

MIRANO SI FA SPAZIO

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

ZONA
ZIANIGO

Report del percorso - luglio 2023

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

Indice

| | |
|--|-----------|
| 1. Premessa..... | 3 |
| 2. Primo incontro itinerante..... | 4 |
| 2.1. Obiettivi e programma dell'incontro..... | 4 |
| 2.2. L'itinerario..... | 5 |
| 2.3. Tappa 1: Centro di Zianigo - Scuola Elementare e Materna Zanetti-Meneghini..... | 5 |
| 2.4. Tappa 2: Incrocio Via Varotara in direzione Via Cavin di Sala..... | 7 |
| 2.5. Tappa 3: Via Bollati..... | 8 |
| 2.6. Tappa 4: incrocio Via Bollati - Via Desman..... | 9 |
| 2.7. Tappa 5: incrocio Via Desman - Via Varotara - Via Castelliviero..... | 10 |
| 2.8. Tappa 6: Via Contarini..... | 11 |
| 2.9. Tappa 7: incrocio Via Contarini - Via Scortegaretta..... | 14 |
| 2.10. Tappa 8: Via Scortegara..... | 15 |
| 3. Secondo incontro di restituzione..... | 17 |
| 3.1. Obiettivi e programma dell'incontro..... | 17 |
| 3.2. Commenti e domande dei presenti..... | 20 |
| 4. Esiti del percorso..... | 27 |
| 5. Contributi scritti inviati dai cittadini..... | 28 |

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 l'area di Zianigo, l'attività ha realizzato un percorso in tre momenti:

Primo incontro itinerante

Primo incontro itinerante a tappe nel territorio di Zianigo, realizzato il 20 maggio 2023. Per ogni tappa i cittadini presenti hanno segnalato i punti critici e possibili proposte relative alle tematiche di sicurezza stradale, mobilità attiva (piedi-bici) e spazio pubblico di incontro.

A questo primo incontro, i cittadini hanno contribuito alla definizione dei problemi e delle criticità del territorio con segnalazioni scritte inviate via email al gruppo di lavoro.

Secondo incontro di restituzione

Secondo evento pubblico di restituzione delle idee progettuali e della bozza di "Piano della Mobilità" per Zianigo realizzato il 30 giugno 2023, con l'obiettivo di presentare le soluzioni di fattibilità tecnica e procedurale rispetto alle richieste e sollecitazioni ricevute nel corso del percorso.

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 la frazione di Zianigo.

2. Primo incontro itinerante

2.1. Obiettivi e programma dell'incontro

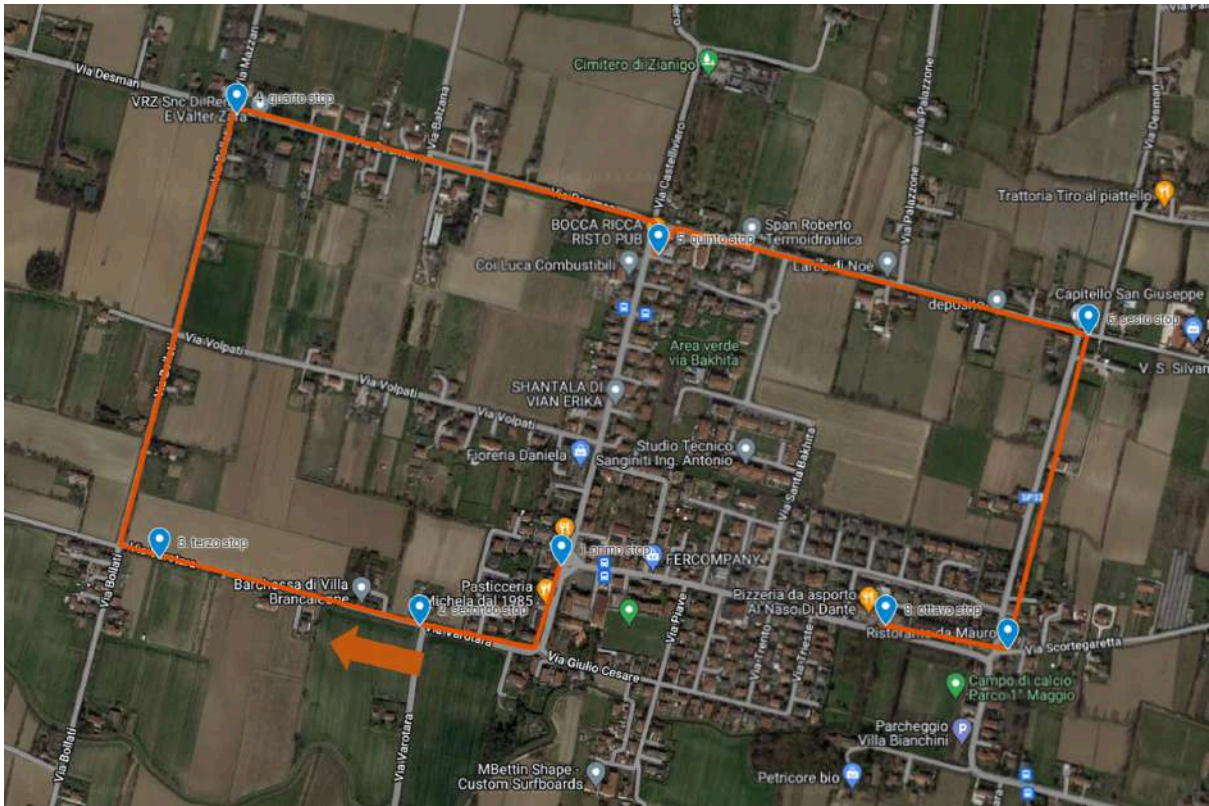
Il primo incontro pubblico sull'area pilota di **Zianigo** ha avuto luogo il giorno sabato **20 maggio 2023**, dalle ore 11.30 alle ore 13.30 attraverso un evento itinerante a tappe nel territorio di Zianigo.

Per ogni tappa i cittadini presenti hanno segnalato i punti critici e possibili proposte relative alle tematiche di **sicurezza stradale, mobilità attiva (piedi-bici) e spazio pubblico di incontro**.

L'iniziativa, aperta a tutta la cittadinanza, ha visto la partecipazione complessiva di **55 persone** (singoli cittadini - tra cui residenti di Zianigo- e rappresentanti di associazioni). Oltre ai **professionisti incaricati**, all'incontro hanno partecipato il **Sindaco Tiziano Baggio**, l'**Assessora Elena Spolaore** e l'**Assessora Maria Francesca Di Raimondo**, i tecnici degli **Uffici del settore Lavori Pubblici e Viabilità del Comune di Mirano**.



2.2. Litinerario



2.3. Tappa 1: Centro di Zianigo - Scuola Elementare e Materna Zanetti-Meneghini

Criticità

- Pericolosità dell'accesso scolastico per la forte presenza di auto:
 - orari critici nelle ore di ingresso/uscita da scuola per la velocità delle auto (almeno 60 km/h);
 - la rotonda posta alla fine del rettilineo non ha dato il risultato sperato di rallentare le auto di passaggio; lo stesso anche per quanto riguarda il restringimento davanti alle poste dove sono le strisce pedonali: quando c'è affluenza che viene da Salzano verso Mirano per portare i bambini a scuola ci sono criticità importanti;
- Sicurezza dei pedoni diretti verso/dalla scuola:

- problemi di sicurezza per chi proviene a piedi da Via Scortegara per accompagnare i bambini a scuola, perché ci sono tratti senza marciapiede e, soprattutto quando piove, c'è il rischio che le macchine sbandino investendo i pedoni;
- in prossimità dell'asilo Zanetti-Meneghini sono posti dei bidoni ad intralciare il passaggio ed occludere la visibilità delle strisce pedonali presenti;
- notevoli dislivelli tra le strisce pedonali e i marciapiedi (salto di almeno 20 cm);
- Stato di manutenzione dei marciapiedi:
 - la pavimentazione è impraticabile per passeggini, bambini ed anziani;
- Assenza di pista ciclabile;
- Convivenza con l'attività del mercato:
 - da regolare meglio la chiusura della piazza per le attività del mercato, poiché le auto che arrivano per il carico/scarico dei bambini a scuola non sanno dove parcheggiare;

Altre segnalazioni non riguardanti Tappa 1

- Via Castelliviero è una strada a traffico limitato, riservata ai residenti, che però viene utilizzata da tutti per evitare il passaggio a Via Contarini. Inoltre, non c'è pista ciclabile e le biciclette non sono protette.

Quali obiettivi perseguire:

- attenuare la velocità delle auto, soprattutto in prossimità dell'attraversamento vicino ai cassonetti;
- realizzare dei passaggi pedonali che abbiano buona visibilità;
- mettere in sicurezza i passaggi pedonali di Via Scortegara per permettere ai bambini di venire a scuola in sicurezza;

Quali proposte per possibili soluzioni:

- utilizzare non solo dissuasori, ma anche introdurre segnaletica riportante gli orari di ingresso/uscita da scuola;

- introdurre indicatori solari per indicare la velocità;
- Introdurre un sistema di segnalazione acustica da collocare 500 m prima e dopo la scuola con segnaletica orizzontale ben visibile. Prevedere sanzioni per il superamento dei 30 km/h di velocità apponendo cartelli di avviso;

2.4. Tappa 2: Incrocio Via Varotara in direzione Via Cavin di Sala

Criticità emerse:

- Incrocio molto pericoloso
 - per le auto che arrivano da questo “careson” (ora ciclopedonale tranne che per i frontisti - 6 famiglie qui residenti) in direzione del centro di Zianigo
- Assenza di una continuità ciclabile prima e dopo il collegamento ciclabile:
 - questa strada diventata ciclopedonale non ha un collegamento né prima (da via Bollati) né dopo (Via Varotara in direzione Zianigo), rendendola di fatto poco utile.
 - la pista ciclabile esistente non funziona perché la strada viene utilizzata come un’autostrada, frequentata per lo più da veicoli che sfrecciano non rispettando il limite di 50 km/h (come accade anche in Via Bollati);

Quali proposte per possibili soluzioni

- Via Varotara: tomlinare 50-60 m nel tratto a sud verso l’incrocio con Via Cavin di Sala, per dare la possibilità alle auto che vanno verso Santa Maria di Sala (svolta a destra) di potersi mettere sulla corsia di destra, oppure realizzare una rotonda;
- realizzare un campo da calcio in area verde qui presente, con i servizi necessari e collocare in prossimità la pista ciclabile, anche facendo domande di finanziamento per ottenere fondi necessari;



2.5. Tappa 3: Via Bollati

Criticità emerse:

- Da quando hanno reso questo tratto ciclopedonale, i residenti di Via Bollati hanno difficoltà ad arrivare a Zianigo, è molto più facile andare a Santa Maria di Sala per fare la spesa.
- Sicurezza dei pedoni e dei ciclisti per la velocità delle auto:
 - le auto sfrecciano tra 150-160 km/h;
 - accompagnare i bambini a scuola in bici o a piedi è pericoloso: succede spesso che gli specchietti urtino i pedoni;

Quali obiettivi perseguire:

- Attenuare molto la velocità delle auto, con dissuasori;
- Ricucire il taglio con il centro di Zianigo percepito dagli abitanti di questa zona, date le difficoltà di riuscire a raggiungerlo a piedi o in bicicletta;

Quali proposte per possibili soluzioni:

- Creare un anello a sensi unici per la viabilità delle auto, rendendo unici i sensi in Via Rio, Via Bollati e Via Volpati;

2.6. Tappa 4: incrocio Via Bollati - Via Desman



Criticità emerse:

- Alta pericolosità dell'incrocio e delle strade Via Bollati e Via Desman
 - L'incrocio ha visto nel tempo numerose vittime; il Comune sta lavorando ad una rotonda - attualmente in fase di realizzazione;
 - Gravi problemi di sicurezza per pedoni e ciclisti sulla Via Desman e Via Bollati (*come rilevato già nella tappa precedente*).
 - le auto sfrecciano qui tra i 90-120 km/h - nonostante il limite a 50 km/h - urtando spesso pedoni e ciclisti;
 - scarsa presenza di illuminazione stradale;
 - all'altezza dell'incrocio con via Balzana avvengono molte fuoriuscite di strada (1 al mese al circa). Anche Via Balzana è una strada con grande traffico nelle ore di punta e impossibile da percorrere a piedi e in bicicletta;

- Problemi di deflusso delle acque:
 - presenza di fossi che nonostante le poche piogge si riempiono quasi a livello della strada, trasformandosi in una sorta di fognatura a cielo aperto;

Quali obiettivi perseguire:

- Realizzare un collegamento ciclopedonale in sicurezza;
- *Gli Amministratori informano che la Città Metropolitana sta redigendo il progetto della pista ciclabile di collegamento tra i comuni Zianigo e Veternigo, seguirà la ricerca di finanziamenti;*
- Attenuare la velocità delle auto;

Quali proposte per possibili soluzioni:

- Realizzare una pista ciclabile che sfrutti tutto il percorso del graticolato romano per valorizzare il territorio in un'ottica turistica;
- Tombinatura di questo tratto e necessità di pulire i fossi per far defluire le acque;
- Introdurre dissuasori e autovelox per il rispetto del limite di velocità di 50 km/h;

2.7. Tappa 5: incrocio Via Desman - Via Varotara - Via Castelliviero

Criticità emerse

- Presenza di incrocio pericoloso: le auto vengono da Veternigo sfrecciando, il limite di velocità non viene rispettato;
- Traffico insostenibile per chi cammina;
- Carenza di parcheggi: soprattutto per il cimitero. C'è solo un parcheggio privato;
- Scarsa pulizia: necessità di interventi di pulizia della strada: gli abitanti puliscono in autonomia, nonostante le richieste avanzate al Comune;
- Scarsa manutenzione stradale: necessità di asfaltare la strada per la presenza di numerose buche. Gli abitanti l'hanno asfaltata in autonomia a loro spese, nonostante le richieste avanzate al Comune;

- Scarsa illuminazione (soprattutto nelle curve precedentemente attraversate) nonostante le richieste avanzate al Comune;
- In Via Castelliviero: illuminazione vecchia e sistema di fognature non efficiente, soprattutto nel periodo estivo;

Quali obiettivi perseguire:

- Attenuare la velocità delle auto;
- Intervenire urgentemente sui sistemi di illuminazione e fognatura;
- Realizzare parcheggi auto;

Quali proposte per possibili soluzioni:

- Di fronte al cimitero c'è un'area privata agricola che in passato era stata proposta dallo stesso proprietario, disposto a cederla, per realizzare parcheggi. Si chiede di rivalutare la proposta;
- In via Varotara: proposta già fatta al Comune di prevedere la piantumazione di piante ora non più presenti. Si lancia la proposta di avanzare progetto da parte del Comune con il coinvolgimento del gruppo scout, impegnato nella festa degli alberi nel periodo tra ottobre-novembre;

2.8. Tappa 6: Via Contarini

Criticità emerse:

- traffico d'auto molto presente:
 - Via Contarini è una strada assai trafficata perché rappresenta l'unica via di accesso che viene utilizzata da chi proviene da Salzano e comuni limitrofi per raggiungere il centro di Mirano e non solo (zona artigianale e commerciale Mirano 2 , etc.) oltre al polo scolastico "8 Marzo" che conta più di un migliaio di studenti.
- Pericolosità in curva cieca:
 - i mezzi di soccorso vengono spesso a recuperare le auto che si fermano a centro strada per entrare rischiando di essere tamponate;

- Incrocio pericoloso tra Via Desman e Via Palazzone:
 - le auto si tamponano spesso;
 - al mattino in questo incrocio si creano anche code di 1-2 km in arrivo da Salzano;
- Pericolosità del senso unico:
 - accadono numerosi incidenti perché gli automobilisti non guardano se da destra arrivano altre auto;

Quali obiettivi perseguire:

- ripensare la viabilità delle auto per defluire il traffico;
- ridurre l'incidentalità della strada;
- valorizzare in un'ottica turistica la zona con la creazione di percorsi ciclopedonali;

Quali proposte per possibili soluzioni:

- Date le presenze del Museo dei Sassi (utilizzato per correre e camminare), di Villa Primo Maggio, realizzare collegamenti ciclopedonali fino a Via Castelliviero e da qui proseguire verso il centro di Mirano per valorizzare, anche in un'ottica turistica, tutta questa parte del territorio miranese;
- Nel senso unico fino all'incrocio con Via Palazzone, si segnala la proposta già avanzata alla precedente amministrazione, di tombare il canale sulla destra e allargare il doppio senso di strada, sopprimendo l'attuale senso unico. L'area in questione è già di proprietà del Comune. In questo modo sarebbe possibile alleggerire il traffico di Via Palazzone, Via Cimitero e via Balzana;
- Nell'incrocio Via Desman e Via Palazzone: la parte di destra del ponte necessiterebbe di un tubo di dimensioni notevoli e di allargare la curva;

Di seguito si riporta un contributo integrativo mandato da un cittadino nei giorni seguenti all'incontro:

Il comitato di famiglie della zona ha realizzato uno studio in cui si ipotizza:

- La realizzazione di una pista ciclabile ([tavola 1](#)) ;

- La creazione di un senso unico con direzione nord –sud ([tavola 2](#)-[tavola 3](#)).
- Inoltre si è pensato alla possibilità che si crei un “tratturo” tra Via Desman (all’altezza del civico [26](#)) e Via Scortegaretta (vedasi [tavola 4](#)) che permetterebbe a ciclisti e pedoni (anziani e soprattutto bambini) di raggiungere in sicurezza sia il centro di Zianigo sia il centro di Mirano.
- Tale tratturo permetterebbe inoltre di valorizzare la campagna circostante creando il completamento di un circuito (giro ad anello) che viene molto utilizzato da chi frequenta l’argine del Canale Muson ed il canale Balzana e che si interrompe proprio all’altezza dell’incrocio tra via Desman e via Contarini.

2.9. Tappa 7: incrocio Via Contarini - Via Scortegaretta

Criticità emerse:

- Assenza di limite di velocità delle auto;
- Scarsa illuminazione:
 - strada illuminata fino alla parte sopra il canale e non fino all'ospedale dove si recano i più dei pedoni;
- Carenza di cestini per la raccolta rifiuti;
- Alta frequentazione della pista ciclabile anche da parte di pedoni;

Quali obiettivi perseguire:

- Favorire una migliore convivenza ciclisti-pedoni;
- Mettere la strada in sicurezza a bici e a piedi;

Quali proposte per possibili soluzioni:

- Inserire limite di velocità di 30 km/h;
- Trasformare la pista ciclabile in percorso ciclopedonale;
- Illuminare le zone buie;
- Anche nell'ottica della futura ristrutturazione di Villa Bianchini, realizzare un percorso ciclopedonale che permetta ai visitatori di raggiungere la zona in bici o a piedi, lasciando l'auto anche al centro di Milano;



2.10. Tappa 8: Via Scortegara

Criticità emerse:

- assenza di marciapiedi:
 - da Zianigo fino a qui non c'è marciapiedi, i pedoni utilizzano la pista ciclabile;
 - anche le auto in sosta dove non è permesso aggravano il problema;
- problemi per lo spostamento dei cassonetti per la raccolta rifiuti;
- problemi di manutenzione del verde:
 - presenza di alberi non curati;
 - le siepi dei giardini privati entrano - in alcuni tratti anche di 50 cm - all'interno della pista ciclabile causando incidenti;

- problemi di sicurezza del parcheggio accanto al campo sportivo:
 - problemi di vandalismo per le auto parcheggiate (ruote bucate, specchietti rotti..)

Quali obiettivi perseguire:

- necessità di attivare un percorso di rivalutazione di questa zona, creando servizi per i cittadini. Importante: dare spazio ai giovani, che frequentano molto la zona per la presenza del campo da calcio (venendo a piedi dal centro di Zianigo per fare attività sportiva e poi tornare negli spogliatoi della parrocchia in centro a Zianigo).

Quali proposte per possibili soluzioni:

- in prossimità della curva vi è una fascia di verde in cui si potrebbe realizzare un parcheggio che servirebbe gli utenti del campo da calcio, villa Bianchini e parco.

3. Secondo incontro di restituzione

3.1. Obiettivi e programma dell'incontro

Il secondo incontro pubblico del percorso partecipativo ha avuto luogo il giorno venerdì **30 giugno 2023**, dalle ore 20.30 alle ore 22.30 presso lo stand del parco parrocchiale di Zianigo.

Obiettivo dell'incontro è stata la restituzione pubblica della **bozza** del “**Piano della Mobilità di Zianigo**”, che raccoglie possibili strategie e azioni progettate per mettere in campo il **miglioramento della qualità urbana** e l'**aumento della sicurezza stradale** nella frazione di Zianigo.

L'iniziativa, aperta a tutta la cittadinanza, ha visto la partecipazione complessiva di **48 persone** (singoli cittadini - tra cui residenti di Zianigo - e rappresentanti di associazioni). Oltre ai **professionisti incaricati**, all'incontro hanno partecipato il **Sindaco Tiziano Baggio**, l'**Assessora Elena Spolaore** e l'**Assessora Maria Francesca Di Raimondo**, i tecnici degli **Uffici del settore Lavori Pubblici e Viabilità del Comune di Mirano**.

A seguito della presentazione, i presenti hanno avanzato commenti, domande e segnalazioni ai professionisti incaricati e agli Amministratori, rispetto a quanto appena presentato, con lo scopo di integrare e migliorare la Bozza di “Piano della Mobilità di Zianigo”.





3.2. Commenti e domande dei presenti

In generale, i temi più caldi emersi nel corso della discussione sono i seguenti (in parte già trattati nel corso della prima iniziativa itinerante del 20 maggio):

- **Limitazione della velocità delle auto**

La velocità delle auto è percepita come molto elevata in tutti i rettilinei di Zianigo. Sono quindi ritenuti necessari interventi e misure di limitazione della velocità più efficaci di quelli attuali, in maniera diffusa su tutto il territorio.

In tal senso, si richiede la possibilità di poter anche considerare l'installazione di indicatori solari di velocità.

- **Riduzione del traffico esistente**

Zianigo subisce un problema di traffico generato altrove e non è ancora stata pensata una viabilità alternativa condivisa con i paesi limitrofi di Veternigo, Santa Maria di Sala e Salzano, che potrebbe risultare utile, ad esempio, per la risoluzione dell'asse nord-sud.

Inoltre, si segnala la presenza di numerose code anche in uscita da Zianigo, nelle ore di punta del mattino.

In linea generale, per la rilevazione dei volumi di traffico esistenti, si raccomanda di tener presente che le strade di Zianigo costituiscono un importante collegamento con le scuole e, pertanto, il periodo scolastico incide fortemente sui volumi di traffico da misurare.

- **Sicurezza di pedoni e ciclisti**

Si osserva che la libertà dei cittadini di potersi muovere autonomamente a piedi o in bicicletta è ancora troppo limitata. Gli attraversamenti pedonali, soprattutto di sera, a causa della scarsa illuminazione, e in assenza dei controlli dei vigili urbani, sono pericolosi ed ignorati dalle auto in corsa.

Inoltre, per la delimitazione dei percorsi pedonali e ciclabili precedentemente illustrati, la sola segnaletica orizzontale è percepita come fattore di insicurezza.

Si richiede la possibilità di poter considerare anche l'inserimento di elementi, come cordoli, barriere ed altri divisori, per abbassare drasticamente le velocità delle auto e assicurare così una maggiore sicurezza a ciclisti e pedoni.

- **Visibilità e sicurezza delle fermate del trasporto pubblico locale (TPL)**

Le attuali fermate degli autobus del TPL sono spesso situate lungo il ciglio delle strade, non presentano pensiline di protezione e non godono di adeguata visibilità. Sono necessari interventi di messa in sicurezza da includere nella bozza di Piano.

Nello specifico, i **temi più caldi** emersi in riferimento ad alcuni dei principali **assi viari**:

Via Bollati

- Necessari interventi di limitazione della velocità e di mitigazione del traffico delle auto.

Gli abitanti di Via Bollati (tra cui famiglie con bambini che non possono raggiungere a piedi in sicurezza la propria scuola) registrano la presenza di un alto flusso di automobili, le quali non rispettano i limiti di velocità consentiti.

La segnaletica verticale esistente risulta insufficiente. Pertanto, si richiede la realizzazione di dissuasori della velocità (es. dossi) all'altezza di ogni strada in uscita da Via Bollati, per limitare la velocità delle auto a 30 km/h.

Si rintraccia nella conformazione rettilinea della strada, uno dei motivi principali dell'alta velocità raggiunta dai veicoli in transito. Pertanto, si richiede di valutare soluzioni e misure che possano smorzare questo effetto, anche tenendo in considerazione la presenza del Graticolato Romano, importante elemento per la promozione dell'area anche in termini turistici.

Inoltre, si chiede un chiarimento sui tempi necessari per la misurazione ed il monitoraggio dei flussi di traffico attuali.

- **Necessità di assicurare un miglior collegamento al centro di Zianigo per gli abitanti di Via Bollati**

Gli abitanti di Via Bollati percepiscono come negato il collegamento con il centro di Zianigo, perché costretti a fare un giro più lungo, fino alla rotonda di Via Cavin di Sala, per dirigersi verso il centro di Zianigo.

- **Passaggi pedonali e Bike Lane su Via Bollati per il collegamento con il centro di Zianigo**

La Bike Lane con sola segnaletica orizzontale è percepita come soluzione non sicura, anche per l'assenza di marciapiedi sull'asse. Si richiede di considerare soluzioni che assicurino una maggiore sicurezza.

Via Desman

- **Necessari interventi di limitazione della velocità e moderazione del traffico**

Si richiede la realizzazione di dissuasori di velocità (es.dossi), per costringere le auto ad un rallentamento e favorire una maggiore sicurezza dei pedoni (per lo più giovani ed anziani) che frequentano largamente la zona.

A tal proposito, si riporta che la Città Metropolitana di Venezia, ente di competenza di questo asse, ha espresso l'impossibilità di installare qui dei dissuasori per assicurare il passaggio dei mezzi di soccorso. Si chiede, pertanto, se questa risposta sia da considerarsi attendibile.

Inoltre, si propone la realizzazione di un doppio senso di marcia nel tratto che procede verso Via Contarini, in cui è attualmente presente il senso unico di circolazione delle auto, con lo scopo di alleggerire il traffico diretto su Via Palazzone, Via Balzana, Via Castelliviero, e, soprattutto, quello generato al mattino dalle auto provenienti da Salzano che raggiungono il polo scolastico di Mirano. Nello specifico, si ipotizza di tombare il canale ed ampliare in questo modo la sede stradale ed, inoltre, viene richiamata una precedente proposta dei cittadini presentata all'Amministrazione di acquisire l'immobile presente all'incrocio con via Contarini e procedere al suo abbattimento, sempre allo scopo di ampliare l'area stradale.

- **Promozione della mobilità ciclistica**

Si riporta l'esistenza di una precedente raccolta firme promossa dai cittadini per la realizzazione di una pista ciclabile in via Desman, recepita dal progetto della Città Metropolitana di Venezia, ente di competenza per questo asse. Pertanto, ci si interroga su quali saranno gli effettivi tempi di realizzazione della pista.

Via Scortegaretta

- **Aumento del traffico indotto**

Via Scortegaretta è importante per il collegamento con il centro di Mirano e il Polo Scolastico, ma la strada è molto stretta. C'è preoccupazione in merito ad un possibile aumento del traffico - anche di mezzi pesanti - in questa strada e, pertanto, si chiede un chiarimento in merito all'autorizzazione concessa dall'Amministrazione per la costruzione di un capannone artigianale all'interno di questa zona agricola.

- **Collegamento con la pista ciclabile di Mirano**

Nel collegamento, venendo da Mirano, è attualmente presente un semaforo a chiamata, in corrispondenza di un punto che ha visto in passato un incidente con un ferito in cui vi è muretto molto pericoloso nell'attraversamento.

Si richiede la possibilità di prevedere un ulteriore semaforo a chiamata in corrispondenza dell'attraversamento per immettersi nella pista ciclabile di Via Scortegaretta.

Via Varotara

- **Manutenzione stradale ed illuminazione**

Attualmente via Varotara è una strada privata, ma aperta al transito. Si richiede contributo del Comune per gli interventi di manutenzione stradale e di potenziamento dell'illuminazione necessari, in passato effettuati a carico dei residenti.

- **Inserimento di un percorso ciclabile**

Si osserva che la proposta presentata di una pista ciclabile che parte dal prolungamento di Via Piave fino a Via Cavin di Sala ha una buona logica e risolverebbe in parte alcuni problemi. Si aggiunge che l'ideale sarebbe che questa interessasse anche Via Varotara in cui c'è la possibilità di procedere all'espropriazione di alcuni dei terreni agricoli presenti - come ad esempio in prossimità del ristorante "Bocca Ricca".

Sintesi delle risposte dei tecnici e conclusioni del Sindaco

- Sul tema molto discusso della **limitazione della velocità**, specialmente nei rettilinei ed in riferimento, ad esempio, agli assi evidenziati come più problematici, quali **Via Bollati e Via Desman**, i tecnici chiariscono che la normativa è molto chiara in merito all'utilizzo del dosso: l'art. 179 del Regolamento applicativo del Codice della Strada ne consente l'uso solo in strade residenziali ed è fatto obbligo che essi non costituiscano ostacolo ai mezzi di soccorso.

Per ovviare questo problema, si evidenziano alcuni dispositivi alternativi al dosso, quali:

- **attraversamento pedonale rialzato**: da realizzarsi in prossimità degli accessi pedonali;
- **cuscino berlinese**: è un nuovo dispositivo, previsto dalle Linee Guida sulla sicurezza del nostro Paese dal 2021. Esso ha il vantaggio di rallentare i veicoli con interasse stretto (le auto) e consentire il passaggio dei mezzi ad interasse largo (come le ambulanze). Potrebbe essere usato in via sperimentale, ad esempio, lungo Via Bollati, dati i fattori contestuali di pericolosità e di conformazione geometrica della strada, quest'ultima influenzata dal Graticolato Romano, che rappresenta un vincolo storico non modificabile. A tal proposito, anche tombare il fossato laterale costituirebbe un problema, ed in caso, la realizzazione di una eventuale pista ciclabile, dovrebbe avvenire dal lato interno della carreggiata.

Entrambi i dispositivi possono smorzare la velocità nei rettilinei.

Per quanto riguarda il calcolo della frequenza, ossia la distanza a cui collocare questi dispositivi in un rettilineo, esistono delle formulazioni per poter ottenere il passo tra di essi per tendere alla velocità desiderata.

- In merito alla proposta sollevata in fase di discussione di includere la **realizzazione di una pista ciclabile in Via Bollati**, i tecnici chiariscono che la logica perseguita dal "Piano della mobilità di Zianigo" è rispondere alla necessità di fornire interventi realizzabili nel breve tempo con risorse e complessità contenute. Ciò, purtroppo, esclude la realizzazione di una pista in Via Bollati, poiché avrebbe un costo stimato che potrebbe superare il milione di Euro.
- Sul tema della **rilevazione dei volumi di traffico**, i tecnici chiariscono che si procede come previsto da normativa: le analisi vengono effettuate nelle ore di

punta del mattino e della sera nel periodo di apertura delle scuole e per un lasso di tempo continuativo di alcuni giorni.

- In merito alla collocazione di **elementi divisorii/fisici per la delimitazione delle Bike Lane**, i tecnici chiariscono che non è possibile apporre separazioni fisiche su corsie strette come le Bike Lane secondo la normativa vigente. Esse sono a norma solo se realizzate tramite segnaletica orizzontale. Il principio di una Bike Lane è il collegamento tra pezzi di pista ciclabile.
- Sul tema attenzionato di assicurare un **collegamento ciclabile con Mirano e il polo Scolastico**, si chiarisce che esso è contemplato all'interno dei ragionamenti formulati nella bozza di Piano presentata e a tal proposito la richiamata Via Scortegaretta costituisce un collegamento importante con la zona del distretto scolastico e della zona sportiva di Mirano. Nei ragionamenti si considera fondamentale collegare il centro di Zianigo con scuole e servizi tramite intermodalità bici e autobus.
- Il tema del **coordinamento tra diversi Enti** è evidente, soprattutto tra Comuni appartenenti alla stessa area metropolitana. Il dialogo tra di essi è spesso molto lungo e dispendioso e si chiarisce che non dipende strettamente dal Comune di Mirano.
- Le **fermate degli autobus del TPL** costituiranno un tema attenzionato all'interno della bozza di Piano.

In particolare, il **Sindaco** risponde su alcune questioni puntuali:

- La **sperimentazione dei cuscini berlinesi** va richiesta al Ministero che decide in merito all'autorizzazione. Il Comune è disponibile a fare una richiesta. Il dispositivo potrebbe essere una soluzione utile anche per consentire il passaggio delle biciclette, non solo dei mezzi di soccorso.
- In **Via Scortegaretta** sorgerà un immobile destinato ad uno showroom per la produzione di occhiali, per cui un tipo produzione "leggera" rispetto ad una attività di tipo artigianale, comunque prevista secondo Piano Regolatore. Pertanto, non ci aspettiamo un grande aumento del traffico indotto. Inoltre, la strada sarà rimessa a nuovo da parte dell'impresa.
- Per **Via Varotara** si chiarisce che è stata introdotta l'ordinanza che introduce l'obbligo di svolta a destra in via sperimentale attraverso cartellonistica. Questa è una soluzione adottata in diverse città che comporta un piccolo disagio a

guadagno di un grande vantaggio in termini di sicurezza, perché il problema non è solo la coda, ma anche l'attraversamento pedonale.

- Sempre in **Via Varotara**, si valuta positivamente la proposta emersa di utilizzare l'area in prossimità del ristorante "Bocca Ricca" per la realizzazione di un percorso ciclabile. Si può pensare ad uno scenario in cui vi si costituisca un passaggio pubblico con manutenzione a carico del Comune.
- Per la **rilevazione dei volumi di traffico**, il Comune sta lavorando con i telelaser e raccogliendo dati interessanti. Si riporta come dato reale, che nonostante il fatto che i dispositivi di misurazione devono essere ben visibili per normativa, le velocità rilevate sono piuttosto alte: vi sono in media 20 sanzioni all'ora.

Infine, **Lucio Rubini conclude:**

- Questa è una serata di avvio ad un nuovo percorso. Ci troviamo a chiudere un ragionamento che evidentemente dovrà andare avanti. Lo sforzo che faremo sarà di realizzare uno scenario di breve periodo costituito dagli interventi realizzabili con poche risorse, ed accanto uno scenario di medio-lungo periodo con gli interventi che necessitano di maggior tempo e risorse.

Il **Sindaco conclude:**

- Abbiamo raccolto le osservazioni della cittadinanza, ogni soluzione percorribile comporta degli aspetti positivi e negativi da valutare attentamente e in virtù dei quali operare delle scelte.
- L'obiettivo è tutelare la vita umana e per questo dobbiamo essere tutti disposti a fare sacrifici. Siamo tutti automobilisti ed avere comportamenti sempre responsabili alla guida è molto difficile. Ricordiamo sempre che la sicurezza parte da noi.
- Stiamo costruendo un disegno complessivo di "Masterplan" che, realizzato interamente, può risolvere le criticità attuali della mobilità e stiamo cercando di capire con i cittadini se può funzionare per poi partire con le prime sperimentazioni.

4. Esiti del percorso

Sotto il profilo della **conoscenza** e **condivisione dei problemi** del paese di Zianigo, 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" di Zianigo, uno strumento al cui interno ricade una visione progettuale per tutto il paese, 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.
- 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 (a titolo di esempio: un progetto condiviso con la comunità scolastica del plesso).
 - 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 parti di viabilità esterne al centro di paese all'interno del graticolato romano) che richiedono ulteriori approfondimenti conoscitivi, nonché di dialogo e concertazione con altri enti (comuni limitrofi e Città Metropolitana).

5. Contributi scritti inviati dai cittadini

| # | Inviato da | Data | Oggetto | Allegati grafici / foto |
|----|--|----------------|---|-------------------------|
| 1 | Giuseppe Mion | 22 maggio 2023 | Sicurezza stradale e viabilità nella frazione di Zianigo: disamina delle criticità e possibili soluzioni proposte | |
| 2 | Denis Rizzo - Comitato messa in sicurezza Via Contarini | 30 maggio 2023 | Criticità e proposte per messa in sicurezza di Via Contarini | sì |
| 3 | Francesca Nussuto | 16 giugno 2023 | Segnalazione pericolosità attraversamento pedonale via Varotara | |
| 4 | Enrico Vittorio Mantoan - Associazione Nazionale Controllo del Vicinato - Zianigo | 22 giugno 2023 | Segnalazione sicurezza stradale Via Contarini - Via Desman | sì |
| 5 | Erica Bonaldo | 27 giugno 2023 | Segnalazione su lavori in corso di Via Varotara | |
| 6 | Erica Bonaldo | 27 giugno 2023 | Commenti e ulteriori precisazioni sul resoconto dell'evento / passeggiata del 20 maggio 2023 | |
| 7 | Laura Bertoldo | 27 giugno 2023 | Precisazioni e commenti sulle proposte inerenti l'area Parco 1 maggio e Villa Blanchini | |
| 8 | Thomas Bortolotto | 30 giugno 2023 | Considerazione sul valore del territorio del Miranese | |
| 9 | Erica Bonaldo | 01 luglio 2023 | Collegamento ciclabile tra Zianigo e Via Cavin di Sala | sì |
| 10 | Giuliano Casotto | 4 luglio 2023 | Proposta per rallentare traffico in Via Desman | sì |
| 11 | Enrico Simionato | 12 aprile 2024 | Proposta per nuovo schema circolazione via Bollati-Desman-Volpati | sì |

Contributo #1

Giuseppe Mion - inviato via email, 22 maggio 2023

Sicurezza stradale e viabilità nella frazione di Zianigo: disamina delle criticità e possibili soluzioni proposte

Segnaliamo che sussiste con nostro rammarico e reale preoccupazione, una continua pericolosità lungo le vie Scortegara, Bollati, Varotara e Palazzone, fino a raggiungere il centro di Zianigo e in altri punti stradali del centro. Elencheremo qui di seguito problematiche e possibili soluzioni individuate da noi cittadini residenti nel territorio, fiduciosi che il Comune possa dare delle risposte concrete ed entrare in un dialogo attivo con la cittadinanza coinvolta. Infine, vorremmo proporre anche dei punti di discussione futuri, che riteniamo centrali per la pianificazione del benessere del territorio negli anni futuri.

PROBLEMI

Fra le problematiche più evidenti, si segnala:

- L'aumentato traffico stradale su strade non pensate per la mole di autovetture e veicoli che oggi vi transitano. La rotonda davanti alla Chiesa, come già segnalato più volte, non ha risolto i problemi per cui era stata prevista. Le vetture, infatti, continuano a circolare a velocità sostenuta, come in molte delle arterie del paese.
- Le strade sopra nominate (Scortegara, Bollati, Varotara e Palazzone) sono strade strette, che rendono la circolazione a due corsie e ad alta percorrenza pericolosa. Gli autocarri pesanti, per esempio, che transitano negli opposti sensi di marcia, trovano lo spazio appena sufficiente per lo scorrimento. Questo è in parte dovuto anche alla pianificazione della viabilità pubblica comunale degli ultimi decenni, che ha modificato arterie e percorrenze più abituali. Siamo consapevoli della necessità di una viabilità pubblica facilitata e scorrevole, ma come pensa il Comune di assicurare il benessere dei cittadini che abitano in queste zone e dei cittadini pedoni?
- A ciò si collega il secondo grande problema della frazione, ovvero la mancanza di una vera rete predisposta per pedoni e ciclisti. L'uso dell'auto solo al vero momento del bisogno, la predilezione della bicicletta e dell'andare a piedi sarebbe una soluzione sposata da molti cittadini, se solo ciò fosse possibile. In

via Bollati, per esempio, la riga bianca della strada è a ridosso dei cancelli delle abitazioni e non esiste marciapiede. Per i cittadini più piccoli, per esempio, è impensabile poter pensare di raggiungere il centro della frazione per i beni fondamentali (asilo, alimentari) a piedi, per la velocità delle autovetture e la mancanza di uno spazio destinato a pedoni/ciclisti. È stato predisposto un percorso ciclopedonale sulla cosiddetta “via dei Marini”, un vicolo che collega via Varotara con via Bollati: un percorso che muore dove inizia, poiché non ci sono percorsi o aree previste per pedoni e ciclisti né in via Bollati né in via Varotara. Lo stesso dicasi per la pista ciclabile in Via Scortegara, che a un certo punto si interrompe, costringendo così pedoni e ciclisti a proseguire lungo il bordo della strada e mettendo in grave pericolo la loro incolumità. La stessa pericolosità sussiste in Via Varotara, strada che collega il Cavin di Sala al centro di Zianigo.

- Parlando della centralità che il pedone dovrebbe avere nell’ottica PUMS, rivolta alla sicurezza dei quartieri, il marciapiede dopo Via Pio X è sconnesso, in evidente stato di deterioramento e vi sono diverse buche. Spesso è usato come parcheggio, di conseguenza i pedoni sono costretti a camminare sulla carreggiata mettendo a repentaglio sia la propria sicurezza quanto quella dei conducenti dei veicoli. È pericoloso soprattutto per le persone con mobilità ridotta, per chi spinge carrozzina o il passeggino nonché per i minori non accompagnati dai genitori.
- Infine, gli attraversamenti pedonali del paese, malgrado numerose segnalazioni, continuano a essere poco visibili.

SOLUZIONI E RICHIESTE. Per l’ennesima volta chiediamo a questa amministrazione di provvedere con sollecitudine:

- Alla messa in sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili, per esempio rendendo ben visibili i passaggi pedonali grazie a un manto di colore rosso o altro colore e segnaletica luminosa; a creare piazzole per le fermate degli autobus sicure e illuminate; a porre i contenitori dei rifiuti e raccolta differenziata in appositi spazi adibiti a isole ecologiche spostandoli così dai bordi strada al fine di aumentare la visibilità (per esempio, i bidoni posti in prossimità dell’attraversamento pedonale davanti la scuola materna Zanetti Meneghini); a fornire di illuminazione discreta segna-viale il parco Primo Maggio con chiusura notturna dei cancelli.

- Invitiamo pure ad estendere l'uso ciclabile di via Scortegaretta a ciclo-pedonale e a dotarla di maggiori cestini. È un continuo via vai a tutte le ore del giorno e della notte di persone che passeggiano in direzione dell'argine del canale. Lungo il tragitto di via Scortegaretta c'è un solo cestino e le persone che passeggiano con il loro cane il più delle volte lasciano i sacchetti con le deiezioni degli animali ai bordi dei fossi o negli angoli nascosti. A collegare attraverso pista ciclabile via Bollati al centro paese e al Cavin di Sala, in modo che esista una vera viabilità ciclabile dalle periferie al centro per abbassare il traffico e l'inquinamento.
- alla sicurezza stradale, facendo rispettare i limiti di velocità dei veicoli transitanti, con qualsiasi strumento atto a ridurre incidenti. Ad esempio, invitiamo a mettere un basso limite di velocità in via Scortegaretta visto che è una via molto stretta e densamente abitata; porre i pannelli solari indicatori di velocità, in modo da poter ricordare a chi transita di rispettare i limiti consentiti in un centro abitato; a installare sistemi di videosorveglianza almeno nelle strade principali; a ridurre la pericolosità dell'immissione in via Cavin di Sala da via Varotara, valutando un inserimento direzionale nella rotonda, un spartitraffico o senso unico verso Zianigo per sgravare il traffico.
- A migliorare l'illuminazione, per esempio provvedendo all'illuminazione lampeggiante delle doppie curve pericolose lungo via Scortegara e mettendo qualche lampione alla fine di Via Scortegaretta. La parte abitata della via è illuminata. La parte finale, che viene percorsa la sera in direzione dell'ospedale, è completamente al buio.
- Invitiamo il comune a riflettere sull'impatto che le ultime modifiche alla viabilità hanno sull'urbanistica residenziale, predisponendo misure compensative nel caso in cui si debba privilegiare la viabilità pubblica a scapito della residenzialità privata; a interrogarsi sull'inquinamento acustico, punto altrettanto dolente quanto l'inquinamento atmosferico e quello luminoso, su cui questa giunta sembra voler prestare fortunatamente attenzione.
- A creare un'area cani Zianigo.
- A prendersi cura delle aiuole Piazza Zianigo (ripristino alberi, siepi e pulizia)
- A provvedere alla messa in sicurezza dell'isola ecologica Via Desman con una passerella o marciapiede.

- A prevedere dei parcheggi per le auto in previsione del futuro Asilo in Villa Bianchini.
- Ricordiamo a questa Amministrazione che quanto sopra riportato era già stato segnalato con una prima petizione protocollo 9958, una seconda petizione del 26 ottobre 2016, una segnalazione scritta del 19/07/2018 e con altri solleciti verbali, incontri e comunicazioni telefoniche.

Contributo #2

Denis Rizzo, Comitato messa in sicurezza Via Contarini - Inviato via email, 30 maggio 2023

(materiale inserito anche all'interno del presente report, alla tappa 6 "via Contarini")

Rappresento un numeroso gruppo di persone residenti (circa una centinaia di famiglie) e non dell'area sud di Zianigo di Mirano (via Desman, via Contarini, via Castelliviero, via Palazzone etc.).

Come ha avuto modo di toccare con mano, via Contarini è una strada assai trafficata perché rappresenta l'unica via d'accesso che viene utilizzata da chi proviene da Salzano e comuni limitrofi per raggiungere il centro di Mirano e non solo (zona artigianale e commerciale Mirano 2 , etc.) oltre al polo scolastico "8 Marzo" che conta un migliaio di studenti.

Come comitato abbiamo fatto uno studio (lo trova in allegato, ma dovrebbe essere già a sue mani) in cui si ipotizzava:

- La realizzazione di una pista ciclabile (Tavola 1);
- La creazione di un senso unico con direzione nord –sud (Tavola 2)

Abbiamo inoltre pensato alla possibilità che si crei un "tratturo " tra via Desman (all'altezza del civico 26) e via Scortegaretta (vedasi tavola 4) che permetterebbe a ciclisti e pedoni (anziani e soprattutto bambini) di raggiungere in sicurezza sia il centro di Zianigo sia il centro di Mirano.

Tale tratturo permetterebbe inoltre di valorizzare la campagna circostante creando il completamento di un circuito (giro ad anello) che viene molto utilizzato da chi frequenta l'argine del Canale Muson ed il canale Balzana e che si interrompe proprio all'altezza dell'incrocio tra via Desman e via Contarini.

Contributo #3

Francesca Nassuto - Inviato via email, 16 giugno 2023

Abito a Zianigo di fronte al locale Bocca Ricca in via Varotara, 97.

Grazie ad un vostro precedente intervento è stato creato un passaggio pedonale apposito per potermi fare attraversare la strada, purtroppo però le macchine tendono a non rallentare e quindi è molto pericoloso anche se sei sulle strisce pedonali.

Chiedo cortesemente se si può valutare una qualsiasi soluzione che faccia in modo di obbligare le persone a rallentare, almeno in prossimità degli attraversamenti pedonali.

Contributo #4

**Enrico Vittorio Mantoan. Associazione Nazionale Controllo del Vicinato - Zianigo -
inviato via email (prot. 0037050 del 22 giugno 2023)**

Gent.mo Sig. Sindaco Metropolitano dott. Luigi Brugnaro, Ill.mo Sig. Prefetto dott. Michele di Bari, Sig. Sindaco di Mirano dott. Tiziano Baggio. Sig.ra Vicesindaco Avv. Maria Giovanna Boldrin,

con la presente sono a segnalarVi la persistente pericolosità nella Via Contarini (Strada Provinciale 33) nel Comune di Mirano, nella frazione di Zianigo.

La strada, molto trafficata in quanto utilizzata per raggiungere o spostarsi da Salzano e Noale, senza passare per la Via Noalese, è un rettilineo con limite di velocità a 50 km orari; nel tempo è stata luogo di molti incidenti a causa della sostenuta velocità che i conducenti di veicoli . Nessuno rispetta il limite dei 50 km orari.

Negli incidenti di questi anni, a causa dell'enorme velocità dai conducenti, il capitello di San Giuseppe, che si trova alla fine della strada, viene sistematicamente distrutto nell'enorme impatto, nell'ultima ricostruzione a protezione del capitello si è dovuto ricorrere ad un muretto di protezione con installate quattro super molle (come da foto allegata).

In altri sinistri i veicoli coinvolti finiscono ribaltati nel fosso.

Considerando che nella via ci sono delle abitazioni anche con bambini piccoli, uscire di casa in questa situazione è veramente un rischio all'incolumità di chi ci abita, ma di chi inoltre percorre la strada in bicicletta o a piedi non essendoci spazio dedicato a percorso ciclopedonale in quanto la strada è molto stretta. Con la presente, si invitano gentilmente i destinatari della presente, per quanto di Loro competenza, a provvedere, possibilmente in tempi non troppo lunghi, nel porre rimedio alla situazione di pericolo esistente.

Nel ringraziare per l'attenzione, l'occasione mi è gradita per inviare i migliori saluti.

Contributo #5

Erica Bonaldo - Inviato via email, 27 giugno 2023

Gentilissimi e gentilissime,

Dopo la conclusione dei lavori per il rifacimento del marciapiede di via Varotara verso via Desman lato SX, i residenti hanno lamentato il mancato rifacimento delle aiuole preesistenti, cosa discussa anche con l'urbanista Lucio Rubini durante l'incontro "MIRANO SI FA SPAZIO" del 20/05/2023. Chiediamo il ripristino delle piccole zone verdi sul marciapiede o almeno delle motivazioni tecniche per la loro eliminazione, in quanto esse possono servire al decoro urbano.

Attendiamo vostre spiegazioni

Cordiali saluti.

Contributo #6

Erica Bonaldo - Inviato via email, 27 giugno 2023

Di seguito alcune note in merito alla relazione del Primo incontro pubblico del 20.05.23.

Pag.4 punto 2.1

Criticità

La velocità consigliata in un centro abitato di almeno 60km/h mi sembra molto elevata considerando l'elevata percorrenza di pedoni e cicli.

Possibili soluzioni

Per l'elevata velocità con la quale i veicoli percorrono le strade del centro e il conseguente rischio per i cittadini, servono controlli non solo da parte delle autorità competenti ma anche con l'installazione di autovelox o tutor.

Pag.14 punto 2.8

Possibili soluzioni

Un parcheggio in prossimità di una doppia curva è altamente pericoloso come segnalato più volte dai cittadini con importanti petizioni.

Se si vuole incentivare l'uso della bicicletta, si devono mettere in sicurezza i percorsi pedonali e ciclabili collegandoli al centro, non di certo creando altre aree sosta per auto in prossimità di un parco storico come quello del Primo Maggio le cui pertinenze del verde rientrano tra quelle da tutelare.

Quale fascia verde era stata identificata?

Gli utenti del campo da calcio e del parco hanno l'ampio parcheggio disponibile, oltre ai parcheggi in Via Scortegara in prossimità del parco.

Per la progettualità di Villa Bianchini e la necessità di altri posti auto o aree sosta si devono fare valutazioni che rientrano nel progetto di restauro della Villa stessa non di certo sulle aree verdi che tali devono rimanere .

Ricordo le due ultime petizione depositate in Comune di Mirano e l'ultima discussa in consiglio Comunale dopo la sentenza del Tar.

In queste petizioni oltre 650 cittadini hanno chiesto espressamente una tutela delle aree verdi e il Sindaco e l'amministrazione si sono impegnati di riqualificare l'area e di tutelarla.

Rimango a disposizione per ulteriori chiarimenti e Vi ringrazio per la Vostra disponibilità e la Vostra attenzione per un contesto urbano come quello di Zianigo che presenta criticità molto gravi dovute a anni di trascuratezza e noncuranza della sicurezza della Viabilità.

La sicurezza degli abitanti di Zianigo deve essere messa al primo posto e per questo ancora grazie al Vostro lavoro e al Vostro impegno con questa forma di partecipazione resa possibile da questa amministrazione.

Non si potranno risanare tutte le falle ma sono sicura che qualcosa verrà sicuramente fatto in un'ottica di progettualità lungimirante, per il bene comune.

Contributo #7

Laura Bertoldo - Inviato via email, 27 giugno 2023

Faccio seguito al resoconto da Lei redatto sulle osservazioni e proposte per la frazione.

Riguardo al Parco Primo Maggio si scrive negli obiettivi da perseguire: "Necessità di attivare un percorso di rivalutazione di questa zona, creando servizi per i cittadini. Importante: dare spazio ai giovani, che frequentano molto la zona per la presenza del campo da calcio (venendo a piedi dal centro di Zianigo per fare attività sportiva e poi tornare negli spogliatoi della parrocchia in centro a Zianigo) e nelle possibili soluzioni: "in prossimità della curva vi è una fascia verde in cui si potrebbe realizzare un parcheggio che servirebbe gli utenti del campo da calcio, villa Bianchini e il parco".

In primo luogo, Le chiedo quale area avreste identificato per la costruzione del parcheggio. In secondo luogo, vorrei fare delle considerazioni.

Il Parco, oltre da chi pratica il calcio, è frequentato anche da cittadini che vogliono fare una passeggiata con il cane, attività sportive altre e portare i bambini a giocare sulle giostrine. Sono perlopiù cittadini di Zianigo che abitano nelle zone limitrofe e raggiungono il parco a piedi o in bici. Come accennato nel documento, i giocatori i cui spogliatoi sono nella parrocchia, dopo l'allenamento, devono tornare in piazza dove già vi è già un parcheggio. Invece, gli amatori che vengono a giocare la domenica o la sera nel campo da calcio privilegiano l'auto. Attualmente, in posizione adiacente al parco, è presente un parcheggio e risulta più che sufficiente alle esigenze succitate. L'apertura di Villa Bianchini (in particolare dell'asilo nido) comporterà probabilmente un flusso di auto maggiore a quello attuale e si immagina che chi ha avviato questa progettualità abbia tenuto conto della capienza del parcheggio e di incrementare i collegamenti per la mobilità dolce.

Aggiungo un po' di cronistoria. Negli ultimi anni l'area del parco è stata oggetto di interesse per la scorsa amministrazione, la quale aveva intenzione di costruire sul parcheggio uno spogliatoio per la squadra di calcio locale. Questo progetto ha destato la preoccupazione di numerosi cittadini in quanto il progetto, oltre a essere piuttosto costoso, si sarebbe situato tra due curve pericolose e avrebbe appesantito il traffico di via Scortegara, già intenso e caratterizzato da incidenti. Inoltre, la cittadinanza temeva che per preservare il manto erboso per le partite, il campo - attualmente pubblico - sarebbe stato assegnato esclusivamente alla squadra. E conseguentemente, gli

allenamenti sarebbero stati svolti nella zona adiacente. In tal modo, era forte il rischio che metà parco sarebbe stato sottratto alla cittadinanza.

Un comitato spontaneo formato da diversi cittadini del paese ha, nell'ultimo biennio, depositato due petizioni in opposizioni al progetto: la prima nel maggio 2021 con 650 firme e la seconda nel novembre 2022 con 635. Al contempo, l'associazione a difesa del patrimonio, Italia Nostra, ha mosso ricorso al TAR contro l'ex amministrazione sostenendo che l'area di pregio di Villa Bianchini e pertinenze non si prestavano a tale progetto. Nel marzo 2022, l'associazione ha vinto il ricorso perché le procedure seguite dall'Amministrazione di Mirano per approvare il progetto non rispettavano la normativa vigente e lo spogliatoio non avrebbe potuto essere realizzato al posto del parcheggio in quanto l'area è identificata come "invariante di natura storico-ambientale" e "pertinenza storica da tutelare" con la direttiva di inedificabilità secondo il PAT.

Alla luce di questo, l'Amministrazione attuale ha scelto di abbandonare il progetto per impegnarsi nella riqualificazione e rigenerazione del Parco in armonia con lo sviluppo del contesto di villa Bianchini

Nel progetto degli spogliatoi era previsto un collegamento ciclabile dalla piazza al Parco Primo Maggio; potrebbe venire riconsiderato. Vista la fase storica in cui viviamo, in cui sempre più diventa centrale la questione ambientale e la tutela delle aree verdi, e vista la volontà dell'attuale amministrazione di incoraggiare la mobilità sostenibile, credo sia opportuno riconsiderare la fattibilità di questa pista ciclabile invece di incrementare i parcheggi.

Sperando che terrà conto di quanto ho espresso, La ringrazio per l'attenzione.

Contributo #8

Thomas Brazzolotto, Inviato via email, 30 giugno 2023

IMPORTANZA DEL NOSTRO TERRITORIO DAL PUNTO DI VISTA STORICO CULTURALE

Noi cittadini del comune di Mirano abbiamo la fortuna di vivere in un contesto storico culturale e paesaggistico, che risale al tempo delle centurie Romane.

Proprio per questa importanza storica, è nostro compito (cioè di ogni singolo cittadino) cercare di fare il possibile per proteggere e preservare ciò che circonda, in modo tale che anche le generazioni future possano avere come noi la possibilità di vivere immersi nella bellezza. Bellezza che negli ultimi anni è stata un po' dimenticata, ma soprattutto deturpata da opere non contestualizzate nel territorio (vedi capannoni, piccole strade considerate come autostrade, ecc...); sappiamo tutti che non possiamo obbligare i cittadini a non spostarsi in macchina, ma non possiamo nemmeno permettere che il nostro territorio data la sua conformazione si trasformi in circuito per gare automobilistiche.

La mia domanda è, come mai per quanto riguarda la salvaguardia i cittadini sono obbligati a rispettare un sacco di limiti e vincoli culturali, ambientali, storici, paesaggistici, ecc... nel momento in cui devono fare qualche intervento all'interno delle loro proprietà, mentre per quanto riguarda le istituzioni sembra che questo non venga mai considerato? E' proprio dalle istituzioni che deve partire la salvaguardia e non solo verso i cittadini, ma soprattutto verso il territorio in modo tale da diventare anche esempio per i cittadini stessi.

Ogni giorno che passa circolare a piedi o in bici nel Graticolato Romano diventa sempre più pericoloso e complicato, quando in tutta Europa si cerca di andare verso una politica che cerchi di limitare sempre più i mezzi a combustione, noi cerchiamo di costruire infrastrutture che rendano più fluido il traffico, quindi noi andiamo nella direzione opposta di dove stanno andando i nostri partner politici.

Sono convinto che ad ogni problema esista una soluzione, la quale può arrivare solo con un dialogo ed un confronto serio e costruttivo che ci permetta di mettere in sicurezza in nostro territorio senza stravolgerlo ancora di più di quello che già è, questa potrebbe essere anche la base per un tipo di turismo culturale che potrebbe creare a lungo andare anche introiti per il comune e le sue frazioni, e non solo ma anche posti di lavoro per i cittadini stessi.

Contributo #9

Erica Bonaldo, Inviato via email, 1 luglio 2023

In riferimento a un possibile collegamento ciclabile tra Zianigo e Via Cavin di Sala mi sono scordata di segnalarvi che esiste già un percorso utilizzato dai cittadini che da Via Getto di Sotto si immette direttamente in Via Can di Sala in prossimità del centro commerciale Emisfero!

Basterebbe mettere in sicurezza l'attraversamento e il percorso con indicazioni e segnaletica. In allegato alcune foto che indicano le vie in oggetto. È possibile fare un sopralluogo in quanto di libero accesso.

Sperando possa esservi utile questa segnalazione, porgo cordiali saluti.

Contributo #10

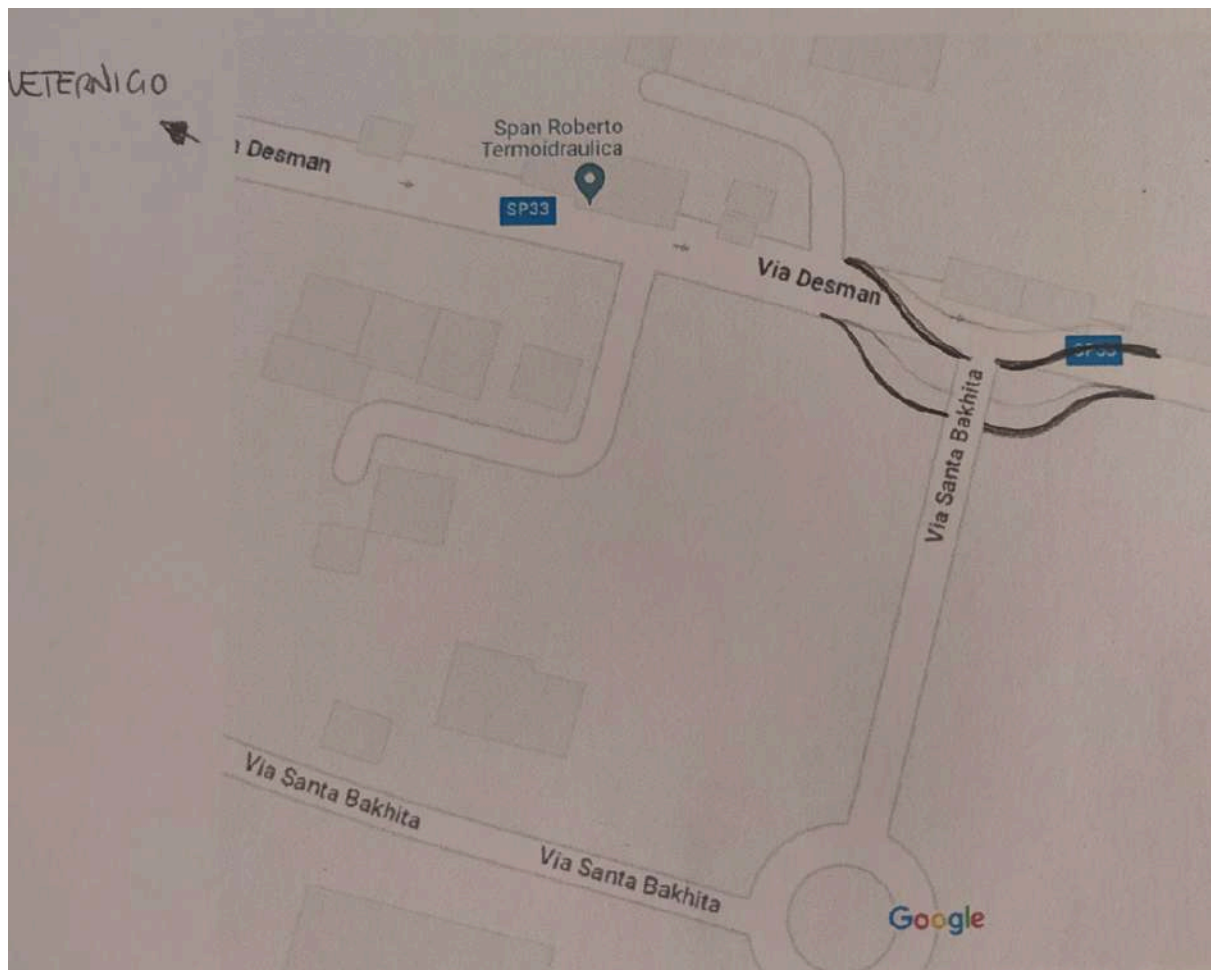
Giuliano Casotto, Inviato via email, 4 luglio 2023

Buongiorno, in seguito all'incontro tenutosi a Zianigo venerdì sera, vorrei proporre un'alternativa alla soluzione per rallentare il traffico in via Desman, indirizzando le auto in via Bakhita sino alla rotonda, come proposto dal Comune.

A mio parere si potrebbe creare una "mezza" rotonda in via Desman (come da disegno allegato), in modo che le auto siano comunque costrette a rallentare, senza però entrare in via Bakhita. Ho verificato gli spazi e sembra esserci la possibilità di farlo.

Avrei piacere di confrontarmi anche a voce sulla questione e in ogni caso rimango a disposizione per eventuali chiarimenti.

Cordiali saluti



Contributo #11

Enrico Simionato, Inviato via email, 12 aprile 2024

Come da accordi le allego il file del progetto e la presentazione che ho dato ai residenti di Via Bollati.

Cordiali saluti

Cara Vicina e Caro Vicino

*Siamo Simionato Enrico e Dallagà Anna, il presente comunicato per chiedervi di porre una **firma** a sostegno del progetto che ora brevemente vi spieghiamo.*

OGGETTO: corsia ciclabile e senso unico in Via Bollati, Via Volpati e Via Varotara.

Le motivazioni che ci hanno spinto a raccogliere le vostre firme per sostenere questo progetto sono molteplici.

*La prima cosa è la **sicurezza** stradale; i cittadini di Mirano, soprattutto i giovani e i bambini, devono avere il diritto di circolare in sicurezza quando si muovono in bici o a piedi.*

Siamo stanchi di sentire tragiche notizie come la morte del bimbo di 8 anni all'incrocio tra Via Viasana e Via Don Orione.

Siamo tristi quando vediamo ricorrenti incidenti lungo la nostra via.

Siamo impauriti quando passeggiamo assieme al nostro cane nella nostra via perché il traffico è incessante e le auto corrono a velocità elevata.

*Siamo dell'idea che sia importante creare una **coscienza** diversa sul muoversi in strada, indirizzando il traffico automobilistico nelle vie più idonee.*

*Pensiamo sia giusto stimolare i cittadini miranesi a muoversi in maniera sostenibile per un **futuro** migliore.*

*Questa piccola zona rurale è altresì circondata da vari **punti di interesse storico**:*

- *Graticolato Romano: Via Cavin di Sala – Via Accopè; Via Cavin di Sala – Via Barbato; Via Desman; Fiume Muson (centuriazione Cis Musonem); consumato e svalutato ingiustamente dal traffico automobilistico.*

- Chiesetta di Santa Bakita.
- Villa Biasuzzi.

Inoltre sono presenti **itinerari ciclopedonali** che perdono il loro senso quando non vengono collegati gli uni con gli altri:

- ciclabile centro di Zianigo e Via Scortegaretta
- itinerario ciclopedonale del fiume Muson che prende inizio a fine di Via Mazzan
- ciclabile Cavin di Sala e Via Chiesa
- itinerario ciclopedonale in Via Varotara

Questo nostro umile progetto vuole essere innanzitutto sostenibile e sicuramente poco dispendioso per le casse del Comune. L'idea non è quella di chiudere fossati in quanto importanti per il nostro eco sistema e di non asfaltare ulteriormente il nostro suolo poiché già sfruttato al limite.

La proposta è quella di creare un **senso unico** nelle Vie:

- Bollati (da nord a sud);
- Volpati (da est a ovest);
- Varotara in Bollati (da ovest a est);
- Varotara in Cavin di Sala (da sud a nord).

Questo permetterebbe di creare in ogni via citata una **corsia ciclabile** da 1 metro e/o 1 metro e mezzo di larghezza sfruttando anche la banchina stradale.

Gli **interventi** sarebbero quindi:

- nuova segnaletica orizzontale
- nuova segnaletica verticale
- messa in sicurezza con attraversamenti ciclopedonali tra: Via Bollati e Via Volpati; Via Bollati e Via Varotara; Via Bollati e Via Cavin di Sala; Via Accopè e Via Cavin di Sala; Via Varotara e Via Cavin di Sala.

Ricordiamo che anni fa è già stato creato un senso unico provvisorio in Via Bollati per i lavori di restauro del ponte a curva in Via Scortegara, tutto ciò senza creare difficoltà nella circolazione.

Lo sforzo sembrerebbe **minimo** e il risultato potrebbe diventare molto importante per il nostro futuro e per quello delle generazioni avvenire.

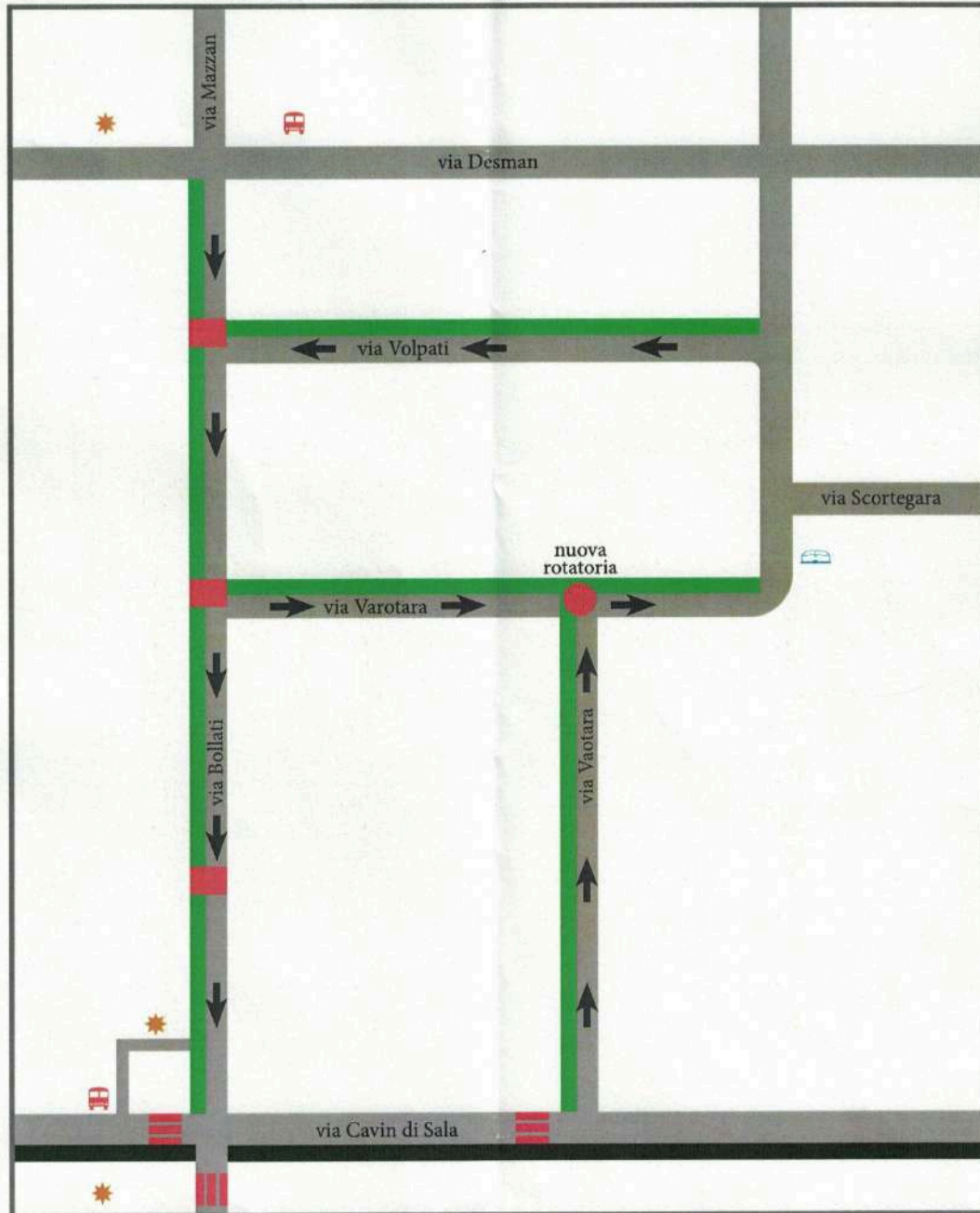
Vi alleghiamo **Mappa del progetto** e un **Modulo** dove porre **Nome, Cognome, Indirizzo e Firma**. Una volta firmato potete **imbucare** il modulo nella nostra cassetta delle lettere al **civico 2/B di Via Bollati**. Provvederemo a consegnare la documentazione all' Assessora Elena Spolaore già a conoscenza di questo progetto.

Dobbiamo essere uniti per il nostro futuro.





Fiduciosi del Vostro interessamento, porgiamo cordiali saluti.






Progetto Nuova Corsia Ciclabile

 via Bollati - via Volpati - via Varotara



Legenda:

-  Corsia ciclabile
-  Pista ciclabile
-  Direzione di marcia
-  Dosso dissuasore

-  Attraversamento ciclopedonale
-  Punto di interesse storico
-  Scuola
-  Fermata bus