

# MIRANO SI FA SPAZIO

Un percorso per ridisegnare  
nuovi scenari di mobilità e  
spazio pubblico insieme  
ai cittadini

ZONA  
**GRAMSCI  
MORO**

## Report del percorso - luglio 2023

*Report a cura di: Lucio Rubini, Massimiliano Manchiaro,  
Marika Moscatelli, Ilaria Cottu, Paolo Robazza, Vicky Solli*

## Indice

<b>1. Premessa.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Primo incontro pubblico.....</b>	<b>5</b>
2.1. Obiettivi e programma dell'incontro.....	5
2.2. Prima parte - sessione plenaria.....	5
2.3. Seconda parte - tavoli di lavoro per gruppi.....	7
<b>3. Secondo incontro pubblico.....</b>	<b>17</b>
3.1 Prima parte - sessione plenaria.....	18
3.2 Seconda parte - tavoli di lavoro per gruppi.....	18
3.3 Ulteriori segnalazioni emerse.....	19
3.4 Incontro con i commercianti di Via Gramsci.....	20
<b>4 Evento test di via Gramsci.....</b>	<b>21</b>
4.1 Il coinvolgimento della cittadinanza.....	22
4.2 Le ipotesi discusse per la nuova configurazione di Via Gramsci.....	26
<b>5 Esiti del percorso.....</b>	<b>30</b>

## 1. Premessa

Il Comune di Mirano ha avviato il progetto ***Mirano si fa spazio*** *Un percorso per ridisegnare nuovi scenari di mobilità e spazio pubblico insieme ai cittadini* sul tema del miglioramento della sicurezza e della qualità di Mirano e delle sue frazioni, a partire da azioni per:

- la moderazione del traffico motorizzato e messa in sicurezza soprattutto per gli utenti deboli della strada.
- il sostegno a forme di mobilità attiva (camminare e andare in bicicletta).
- la riqualificazione dello spazio pubblico di relazione.

Il progetto nella sua prima fase ha identificato due aree target su cui avviare questa sperimentazione all'interno del Comune di Mirano: il quartiere Gramsci-Moro e la frazione di Zianigo.

Per il quartiere Gramsci-Moro, il percorso ha previsto i seguenti momenti:

### *Primo incontro pubblico*

Primo incontro pubblico realizzato il 19 maggio 2023. L'evento ha permesso di presentare l'obiettivo del lavoro e la cornice di valori che lo muovono, iniziando a discutere insieme la visione per il futuro del quartiere e mettendo a fuoco il punto di arrivo del processo partecipativo: il test dimostrativo del 1 luglio. I cittadini e le cittadine hanno avuto la possibilità di illustrare criticità e segnalazioni legate alla sicurezza stradale e qualità degli spazi pubblici del quartiere.

### *Secondo incontro pubblico*

Secondo incontro pubblico realizzato il 14 giugno 2023 per progettare insieme ai presenti l'azione dimostrativa da realizzare sul quartiere, a partire dalla sintesi successivamente rielaborata di quanto emerso dai due gruppi di lavoro durante il primo incontro. Anche in questa occasione i cittadini e le cittadine, in particolare coloro che non erano presenti al primo incontro, hanno avuto la possibilità di riportare ulteriori segnalazioni sul quartiere.

### *Incontro con i commercianti di via Gramsci*

Incontro organizzato il giorno 14 giugno 2023 nelle ore precedenti al secondo evento pubblico, con l'obiettivo di illustrare ai commercianti l'ipotesi di realizzare la giornata di test su via Gramsci e approfondire le tematiche della mobilità legate alla via dal punto di vista di un'importante categoria di soggetti che vive quotidianamente le dinamiche di via Gramsci.

### *Evento test di via Gramsci*

Evento conclusivo organizzato durante tutta la giornata di sabato 01 luglio in via Gramsci (incrocio via Cavin di Sala) dalle 09:30 alle 19:00. Il test ha permesso, attraverso la tecnica tattica della tela orizzontale, di sperimentare collettivamente una differente configurazione della sezione stradale di via Gramsci. Parallelamente al test è stato allestito un infopoint di racconto del processo e illustrazione delle possibili ipotesi progettuali per la nuova configurazione della via alle numerose persone passate per via Gramsci durante l'azione.

### *Studio e analisi delle proposte*

Il gruppo di lavoro ha accompagnato il processo di ascolto con un'analisi e uno studio di prefattibilità tecnico-normativo rispetto alle possibili opzioni di intervento sui temi della sicurezza stradale e della promozione della mobilità sostenibile, con la definizione di un "Piano della Mobilità" per il quartiere Gramsci - Moro.

## 2. Primo incontro pubblico

### 2.1. Obiettivi e programma dell'incontro

Il primo incontro pubblico del percorso partecipativo *Mirano si fa spazio* Un percorso per ridisegnare nuovi scenari di mobilità e spazio pubblico insieme ai cittadini sull'area pilota Gramsci - Moro ha avuto luogo il giorno 19 maggio 2023, dalle ore 17.30 alle ore 19.30 presso la Casa della Musica di Via Gramsci.

L'iniziativa ha avuto lo scopo di dialogare con le partecipanti e i partecipanti rispetto alle tematiche di **sicurezza stradale, mobilità attiva (piedi-bici) e spazio pubblico di incontro**.

Nello specifico, è stata pensata come occasione per:

- **individuare insieme i punti critici e le problematiche** legate alla sicurezza stradale e alla qualità degli spazi pubblici del quartiere Gramsci-Moro.
- **immaginare gli interventi** da realizzare per favorire pedonabilità, ciclabilità, e spazi pubblici di qualità.
- **pensare a come sperimentare** un'azione concreta per testare insieme il cambiamento.

L'iniziativa, aperta a tutta la cittadinanza, ha visto la partecipazione di **46 persone**. Oltre ai professionisti incaricati, all'incontro hanno partecipato il Sindaco Tiziano Baggio e l'Assessora Elena Spolaore, i tecnici degli Uffici del settore Urbanistica, Lavori Pubblici e Viabilità del Comune di Mirano.

È stato strutturato in 2 parti: un primo momento iniziale di presentazione in plenaria e un secondo suddivisi in due gruppi di lavoro.

### 2.2. Prima parte - sessione plenaria

*(presentazione a cura dei professionisti incaricati)*

- *(Introduzione a cura di Lucio Rubini)*. L'intervento si è soffermato sull'**obiettivo del lavoro in corso e la cornice di valori che lo muovono**, per iniziare a discutere insieme la **visione per il futuro del quartiere**.
- Viene poi illustrata una visione d'insieme delle **proposte di intervento per la moderazione del traffico e messa in sicurezza del quartiere** *(a cura di*

*Massimiliano Manchiaro*). Viene sottolineato che sono proposte non ancora discussione con l'Amministrazione e gli uffici tecnici.

- *Marika Moscatelli* mostra infine gli **strumenti ed esempi da mettere in campo** per la costruzione del test collettivo sul quartiere. Lo scopo del percorso *Mirano si fa spazio* sul quartiere Gramsci - Moro è infatti quello di realizzare un **micro-intervento (test) capace di sperimentare e accompagnare la realizzazione del piano di azioni illustrate**.

È possibile rivedere le slide dell'incontro [qui](#).



*I partecipanti alla prima sessione plenaria ascoltano la presentazione a cura dei professionisti incaricati*

### 2.3. Seconda parte - tavoli di lavoro per gruppi



*Il gruppo di lavoro n.1 discute le possibili azioni strutturali per il quartiere e gli obiettivi del test dimostrativo*

Nella seconda parte dell'incontro i partecipanti hanno lavorato **in due gruppi facilitati dai professionisti incaricati**, con lo scopo di confrontarsi e fare brainstorming a partire dalle seguenti domande e sollecitazioni:

#### ***Le possibili azioni strutturali per il quartiere***

- *Rispetto a quanto presentato dai professionisti, ci sono altre proposte per come cambiare il quartiere su questi temi?*

#### ***Il test***

- *Chi siamo? Quanti siamo? Chi manca a questo tavolo?*
- *Che cosa vogliamo ottenere con questo micro-intervento?*
- *A chi ci rivolgiamo?*
- *Dove lo possiamo realizzare?*
- *Come si può realizzare?*
- *Che cosa ci aspettiamo possa succedere dopo il test?*

Di seguito il resoconto di quanto emerso nei due tavoli di lavoro.

### 2.3.1. Gruppo di lavoro n.1

(Team di facilitazione: Marika Moscatelli, Paolo Robazza, Massimiliano Manchiaro)

#### **Ci sono altre proposte per come cambiare il quartiere su questi temi?**

##### **Problemi sottolineati:**

- Su via Gramsci passano i camion che scaricano ai supermercati (Prix e Lidl), ma le strade sono strette e anche le rotatorie, sono pericolose e creano traffico;
- I cartelli che segnalano la zona 30 sono solo all'ingresso del quartiere, all'interno non sono ripetuti o comunque poco visibili;
- Problema di manutenzione dei marciapiedi;
- Problema di scarsa educazione alla strada, sia per automobilisti che per ciclisti e pedoni. La scarsa attitudine al rispetto delle regole è un problema principalmente culturale, a cui bisognerebbe far fronte ad esempio con i sistemi di videosorveglianza;
- I veicoli della nettezza urbana, per percorsi e frequenza, creano traffico e disturbano la quiete.
- Via Cavin di Sala è una strada ad alta frequenza, la velocità non viene rispettata. Domanda: perché è tutto a 30 all'ora? non potrebbe essere in alcuni tratti a 50?

##### *il test*

#### **Che cosa vogliamo ottenere con questo micro-intervento?**

- **Dare visibilità** al tema della ciclabilità
- **Migliorare la viabilità** automobilistica, in sicurezza
- **Educare** alla mobilità sia i pedoni e i ciclisti, sia gli automobilisti
- Risolvere il problema della sosta selvaggia su strade a doppio senso
- **Coinvolgere e sensibilizzare i cittadini** non ancora interessati al tema e renderli partecipi del cambiamento
- **Testare soluzioni alternative** per il miglioramento e la messa in sicurezza del quartiere

#### **Tematiche ricorrenti:**

- Esistono molti parcheggi, ma non ne è chiaro l'uso (ad esempio su via Gramsci): sono ad uso dei commercianti o dei residenti? Cosa cambia per i commercianti se viene diminuito il numero degli stalli?



- Via Gramsci è divisa in due parti: prima e dopo il supermercato Lidl. Quest'ultima è problematica per l'ampliamento in vista della ciclabile, perché la sede stradale è ridotta. Come dare continuità in sicurezza alla ciclabile in quel punto?
- Le azioni tattiche (e poi le azioni progettuali) dovranno essere giustificate attraverso i dati (ad es. rilevazione della velocità, rispetto degli stop, utilizzo dei parcheggi ecc) per essere condivise dalla cittadinanza;
- Se è vero che nuovi interventi sono auspicabili per la moderazione della velocità, emerge preoccupazione per la manutenzione dei nuovi interventi;
- L'incidente davanti alla scuola Dante ha animato il tavolo sulla sicurezza stradale, rendendo l'argomento ancora più attuale e urgente da risolvere;
- Necessità di attirare i giovani con il test

### **Chi manca a questo tavolo?**

- commercianti della piazza Aldo Moro e di via Gramsci, molto presenti sul territorio (riferiti ai parcheggi)
- i fornitori dei commercianti
- rappresentanti di studenti e scuole
- polizia municipale
- operatore del trasporto rifiuti Veritas

### **A chi ci rivolgiamo?**

- cittadini che non hanno preso parte al percorso
- giovani
- commercianti
- scuole

### **Dove lo possiamo realizzare?**

- Via Gramsci
- Via Wolf Ferrari
- Via Aldo Moro
- Via Cavin di Sala all'incrocio con via Gramsci
- Via Torino (in generale strade interne, residenziali)

### **Come si può realizzare?**

- Tecnica "del telone" (dispositivo temporaneo e rimovibile per visualizzare il cambiamento dello spazio in scala 1:1)
- Tecnica delle fioriere per delimitare la pista ciclabile

- Messa in evidenza degli attraversamenti pedonali
- Sperimentazione del senso unico attraverso la chiusura temporanea di una strada
- Azione di data collection collaborativo
- Per evitare le strade più abitate e residenziali e sensibilizzare i cittadini al tema, chiudere per un giorno quelle strade e coinvolgere gli abitanti a scendere in strada e fare delle attività (anche per una festa), per evitare di utilizzare le strade locali per attraversare il quartiere
- Produrre un evento in testa ad un percorso (ad esempio sul piazzale antistante via Gramsci) e fare il test (in questo esempio su via Gramsci) della ciclabile per arrivarci, in modo che si possa sperimentare e poi fare i sondaggi per raccogliere le opinioni rispetto al test (cosa funziona? cosa no?)

#### **Che cosa ci aspettiamo possa succedere dopo il test?**

- Dare visibilità al tema e trovare un momento di discussione collettivo con la cittadinanza, sensibilizzando le persone che non sono ancora interessate al tema
- Migliorare la viabilità sul punto centrale di via Gramsci
- Migliorare la viabilità nel tratto che da via Venezia si immette su via Porara, (sulla rotonda non passano i camion e si incaglia il traffico)
- Messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali, in particolare su fronte e retro della scuola.

#### *2.3.2. Gruppo di lavoro n.2*

*(Team di facilitazione: Lucio Rubini, Ilaria Cottu)*

#### **Ci sono altre proposte per come cambiare il quartiere su questi temi?**

- Si propone un portale di accesso al quartiere anche su Via Torino, in aggiunta a quelli mostrati nella presentazione iniziale.

#### **Problemi sottolineati:**

- Via Bellini: problema del parcheggio delle automobili lateralmente sulla via
- I segnali stradali su via Torino sono troppo alti e per questo poco visibili
- Nell'immissione di via Porara in via Firenze la visibilità è scarsa e il segnale di dare la precedenza non è sufficiente. Sostituire con uno stop.
- Gli incroci a O in via Wolf Ferrari sono molto pericolosi (le macchine sfrecciano e non rispettano la segnaletica)

- Pericolosa l'immissione di via Paganini in via Wolf Ferrari: la svolta non è in sicurezza perché a sinistra la visibilità è limitata dai parcheggi che costeggiano le scuole materna e media.
- Via Wolf Ferrari: presenti numerosi veicoli (e biciclette) che percorrono contromano il tratto di via Wolf Ferrari che va dall'incrocio con via Paganini e via della Vittoria, nonostante sia a senso unico da anni.
- Su via Bellini le auto vengono parcheggiate interamente sui lati della strada, già stretta, rendendo impossibile ai pedoni percorrere la via a piedi in sicurezza
- I marciapiedi di via Wolf Ferrari non sono in sicurezza
- La scuola Dante non ha parcheggio e le persone sostano con l'auto sopra la pista ciclabile
- La ciclabile di via Cesare Battisti non è sicura
- Riprendere il progetto del Parco di Via Torino
- Scarsa visibilità nell'attraversamento in via delle Quercie
- Via Torino: le auto in sosta tolgono la visibilità
- I dossi sono un problema per la viabilità di emergenza



*Il gruppo di lavoro n.2 discute le possibili azioni strutturali per il quartiere e gli obiettivi del test dimostrativo*

### *il test*

#### **Che cosa vogliamo ottenere con questo micro-intervento?**

- **Visualizzare la ciclabile su via Gramsci** per capire come cambia la sezione stradale (in particolare disposizione e numero di parcheggi e il grado di sicurezza nell'utilizzo della pista ciclabile a ridosso dei parcheggi)
- **Sperimentare alcune ricuciture ciclabili all'interno del quartiere utilizzando l'espedito delle fioriere/ostacoli** per delimitare fisicamente lo spazio di bike lane dalla carreggiata.
- **Sperimentare sistemi per ridurre la velocità** delle automobili sul quartiere ed osservare se sono realmente efficaci
- **Sensibilizzare** (attraverso slogan) gli e le abitanti di Mirano su tematiche come riduzione della velocità, attenzione a dove si parcheggia l'automobile, utilizzo di mezzi di spostamento alternativi etc.

#### **Tematiche ricorrenti:**

- Criticità legate ai problemi di scarsa visibilità (a causa di segnaletica orizzontale e/o verticale mal posizionata, di automobili che sostano nelle piste ciclabili o nei marciapiedi, della configurazione della carreggiata...)
- Imprescindibilità dalla riduzione della velocità delle automobili
- Pensare ad azioni per rendere la viabilità intorno ai luoghi chiave del quartiere (parco, parrocchia, scuole) sicura
- Attenzione al verde
- Importanza del rispetto delle regole
- Sensibilizzazione della cittadinanza

#### **Chi siamo? Quanti siamo? Chi manca a questo tavolo?**

- Il tavolo è composto da soggetti portatori di interessi diversificati: abitanti del quartiere e membri del Comitato del Quartiere Gramsci - Moro, genitori che non abitano all'interno del quartiere ma portano i figli alla scuola Dante, una rappresentante del gruppo scout di Mirano.
- Tutti i presenti si dicono motivati alla partecipazione, a partire dalla sperimentazione del test che verrà realizzato a fine giugno.  
Si tratta interamente di persone che già sono sensibili alle tematiche legate alla sicurezza stradale, sensibilizzazione all'uso di mezzi alternativi all'auto, qualità degli spazi pubblici e del verde e che desiderano vedere un cambiamento all'interno del quartiere, non solo in termini di soluzioni tecniche e puntuali, ma

anche lavorando sul cambio di mentalità degli abitanti del quartiere Gramsci - Moro e, più in generale, dei cittadini e delle cittadine di Mirano.

- Viene evidenziata l'assenza degli esercenti, di cui si sottolinea l'importanza del coinvolgimento agli incontri successivi.
- Anche i giovani al tavolo sono scarsamente rappresentati (un solo partecipante).

### **A chi ci rivolgiamo?**

- Esercenti
- Famiglie
- Lavoratori
- Anziani

### **Dove lo possiamo realizzare?**

- Via Gramsci
- Via Cesare Battisti (ciclabile)
- Quartiere Gramsci - Moro

### **Come si può realizzare?**

- Tecnica "del telone"
- Tecnica delle fioriere per delimitare la pista ciclabile
- Tecnica del wayfinding

### **Che cosa ci aspettiamo possa succedere dopo il test?**

- Attraversamenti sicuri nel quartiere Gramsci-Moro, in particolare davanti ai luoghi nevralgici della zona come le scuole, il parco e la parrocchia.
- Realizzare più rialzamenti della carreggiata in corrispondenza di incroci e attraversamenti pedonali
- In via Gramsci spostare i posteggi auto per lasciare spazio alla pista ciclabile
- Introdurre i sensi unici
- Una maggiore valorizzazione del verde all'interno del quartiere
- Una migliore qualità e sicurezza dei fronti scolastici
- Il parco B.P diventi un riferimento per la vita di quartiere
- Creare una rotonda per l'immissione in via Cavin di Sala; è un punto pericoloso
- Differenziare marciapiedi e piste ciclabili, in alcuni tratti i pedoni non hanno percorsi per spostarsi in sicurezza all'interno del quartiere

### 2.3.3. Sintesi e indicazioni rispetto al test dimostrativo

L'incontro si è concluso con il ritorno in plenaria dei due gruppi, e la sintesi reciproca di quanto emerso. È stata infine comunicata ai presenti la data del prossimo incontro (14 giugno ore 20.30).

I professionisti incaricati, a partire dalla sintesi di quanto emerso, andranno a identificare le ipotesi di test, verificandone la fattibilità insieme agli Uffici Tecnici del Comune di Mirano, da portare come base di partenza su cui lavorare durante l'incontro del 14 giugno.

Di seguito viene **riportata la sintesi rielaborata di quanto emerso dai due gruppi di lavoro rispetto alle esigenze e gli obiettivi del test.**

#### Riconfigurazione della sezione stradale di via Gramsci

- **Tipo di azione:** la tela orizzontale
- **Obiettivo del test:** capire come cambia la sezione stradale, in particolare la disposizione e il numero di parcheggi e il grado di sicurezza nell'utilizzo della pista ciclabile a ridosso dei parcheggi. Contemporaneamente, sensibilizzare i cittadini al tema utilizzando la tela come dispositivo di discussione e ingaggio.
- **Beneficiari:** ciclisti, commercianti, abitanti del quartiere Gramsci-Moro
- **Dove:** Via Gramsci, parte iniziale lato via Cavin di Sala

#### Più spazio in carreggiata per le ciclabili all'interno del quartiere Gramsci-Moro

- **Tipo di azione:** arredare il bordo con elementi verdi/ostacoli
- **Obiettivo del test:** delimitare fisicamente lo spazio di bike lane dalla carreggiata e attuare ricuciture ciclabili dove necessario per garantire maggiore sicurezza a pedoni e ciclisti; non permettere alle automobili, in caso di sezione stradale ristretta, di invadere lo spazio della bike lane.
- **Beneficiari:** ciclisti, abitanti del quartiere Gramsci-Moro, famiglie, bambini
- **Dove:** es: Via Wolf Ferrari, Via Mascagni...

#### Sperimentazione di nuove bike lane

- **Tipo di azione:** ridisegno della carreggiata/parklet

- **Obiettivo del test:** attraverso il ridisegno della carreggiata, sperimentare con dispositivi temporanei una nuova bike lane dove non esiste, per testare il cambiamento di sezione stradale che ne conseguirebbe.
- **Beneficiari:** ciclisti, abitanti del quartiere Gramsci-Moro, famiglie, bambini
- **Dove:** Via Wolf Ferrari, Via Aldo Moro, Via Gramsci... da segnalazione pums anche via Verdi e via Paganini.

### Sensibilizzazione della cittadinanza sui temi legati alla sicurezza stradale

- **Tipo di azione:** segnaletica collaborativa
- **Obiettivo del test:** mostrare che una parte di cittadini di Mirano vuole cambiare e che i temi legati alla sicurezza stradale e alla qualità degli spazi del quartiere Gramsci - Moro sono importanti.
- **Beneficiari:** i cittadini che ancora non sono sensibilizzati su queste tematiche
- **Dove:** Quartiere Gramsci-Moro (in modo diffuso)

### Sperimentazione di sistemi di riduzione della velocità delle automobili

- **Tipo di azione:** ridisegno della carreggiata/ arredare il bordo
- **Obiettivo del test:** sperimentare sistemi per ridurre la velocità delle automobili sul quartiere ed osservare se sono realmente efficaci
- **Beneficiari:** abitanti del quartiere Gramsci-Moro
- **Dove:** Via Wolf Ferrari

a metà si può pensare una chicane / fioriere / obiettivo 25 km / h

### Miglioramento della visibilità della segnaletica all'interno del quartiere

- **Tipo di azione:** segnaletica collaborativa
- **Obiettivo del test:** sperimentare l'efficacia di una migliore visibilità della segnaletica orizzontale e verticale del quartiere, per segnalare meglio la zona 30 e gli incroci/punti pericolosi.
- **Beneficiari:** automobilisti, pedoni, ciclisti
- **Dove:** es. Via Torino, Via Porara, Via Wolf Ferrari

### Sperimentazione di percorsi ciclo-pedonali per raggiungere i luoghi chiave del quartiere

- **Tipo di azione:** segnaletica collaborativa

- **Obiettivo del test:** Promuovere una passeggiata ciclo-pedonale che mette in connessione i punti chiave del quartiere (scuole, parrocchia, piazze, parco...)
- **Beneficiari:** beneficiari: ciclisti, abitanti del quartiere Gramsci-Moro, famiglie, bambini
- **Dove:** Quartiere Gramsci-Moro

### Sperimentazione dei sensi unici / delle isole pedonali

- **Tipo di azione:** Eventizzazione di un giorno
- **Obiettivo del test:** Promuovere un utilizzo alternativo delle strade residenziali, coinvolgendo gli abitanti nell'evento, e parallelamente testare la possibilità di percorrere il quartiere da nord a sud e da est a ovest senza attraversare le vie residenziali; obiettivo secondario è quello di ridurre la "sosta selvaggia" occupando la carreggiata, in particolare nelle strade a doppia corsia senza parcheggio laterale.
- **Beneficiari:** abitanti del quartiere Gramsci-Moro, famiglie, bambi
- **Dove:** Quartiere Gramsci-Moro (segnalata ad esempio via Torino)



### 3. Secondo incontro pubblico

Il secondo incontro pubblico del percorso partecipativo **Mirano si fa spazio** sull'area pilota Gramsci - Moro ha avuto luogo il giorno 14 giugno 2023, dalle ore 20.30 alle ore 22.30 presso la Casa della Musica di Via Gramsci.

L'iniziativa, aperta a tutta la cittadinanza, ha visto la partecipazione di **41 persone**, di cui tanti presenti fin dal primo incontro. Oltre ai professionisti incaricati, all'incontro hanno partecipato il Sindaco Tiziano Baggio e l'Assessora Elena Spolaore, i tecnici degli Uffici del settore Urbanistica, Lavori Pubblici e Viabilità del Comune di Mirano.

L'evento ha ripreso le fila del processo iniziato durante l'incontro del 19 maggio, con l'obiettivo di **progettare insieme ai presenti l'azione dimostrativa da realizzare sul quartiere**, a partire dalla sintesi successivamente rielaborata di quanto emerso dai due gruppi di lavoro rispetto alle esigenze e agli obiettivi del test.

È stato **allestito un piccolo "infopoint" all'ingresso** della sala per permettere ai presenti di visualizzare quanto presentato e discusso durante l'incontro precedente: l'attuale situazione del quartiere, corredata dalle segnalazioni di criticità e problematiche emerse, e l'ipotesi della nuova configurazione derivante dallo studio tecnico, con l'individuazione di alcuni possibili interventi per la messa in sicurezza e la riduzione della velocità. L'infopoint ha permesso di raccogliere ulteriori segnalazioni dai cittadini e ricevere feedback sugli interventi proposti.



*L'infopoint allestito all'ingresso della sala ha permesso ai presenti di visualizzare meglio l'ipotesi di nuova configurazione del quartiere e i possibili interventi per la messa in sicurezza e di lasciare i propri feedback*

### 3.1 Prima parte - sessione plenaria

(presentazione a cura dei professionisti incaricati)

- *Lucio Rubini* introduce la serata riepilogando le tappe, gli obiettivi e il significato del percorso *Mirano si fa spazio*, **rinforzando la cornice valoriale del progetto e sottolineando l'importanza del confronto con chi vive il quartiere** per raggiungere risultati quanto più efficaci e condivisi.
- *Ilaria Cottu* mostra gli esiti dell'incontro precedente dopo la rielaborazione e discussione tecnica avvenuta internamente al team dei professionisti incaricati. L'intervento si sofferma sugli **elementi chiave da tenere in considerazione per la buona riuscita del test** e sugli obiettivi dello stesso: **un'azione efficace per testare il cambiamento e il massimo coinvolgimento della cittadinanza**. Alla luce dell'analisi di fattibilità svolta, viene proposto ai partecipanti di lavorare sul test relativo alla riconfigurazione della sezione stradale di via Gramsci, in quanto risulta l'intervento più rispondente ai parametri atti a garantire l'efficacia del test.
- *Paolo Robazza e Massimiliano Manchiari* **mostrano la bozza relativa alla proposta di test** sulla riconfigurazione della sezione stradale di via Gramsci, che verrà poi approfondita, discussa e definita nel dettaglio con i presenti nella fase successiva della serata.

È possibile rivedere le slide dell'incontro [qui](#).

### 3.2 Seconda parte - tavoli di lavoro per gruppi

Nella seconda parte dell'incontro i partecipanti hanno lavorato suddivisi in due macro-gruppi per tematiche: un primo gruppo si è concentrato sull'organizzazione e la definizione dettagliata del test del 1 luglio, mettendo in luce gli aspetti pratici della giornata e le modalità di coinvolgimento ed ingaggio della cittadinanza; un secondo gruppo, composto principalmente dalle persone assenti al primo incontro, ha raccolto ulteriori segnalazioni relative alle criticità e alle problematiche in termini di sicurezza stradale e qualità dello spazio pubblico del quartiere Gramsci-Moro e ha avuto l'opportunità di discutere le ipotesi di intervento immaginate per la nuova configurazione del quartiere con l'architetto Massimiliano Manchiari.

### 3.3 Ulteriori segnalazioni emerse

#### Segnalazioni puntuali:

- **Prix di via Wolf Ferrari:** l'incrocio a T di accesso all'area del Prix risulta pericoloso a causa della mancanza di visibilità e si sono verificati numerosi incidenti e scontri frontali nel tempo. I camion in entrata e uscita dal supermercato aumentano la pericolosità (i bilici transitano anche nelle vie interne al quartiere). Sono emerse alcune proposte:
  - modificare la viabilità in ingresso e in uscita del parcheggio introducendo un percorso ad anello attraverso senso unico;
  - installare uno specchio parabolico all'incrocio per migliorare la visibilità;
  - chiudere la parte terminale di via Wolf Ferrari con una fioriera.
- Proposta di immaginare un test coinvolgendo anche il Prix.
- La **bike lane di via Wolf Ferrari** si interrompe all'altezza di via Paganini non consentendo un percorso ciclabile di accesso al Prix: prevedere l'allungamento della bike lane.
- **Via Aldo Moro:** all'altezza del civico 61 (in corrispondenza dei vialetti di accesso al parco) i cassonetti impediscono la visibilità in corrispondenza dell'attraversamento pedonale: prevedere uno spostamento.
- **Via A.Moro, incrocio via Perosi:** prevedere un attraversamento rialzato.  
**Via A.Moro, tratto sud via Paganini:** dissuasori di velocità utilizzando la strettoia simmetrica con perdita di precedenza.
- **Via Wolf Ferrari, incrocio via Lombardini:** rialzare il cordolo laterale installato, attualmente ancora sormontabile.
- **Wolf Ferrari:** installare dissuasori per la riduzione della velocità nei tratti compresi tra le varie rotonde.
- La **zona situata ad est di via Aldo Moro** (lato canale Taglio) è vissuta come una parte a sé, un "retro" escluso dal quartiere: necessità di dare continuità attraverso la costruzione e il potenziamento di percorsi ciclabili e pedonali, per connetterla al resto del quartiere.
- **Via Aldo Moro:** proposta di pista ciclabile demolendo parte di marciapiede per abbassare la pista alla quota della strada e garantire l'attraversamento dell'incrocio; in alternativa rialzare l'attraversamento se risulta una soluzione meno costosa.
- **Via Porara e via Wolf Ferrari:** istituire a senso unico tutte le vie traverse sul lato est creando un "circuito". Gli incroci tra queste strade interne e via Porara non hanno visibilità. (Es. Senso unico per le traverse da via Galuppi al Prix).

- **Via Vivaldi:** installare dissuasori per la riduzione della velocità.

#### Considerazioni di carattere generale:

- Prevedere una **segnaletica** anche **per pedoni e biciclette**: anche ciclisti e pedoni devono rispettare le norme della strada.
- Volontà di **capire all'interno del quartiere quale è il traffico residenziale e quale quello di attraversamento**, per calibrare alcuni degli interventi di conseguenza.
- Il dissuasore di tipo "senso unico alternato" tende ad aumentare la velocità.
- **Agire sulla riduzione della velocità** deve essere la priorità.

### 3.4 Incontro con i commercianti di Via Gramsci

Il giorno 14 giugno 2023, nelle ore precedenti al secondo evento pubblico, è stato organizzato un incontro con i commercianti di via Gramsci presso la Pasticceria Caffetteria Spezzati, al quale hanno partecipato anche il Sindaco Tiziano Baggio e l'Assessora Elena Spolaore.

L'obiettivo dell'incontro è stato quello di illustrare ai commercianti l'ipotesi di realizzare la giornata di test su via Gramsci, trattandosi di una tra le opzioni discusse con maggiore consenso durante il primo incontro. Il momento è stato occasione per approfondire le tematiche della mobilità su via Gramsci e ascoltare il punto di vista di una specifica categoria di soggetti che quotidianamente vivono le dinamiche della via sotto molteplici punti di vista e in un arco temporale che copre l'intera giornata. Tra gli argomenti discussi - senza giungere ad una posizione univoca al tavolo - è emerso come tema caldo quello dei parcheggi, in termini di numero di posti auto e dinamiche di utilizzo tra clienti, residenti e commercianti stessi.



*I commercianti discutono e si confrontano, tra loro e con il team di professionisti incaricati, in merito alla loro visione sulle possibili ipotesi presentate per una differente configurazione della sezione stradale di via Gramsci*

#### 4 Evento test di via Gramsci

L'evento test di via Gramsci ha rappresentato l'ultima tappa del percorso partecipativo *Mirano si fa spazio* sull'area pilota Gramsci - Moro. Si è trattato di un'intera giornata, il giorno 01 luglio 2023, dalle ore 9.30 alle ore 19.00 presso via Gramsci (incrocio via Cavin di Sala), area scelta per la sperimentazione dell'evento dimostrativo.

Il test è stato organizzato come una vera e propria azione collettiva con il duplice scopo di:

- sperimentare collettivamente, attraverso la tecnica tattica della tela orizzontale, una differente configurazione della sezione stradale di via Gramsci per permettere ai presenti di visualizzare in scala reale come la strada può essere riconfigurata per diventare più sicura e piacevole per chi va in bicicletta, diminuendo al tempo stesso la velocità delle auto;
- coinvolgere attivamente passanti e cittadini per raccontare loro gli esiti del percorso partecipativo *Mirano si fa spazio* e raccogliere opinioni e percezioni rispetto alle ipotesi progettuali presentate per la nuova configurazione di via Gramsci.

Anche durante questo evento, come è stato per tutti i precedenti incontri, hanno partecipato alla giornata il Sindaco Tiziano Baggio e l'Assessora Elena Spolaore, i tecnici degli Uffici del settore Urbanistica, Lavori Pubblici e Viabilità del Comune di Mirano.

La giornata si è svolta secondo il seguente programma:

- **Ore 07:30 - 09:30:** arrivo dei professionisti incaricati e **predisposizione dell'area di test** con il recupero delle attrezzature e materiali di allestimento. Parallelamente, **sistemazione di un'area infopoint** dedicata al racconto del processo e all'illustrazione delle possibili ipotesi progettuali per la nuova configurazione della via.
- **Ore 09:30 - 11:30:** coinvolgimento dei cittadini nella **costruzione della tela tattica**, grazie al particolare aiuto delle persone presenti ai precedenti incontri del percorso e maggiormente ingaggiate.
- **Ore 11:30: momento in plenaria di confronto condiviso** insieme alle persone coinvolte nella sperimentazione e ai passanti, per discutere insieme gli effetti del test su via Gramsci.
- **Ore 14:30: prosecuzione del cantiere collettivo** con la colorazione a terra di un pavimentale e dell'ascolto dei cittadini e raccolta di feedback presso l'infopoint.

## 4.1 Il coinvolgimento della cittadinanza

*Come sarebbe se via Gramsci cambiasse aspetto?*

*Cosa succede se cambia la posizione dei parcheggi su via Gramsci?*

*Riesci a immaginare una pista ciclabile su via Gramsci?*

Lo strumento tattico della tela orizzontale ha permesso di rispondere a tutte queste domande visualizzando il cambiamento. Attraverso la costruzione della tela è stato possibile lavorare in scala reale e disegnare collaborativamente il nuovo assetto della sezione stradale di via Gramsci.

A partire da semplici materiali: telone bianco in PVC, nastro adesivo nero e vernici colorate, la mattinata è iniziata con la stesura collettiva della tela bianca insieme ai presenti e al disegno degli elementi della nuova sezione stradale in scala 1:1.

Come proposto dai partecipanti durante il secondo incontro, è stata **posizionata la tela tattica su entrambi i lati di via Gramsci per sperimentare due differenti ipotesi per la nuova configurazione** della strada:

- da una parte: pista ciclabile da 1,5 metri di larghezza parallela al portico di via Gramsci e stalli auto posizionati longitudinalmente
- dall'altra: rovesciamento degli stalli a pettine prevedendo l'ingresso al parcheggio in retromarcia e l'uscita in sicurezza con manovra in avanti. In questa opzione le biciclette condividono la strada con le auto, che sono costrette ad una velocità ridotta.

I dispositivi dell'infopoint facilitato dai professionisti e della tela tattica, attorno alla quale i partecipanti hanno lavorato durante tutta la mattinata disegnando e colorando gli elementi caratteristici delle configurazioni scelte, hanno permesso di **ingaggiare presenti e passanti nella discussione in merito alle ipotesi del nuovo assetto di via Gramsci e più in generale sulle tematiche di sicurezza stradale e mobilità ciclabile.**

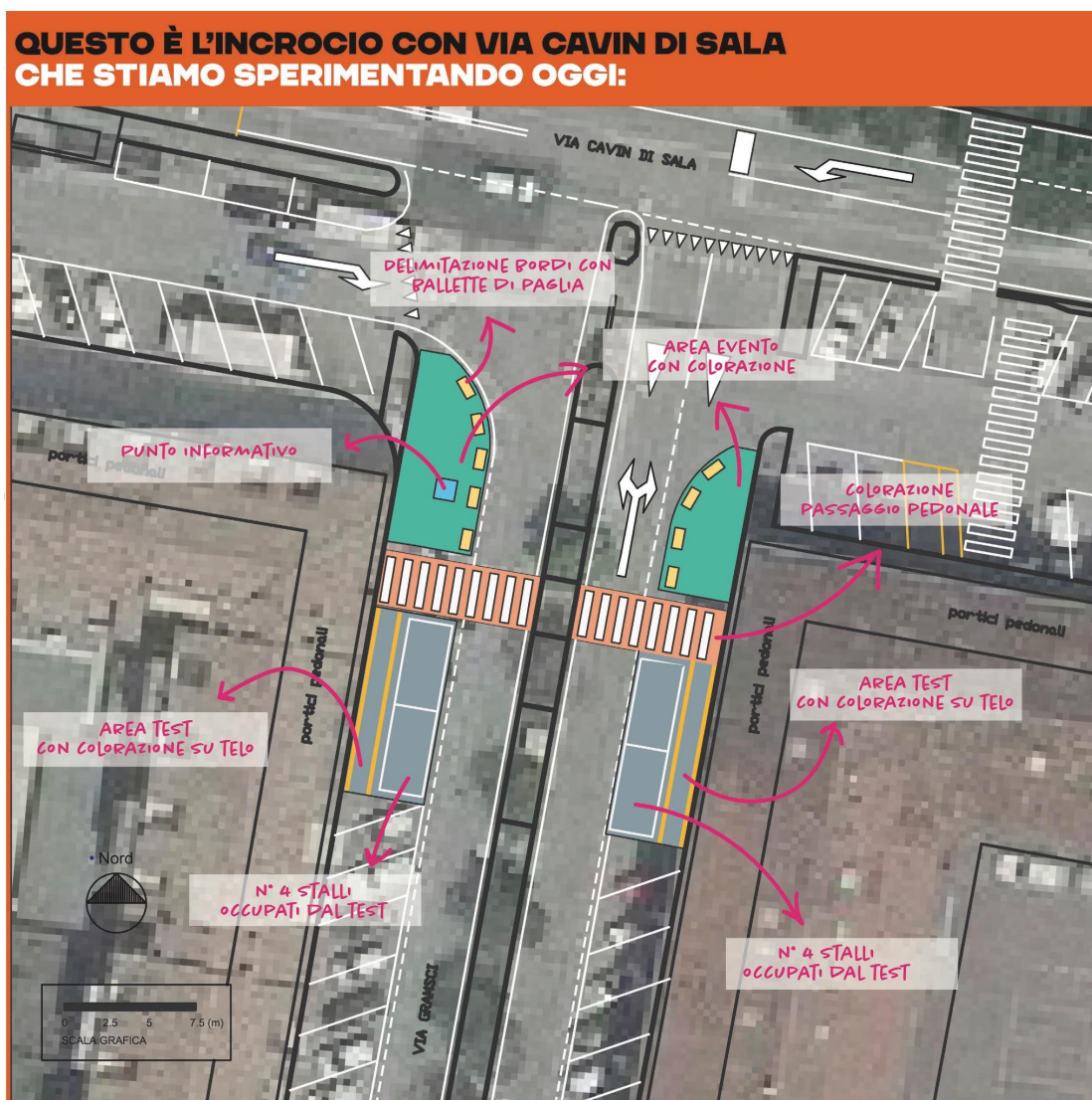
Si è innescato quindi un **dialogo spontaneo** tra i partecipanti che ha incentivato il confronto e lo scambio di opinioni, attraendo anche i passanti e includendoli nel dibattito. Visualizzare concretamente gli interventi ha permesso di confermare o smentire le proprie idee e indicare una preferenza consapevole in merito alle opzioni presentate.

Alle ore 11:30 i lavori si sono interrotti ed è stato organizzato un **momento in plenaria** allestito davanti allo spazio dell'infopoint **per discutere collettivamente gli effetti del test su via Gramsci**, dove è emerso, in linea con quanto raccolto durante la mattinata, che non c'è una soluzione unanimemente preferita dai cittadini e che una percentuale

dei presenti, sebbene la minoranza, ha espresso la volontà chiara di non volere cambiamenti su via Gramsci. Il tema dei parcheggi è risultato altamente dibattuto e dividente.

La giornata è proseguita con la **pitturazione collettiva di una parte dell'area dell'evento realizzando un pavimentale colorato che rimarrà in modo permanente su via Gramsci**. La colorazione a terra rende più evidente l'accesso a via Gramsci lato via Cavin di Sala e, restringendo visivamente lo spazio della svolta, invita le auto alla riduzione della velocità.

A fine serata la tela tattica è stata rimossa e la configurazione di via Gramsci è tornata alla suo assetto precedente.



Planimetria rappresentante la configurazione dell'area di test



*I partecipanti disegnano e colorano insieme la tela collaborativa*



*I partecipanti colorano il pavimentale permanente*



Il test, durante tutto l'arco della giornata, ha visto la partecipazione di **250 persone** tra presenze continuative di supporto alla creazione del test e passanti curiosi attratti dall'evento e dalla possibilità di dire la propria opinione all'infopoint.

Si è trattato di un pubblico di provenienza mista tra **residenti** (circa l'80% dei partecipanti), **commercianti** (circa il 10%) e **passanti** provenienti da altri quartieri di Mirano (il restante 10%). Inoltre, l'intera giornata ha visto il prezioso contributo delle associazioni locali My Regeneration (Myr) e FIAB Mirano.

Il test ha generato diversi gradi di coinvolgimento che sono riusciti a centrare l'obiettivo condiviso coralmemente durante i primi incontri: **organizzare un'azione capace di raggiungere il massimo coinvolgimento della cittadinanza, per coinvolgere anche coloro i quali non sono sensibili alle tematiche della sicurezza stradale e mobilità attiva piedi/bici.**

C'è stato chi ha partecipato attivamente all'evento disegnando e dipingendo, chi è passato volontariamente per esprimere la propria opinione e chi si è fermato in quanto curioso a passeggio per via Gramsci attirato dalle dinamiche del test; ognuno di questi livelli di interazione ha permesso di generare dialogo e confronto, sensibilizzando il dibattito sulla visione futura del quartiere Gramsci-Moro.



*Alcuni passanti si fermano all'infopoint e discutono gli elaborati presentati*

## 4.2 Le ipotesi discusse per la nuova configurazione di Via Gramsci

Il test si è soffermato sulla visualizzazione delle **ipotesi (1) e (2)** di seguito mostrate, ma le proposte studiate per lo spazio stradale, e quindi discusse durante la giornata con la facilitazione dei professionisti incaricati, sono state 3:

- **Moderazione del traffico:** le biciclette condividono la strada con le auto (che vanno più piano);
- **Due piste ciclabili** da 1,5 metri e sosta longitudinale;
- **Pista ciclabile da 2,5 metri al centro** della strada.

Per tutte e 3 le proposte discusse sono state evidenziate opportunità e problematiche - sotto illustrate - da tutti coloro che hanno espresso la propria opinione presso l'infopoint, e non è stata individuata un'opzione unanimemente definita come la migliore.

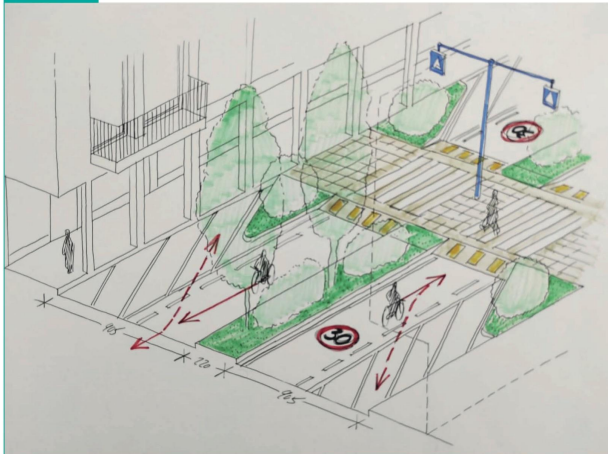
Le **ipotesi (1) e (2)** sono state quelle complessivamente più discusse dalla cittadinanza, mentre l'**ipotesi (3)** ha suscitato meno interesse. Non sono mancate voci che hanno espresso chiaramente di non volere alcun cambiamento su via Gramsci.

A prescindere dalla configurazione proposta, sono emerse alcune priorità condivise:

- l'importanza della riduzione della velocità delle auto
- la delicatezza relativa al tema della diminuzione dei parcheggi
- la volontà di preservare ed implementare il verde urbano.

7

**MODERAZIONE DEL TRAFFICO:  
LE BICICLETTE CONDIVIDONO LA STRADA  
CON LE AUTO (CHE VANNO PIÙ PIANO)**



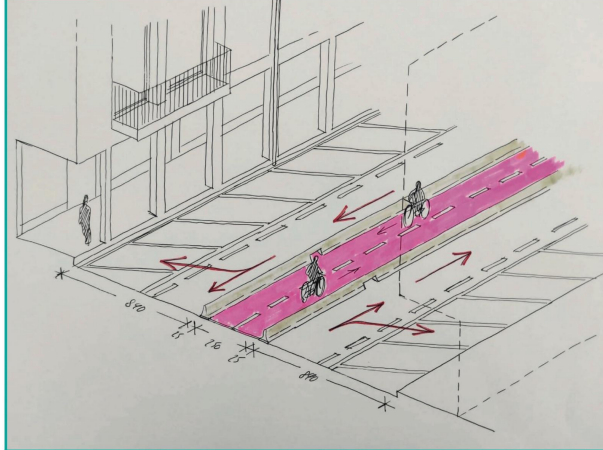
L'ipotesi prevede di intervenire per abbassare la velocità delle auto e mettere in sicurezza gli attraversamenti pedonali (es: Attraversamenti Pedonali Luminosi e rialzati). Inoltre, per evitare la situazione attuale di uscita dalla sosta a pettine in retromarcia (molto pericolosa perché senza visuale), è possibile prevedere un "rovesciamento" degli stalli a pettine, con ingresso in retromarcia e uscita (in sicurezza) con manovra avanti.  
Non si perdono posti auto per la sosta.

Che cosa va bene	Criticità
<ul style="list-style-type: none"> <li>● intervenire sulla moderazione del traffico;</li> <li>● Soluzione ottimale per la presenza degli attraversamenti rialzati;</li> <li>● Provvedere alla potatura degli alberi per garantire visibilità alla guida;</li> <li>● Prevedere sanzioni anche per le biciclette;</li> <li>● Incrementare il verde urbano e tutelare gli alberi preesistenti.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Preoccupazione in merito alla difficoltà della manovra retroversa per effettuare la sosta;</li> <li>● Preoccupazione per un possibile aumento delle code di traffico per via delle manovre da effettuare per la sosta e per il numero di attraversamenti pedonali rialzati;</li> <li>● Sfiducia rispetto alla capacità di tenere la velocità sotto il limite di 30 km/h.</li> </ul>



### 3

#### PISTA CICLABILE DA 2,5 M AL CENTRO DELLA STRADA



L'ipotesi prevede il rifacimento dell'aiuola centrale per inserire una pista ciclabile bidirezionale da 2,5 m al centro della strada, tra le due carreggiate. In questa opzione, va sacrificata l'alberatura centrale. Non si perdono posti auto per la sosta.

Che cosa va bene	Criticità
<ul style="list-style-type: none"> <li>Incrementare comunque il numero di attraversamenti pedonali.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perdita del verde urbano con conseguente impatto ambientale negativo da non sottovalutare.</li> </ul>

## 5 Esiti del percorso

Sotto il profilo della **conoscenza e condivisione dei problemi** per il quartiere, per gli aspetti di viabilità, mobilità, sicurezza stradale, e qualità degli spazi pubblici:

- i problemi e le criticità, in buona parte già evidenziati dai cittadini negli ultimi anni, sono stati ordinati e messi assieme all'interno di un documento esplicativo, con una disamina di dettaglio dei singoli punti.
- questi stessi punti sono stati inseriti all'interno di una mappa per una visualizzazione completa e d'insieme dei diversi elementi di criticità, come base di partenza fondamentale per qualsiasi azione che punti al miglioramento del paese nel suo complesso.

Per quanto riguarda invece la definizione di **azioni e interventi** per il superamento delle criticità evidenziate dai cittadini e per il miglioramento del paese nel suo complesso:

- è stata prodotta una bozza di “Piano della Mobilità” per il quartiere sui temi della sicurezza stradale e del sostegno alla mobilità sostenibile.
- Il piano ha una base di prefattibilità tecnico-normativa. Grazie al percorso fatto con i cittadini, il Piano ha già avuto un forte momento di condivisione e arricchimento, che andrà mantenuto e approfondito nella fasi successive.
- Per quanto riguarda il focus progettuale su Via Gramsci, il percorso ha portato a un momento di riflessione condivisa con residenti e commercianti della zona, che hanno evidenziato pro e contro delle diverse soluzioni presentate. Questo rappresenta una base di partenza, tanto per i temi progettuali che di dialogo e confronto con i cittadini, nel momento che verranno avviate le progettualità di dettaglio delle diverse soluzioni.
- l'impegno da parte dell'Amministrazione di avviare una seconda fase del progetto “Mirano si fa spazio”, con queste intenzioni:
  - avviare nel breve periodo alcune azioni/test individuate grazie al percorso realizzato con i cittadini, tra quelle individuate all'interno del Piano, in particolare per la viabilità interna al quartiere (Via Moro)

- avviare le attività di studio per la fattibilità e per il reperimento di fondi di alcuni interventi con un basso livello di complessità procedurale e progettuale.
- avviare le azioni di studio e analisi per la risoluzione delle criticità più complesse, in particolare per la risoluzione di alcuni incroci con soluzione a rotatoria.