporto capace di sopperire ad una domanda di spostamento che va dai 2mila passeggeri/ora agli 8mila passeggeri/ora, seguendo un tracciato che può essere preferibilmente in sede totalmente riservata o comunque protetta, ma anche su viabilità carrabile ordinaria.

Il ritorno della tramvia moderna si caratterizza comunque oggi per essere un sistema che non si limita a servire brevi percorrenze limitate all'ambito urbano ma un sistema che si estende su percorsi che connettono centro e periferia, collocandosi sulle principali direttrici caratterizzate da elevata domanda, connesse ai principali nodi o alle estremità delle quali si attestano in particolare servizi ferroviari o i terminali dei servizi di Tpl su gomma integrativi.

Queste linee, se caratterizzate dalla sede riservata o protetta, consentono una maggiore velocità commerciale e un migliore comfort di viaggio e rappresentano una risposta alle nuove esigenze di una domanda di mobilità molto più diversificata rispetto allo standard degli utenti del trasporto pubblico su gomma.

Le realizzazioni più significative in Francia si sono avute a Parigi, Lione, Marsiglia, Digione, Mulhouse, Bordeaux, Lille, Nantes, Nancy che adottarono il tram moderno.

In Germania che diversamente dalla Francia non aveva mai abbandonato il tram nelle città, se non per sostituirlo con sistemi a maggiore capacità, come il metro, particolarmente interessanti sono state le esperienze relative al ruolo dei servizi ferroviari regionali impostati anche in funzione urbana (S-bahn), come anche l'integrazione delle tramvie urbane con le ferrovie vicinali mediante l'adattamento ad un unico scartamento per permettere ai treni sub-urbani (servizio svolto con materiale ferroviario leggero) di accedere al centro cittadino. Si tratta delle esperienze di Chemnitz (ex Karl Marx Stadt) o di Karlsruhe ove gli operatori dei servizi pubblici di trasporto capirono la necessità di riconcepire le ferrovie regionali, quelle vicinali e quelle suburbane e le tranvie extraurbane, suburbane ed urbane, come un unico sistema di trasporto, adottando materiale rotabile leggero, adattato a questo scopo, a diversi regimi di circolazione e a molteplici normative ed apparati di sicurezza, per circolare tanto nel territorio del Land federato, quanto nel circondario, in quello municipale, nonché nella periferia e nel centro storico della città.

Questa soluzione rappresenta tuttora il più efficace ed efficiente risultato di interoperabilità ferrotranviaria passeggeri conosciuta al mondo.

Oggi Karlsruhe città e centri abitati limitrofi sono collegati, senza rotture di carico, da servizi di tram-treno, che rispondono egregiamente alla domanda di trasporto su una rete estesa più di 40 km.

Nella prima metà del '900 il tram nel Veneto contava 26 linee andate sostituite parzialmente prima da linee filoviarie e poi da autobus. Nel 1933 ebbe a cessare il servizio di Mestre, nel 1937 la Mestre Mirano,

nel 1938 la Mestre-San Giuliano e la Mestre-Treviso, nel 1940 il servizio di Lido di Venezia, nel 1954 la Padova-Fusina-Mestre.

Il tram nel Veneto 26 fino a metà degli anni '50.

Tratta servita	Cessazione
Tramvia Mestre	1933
Mestre Treviso	1938
Mestre Mirano	1937
Mestre San Giuliano	1933
Lido di Venezia	1940
Montebelluna Valdobbiadene	1931
Montebelluna Asolo	1931
Susegana Pieve di Soligo	1931
Verona San Bonifacio	1954
Verona Caldiero	1957
Caldiero Trevignano	1956
S. Bonifacio Lonigo Cologno V.	1937
Padova	1954
Padova Abano Torreglia	1952
Padova Fusina Mestre	1954
Padova Bagnoli di Sopra	1954
Padova Piove di Sacco	1954
Este S. Elena	1934

I caratteri della mobilità e il tram

Il traffico, la congestione stradale, la pericolosità della circolazione e la bassa velocità commerciale, questioni che in negativo coinvolgono l'intera rete dell'area metropolitana, pongono il problema di quale possa essere un contributo essenziale al miglioramento della situazione attuale.

Va considerato che il trasporto pubblico su gomma, funzionale a una mobilità di tipo pendolare casa-lavoro casa-studio, costretto a transitare su una viabilità congestionata, appare poco competitivo in termini di tempi di percorrenza e comodità rispetto alla mobilità individuale, oltre che ad essere poco adatto a servire una domanda erratica che coinvolge l'intero territorio senza itinerari e orari prefissati. Nella società contemporanea sono infatti ormai prevalenti caratteri di mobilità soggette a decisioni non programmabili

nel tempo dovute ad attività che hanno nella mobilità l'essenza stessa del lavoro (attività di rappresentanza, attività professionali, artigianali, tempo libero, cura della persona, visite a parenti, ecc) alle quali il trasporto pubblico, nella sua configurazione attuale, non appare in grado di dare una sufficiente risposta a una domanda così diversificata nelle esigenze.

Se però il trasporto pubblico è ripensato, specie nelle direttrici dorsali della rete, in termini di tipologia dei vettori, velocità, puntualità, confort a bordo, informazione alle fermate etc., esso può essere in grado di modificare la ripartizione modale attuale della mobilità e di esercitare una forte attrazione verso componenti della mobilità (professionisti, tempo libero, ecc.) tradizionalmente poco usuali a utilizzare il trasporto pubblico, come dimostrano diverse esperienze realizzate in Europa.

Si tratta cioè di pensare, nelle nostre conurbazioni lineari, com'è il caso del sistema insediativo posto lungo la via Miranese, a sistemi di trasporto in sede propria di tipo tramviario che appaiono adeguati a servire, date le prestazioni intrinseche del sistema, sia una domanda interna a tale sistema insediativo caratterizzato da alta densità insediativa che nelle relazioni di estremità tra Mirano e Mestre oggi molto penalizzate in termini di velocità commerciale data la congestione veicolare.

Analisi di autofinanziamento di un autosilos a servizio del centro storico

Il possibile scenario “pedonalizzazione del centro storico” richiede la prospettazione di un nuovo parcheggio in zona quanto più prossima alla piazza.

Diverse possono essere le ipotesi di localizzazione che in questa fase vengono rinviate a successivi approfondimenti per limitarsi a valutarne la fattibilità economico finanziaria.

Ai fini di una valutazione dell’intervento sotto il profilo della sostenibilità economica, può essere opportuno simulare il “Margine Lordo di Autofinanziamento (MLA) dell’intervento, ovvero il calcolo richiesto dalla Commissione Europea (nota di orientamento del 25/06/2002), con il quale viene stabilito tasso di compartecipazione dei Fondi Strutturali al finanziamento di progetti generatori di entrate.

Su questa base l’impostazione richiede di procedere con:

La determinazione dei ricavi e i costi di gestione attesi per l’intera vita utile del progetto sulla base del dimensionamento prima determinato;

Verificare se il progetto è in grado di determinare entrate nette attraverso l’attualizzazione della differenza tra ricavi e costi (ENA);

- se $ENA > 0$ il progetto è generatore di entrate

- se $ENA \leq 0$ il progetto non genera entrate

Se il progetto genera entrate nette si procede a:

- calcolare il costo totale iniziale dell’investimento attualizzato (CTIA)

- determinare il Margine Lordo di Autofinanziamento ($MLA = ena/ctia$)

→ se $MLA < 25\%$ - entrate nette non sostanziali

→ se $MLA > 25\%$ - entrate nette sostanziali

In questo modo si è in grado di verificare la possibilità di concorrere, per questa tipologia di intervento, ai fondi comunitari.

Per la determinazione del Margine Lordo di Autofinanziamento è quindi necessario procedere alla determinazione delle due variabili:

Entrate Nette Attualizzate (ENA)

Costo totale dell’investimento (CTIA)

ENTRATE NETTE ATTUALIZZATE

Le entrate nette attualizzate sono pari al valore attualizzato della differenza tra il flusso annuo dei ricavi derivanti dalla gestione dell’infrastruttura ed il flusso annuo dei costi di gestione corrente sostenuti per la gestione dell’infrastruttura.

I ricavi e i costi di gestione da prendere in considerazione sono quelli che si realizzano durante l’intera vita utile del progetto.

Al fine di determinare le entrate nette attualizzate è quindi necessario definire cosa si intende per:

1. Ricavi di gestione

2. Costi di gestione

3. Vita utile del progetto

4. Tasso di attualizzazione

5. Valore residuo dell'investimento

1. Ricavi di gestione

I ricavi di gestione, da considerarsi al netto dell'IVA, sono rappresentati dalle tariffe che vengono riscosse per l'erogazione del servizio. Le previsioni relative ai ricavi devono essere effettuate a prezzi costanti, non tenendo conto quindi di eventuali andamenti inflazionistici.

Tipologia di investimento	Ricavi
Parcheggio	Tariffa oraria applicata
Aree di sosta attrezzate	Tariffa giornaliera applicata

2. Costi di gestione

I costi di gestione, da considerarsi al netto dell'IVA, sono:

- costi di esercizio del progetto: personale impegnato nella gestione dell'attività, energia, utenze varie, materiali di consumo, acquisto di beni e servizi necessari per l'esercizio dell'iniziativa
- costi di manutenzione ordinaria e straordinaria
- costi assimilabili a quelli di manutenzione ordinaria e straordinaria

Le previsioni relative ai costi devono essere effettuate a prezzi costanti, non tenendo conto quindi di eventuali andamenti inflazionistici.

A titolo meramente esemplificativo, per alcune tipologie di investimento:

Tipologia di investimento	Costi
Parcheggio	costi per la gestione della cassa automatica, costi per il collegamento con un possibile istituto di vigilanza, costi per gli addetti alla piccola manutenzione e alle pulizie, costi per la manutenzione degli impianti di sicurezza e delle opere civili
Aree di sosta attrezzate	costi di illuminazione, costi di manutenzione dei manti stradali, costi del personale addetto alla gestione delle casse ed al servizio di vigilanza

Nella previsione dei costi non si deve tenere conto di:

- costi finanziari (interessi e rimborsi di eventuali mutui)
- ammortamenti

- costituzione di riserve

3. Durata della vita utile del progetto

La durata della vita utile del progetto dipende dalla tipologia del progetto e rappresenta l'arco temporale in cui si prevede che l'opera stessa debba essere radicalmente ristrutturata, con lavori che eccedono la manutenzione straordinaria, o addirittura ricostruita. Data la difficoltà oggettiva di prevedere l'effettiva vita utile, specie per le opere più durature, la Commissione Europea raccomanda di utilizzare durate di vita utile standard per tipologia di progetto che è generalmente compresa tra 20 e 30 anni dal completamento dell'opera.

Tipologia di progetti, per settori	Durata della vita utile standard
Progetti nei settori dell'acqua e dell'ambiente	30 anni
Infrastrutture ferroviarie	30 anni
Progetti nel settore dell'energia	25 anni
Strade, porti	25 anni
Infrastrutture per telecomunicazioni e altri servizi	15 anni

Fonte: Guida all'analisi costi – benefici dei progetti di investimento. Direzione Generale Politica Regionale – Commissione Europea 2002

Con riferimento ad altre tipologie di progetti, si riportano di seguito alcune indicazioni in merito alla durata di vita utile standard elaborate dalla Regione Lombardia:

Tipologia di progetti, per settori	Durata della vita utile standard
Parcheggi (a raso, interrati, ...)	25/30 anni
Strutture di accoglienza	25/30 anni
Aree per insediamenti produttivi	30 anni
Edifici per insediamenti produttivi	25 anni

4. Tasso di attualizzazione

Per progetti di infrastruttura pubblica, la Commissione Europea raccomanda di utilizzare un tasso di attualizzazione pari al 6%.

4. Valore residuo dell'investimento

Il valore residuo dell'investimento è il valore economico dell'opera al termine della sua vita utile. E'generalmente un valore molto ridotto, con la possibile eccezione di quei casi in cui la vita utile effettiva del progetto è considerevolmente più lunga della vita utile standard considerata per il progetto. In tal caso il valore residuo dell'investimento deve incorporare la stima del valore attuale delle entrate nette che il progetto continuerà a generare negli anni successivi alla vita utile standard.

Il valore residuo viene in genere valutato come il minor costo che si dovrà sostenere per ricostruire l'opera alla fine della sua vita utile, in confronto a quanto costerebbe costruire l'opera partendo da zero. Generalmente tale variabile è stimata in un valore non superiore al 5% del costo iniziale dell'investimento.

In alcuni casi il valore residuo può essere valutato come il valore di rottamazione del metallo utilizzato al netto del costo di smantellamento. Il valore residuo potrebbe essere negativo nei casi in cui il costo di smantellamento e ripulitura del sito sia maggiore del valore di rottamazione.

Il valore residuo deve essere aggiunto alle entrate dell'ultimo anno considerato nell'analisi finanziaria, da attualizzare come tutte le altre voci.

Infrastrutture date in concessione:

Nel caso di infrastrutture date in concessione ad un soggetto diverso da quello che realizza l'investimento, e le tariffe riscosse dal gestore non gli consentono di realizzare ricavi remunerativi, le entrate nette del progetto possono valutarsi come la differenza tra il canone di concessione e i costi di manutenzione dell'infrastruttura.

COSTO TOTALE DI INVESTIMENTO

Per determinare il costo totale dell'investimento vanno considerate le seguenti voci

- studi e progettazioni;
- espropri (per acquisizioni di immobili);
- costruzione dell'infrastruttura (opere civili, fabbricati, macchinari, impianti, attrezzature,
- montaggio e messa in opera, eventuali noli di attrezzature per montaggio e messa in opera);
- altre voci eventuali (ad esempio: spese notarili e legali, etc)
- oneri fiscali (per imposizione indiretta sulla costruzione).

Possono essere considerati, ai fini del computo del costo totale dell'investimento, anche i costi pregressi, già sostenuti e documentabili dall'esistenza di un mutuo finanziario non ancora estinto in tutto o in parte, o quando risulti difficile distinguere fra i futuri ricavi derivanti dal nuovo investimento e quelli attribuibili agli investimenti pregressi.

Il costo totale dell'investimento non sempre coincide con il costo ammissibile all'agevolazione. Ad esempio, nel caso in cui nel progetto sia previsto l'acquisto di un terreno, ai fini del calcolo del costo totale dell'investimento deve essere considerato l'intero valore, mentre come spesa ammissibile tale voce non potrà eccedere il 10% del valore dell'investimento complessivo ammissibile.

Per l'attualizzazione del costo totale dell'investimento, si utilizzano gli stessi parametri (tasso di attualizzazione e vita utile), si utilizzano gli stessi criteri già visti in precedenza per il calcolo delle entrate nette attualizzate.

Per il calcolo del margine lordo di autofinanziamento si deve fare riferimento al costo totale di investimento.

Il foglio di calcolo riportato di seguito consente, inseriti i valori presunti relativi a ricavi, costi, valore residuo, di calcolare il margine lordo di autofinanziamento.

Approfondimenti: la domanda e l'offerta di parcheggi

Accessibilità

A Mirano in diverse fasi si è parlato di pedonalizzazione del centro o comunque di come alleggerire la presenza del traffico nelle sue parti più centrali ma ancora oggi l'area centrale rappresenta una grande area di sosta, forse solo parzialmente a servizio delle attività commerciali, in quanto sia negli stalli bianchi a disco orario che in quelli blu a pagamento. Il tasso di rotazione appare essere estremamente basso con una componente rilevante di soste di lungo periodo (non di chi parcheggia per acquisti o servizi).

Ma il miglioramento dell'accessibilità non è sinonimo di tutela di ogni modo di trasporto: aumentare l'accessibilità molto spesso significa indurre un cambiamento, con il trasferimento di quote di domanda dal mezzo privato al mezzo pubblico, all'uso della bicicletta, alla liberazione di spazi occupati dalla presenza veicolare in favore della pedonalità.

Spesso inoltre il grado di soddisfazione dell'accessibilità dipende dalla conformazione della struttura urbana e dalla efficienza e facilità di trasporto e in relazione allo scopo, l'accessibilità risente inoltre in misura diversa dei fattori di frizione quali distanza, tempo, costo. In generale una popolazione ad alta mobilità individuale dà una valutazione sull'accessibilità differente da un'altra poco mobile o ad economia stagnante.

L'area è caratterizzata da forti relazioni di carattere reticolare ove l'efficienza delle relazioni riveste indubbiamente un ruolo centrale per sostenere i caratteri della realtà produttiva basata su un'economia di relazione più che su una economia di dimensione.

Il traffico nel Centro urbano

Al cordone comunale entrano a Mirano ogni giorno 59.481 veicoli eq., diventano 61.481 in prossimità del Centro Storico sul sistema tangenziale interno (via della Vittoria, a sud, (la più carica); via Villafranca/via Parauro a nord; via Dante Alighieri a est e via Cesare Battisti a ovest. Di questi 12.140 entrano nel centro storico.

L'indagine (Comune di Mirano Piano Urbano per la Mobilità – Aggiornamento anno 2010 – Domanda di Trasporto – Flussi giornalieri in Veq) non qualifica quanti di questi veicoli entrano nel Centro Storico per sostare o per attraversarlo.

Sicuramente una componente non trascurabile di tali veicoli entra in C.S. come meta del proprio spostamento e sovente, non trovando un posto libero, circola alla ricerca di uno stallone libero contribuendo così ad incrementare i flussi interni, come un'altra componente importante di traffico di attraversamento del centro storico è costituita da quanti provenendo da nord si immettono in via Castellantico diretti a Zianigo.

La domanda di sosta nel centro urbano

La domanda di sosta in un centro urbano può essere rappresentata da tre diverse tipologie: domanda delle famiglie, domanda delle imprese, domanda delle istituzioni.

La domanda delle famiglie può essere articolata in

- Domanda delle famiglie residenti
- Domanda delle persone che lavorano
- I visitatori per ragioni di consumo (gli acquirenti dei negozi ad es.), di escursionismo o turismo

La domanda delle imprese può riguardare le esigenze delle attività economiche localizzate nel territorio in esame (gli artigiani ed i pubblici esercizi) le esigenze di chi, pur essendo localizzato fuori dell'area considerata, deve svolgere la propria attività nel centro (i fornitori, gli artigiani, etc)

La domanda delle Istituzioni ove possono essere considerate le necessità delle istituzioni con sede nel centro urbano (Uffici comunali, Guardia di Finanza)

La tipologia pertanto è molto diversificata e le risposta non potrà che essere molto articolata.

A Mirano in diverse fasi si è parlato di come alleggerire la presenza veicolare nelle sue parti più centrali e il Documento della Consulta cittadina delinea un percorso con una serie di iniziative utili in tal senso. Va tuttavia osservato che a tutt'oggi il centro storico costituisce una grande area di sosta, solo parzialmente a servizio delle attività commerciali in quanto sia negli stalli a disco orario che in quelli a pagamento sono stabilmente presenti in tutto l'arco della giornata numerose autovetture che limitano la disponibilità di posti macchina a servizio della clientela. Ciò penalizza la grande piazza commerciale del centro che per contrastare l'attrazione esercitata dai grossi centri commerciali esterni, ove la dotazione di posti auto costituisce un indubbio vantaggio competitivo, avrebbe bisogno di una maggiore dotazione di posti auto sempre disponibili da cui facilmente accedere.

E' evidente che la questione del traffico e dei parcheggi, dato il loro impatto nel contesto urbano, coinvolge il tema più generale di una diversa ripartizione modale verso un maggiore utilizzo del trasporto pubblico che, nelle forme tecnologicamente più evolute come nel caso dei tram di moderna concezione e nella locomozione individuale, a piedi e in bicicletta.

La questione esige un approccio equilibrato perchè in condizioni di invarianza del numero di posti auto disponibili, ridurre o modificare il regime della sosta in certe zone significa premiare qualcuno "penalizzando" altri, il che impone la necessità di affrontare il problema in termini complessivi, con attenzione all'area nel suo insieme.

La sosta infatti, proprio perché ha, a monte, ragioni ben precise legate alle esigenze che vengono manifestate dai diversi segmenti della domanda, si manifesta secondo modalità che possono essere definite "areali": un residente che non possiede un proprio posto macchina, cercherà di trovare un posto auto libero in un'area ragionevole intorno alla propria abitazione. Se non trova il posto potrà arrivare, aiutato dalle conoscenze della zona, anche a parcheggiare in modo irregolare. Un ragionamento analogo può essere fatto per gli altri segmenti della domanda. Quindi qualsiasi iniziativa sulla sosta deve considerare questo modello di comportamento per cogliere le reali modalità di funzionamento della sosta in centro.

Tale fenomeno pertanto deve essere affrontato in modo globale comprendendo sia i parcheggi centrali che quelli di corona perché solo a questa scala è possibile comprendere i comportamenti reali e quindi valutare gli effetti diretti, ma anche indiretti, dei provvedimenti che si intendono assumere.

L'offerta di parcheggio di Mirano

Ai fini della presente analisi, l'offerta di parcheggio viene rappresentata in due distinte aree concentriche:

- quella centrale della piazza comprendente Piazza Martiri della Libertà, via Rimembranze, via XX Settembre, via Barche e Piazzale Garibaldi;
- quella dei parcheggi di corona rappresentati dalle aree di via dei Pensieri, di Piazza Belvedere, del Parcheggio posto oltre lo scolo Balzana (più posti-auto su strada adiacenti).

I posti auto disponibili interni al centro storico sono complessivamente 341

TIPOLOGIA PARCHEGGIO	N.
Park a pagamento Piazza	170
Park bianchi con disco orario	138

Park riservati	33
TOTALE	341

I posti auto disponibili esterni al centro storico sono complessivamente 506

TIPOLOGIA PARCHEGGIO	N.
Park a pagamento	86
Park bianchi (liberi + disco orario) su aree park + posti-auto su strade adiacenti	420
TOTALE	506

Più precisamente i parcheggi di corona sono così individuati:

- Parcheggio di via dei Pensieri costituito dalla grande area adiacente a via Castellantico, il nuovo Park a pagamento e il parcheggio lungo-strada di via dei Pensieri che complessivamente conta 150 posti auto bianchi + 53 a pagamento.
- Parcheggio di via Belvedere che presenta una capacità di 106 posti-auto più l'ulteriore parcheggio adiacente con 20 auto per complessivi 126 posti auto liberi.
- Il parcheggio posto anord dello scolo Balzana, prossimo alla sede dell'Ufficio Tecnico comunale in cui oltre ai posti auto disponibili sulla grande area di parcheggio sono sommati anche i posti auto presenti sulla adiacente viabilità: complessivamente 33 bianchi con disco orario e 111 liberi.

Una sommaria osservazione circa il loro utilizzo, consente di affermare che in una giornata feriale tipo, sia i parcheggi centrali che quelli di corona presentano un livello di saturazione elevato pur con qualche differenza, legata principalmente alla diversa accessibilità pedonale alle funzioni del centro storico.

L'analisi dei dati ABACO

ABACO, il soggetto delegato alla gestione dei posti auto a pagamento all'interno del Centro Storico ha fornito il rendiconto annuale della loro gestione.

L'incasso annuale (1 ottobre 2014-30 settembre 2015) è risultato pari a € 85.365,40.

Assumendo in 294 le giornate soggette a pagamento della sosta (sabato e festivi gratuito), risulta che giornalmente gli introiti sono pari a € 290,30.

I posti a pagamento sono 170.

Incasso giorno per posto auto= € 290,30 : 170= € 1,70

Si tratta di un incasso straordinariamente basso soprattutto se si considera la quasi completa saturazione osservata durante le ore diurne.

Il dato non è omogeneo per tutta l'area centrale perchè il parcometro che registra il più alto incasso è quello di Piazza Garibaldi con € 38.346,50, quasi la metà dell'incasso totale. In detta piazza sono disponibili a pagamento solo n. 28 posti auto con un incasso per ogni posto auto-giorno di € 5,43 a significare che negli altri parcheggi di Piazza Martiri e soprattutto di via XX Settembre gli introiti sono molto inferiori.

Passando ad analizzare la tipologia dei tiket emessi e dunque a valutare la numerosità degli utenti, si può notare che il 50,2% di questi sosta nella fascia di importo € 0,50-1,00, il 24% nella fascia € 1,00-2,00, il 22,4% in quella di € 0,50 mentre i tiket emessi con un importo superiore a € 2,00 sono irrisori. Ciò significa che il periodo di tempo della sosta è mediamente di breve periodo, il che però confligge con il verificato tasso di rotazione estremamente basso.

I ticket venduti sono 105.399 dei quali oltre il 50% nel punto di emissione di Piazza Garibaldi (53.638). Via XX Settembre che ha il doppio di posti auto a pagamento incassa complessivamente € 42,38 al giorno vendendo in tutto 37 ticket, ovvero mediamente meno di un ticket al giorno per posto auto.

Bastano questi dati per evidenziare come in alcune aree a pagamento (via XX settembre), ove sarebbe ragionevole rilevare una elevata rotazione, si verifica invece una sosta tipica di un parcheggio libero, come in un parcheggio situato nei pressi di una stazione ferroviaria, ove si parcheggia alla mattina e si riparte alla sera, con un tasso di rotazione pari a 1.

La rotazione media pertanto all'interno del Centro Storico nei parcheggi a pagamento è pari a 2,13 (363 utenti giornalieri su 170 stalli), con valori minimi in via XX Settembre e massimi in Piazza Garibaldi.

La rotazione sui parcheggi a orario nel Centro Storico

Al fine di valutare il tasso di rotazione sui restanti stalli bianchi a disco orario, in una giornata feriale tipo del mese di giugno è stata effettuata una analisi campionaria casuale dei livelli di occupazione in dieci posti auto.

L'analisi ha valore indicativo e non rappresenta un dato statistico probante. E' stata effettuata conteggiando

- veicoli in ingresso
- veicoli in uscita
- periodo di sosta nello stallo di ciascun veicolo

Il tasso di rotazione è risultato pari a 1,86 sulle 4 ore di rilevazione, che esteso alle 12 ore diurne (ore 8.00-18.00) può essere valutato in circa 3 auto-giorno.

Su questa base è quindi possibile stimare nel Centro Storico una sosta giornaliera di circa 513 auto sui parcheggi a disco orario che sommate alle 363 autovetture sulle strisce blu danno luogo a 876 autovetture. Ciò significa anche che in Centro Storico, più precisamente la "Piazza", a fronte dei 12.140 veicoli che giornalmente vi entrano, di questi solo il 7,0% vi entra per sostare.

La rotazione sui parcheggi esterni al Centro Storico

Il numero di posti-auto presenti all'esterno del centro storico sono stati conteggiati secondo i criteri descritti in precedenza.

In carenza di dati analitici circa il tasso di rotazione di tali aree a parcheggio e considerando che il parcheggio di piazza Belvedere presenta qualche margine residuo per la sua saturazione, si ritiene che sui 506 parcheggi rilevati possa essere applicato un tasso di rotazione max di 1,5 auto per posto auto-giorno il che porta a una presenza giornaliera di circa 759 auto.

Nel centro storico pertanto su una offerta di 341 posti (piazzole blu + bianche) entrano 876 auto mentre nei parcheggi di corona su una offerta di 506 auto ne entrano 759.

Riguardo al fatto che solo il 7% delle autovetture entrate nel centro storico (Piazza) entrano per sostare, tale dato probabilmente sta ad indicare che:

- In primo luogo che l'attraversamento del Centro Storico (Piazza) è itinerario indispensabile per raggiungere la frazione di Zianigo;
- Si entra nel centro storico alla ricerca di un posto auto che non c'è determinando un traffico "vizioso" alla ricerca di un posto auto che non si trova;

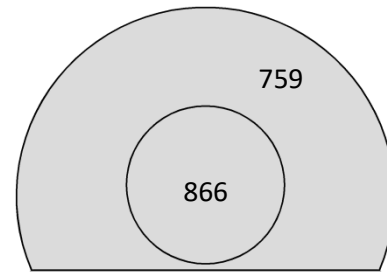
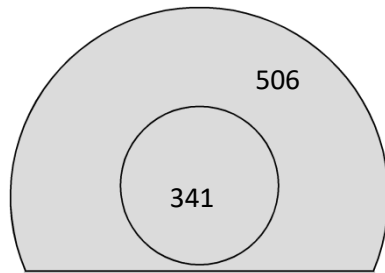
In questo quadro si ritiene che i posti auto a pagamento presenti in tutto il Centro Storico dovrebbero raggiungere una loro utilizzazione perlomeno equivalente al tasso di rotazione che registra il parcheggio di

Piazza Garibaldi (circa 5 auto per posto-auto-giorno, obiettivo perseguibile attraverso un più efficace controllo dell' effettivo pagamento della sosta).

CAPACITA' PARCHEGGI IN CENTRO STORICO E SULLA CORONA ESTERNA

OFFERTA POSTI AUTO

AUTOVETTURE-GIORNO



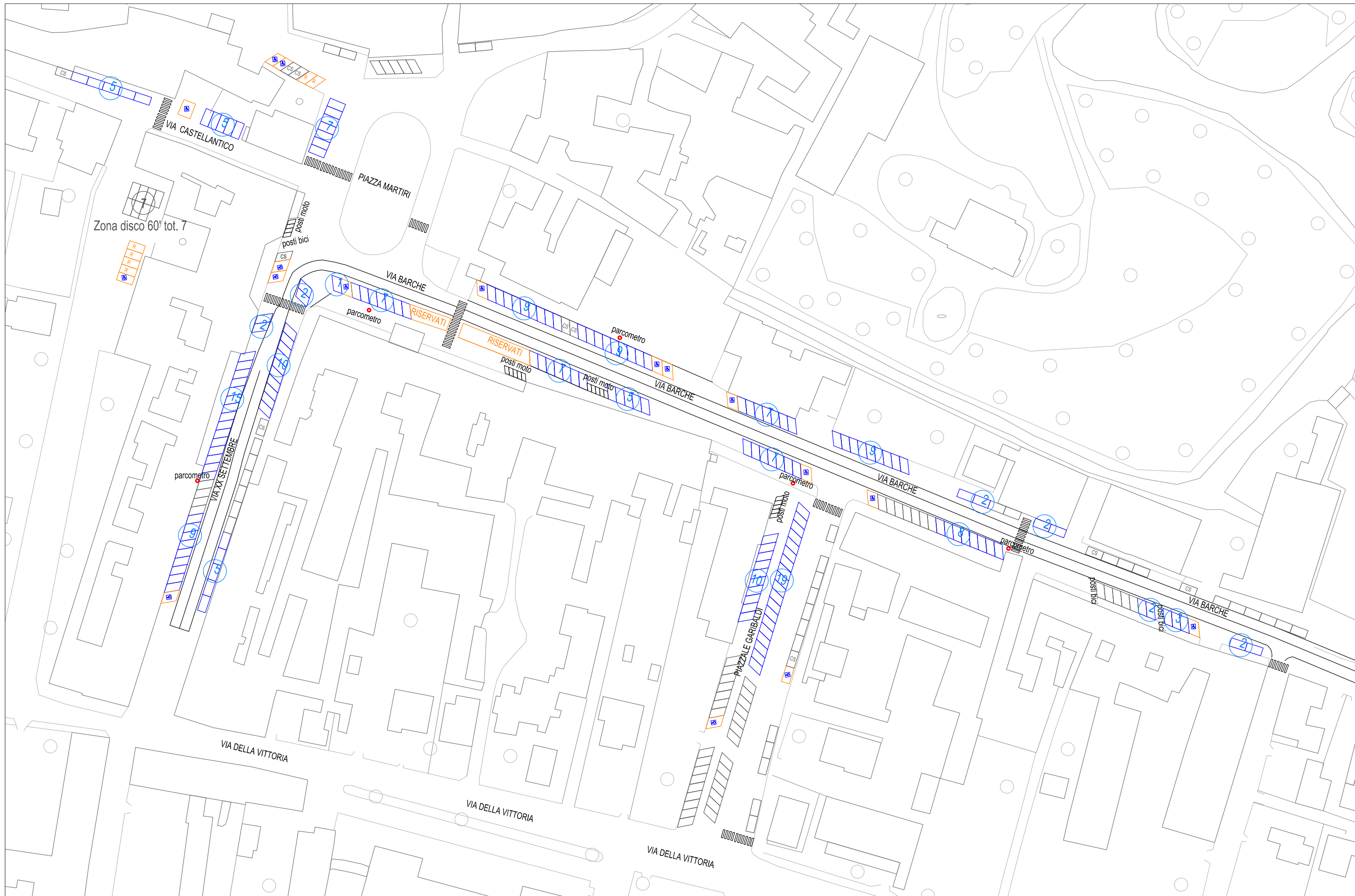
L'analisi di tali dati consente di formulare diverse alternative di intervento:

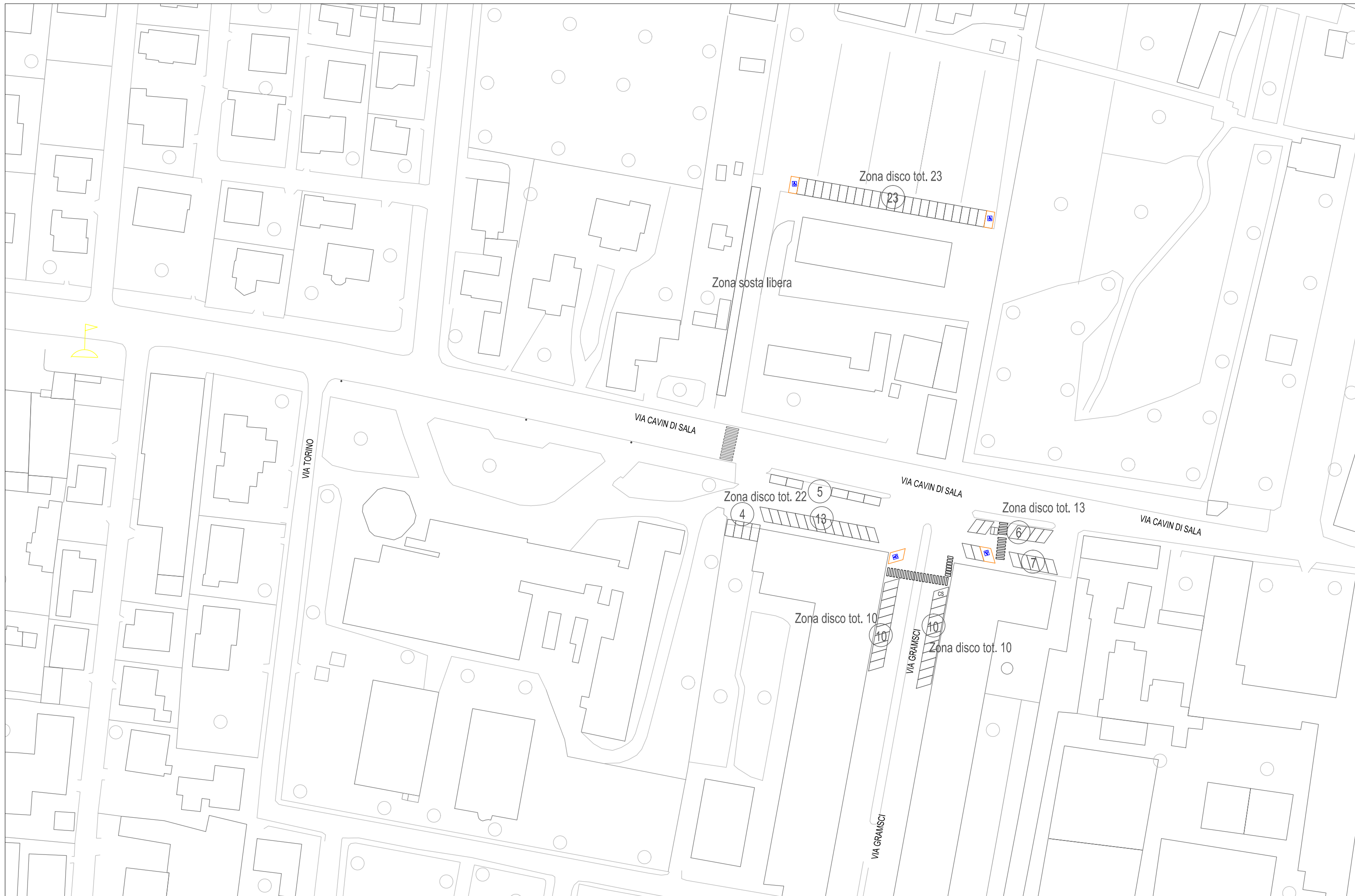
1. L'offerta di posti-auto rimane invariata come anche la circolazione veicolare sia in Centro Storico che in corona. Viene solo intensificato il controllo della sosta sia nei parcheggi a pagamento che in quelli ad orario ai fini di una maggiore rotazione e quindi di sostanziale offerta di posti auto.
2. Alternativa radicale: Piazza Martiri ed eventuali aree limitrofe vengono liberate dalla presenza delle auto. L'accesso veicolare viene consentito esclusivamente ai residenti, ai servizi di pronto intervento e allo scarico-carico secondo apposito regolamento.
3. Intervento intermedio tra le precedenti due alternative: L'accesso veicolare alla piazza viene garantito con una limitata variazione dei percorsi prevedendo la pedonalizzazione della parte est della Piazza Martiri.

Ciò considerato, una offerta aggiuntiva di 100 posti-auto in un parcheggio limitrofo al centro storico appare auspicabile per potenziare l'offerta in funzione delle attività commerciali necessaria in particolare durante molteplici eventi come nel caso del mercato settimanale.

ID	PARCOMETRO	NOME	INCASSO	FASCIA										PAGAMENTO MEDIO			
				IMPORTO € 0,00-0,50	IMPORTO € 0,50-1,00	IMPORTO € 1,00-2,00	IMPORTO € 2,00-3,00	IMPORTO € 3,00-4,00	IMPORTO € 4,00-5,00	IMPORTO € 5,00-6,00	IMPORTO € 6,00-7,00	IMPORTO € 7,00-8,00	IMPORTO oltre € 8,00		N TIKET		
600	BARCHE 1			€ 6.448,00	2.380	2.747	1.361	267	16	1	0	0	0	0	0	6.772	€ 0,95
600		%			35,1	40,6	20,1	3,9	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
600		MEDIO GG		€ 22,23												23	
601	BARCHE 2			€ 12.561,65	7.003	5.808	2.250	285	25	3	4	0	0	0	0	15.378	€ 0,82
601		%			45,5	37,8	14,6	1,9	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
601		MEDIO GG		€ 43,32												53	
602	POSTA PZA GARIBALDI			€ 38.346,50	22.547	23.754	6.548	578	181	21	8	1	0	0	0	53.638	€ 0,71
602					42,0	44,3	12,2	1,1	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
602				€ 132,23												185	
603	PZA MARTIRI			€ 15.719,35	8.433	7.184	2.900	396	61	20	3	0	0	0	0	18.997	€ 0,83
603		%			44,4	37,8	15,3	2,1	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
603		MEDIO GG		€ 54,20												66	
604	XX SETTEMBRE			€ 12.289,90	2.380	5.325	2.552	339	17	1	0	0	0	0	0	10.614	€ 1,16
604		%			22,4	50,2	24,0	3,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
604		MEDIO GG		€ 42,38												37	
	TOTALE			€ 85.365,40	42.743	44.818	15.611	1.865	300	46	15	1	0	0	0	105.399	
			294,4		40,6	42,5	14,8	1,8	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	363	

La rotazione sui parcheggi a orario nel Centro Storico





Ciò considerato, una offerta aggiuntiva di 100 posti-auto in un parcheggio limitrofo al centro storico appare auspicabile per potenziare l'offerta in funzione delle attività commerciali necessaria in particolare durante molteplici eventi come nel caso del mercato settimanale.