

commessa

1119-MPV

file

MPV-RG

tavola

**RG**



# Comune di Mira Città Metropolitana di Venezia

R.U.P. Arch. Lorenzo Fontana

Progetto di riqualificazione urbana di Piazza Vecchia.

## PROGETTO DEFINITIVO-ESECUTIVO

ELABORATI GENERALI

RELAZIONE GENERALE

scala

//

data

Dicembre 2019

Revisione n.	data
R00	--/--/--

Redazione

Arch. Carlotta Galeazzo

Verifica

Arch. Giorgio Galeazzo

Approvazione

Arch. Giorgio Galeazzo



R.U.P.:

non approvato	--/--/--
approvato con prescrizioni	--/--/--
approvato	--/--/--

Gruppo di progettazione:



**Galeazzo  
Architetti Associati**  
Via P.E. Botta, 1  
35138 Padova (PD)

**NEGRI&FAURO  
ARCHITETTI**

**Negri & Fauro  
Architetti Associati**  
Via B. Crescenzo, 11  
35012 Camposampiero (PD)



**Comune di Mira (VE)**  
Piazza Nove Martiri, 3 – 30034 Mira

Commessa:	<b>1119-MPV</b>
Elaborato:	<b>RG</b> <b>RELAZIONE GENERALE</b>

## 1 – INDICE

---

2 – CENNI STORICI .....	2
3 – CRITICITÀ DELLO STATO DI FATTO .....	15
4 – INTRODUZIONE AL PROGETTO .....	10
5 – ISPEZIONE E RILIEVO GEOMETRICO .....	13
<b>5.1 - Localizzazione</b> .....	13
<b>5.2 - Specifiche e contesto dell'ispezione</b> .....	13
6 – INTERVENTI PROGETTUALI-1° stralcio .....	17



## 2 – CENNI STORICI E INTERVENTI PRECEDENTI

Il comune di Mira è un succedersi di centri abitati, un tempo indipendenti e oggi fusi insieme, la cui vita si svolge lungo la Riviera del Brenta, nota per le ville che i patrizi veneziani vi costruirono e ancora fonte di traffici, commerci, sviluppo economico e sociale. Il toponimo Mira deriva probabilmente da *mira*, specola con funzioni di osservatorio militare a salvaguardia del retrostante territorio della centuriazione; secondo altre fonti risale da *Midanis* (bolla di papa Eugenio III al vescovo di Treviso del 1152) o da *Midranae* che ricordano entrambe la natura acquosa del suolo. Queste fortezze, oltre a servire per la sosta dei soldati nei loro spostamenti, servivano anche per proteggere le vie di comunicazione e probabilmente anche come punto di avvistamento. Il Brenta, protagonista della storia mirese, ne ha lasciato tracce anche nella toponomastica del centro (Mira Porte, Mira Ponte, Mira Taglio).

Già in età romana si ha la certezza che questo territorio fosse abitato. Il fiume vi scorreva con un ramo minore, che seguiva il corso dell'attuale via Brentelle. Tramite la centuriazione, cioè la suddivisione e organizzazione del territorio agricolo basata su cardini e decumani, i romani bonificavano e sistemavano i territori fertili conquistati e quelli parzialmente incolti da riconvertire all'agricoltura per poi distribuirli ai veterani come buonuscita.

Per Porto Menai (corrispondente alla *Mansio Ad Portum* nella Tabula Peutingeriana) passava la via Aemilia Minor, che collegava Bologna ad Aquileia, successivamente vi si sovrappone la via Annia, la quale scendeva fino a Rimini. Porto Menai rappresentava un importante porto fluviale sul Brenta, il principale per lo scalo di merci da e per l'Adriatico, la sosta e il ristoro lungo il transito della via Annia e per il cambio degli animali da traino.



Tabula Peutingeriana, IV secolo d.C.

Con la decadenza della potenza romana e le successive invasioni barbariche che distrussero l'Impero gli abitanti delle città e delle campagne intorno alla laguna veneta si rifugiarono sulle isole e il vescovo di Treviso estese la sua giurisdizione fino al Brenta. L'abbandono delle campagne durò vari secoli, periodo sufficiente perché i boschi ritornassero a coprire la fertile pianura e le strade; i fiumi, con argini non più curati, esondarono formando vaste paludi negli avvallamenti e la centuriazione romana divenne irriconoscibile.

Nel 1142 i Padovani scavarono un taglio sul fianco sinistro del Brenta per la diversione delle acque verso Sant'Ilario, un'abbazia benedettina sorta agli inizi dell'800 su terreno dei dogi Angelo e Giustiniano Partecipazio, che divenne centro di bonifica dei terreni paludosi, incrementando l'agricoltura e favorendo la caccia e la pesca. Indubbiamente la collocazione territoriale all'estremo lembo dei domini padovani, a ridosso del Dogado veneziano, influì positivamente sullo sviluppo socio-economico, specie per la presenza del corso d'acqua, via principale del traffico commerciale fra le due città. Frequentissime furono le guerre che fra il XIII e il XV secolo insanguinarono e devastarono il contado fra Venezia, Padova e Treviso.

Con il Trattato di Pace del 10 marzo 1374 fu deciso che una commissione composta di soli Veneziani determinasse il confine fra i due Stati. Esso veniva fatto partire dalla torre di Curano e, procedendo in linea retta verso nord, seguiva per un lungo tratto l'argine del fiume Brentasecca giungendo fino a Curaniello; da qui proseguiva fino a un ponte che sorgeva al centro della località di Gambarare (oggi Piazza Vecchia di Gambarare), che portava da Padova al monastero



**Comune di Mira (VE)**

Piazza Nove Martiri, 3 – 30034 Mira

Commissa: **1119-MPV**

Elaborato: **RG**  
**RELAZIONE GENERALE**

di Sant'Ilario. Dal ponte di Gambarare-Piazza Vecchia la linea di confine volgeva ad est per puntare nuovamente verso nord, giungendo a Piazza Mercato. Questo tratto del confine ricalcava la Via dell'Asse (oggi vie XXV aprile e Risorgimento).



Carta Stradale del 1833. La linea continua azzurra da Giare a Oriago indica il confine tra i territori di Padova e Venezia, come stabiliti nel 1401.

Nel 1376 la Serenissima unificò i nuclei abitati all'interno di questa linea di confine organizzandoli in una struttura amministrativa denominata "gastaldia di Gambarare".

Le ostilità ripresero e l'11 gennaio 1401 due periti veneziani delinearono nuovamente il confine fra il padovano e il dogado piantando sul terreno dei pali di legno. A Piazza Vecchia "il segno e termine di confine viene piantato sulla stessa Brentasecca...dove sono due grandi alberi a un capo del ponte della ricordata villa di Gambarare, verso la strada per la quale si va alla chiesa dei Santi Ilario e Benedetto." Quasi subito Venezia sostituì i pali con grandi pilastri di termine in cotto, detti "Termini", uno solo dei quali è oggi in piedi a Oriago. Quello alzato al centro di Piazza Vecchia crollò all'inizio del Novecento e sulle sue fondazioni il Comune fece erigere un nuovo pilastro, ora oggetto di restauro.



Foto storica del 1965.



Disegno inizi secolo XX.

Altri conflitti infierirono su quei territori, concludendosi nel 1405 quando Venezia riuscì ad impossessarsi della città di Padova e pose fine alla signoria Carrarese. Padova divenne parte dello Stato veneziano con ampie autonomie e senza che il suo territorio subisse mutilazioni. Verso la metà del secolo XVI Venezia staccò la villa-comune di Porto, da Ballello e dal cippo confinario veneziano di Piazza Vecchia fino ai limiti della villa di Sambruson, annettendola al dogado di Gambarare per premiarla del sostegno ricevuto nella guerra contro la Lega di Cambrai.



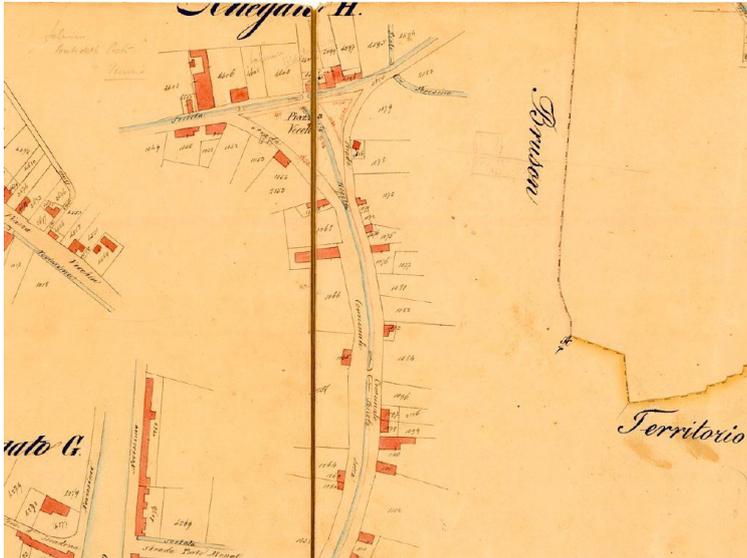
**Comune di Mira (VE)**

Piazza Nove Martiri, 3 – 30034 Mira

Commissa: **1119-MPV**

Elaborato: **RG**  
**RELAZIONE GENERALE**

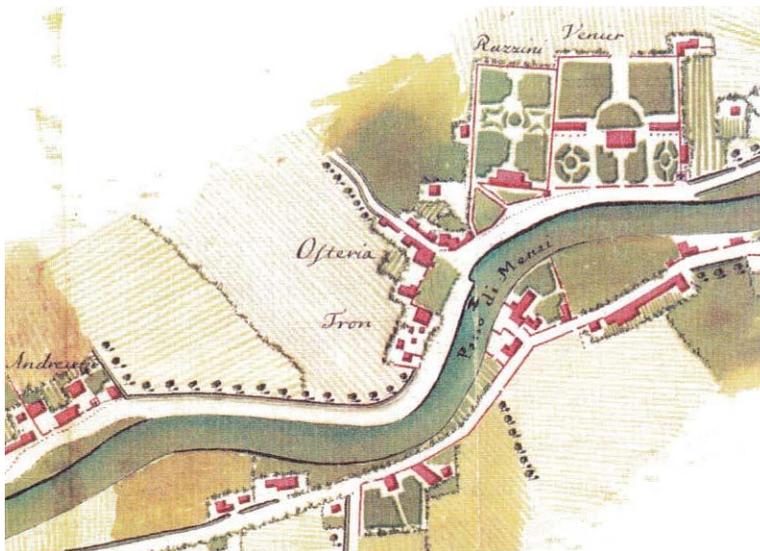
Nel 1610, su progetto di Alvise Galesi vengono scavati dalla Serenissima la Seriola Veneta, per portare l'acqua potabile alla città e il canale del Novissimo. Il Brenta non alimenta più direttamente Piazza Vecchia ma una rosta in legno regola l'immissione dell'acqua all'altezza di Porto Menai, da allora i vari alvei del Brenta antico presero il nome di seriole come generiche vie d'acqua. Un *partidor* nello slargo di Piazza Vecchia divide il corso in due: la Seriola Novissima di Bastie e la Seriola Novissima di Giare.



Mapa del Catasto Austriaco del 1887, dove si può apprezzare la bipartizione delle seriole di Piazza Vecchia.

Gambarare nel 1600 è ricordato dalle cronache come un grosso centro di 2500 anime, sede di un provveditore incaricato di amministrare una vasta giurisdizione. La mutata condizione politica porta all'abbandono delle antiche rocche, divenute ormai inutili, ed induce a costruire al loro posto splendide dimore, edificate specialmente dal ricco patriziato veneziano al centro delle grandi proprietà che andava acquistando nella terraferma veneta. La posizione geografica privilegia il territorio comunale stante la vicinanza con Venezia e la possibilità di raggiungere la città per via d'acqua.

È il periodo dei burchielli, dei passi a barca lungo le rive, ovvero dei traghetti per persone e merci gestiti per conto della Serenissima dai nobili del luogo, così come per le palade e le conche di navigazione. Essi agivano come veri e propri ponti in concomitanza con vie di comunicazione e luoghi di scambio, quali mercati e osterie. Tutti i passi a barca sono stati sostituiti da ponti nel corso dell'800 e della loro presenza sono rimaste solo le testimonianze iconografiche.



Cartografia settecentesca attribuita allo Zannoni.



**Comune di Mira (VE)**

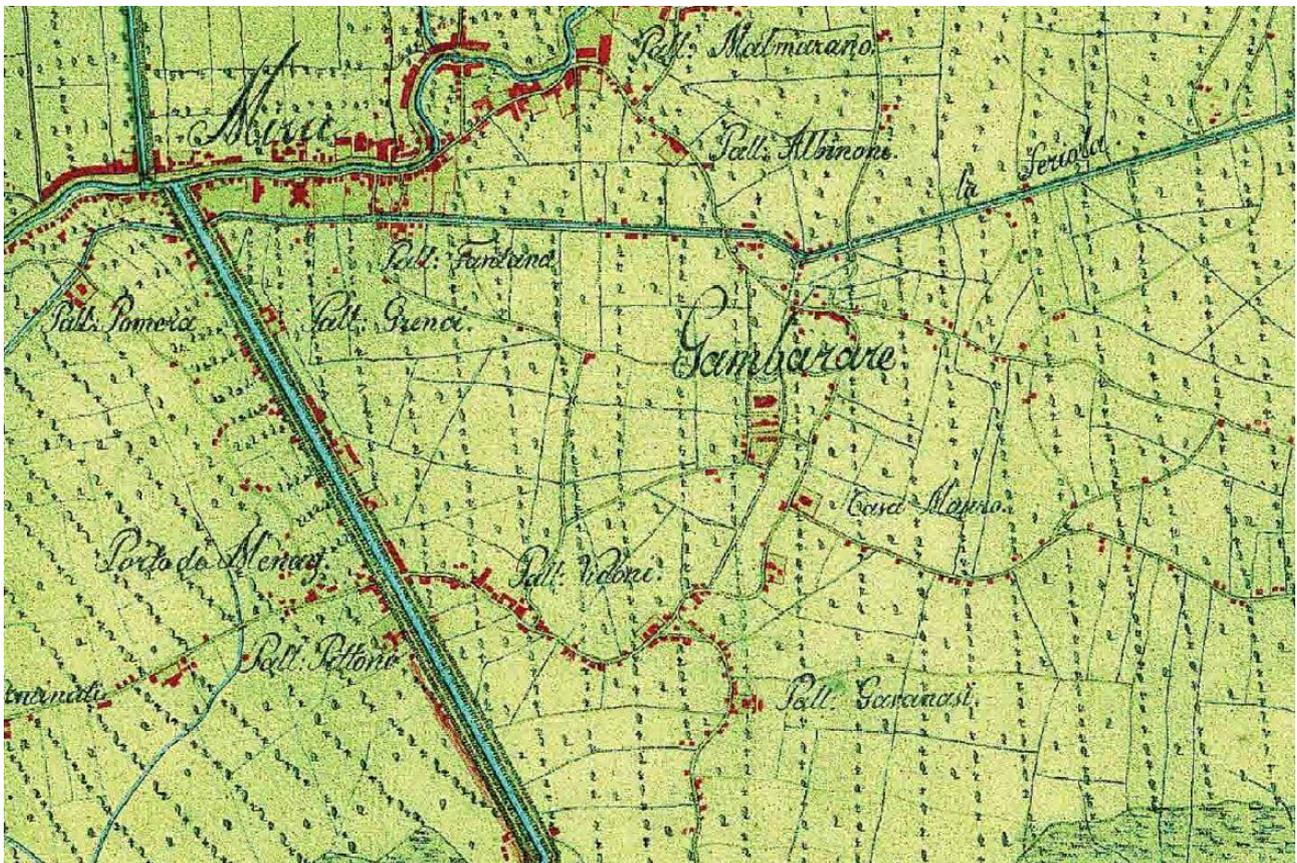
Piazza Nove Martiri, 3 – 30034 Mira

Commissa: **1119-MPV**

Elaborato: **RG**  
**RELAZIONE GENERALE**

Il 4 settembre 1640 con un atto notarile la frazione medievale di Gambarare, centro del comune rurale, cambia nome in Piazza Vecchia di Gambarare per distinguersi dall'abitato che va sviluppandosi lungo la Via dell'Asse, giungendo a Piazza del Mercato, istituita dal Provveditore veneziano in alcuni suoi possedimenti.

Col Trattato di Campoformio (1797) l'arciducato d'Austria assume il controllo del Veneto e delle terre della Repubblica di Venezia in Istria e Dalmazia e fa subito redigere una cartografia moderna che indichi tutti i nuclei urbani ma che tenga anche conto delle caratteristiche ambientali ed antropiche significative, la Kriegskarte. Ne deduciamo che Gambarare nel 1798 è *“una grande località la cui popolazione molto sparsa ascendeva a 2665 abitanti, fra i quali non era presente nessun nobile, 10 erano religiosi e 3 persone avevano il rango di funzionari e notabili. I residenti abitavano in 487 edifici (case e casoni) e, utilizzabili per il trasporto di truppe, armamento e vettovaglie, nel paese c'erano 340 animali da tiro e 94 animali da soma.”* Riguardo alla viabilità si annoveravano tre vie carrozzabili: verso Malcontenta, per Porto Menai e per San Bruson, pessime in ogni stagione le prime due a causa del suolo pantanoso, discreta l'ultima anche se interamente sommersa da numerosi scoli nei giorni di pioggia intensa. La popolazione si poteva spostare quindi con notevoli difficoltà. Nel corso di tutto l'Ottocento gli abitanti si trovavano in una condizione di stagnazione economica che non vede variazioni dall'immutabile ripetersi stagionale delle attività agricole.



Territorio del Comune di Gambarare come rappresentato nella Kriegskarte 1798 -1807 di Anton von Zach.

Fino all'800 i fiumi erano le strade più economiche per il trasporto di persone e merci, utilizzabili in ogni stagione, per favorire le industrie; per il regolare il corretto deflusso delle acque, era quindi prevista una continua cura e manutenzione per permettere la loro fruizione e agibilità. (*“ogni due-tre anni era previsto il drenaggio, scavo del letto, il consolidamento delle rive e degli argini.”*)

Nel 1806 con la formazione del napoleonico Regno d'Italia si istituiscono i comuni di Mira, Oriago e Gambarare.



**Comune di Mira (VE)**

Piazza Nove Martiri, 3 – 30034 Mira

Commessa: **1119-MPV**

Elaborato: **RG**  
**RELAZIONE GENERALE**

Con l'annessione del Veneto all'Italia, seguita alla III guerra d'indipendenza (1866) si torna alla fusione dei tre comuni in uno solo e grazie alle inchieste agrarie sulle condizioni della classe agricola del Paese si scopre una situazione di notevole ristrettezza economica e sociale.

Nel 1890 viene istituita a Gambarare la prima cassa cattolica fondata in Italia da Don Luigi Cerutti per aiuto e promozione sociale. Grazie al solidale sostegno dei prestiti agevolati e dei contributi da essa concessi, in breve sorsero in parrocchia numerose azioni di aiuto e promozione sociale, con ricadute positive per tutta la popolazione.

Piazza Vecchia, a dispetto del nome, non ha mai avuto una "piazza" nel senso che le conferiamo attualmente, non corrisponde a un sagrato di una chiesa, non serve appunto ad allargare l'abitato per donargli maggior respiro, non vi si affacciano le municipalità o le sedi di governo cittadino, ma si configurava piuttosto come uno spiazzo pressoché triangolare in terra battuta, configurato dal corso delle seriole attorno a cui si sviluppavano le abitazioni, cui si accedeva tramite piccole passerelle in legno pedonali; le attività artigianali e soprattutto le osterie. Queste, da sempre, hanno contribuito a fornire un punto di aggregazione per la cittadinanza, che vi vedeva l'unico momento di svago all'intensa giornata lavorativa nei campi. Ce n'erano addirittura quattro, in più erano presenti alcune case private con mescita di vino, oltre al negozio di alimentari Baldan.



*Fotografia storica degli anni Sessanta che mostra il Partidor e il Capitello prospiciente Piazza Vecchia.*

Con il progresso degli anni '20 del '900 viene inaugurato il primo cinematografo "Cinema Teatro", chiamato poi "Cinema Nazionale" e chiuso negli anni '50, dalla facciata squadrata, a un vertice della piazza, a cui si aggiunge negli anni '40 l'edificio della cooperativa di consumo del popolo che si estese poi a occupare anche l'area del cinema stesso.



**Comune di Mira (VE)**

Piazza Nove Martiri, 3 – 30034 Mira

Commissa: **1119-MPV**

Elaborato: **RG**  
**RELAZIONE GENERALE**



*Cartolina fine anni Venti del Novecento in cui si vede l'edificio del Cinema Teatro e sullo sfondo si scorge il medievale edificio costruito dai monaci benedettini di Sant'Ilario.*

Nel 1950 viene inoltre inaugurata una sala da ballo coperta e un dancing all'aperto.

L'Idrovia Padova-Venezia è un'opera progettata all'inizio degli anni '60 dal Genio Civile di Venezia per collegare la zona industriale di Padova a quella di Marghera, attraverso il fiume Brenta e il canale Novissimo con un percorso di circa 28 km. Del progetto sono stati realizzati solamente 10,7 km tra Padova e il Brenta e tra il Novissimo e la laguna, 13 ponti stradali e uno ferroviario, una chiusa mobile e una conca di navigazione. L'intervento ha comportato una dirompente alterazione dell'ambiente naturale e antropico, dividendo in due l'abitato di Piazza Vecchia. Alcuni servizi infatti possono essere raggiunti solamente percorrendo il sovrappasso carrabile, inoltre la realizzazione di Via Argine Sinistro Idrovia a percorrenza veloce ha impedito qualsiasi possibilità di attraversamento ciclo-pedonale in sicurezza per collegare le due frazioni.



*Foto della costruzione dell'Idrovia Padova-Venezia.*

Negli anni più recenti le seriole che attraversavano Piazza Vecchia sono state tombinate lasciandone come unica testimonianza visibile le chiuse di deviazione costituite da un'intelaiatura in ferro sopra terra a sostegno delle due porte che incanalano l'acqua verso Giare e Bastie. Il meccanismo funziona tramite un congegno a vite, ancora presente, che permette di regolarne l'apporto idrico. Oltre a questo l'intervento ha previsto la pavimentazione di una parte pedonale individuata da un trapezio irregolare centrale, circondata dai parcheggi e dalle vie carrabili.



**Comune di Mira (VE)**  
Piazza Nove Martiri, 3 – 30034 Mira

Commissa:	<b>1119-MPV</b>
Elaborato:	<b>RG</b> <b>RELAZIONE GENERALE</b>



*Fotografia aerea della situazione attuale.*



## 6 – CRITICITÀ DELLO STATO ATTUALE

Ad oggi la piazza viene identificata da una superficie di circa 2060 mq pavimentata in masselli cementizi di colorazione rosata. Essa è delimitata a nord da via Porto Menai-XX Aprile, ad est da via Volontari della Libertà, ad ovest da una via a senso unico di percorrenza adiacente alle zone ristoro che prosegue verso sud-est ricongiungendosi alla viabilità principale. La parte pavimentata continua al di là della strada con piccole aiuole verdi e un'edicola. La medesima pavimentazione definisce sia la zona pedonale, che le aree destinate a parcheggi e si riaffaccia dall'altro lato della strada, in corrispondenza delle chiuse. Il marciapiede non è completamente lastricato per permettere l'ispezione e manutenzione delle seriole.

Il corso originario della seriola di Giare, ora tombinato, viene ricordato da un filare di alberi e da una striscia di verde trattata a prato, che funge da spartitraffico tra due carreggiate in via Volontari della Libertà: una ad alta percorrenza e l'altra prettamente privata. Qui trovano posto una serie di parcheggi a raso in linea. Altri posteggi sono dislocati ai lati della piazza vera e propria, nel numero di 8 ad est, 13 ad ovest a servizio dei bar, e 7 adiacenti l'edicola. Sulla piazza un sistema di aiuole in vasche di calcestruzzo e recinzioni metalliche delimita le aree trattate a verde; sono presenti delle panchine in legno e calcestruzzo in condizioni precarie, una fontanella e una pensilina di fermata del bus che appare dimenticata da tempo sul limitare della strada, all'interno di una delle aiuole. La sua posizione e forma non la rende fruibile da chi deve attendere i mezzi pubblici; inoltre lo slargo a disposizione della fermata del bus viene quotidianamente occupato come ulteriore parcheggio, limitando la visibilità e comodità della sosta per l'autobus.

La configurazione irregolare della piazza richiama quindi il tracciato delle seriole che un tempo la delimitavano, ad est infatti riprende la curva del canale che scende verso Giare. Delle memorie storiche preesistenti pochissimo è rimasto, l'edificio della cooperativa sociale ancora definisce, assieme a quello del cinema il fronte est ma i loro prospetti appaiono talmente modificati che sono difficilmente riconoscibili.

Il cippo che segnalava il confine tra il dominio di Padova e quello Veneziano, ricostruito nei primi anni del '900 è ora in fase di restauro. Il suo recupero però dovrebbe affiancarsi a una riqualificazione della piazza, che possa conferirgli la giusta importanza e valorizzazione, con elementi esplicativi della storia della comunità e dei luoghi, mentre ora scompare confuso tra le fronde dei pini.

Il capitello che caratterizzava la parte settentrionale, a ridosso della proprietà Naletto non è più presente, ma fortunatamente risulta smontato e archiviato all'interno della proprietà stessa.

Le alberature presenti nella piazza non sono più quelle autoctone che sicuramente ombreggiavano e marcavano il confine tra i due domini, ora sono presenti due grossi pini marittimi che contribuiscono, date le notevoli dimensioni, con le loro radici a devastare la pavimentazione.

La notevole richiesta di parcheggi va a scontrarsi con il desiderio di fornire una zona completamente pedonale e fruibile, che assuma l'identità di piazza, come centro di aggregazione. Ad essa si unisce la richiesta di incrementare i frammenti di percorsi ciclo-pedonali esistenti ai troci ritrovati per formare una rete estesa di tracciati a mobilità lenta che coinvolga la piazza e si sviluppi in varie direzioni, collegando frazioni un tempo comunicanti e ora distaccate.

Ma forse la criticità maggiore è l'assenza quasi totale di attività e servizi che coinvolgano e vengano valorizzati da un parterre comune: la mancanza di un punto di ritrovo, di unione, di aggregazione non fa vivere la piazza in quanto tale.



## 4 – INTRODUZIONE AL PROGETTO

La frazione di Piazza Vecchia a Mira, come tutti i territori del Veneto lagunare, nasce da uno stretto e indissolubile connubio con l'acqua. Un rapporto di avversione e necessità: i terreni da bonificare da situazioni paludose e insalubri, la regimentazione in canali di scolo per la depurazione e l'approvvigionamento di acqua potabile alla città di Venezia, la sistemazione in corsi navigabili per lo sviluppo del commercio idrico, che hanno portato a oltre due secoli di progetti, sperimentazioni e lotte politiche.

Il progetto pone l'accento su questo tema per proporre una riqualificazione di Piazza Vecchia, si vuole infatti andare a recuperare il legame strettissimo che le città rivierasche avevano con il fiume, non in chiave bucolica o nostalgica ma culturale ed identitaria.

“Le donne scendono al canale ad attingere l'acqua per i loro bucati;  
lavano e appendono i panni nell'orticello di lattughe e pomodori.  
Un pescatore va lungo le rive con la sua piccola rete, sperando nella buona fortuna [...]  
Qualche branco di pecore, qualche cavalluccio;  
e, dappertutto, oche e galline.  
La barca va, tirata dai cavalli dell'alzaia, o,  
quando manchino i cavalli, dai battellanti stessi. [...]  
Tra la popolazione delle barche e quelle delle rive c'è vecchia amicizia: sono tutti di una famiglia,  
la famiglia del fiume.”

(D. Valeri, *Invito al Veneto*, Bologna, Boni, 1977, p. 32)

Recuperare quindi un segno, un tracciato di quello che era il corso della Seriola Novissima di Giare: non potendo riportare l'acqua in superficie l'idea è stata quella di definire un sistema di caditoie e canalino di scolo per le precipitazioni che riporti alla memoria l'antico elemento paesaggistico. Questo nel primo tratto della piazza viene sintetizzato in un tratto forte, diagonale che definisce una rottura, un cambiamento, aiuta a catturare l'attenzione del visitatore ponendo il focus su una soglia da attraversare, come un invito a entrare nella storia passata. Il reale sedime della seriola è invece esplicitato da una gradonata sinuosa che forma una zona di sedute concave, a ripresa di un piccolo teatro, che contribuisca a formare un luogo sfruttabile per piccoli eventi, uno spazio di aggregazione e uno sfondo per il cippo di termine. Questo infatti ponendosi tra il segno d'acqua e la seduta viene a configurarsi come il protagonista della scena all'interno della piazza.

Nella parte meridionale la forma riprende quella allungata, che originariamente la piazza aveva, e con la stessa pavimentazione ci si ricollega a via Volontari della Libertà con l'inizio di un percorso ciclo pedonale che arriva a ridosso dell'Idrovia, ricollegandosi dall'altro lato del lungargine a quello esistente. L'attraversamento diretto di Via Argine Sinistro Idrovia sarebbe da mettere in sicurezza tramite un inserimento più graduale e lento. Bici e pedoni si renderanno visibili procedendo per un tratto parallelamente alla viabilità carrabile per poi immettersi in strada e attraversare.

Questa lunga arteria ciclo-pedonale risulterebbe affiancata a un filare di alberi, oltre il quale un parcheggio a raso delimiterebbe poi il corso di via Volontari della Libertà. La speranza sarebbe quella di veder realizzata una via a ovest che da via Porto Menai, all'incrocio con Via dei Campi prosegue in direzione sud e, svoltando poi a est, si ricollegli al sovrappasso di via Primo Maggio, di fatto deviando il traffico veicolare intenso che collega le due sponde dell'idrovia.

L'arteria verde e di mobilità lenta sarebbe interrotta solamente in corrispondenza degli ingressi alle abitazioni private e alle attività presenti, come in passato facevano le piccole passerelle di attraversamento della seriola,



**Comune di Mira (VE)**

Piazza Nove Martiri, 3 – 30034 Mira

Commissa: **1119-MPV**

Elaborato: **RG**  
**RELAZIONE GENERALE**

e si allargherebbe a definire un piccolo sagrato pavimentato antistante l'Oratorio di San Gaetano, andando quindi a valorizzarlo e identificarlo in mezzo alle case tra cui è inserito.

L'intervento nella parte settentrionale prevede l'inserimento di due aree a parcheggio, trattate a verde, da almeno venti posti ciascuna, più la definizione di altri posteggi in linea a raso lungo via Leonardo da Vinci, con l'inserimento, grazie allo spostamento della recinzione della scuola di circa..., di una pista ciclo-pedonale di collegamento alla piazza e con il troso della Saresina sulla destra, attraverso via Andrea del Castagno. L'individuazione della stessa viene accompagnata da un filare di alberi a separare le due mobilità. All'incrocio con via Porto Menai il capitello recuperato dalla proprietà Naletto, viene restaurato e collocato in sede. Sarà delimitato con delle pannellature e poggerà su un piccolo parterre; una seduta servirà a conferirgli quell'atmosfera che ricorda i vecchi rosari compiuti dalla comunità.

Le chiuse presenti sul marciapiede antistanti la proprietà Naletto vengono ridisegnate tramite una struttura a ponte in corten che ne sottolinei la presenza e le riqualifichi.

La sonorità dell'acqua che scorre al di sotto del segno tracciato e la visione tramite la riapertura delle chiuse consente di volgere la mente al ricordo e calarsi in una realtà passata che ancora molto avrebbe da offrirci.

Nella piazza vera e propria la ricucitura della via con i parcheggi a servizio dei bar per la formazione di un plateatico avrebbe una duplice funzione: far partecipare tali attività alla vita della piazza e fornire loro la possibilità di un'estensione esterna nelle stagioni estive, inoltre cambierebbe la percezione del confine, non più definito da strade ma dall'abitato, offrendo maggiore fruibilità e sicurezza ai pedoni.

Sulla piazza vengono definiti due sistemi di pavimentazioni: uno in lastre di pietra di Trani Bianco, disposte a correre, di spessore 60 mm, per il plateatico dei bar, delimitato da una piccola comfort zone, dove si concentrano sedute, ombreggiature verdi e l'illuminazione pubblica, e una definita da campiture in graniglia su massetto in calcestruzzo armato. La scelta dell'utilizzo di una graniglia piuttosto che una pavimentazione definita, porta il ricordo alla terra battuta che configurava la piazza fino alla fine degli anni '90. Un parterre disegnato specificatamente avrebbe infatti conferito un aspetto che l'ambiente non ha mai avuto nella sua storia passata.

Un disegno di cordone in trachite euganea grigia, della larghezza di 40cm scandisce la piazza in un ritmo cadenzato, ogni 7 metri, conferendole maggior dinamicità.

Al limite nord la fermata del bus viene ridisegnata, in modo da includere anche l'edicola, che potrebbe così essere meglio sfruttata da chi attende i mezzi e assumerebbe un ruolo di presenza invece di essere relegata al limite dello spazio pubblico. La forma assunta è sinuosa, morbida e consente di non entrare in contrasto con l'intorno, ma quasi di adagiarsi nel disegno generale.

A est permangono parcheggi, nel numero di 7 a servizio delle attività limitrofe e per sosta breve.

Un'altra porzione può essere ricavata in concomitanza con la curva della Saresina, organizzando un sistema di posteggi che aiuterebbe e rivalorizzerebbe i servizi posti sulla strada XX Aprile.

L'attenzione posta alla piantumazione di alberi e verde autoctono non vuole essere una mera operazione di arredo urbano ma vuole restituire identità culturale ai luoghi, accrescerne i valori estetici e ricreativi, limitando l'impatto delle strade carrabili sull'area pedonale, regolare la qualità dell'aria, delle acque e del clima, mitigare il rischio di invasione delle specie infestanti; così come definito dalla Legge 10/2013 Norme per lo Sviluppo degli Spazi Verdi.

La definizione di alcuni assi visuali che recuperino la memoria naturale e antropica del luogo è stato il punto di partenza del progetto di masterplan generale in quanto:



**Comune di Mira (VE)**  
Piazza Nove Martiri, 3 – 30034 Mira

Commessa:	<b>1119-MPV</b>
Elaborato:	<b>RG</b> <b>RELAZIONE GENERALE</b>

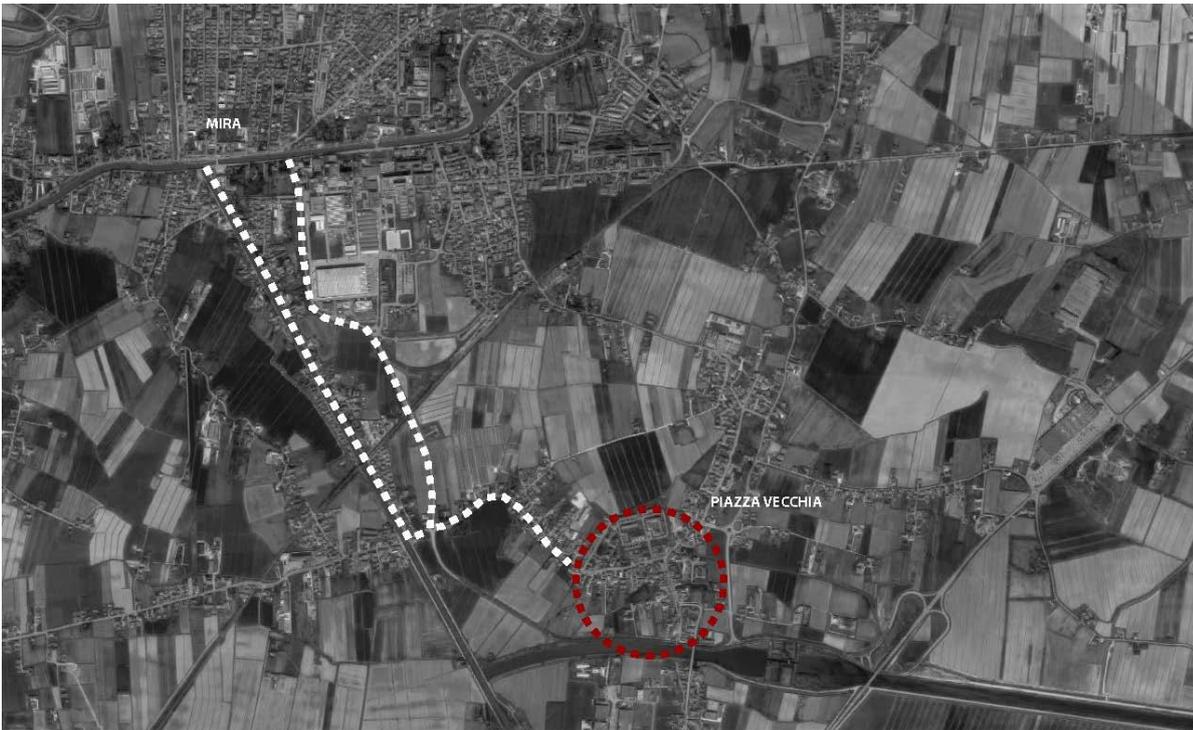
“Solo la conoscenza del passato e dell’identità culturale del territorio consente di orientare le scelte per il suo futuro” (G. Caravello), un futuro che sia rispettoso dei luoghi e che possa essere di insegnamento per le generazioni successive.



## 5 – ISPEZIONE E RILIEVO GEOMETRICO

### 5.1 - Localizzazione

Piazza Vecchia di Gambarare si colloca a circa 3,5 Km dal Centro di Mira, in posizione sud-est, a ridosso dell'Idrovia Padova- Venezia.



Localizzazione del sito (fonte "Google Maps" 2018)

### 5.2 - Specifiche e contesto dell'ispezione

Sono state effettuate due campagne di rilievo per la restituzione geometrica della situazione attuale: una ha riguardato la planimetria dell'area della piazza e porzioni limitrofe, così come indicato nel rettangolo rosso dell'immagine; la seconda ha previsto l'indagine della rete dei sottoservizi presenti, dei loro collegamenti e della stratigrafia della pavimentazione esistente.



La prima campagna ha previsto l'utilizzo di un drone per effettuare un piano di volo e acquisire immagini ad alta definizione dell'area interessata. Inoltre un rilievo topografico della zona ha consentito l'individuazione dei confini e limiti principali e delle altimetrie territoriali su cui imbastire il progetto di riqualificazione.

L'apertura dei pozzetti elettrici, di scarico acque bianche, nere e la realizzazione di piccoli sondaggi ha consentito la definizione della stratigrafia stradale, la collocazione delle linee interrato e quindi di definire la predisposizione per le nuove reti che andranno ad interessare il progetto.



L'apertura delle Chiusure delle seriole ha permesso di comprenderne la conformazione e lo stato di conservazione in modo da integrarle nell'intervento di riqualificazione dello spazio pubblico. Attualmente queste non sono correttamente mantenute e risultano invase da plastica e rifiuti.



**Comune di Mira (VE)**  
Piazza Nove Martiri, 3 – 30034 Mira

Commissa:	<b>1119-MPV</b>
Elaborato:	<b>RG RELAZIONE GENERALE</b>





## 7 – INTERVENTI PROGETTUALI – 1° STRALCIO

Le opere consistono nella realizzazione di una parte del progetto complessivo della nuova piazza, individuate in un 1° stralcio esecutivo.

L'area oggetto d'intervento è compresa tra i parcheggi ad ovest, antistanti le attività commerciali, la sosta degli autobus a nord, il "cippo" ed i parcheggi ad est, la parte di pavimentazione esistente a sud.

Verrà realizzata una nuova pavimentazione con cordone in trachite, fasce in trachite con lavorazione "piano granigliato e coste segate" e campiture in graniglia su massetto di calcestruzzo armato. Le nuove opere dovranno collegarsi alle parti rimanenti dello stato di fatto, la cui pavimentazione è in masselli di calcestruzzo.

I lavori dovranno consentire l'utilizzo della maggior parte dei parcheggi esistenti per non arrecare disagi alle attività. L'interruzione della sosta in prossimità delle attività ad ovest potrà avvenire solo durante le demolizioni e ripristini delle pavimentazioni limitrofe al nuovo intervento e occasionalmente in caso di particolari attività del cantiere. Alcuni posti auto attuali, posti lungo il lato est, saranno interessati dall'area di cantiere, per consentire l'accesso dei mezzi e ripristinati alla fine dei lavori.

Si segnala la necessità di mantenere un punto fiduciale e altimetrico esistente, posto sul contenimento di un'aiuola, per il quale il Comune avvierà richiesta di spostamento. Durante il cantiere si dovrà mantenere una porzione di muretto per il mantenimento del manufatto.

Si segnala inoltre che al momento della stesura del presente progetto sono in corso opere di restauro dell'antico "cippo"; qualora tali lavori fossero ancora in corso al momento della realizzazione delle opere di cui al presente progetto, sarà necessario coordinarsi con l'impresa incaricata del restauro.

L'oggetto dell'appalto consiste nell'esecuzione di tutti i lavori e forniture necessari per la realizzazione dell'intervento mediante l'uso di materiali e tecniche a ridotto impatto ambientale durante il ciclo di vita dell'opera conformi ai criteri ambientali minimi (CAM) del Ministero dell'Ambiente (DM 11/1/2017).

Nel dettaglio, si precisa che la pavimentazione sarà costituita da un massetto di 15 cm, armato con rete 20x20 diametro 8 mm. ed idonei giunti di dilatazione, con finitura in graniglia di marmi selezionati, la cui campionatura sarà sottoposta per accettazione dalla D.L.. Le campiture, con intervallo di 7 metri saranno definite da fasce in trachite euganea grigia dello spessore di cm. 6. Nelle campiture tra una fascia e l'altra si dovranno realizzare i giunti corrispondenti a quelli strutturali del massetto, rispettando le indicazioni di progetto.

Lo smaltimento delle acque meteoriche è affidata ad una canaletta con griglia in ghisa, il cui andamento seguirà le indicazioni della planimetria di tracciamento, che sarà allacciata alla rete principale esistente, lungo il lato ovest. Mentre per la porzione di piazza a ridosso del "cippo", il deflusso delle acque meteoriche avverrà tramite un "rigolo" formato da una canaletta in marmo Trani sagomata e dotata di elementi forati in pietra.

Si prevede un impianto di illuminazione ed irrigazione che saranno implementati negli stralci successivi. L'approvvigionamento elettrico avverrà dal quadro della cabina Enel posta a sud.



**Comune di Mira (VE)**

Piazza Nove Martiri, 3 – 30034 Mira

Commessa: **1119-MPV**

Elaborato: **RG**  
**RELAZIONE GENERALE**

Le principali opere che formano oggetto dell'appalto, risultanti dagli elaborati grafici del progetto esecutivo, possono riassumersi come segue:

- rimozione segnaletica verticale ed opere varie di arredo urbano e trasporto presso magazzino comunale
- taglio e spostamento di alberature esistenti
- demolizioni cordunate e manufatti in calcestruzzo di contenimento di aiuole
- demolizione della pavimentazione esistente in masselli di calcestruzzo, con reimpiego di parte della medesima per le integrazioni e modifiche previste dal progetto
- scavo di sbancamento, analisi terreni da scavo, reimpiego e trasporto in discarica per smaltimento
- scavo a sezione obbligata per la realizzazione dei sottoservizi (scarico acque meteoriche, rete illuminazione, acquedotto)
- realizzazione dei nuovi sottoservizi, pozzetti e allacciamenti alle reti esistenti
- realizzazione di nuove cordunate in cls ed in trachite
- posa di canalette di raccolta acque meteoriche e rigolo in pietra con relative caditoie
- realizzazione di massetto armato e fibrorinforzato
- realizzazione di pavimentazione in trachite e graniglia di cls e pietra
- realizzazione impianto elettrico e posa di nuovi corpi illuminanti
- realizzazione di impianto di irrigazione della nuova aiuola
- sistemazione del terreno nelle nuove aiuole ed opere a verde
- posa segnaletica stradale
- realizzazione di segnaletica orizzontale
- collegamento elettrico alla cabina Enel

Per la realizzazione delle opere di progetto si prevede una durata di 150 giorni naturali e consecutivi.