

Verbale
5° Laboratorio di urbanistica partecipata
de “LA PIAZZA DELLE IDEE”

Data	21 novembre 2013
Luogo	Sala Renzo Milan - Mirano
Facilitatore	Cavinato Lorenza
Verbalizzatore	Pezzin Alessandro
Orario di inizio lavori	ore 17.30
Orario di chiusura lavori	ore 20.00
Presenze	21 cittadini
Materiali utilizzati	Stradario del Comune di Mirano, Carta Tecnica Regionale (CTR) aperta su tavolo, pennarelli colorati, confronto su cartografia e dialogo diretto

Lettura del verbale precedente con l'apporto di alcune correzioni; la versione aggiornata completa delle ultime integrazioni è disponibile alle pagine del sito <http://www.lapiazzadelleidee.comune.mirano.ve.it/>.

Resoconto generale delle varie idee emerse durante il presente laboratorio.

Questo secondo laboratorio propositivo analizza l'ambito tematico riferito alla “**Mobilità**”, anche in questo caso si tratta di un ambito settoriale che ha stretta connessione con gli altri aspetti, Residenza e Servizi, Patrimonio storico ambientale e Produzione. Per facilitare i lavori sono stati suddivisi i 4 ambiti tematici del PAT, ma ogni tematismo va valutato in funzione degli altri, in una valutazione generale.

Si apre la discussione evidenziando che l'obiettivo della “**Mirano di domani**” dovrà essere un insieme delle tre visioni proposte nel laboratorio precedente (vedi rapporto laboratorio del 7/11/2013), dando la prevalenza alla significativa presenza del verde nell'ambito urbano, ai servizi di qualità e ad una offerta residenziale corretta e calibrata sulle reali esigenze della cittadina e di chi la abita. I tre scenari sono quindi strettamente uniti fra loro, ma viene comunque data una indicazione di prevalenza all'aspetto evidenziato sopra, per seguire un modello di valori e di priorità che coordini tutti gli interventi futuri.

Per entrare nell'ambito tematico specifico (mobilità), si ritiene di primaria importanza definire una **linea generale di principio** da inserire nel PAT.

L'ottica è quella di un territorio da rivalutare in chiave sostenibile con l'attenzione alla promozione di un'economia equilibrata e ad un ambiente a misura d'uomo, lontano dai rumori del passante e del traffico, facendo diventare Mirano un esempio da imitare e di riferimento in tutto il territorio. Mirano deve farsi promotore di riflessioni ed interventi sulla mobilità sostenibile che ponga l'uomo alla base di ogni scelta e in secondo luogo l'auto, da considerare un puro mezzo e non un “bene” irrinunciabile.

Mirano si deve far promotore di una mobilità pedonale che garantisca accessibilità per tutti e quindi garantisca servizi di qualità per ogni fascia di età.

L'obiettivo principale deve essere quindi favorire una mobilità leggera di ampio respiro disincentivando il più possibile l'uso dell'auto.

E' indispensabile, in ogni caso, che la mobilità venga coordinata con l'intera Provincia e i Comuni limitrofi per ragionare in termini comprensoriali ed evitare soluzioni che vadano poi a gravare su altre realtà abitative limitrofe. Non sono ipotizzabili interventi locali di singolo quartiere ma soluzioni concordate per una viabilità regolata a livello intercomunale.

CRITICITÀ

Al fine di ogni intervento è fondamentale capire la classificazione delle strade che attraversano Mirano, ed effettuare un'analisi complessiva del traffico attuale. E' importante rilevare che il progetto delle "3 tangenziali" è stato stralciato dalla nuova Giunta.

Mirano è una piccola città divisa in due dalla **Via Vittoria/Cavin di Sala** che la taglia esattamente a metà, causando una grossa frattura fisica che divide in due il centro urbano. Il problema di questi attraversamenti deve essere risolto attraverso uno scatto di progettualità per ridare dignità all'intero ambito urbano, fatta di scelte chiare e decise, concrete e radicali. Si ritiene che non sia più possibile sostenere una gradualità di interventi ma ci debbano essere prese di posizione politiche decisive e significative per invertire la tendenza attuale di predominanza del mezzo auto.

I 2 nuovi caselli autostradali (Vetrego e Spinea) riversano ora su **Via Dante** un traffico di attraversamento quasi pari a quello della S.S Romea, con un flusso di circa 15/16.000 auto/giorno causando rilevanti problemi di inquinamento dell'aria oltre ché di pericolosità indotta per gli abitanti del quartiere.

Altri assi particolarmente critici sono costituiti da **Via Scaltenigo, Via della Vittoria e da Via Battisti**, che fungono da assi di scorrimento limitrofi al centro urbano riversando una quantità importante di traffico a ridosso del centro.

ALCUNI SCENARI POSSIBILI

I tempi stanno cambiando le abitudini collettive in maniera evidente e pongono in risalto la carenza di novità nella gestione del territorio, in particolare la mancanza di piste per le bici e/o di cammini pedonali anche nelle zone periferiche, che costituiscono la **nuova richiesta sociale**. Nascono sempre più gruppi di cammino, aumentano le persone che usano regolarmente la bici tanto che le ciclabili esistenti sono piuttosto frequentate anche se non messe in sicurezza, è evidente una nuova richiesta che avanza dai cittadini, complice anche il momento storico ed economico che si sta attraversando.

L'occasione è benevola per perseguire una politica significativa che sostenga in maniera forte e decisa un'inversione di direzione, attraverso il ritorno al valore della **mobilità "minore"** che incentiva ad una vita equilibrata, aiuta a ritrovare il benessere psicofisico perso nell'inseguimento della velocità a tutti i costi, sostiene la socialità e la riscoperta lenta ed attenta del territorio.

Va inoltre pensata, collateralmente, una viabilità lenta ai fini turistici se si pensa di dare risalto anche a questa vocazione per Mirano, riscoprendo dei percorsi che si inoltrino nel territorio e siano al di fuori degli assi principali della mobilità veicolare.

Le strategie d'intervento devono quindi valorizzare il traffico non motorizzato, limitando l'accesso al centro urbano agli automezzi a motore, pur garantendo l'accesso a commercianti ed esercenti in genere, tale da non penalizzare le attività commerciali presenti che rivestono un ruolo sociale di indubbio valore per la cittadina.

La piazza, usata ora come una mera rotatoria, ha perso tutto il suo valore di luogo identitario e di comunità. Deve essere tutelata per il suo valore storico-sociale, come luogo di ritrovo e di socializzazione, rivitalizzata attraverso la sua vivibilità pedonale,

facendone uno spazio protetto e interdetto al traffico.

Questo implica rivedere tutta la mobilità comunale. Si possono fare delle sperimentazioni chiudendo il centro città/storico per un lasso di tempo, verificando l'effettiva ricaduta sulle attività commerciali. Alla chiusura della piazza possono essere affiancati dei servizi alternativi, come i parcheggi scambiatori (in parte già esistenti attorno al centro urbano) e parcheggi assicurati per le bici. Di contro i commercianti devono concretizzare una proposta commerciale accattivante, incentivante, corretta. Va valutato con le associazioni di categoria, in ogni caso, se esiste il bisogno indispensabile, da parte della propria clientela, di avere garantito l'accesso motorizzato fino al limitare del singolo negozio.

Va favorita la mobilità attorno al centro urbano delimitando le "**zone 30**" (velocità massima 30 km/h), utilizzando anche sistemi dissuasivi come i dossi artificiali; va usata una segnaletica adeguata per la tutela dei pedoni che devono avere la priorità assoluta; si deve garantire il collegamento con le frazioni attraverso piste ciclabili protette, poste lontano dal tracciato stradale e con la precedenza assicurata negli attraversamenti, che seguano in parte le strade "bianche" già presenti nel territorio; vanno istituiti una serie di sensi unici in alcuni quartieri urbani (vedi Aldo Moro, Via Dante) ed anche nella zona del graticolato per rallentare la velocità delle auto; in quest'ultimo caso è da valutare una soluzione adeguata per la viabilità ciclabile.

Va ripensata la **Via Parauro** e la pista ciclabile adiacente, caratterizzata da un'elevata pericolosità. Da ripensare anche la zona dei caselli autostradali.

Si ritiene che l'apertura del casello di Martellago farà di certo scendere il flusso di traffico che gravita ora su Mirano spostandolo sul territorio del Comune succitato, ma nel frattempo si deve pensare ad un centro storico, allargato ai quartieri limitrofi, destinato alla pedonalità e con velocità ridotta e controllata per le auto.

Si devono studiare una serie di **sensi unici** che spostino il traffico di attraversamento dal centro urbano e che agevolino il passaggio all'esterno del perimetro piuttosto che attraverso la piazza.

Altri scenari interessanti possono aprirsi ad esempio nel rivalutare l'area di Via Luneo; questo può consentire di valorizzare quella parte di territorio miranese, posta a nord dell'abitato centrale, per la sua vocazione agricola dando evidenza alla presenza dei parchi e alla qualità della vita garantita dal patrimonio naturalistico e storico presente.

Il prossimo ed ultimo laboratorio propositivo studierà gli ambiti tematici del "Patrimonio Storico-ambientale" e della "Produzione".