



Regione del Veneto
Provincia di Treviso
Comune di Mogliano Veneto

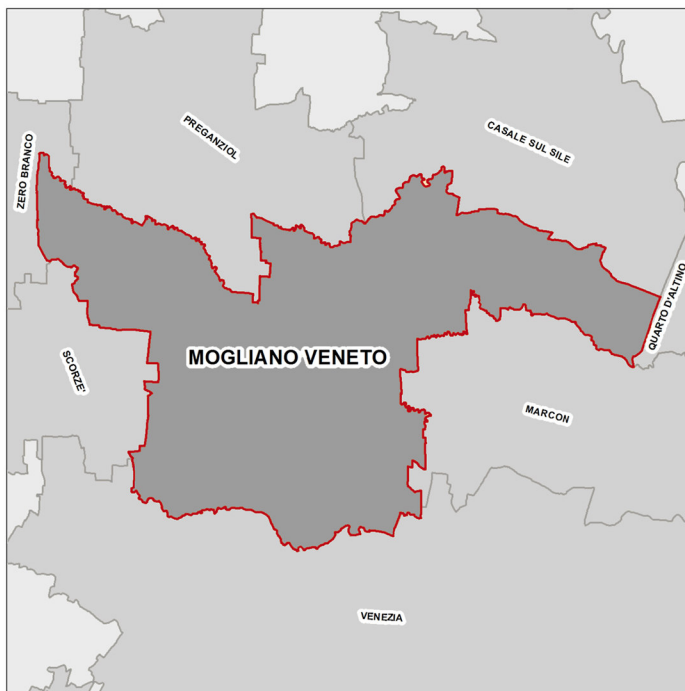
P.A.T.

Piano di Assetto del Territorio

R	04	1
---	----	---

SCALA 1:10.000

Norme di Attuazione: Progetti di Rilievo Metropolitan - Masterplan Art.21



Il Sindaco e Assessore Urbanistica
Carola Arena

Progettisti

Arch. Salvina Sist - U.T.
Urb. Roberto Rossetto - Terre srl

Co-Progettazione
Provincia di Treviso

Coordinamento

Arch. Stefano Maria Doardo - Terre srl

Gruppo di Lavoro

Terre srl:

Pian. Michele Napoli
Dott. Marco Urgenti
Pian. Mauro Zanardo
Pian. Riccardo Paro

Ufficio Tecnico:

Geom. Cristina Libralato
Pian. Fabio Baldan
Pian. Gianpaolo Giudici
Pian. Roberto Volpato
Pian. Thomas Girardo

Rapporto Ambientale (V.A.S.)
Terre srl

Studio idraulico

Ingegneria2P&associati

Studio Geologico

Argodue Studio Associato

Studio Agronomico

Dott. for. Michele Martin

Valutazione Incidenza Ambientale

Dott. for. Andrea Rizzi - Terre srl
Dott.ssa Alice Puppini - Terre srl

Adozione:

Approvazione::

Gennaio 2018

PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO
PROGETTI DI RILIEVO METROPOLITANO - MASTERPLAN





PROGETTI DI RILIEVO METROPOLITANO	4
A. CORRIDOIO DEL FIUME ZERO	10
B. CORRIDOIO DEL FIUME DESE.....	22
C. PARCO DI MOGLIANO	30
D. TERRAGLIO SLOW.....	38
E. AMBITO DEL CENTRO URBANO	42

PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO
PROGETTI DI RILIEVO METROPOLITANO - MASTERPLAN





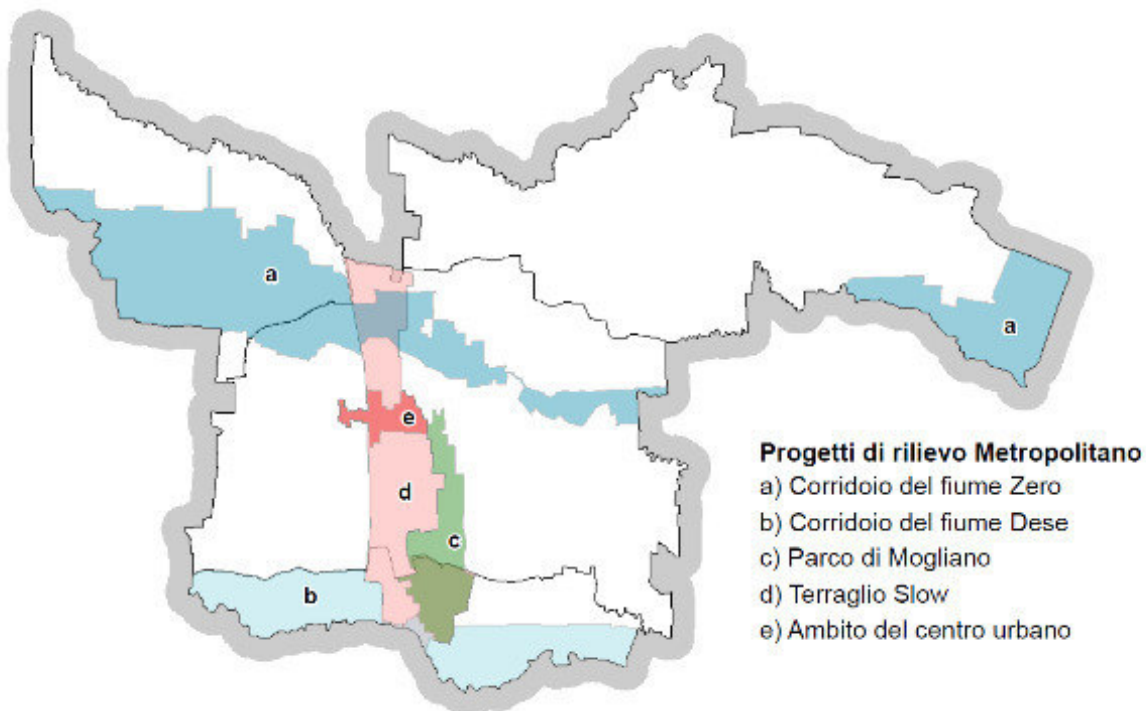
PROGETTI DI RILIEVO METROPOLITANO

Art.21 N.d.A. - *Progetti di Rilievo Metropolitan*

Il PAT individua all'interno del territorio comunale **5 ambiti territoriali** prioritari e strategici per lo sviluppo di progetti di valorizzazione ambientale, paesaggistica e turistico ricreativa di rilevanza territoriale. Alcuni di questi sono già trattati all'interno del PTCP e in progetti di valorizzazione di scala provinciale/regionale come il Terraglio Slow ed il Parco di Mogliano:

- a) CORRIDOIO DEL FIUME ZERO
- b) CORRIDOIO DEL FIUME DESE
- c) PARCO DI MOGLIANO
- d) TERRAGLIO SLOW
- e) AMBITO DEL CENTRO URBANO

Ad ogni ambito corrisponde una **scheda di indirizzo**, redatta nelle forme e contenuti di un *masterplan strategico*, ove è precisato **il ruolo e la funzione che le diverse componenti territoriali debbono conservare o assumere** in funzione degli obiettivi di qualità ecosistemica, ricomposizione ambientale e paesaggistica fissati dal PAT, fornendo contestualmente indirizzi operativi per il Piano degli interventi.



Individuazione ambiti Masterplan



Obiettivi e contenuti dei Masterplan

Gli obiettivi del masterplan sono riconducibili ai seguenti punti.

a) RICOMPOSIZIONE AMBIENTALE E VALORIZZAZIONE ECOSISTEMICA

Individuare ulteriori componenti di valore e relazioni/connessioni del sistema ambientale che la scala del PAT non consente di leggere.

Individuare tutte le componenti del sistema ambientale che assumono un ruolo di tipo paesaggistico quale definizione dei contesti e dei quadri paesaggistici, mitigazione visuale, definizione dei caratteri percettivi.

Il dettaglio della lettura paesaggistica ed ambientale consente di individuare e definire quali ambiti di degrado o incongrui possano essere rigenerati dal punto di vista naturalistico e con quali caratteristiche.

PAROLE CHIAVE

Ambiti prioritari di forestazione, di arricchimento vegetazionale, di rinaturalizzazione, Corridoi di continuità ecologica;

b) VALORIZZAZIONE DEGLI ASPETTI SCENICO PERCETTIVI E FRUITIVI DEL PAESAGGIO

Individuare, disciplinare e promuovere i luoghi di eccellenza paesaggistica in termini di concentrazione di valori e/o funzioni quali presidi e caposaldi dell'identità locale, nonché luoghi idonei a costituire i fulcri della fruizione e valorizzazione del territorio.

Mettere a valore del paesaggio attraverso la sovrapposizione alla rete dei valori e delle permanenze di un sistema turistico/fruitivo centrato sulla mobilità lenta: itinerari, strutture ed infrastrutture di servizio, accoglienza e ricettività.

PAROLE CHIAVE

Contesti figurativi, quadri paesaggistici, mobilità lenta (dorsali, anelli locali, nodi) riferimenti paesaggistici di primo livello, riferimento paesaggistico complementare, edifici paesaggisticamente sensibili, schermature, vegetazione lineare di rilievo paesaggistico;

c) RIQUALIFICAZIONE URBANA

Definizione del limite e conseguentemente della forma del centro urbano, del tracciato ordinatore e delle sue scene, quale contesto all'interno del quale sia riconoscibile in termini di percorsi, spazi e funzioni la città pubblica. Ridefinizione dei caratteri funzionali del sistema della viabilità urbana coerente con l'interpretazione paesaggistica sviluppata. Rigenerazione delle aree abbandonate/degradata ripensata all'interno di una visione unitaria dell'intero contesto del centro urbano (centro storico e suo contesto paesaggistico).

PAROLE CHIAVE

Porte e soglie urbane, tessuti consolidati di pertinenza figurativa del centro storico, scene urbane, edifici strutturanti la quinta o la scena, edificio paesaggisticamente sensibile, assi e relazioni urbane principali, direttrici di permeabilità pedonale, tratti stradali a priorità ciclabile e pedonale, nodi, aree a parco, sistema dei parcheggi;



Legende, glossario e indirizzi








Gli approfondimenti di lettura del paesaggio sviluppati nei masterplan hanno consentito un'integrazione ed implementazione delle "invarianti" ovvero degli elementi di valore riconosciuti e normati dal PAT. In via esemplificativa, la tabella seguente riporta per ogni tema del masterplan il raccordo e collegamento con l'impianto normativo del PAT.

Temi contenuti nel PAT e riportati all'interno del Masterplan per agevolare il raccordo tra i due strumenti

Legenda Masterplan	TEMI MASTERPLAN	RACCORDO CON IL PAT	NdA PAT
	AREE PER SERVIZI	Servizi e infrastrutture di interesse comune di maggior rilevanza esistenti e di progetto	Art. 26
	AREE PER SERVIZI DI PROGETTO		
	SPAZI APERTI TUTELATI	Pertinenze scoperte da tutelare parchi, giardini	Art. 15
	POLARITÀ NATURALISTICHE	Aree di interesse naturalistico, aree boscate, ambiti interessati da progetti di ricomposizione ambientale.	Art. 18
	AMBITI DI RIQUALIFICAZIONE E RICONVERSIONE	Opere incongrue ed elementi di degrado Ambiti urbani degradati Ambiti urbani di rigenerazione	Art. 19

a) Ricomposizione ambientale e valorizzazione ecosistemica

Possibili ambiti di valorizzazione ambientale degli spazi aperti a prevalente destinazione agricola idonei per carattere e localizzazione ad assolvere compiti di protezione e/o rinforzo delle emergenze naturalistiche o connessione ecologica, nonché strategiche ai fini della fornitura di servizi ecosistemici.

Legenda Masterplan	TEMI MASTERPLAN	INDIRIZZI	NdA PAT
	FORESTAZIONE		
	ARRICCHIMENTO VEGETAZIONALE		
	RINATURALIZZAZIONE		
	CORRIDOIO DI CONTINUITÀ	Diretrici secondarie di connessione Ecologica	
	SERVIZI DI FORNITURA		
	SERVIZI DI REGOLAZIONE		
	SERVIZI CULTURALI		







b) Valorizzazione degli aspetti scenico percettivi e fruitivi del paesaggio

Legenda Masterplan	TEMI MASTERPLAN	RACCORDO CON IL PAT	NdA PAT
	CONTESTO FIGURATIVO	Spazi aperti di pertinenza figurativa e scenografica delle eccellenze ambientali, paesaggistiche e monumentali.	
	AREE DI ATTENZIONE PAESAGGISTICA	Spazi aperti di pertinenza dei principali itinerari della mobilità lenta caratterizzati da una buona permanenza dei caratteri del paesaggio nonché funzionali al mantenimento delle interrelazioni percettive.	
	QUADRO PAESAGGISTICO	Luoghi emergenti particolarmente rappresentativi dal punto di vista paesaggistico quale concentrazione di eccellenze ed integrità del contesto. Rappresentano i "caposaldi" dei diversi ambiti strategici anche dal punto di vista funzionale, ovvero aree preferenziali al fine della localizzazione delle attrezzature a corredo della fruizione lenta del	
	MOBILITÀ LENTA - DORSALI	Itinerari della mobilità lenta di primo livello ovvero che consentono relazioni e connessioni di scala territoriale mettendo le principali polarità ed attrattività.	
	MOBILITÀ LENTA - ANELLI E CONNESSIONI LOCALI	Itinerari della mobilità lenta di secondo livello, ovvero tratti di collegamento o itinerari più brevi, articolati sempre sulle dorsali ed organizzati come circuiti di pertinenza delle diverse frazioni e/o località.	
	NODI	Luoghi strategici per la realizzazione di attrezzatura e strutture a supporto della fruibilità lenta del territorio e percezione paesaggistica	
	RIFERIMENTO PAESAGGISTICO DI PRIMO LIVELLO	Edificio e complesso che per carattere, posizione, dimensioni assume un ruolo strutturale nella caratterizzazione e definizione della scena paesaggistica.	
	RIFERIMENTO PAESAGGISTICO COMPLEMENTARE	Edificio e complesso che per carattere, posizione, dimensioni contribuisce alla definizione della scena paesaggistica.	
	EDIFICIO PAESAGGISTICAMENTE SENSIBILE	Edificio, anche non particolarmente rilevante dal punto di vista storico testimoniale ma posizionato in modo tale da condizionare pesantemente la scena paesaggistica e quindi oggetto di particolare attenzione in caso di intervento.	
	SCHERMATURE	Fasce verdi di mitigazione e attenuazione degli impatti visivi.	
	VEGETAZIONE LINEARE DI RILIEVO PAESAGGISTICO	Alberature, filari, siepi che contribuiscono alla caratterizzazione e/o definizione degli ambiti paesaggistici di rilievo.	
	DETRATTORI PUNTUALI	Edifici, manufatti che per carattere, dimensione o posizione costituiscono elementi di degrado della scena paesaggistica.	










c) Riqualificazione Urbana

CONTESTO URBANO

Legenda Masterplan	TEMI MASTERPLAN	RACCORDO CON IL PAT	NdA PAT
	SISTEMA DELLE AREE PUBBLICHE	Servizi e infrastrutture di interesse comune di maggior rilevanza esistenti e di progetto.	
	ACCESSIBILITÀ CARRABILE	Rete principale della mobilità carrabile funzionale all'accessibilità al centro urbano.	
	SOGLIA URBANA	Punto collocato sulle principali direttrici di accesso al centro storico, caratterizzato da una particolare configurazione della scena urbana.	
	TESSUTI ATTENZIONE PAESAGGISTICA	Tessuti edilizi che fanno da cornice del centro storico e ne costituiscono l'ambito di pertinenza figurativa.	

CENTRO STORICO

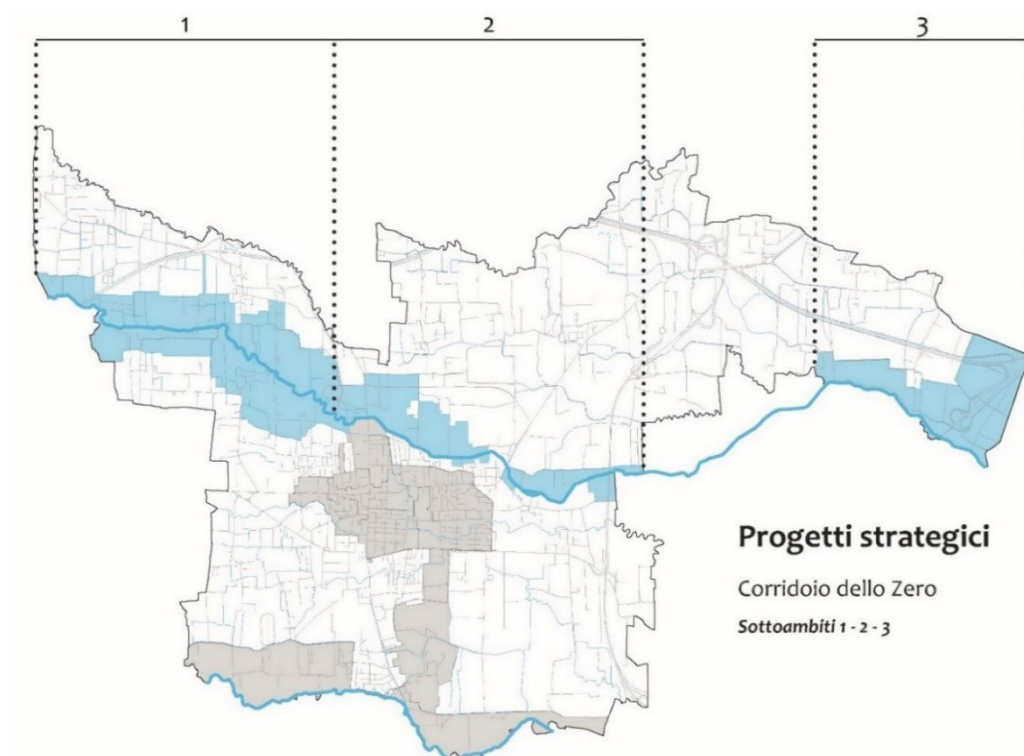
Legenda Masterplan	TEMI MASTERPLAN	RACCORDO CON IL PAT	NdA PAT
	SCENA URBANA	Fulcri figurativi ed identitari della città storica, ognuno caratterizzato da un edificio che per carattere, dimensione o funzione domina e struttura la scena e	
	EDIFICI STRUTTURANTI LA SCENA		
	EDIFICI PAESAGGISTICAMENTE SENSIBILI		
	ASSI E RELAZIONI URBANE PRINCIPALI	I tratti principali della viabilità urbana lungo i quali si articolano le scene urbane, il sistema del commercio, dei servizi e degli esercizi pubblici, ripensati figurativamente e riorganizzati funzionalmente come assi urbani, zone di incontro a priorità Pedonale	
	DIRETTRICI DI PERMEABILITÀ PEDONALE	Collegamenti pedonali che consentono l'attraversamento delle cortine edilizie	
	TRATTI A PRIORITÀ PEDONALE	Tratti stradali ove promuovere azioni mirate alla pedonalizzazione	
	NODI	Punti significativi della scena urbana: intersezione tra vari percorsi, punti di interscambio, spazi sosta etc...	

PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO
PROGETTI DI RILIEVO METROPOLITANO - MASTERPLAN





A. CORRIDOIO DEL FIUME ZERO



L'ambito del Fiume Zero attraversa da Est ad Ovest tutta la parte nord del territorio comunale. Comprende il sistema degli spazi aperti con prevalente destinazione agricola di pertinenza ambientale e paesaggistica del corso d'acqua. All'interno del perimetro dell'ambito strategico del Fiume Zero sono compresi inoltre le aree già individuate dal P.A.L.A.V. come "ambiti di interesse paesaggistico ed ambientale" (art.21). Con riferimento alle diverse caratteristiche territoriali è possibile riconoscere un'articolazione del corridoio in tre sottoambiti omogenei:

1. Il primo si estende dal confine comunale ad ovest alla ferrovia. Nonostante il "taglio" del passante che lo attraversa in prossimità del confine comunale, ai due lati del fiume è presente un paesaggio agrario con buona integrità dei caratteri ambientali e paesaggistici. Caposaldo figurativo ed identitario del contesto è la frazione di Campocroce con il complesso ex filanda e chiesa che assumono il ruolo di land mark di scala territoriale.

2. Il secondo si estende dalla ferrovia all'autostrada A27. È il tratto più urbano del corridoio dove il fiume segue il bordo del sistema insediativo del capoluogo. A nord del corso d'acqua il territorio agricolo, delimitato dalla nuova tangenziale, presenta insediamenti sparsi di natura residenziale ed altri puntuali relativi ad attività dismesse o in via dismissione. In questo tratto l'ambito è stato perimetrato ricorrendo prevalentemente ad una interpretazione di tipo paesaggistico e funzionale, ovvero comprendendo il sistema degli spazi aperti di pertinenza percettiva del fiume, nonché le aree libere o con destinazione a verde ancora presenti tra il bordo del costruito ed il fiume.

3. Il terzo comprende lo spazio agricolo a sud della frazione di Bonisiolo. L'ambito è stretto tra le autostrade A4 e A57 ed il fiume che segue a sud il confine comunale. Il contesto è per metà occupato da una grande area boscata, appartenente ad un'azienda sperimentale della Regione Veneto, e per la restante parte da un grande svincolo autostradale.



Sottoambito - a1

Per il primo sottoambito il Masterplan individua i seguenti 5 “focus” o centralità di carattere paesaggistico, da tutelare e valorizzare quale icone e presidi di identità paesaggistica nonché luoghi preferenziali di attestamento del sistema della fruibilità territoriale.

1

Partendo dal confine comunale ad ovest e seguendo il corso del fiume il primo è localizzato in corrispondenza dell’incrocio tra via Verdi e via Malcantone. La presenza di edifici di particolare interesse storico-testimoniale con il loro intorno agricolo, l’arrivo di via Verdi (collegamento con Peseggia e Martellago), la possibilità di accedere al fiume, sono tutte condizioni che rendono strategico ed interessante questo luogo quale “porta nord” di accesso al corridoio del fiume Zero. Proseguendo oltre e seguendo il nuovo itinerario lungo il lato nord del fiume si attraversa uno spazio agricolo tematizzato come “aree di attenzione paesaggistica”.

2

Il secondo punto d’attenzione comprende il mulino ed il suo intorno. Anche in questo caso è prevista la tutela degli spazi aperti di pertinenza scenografica del mulino (contesto figurativo) e la possibilità di localizzare nelle vicinanze un punto di attestamento degli itinerari quale ad esempio

3

un punto di sosta attrezzato

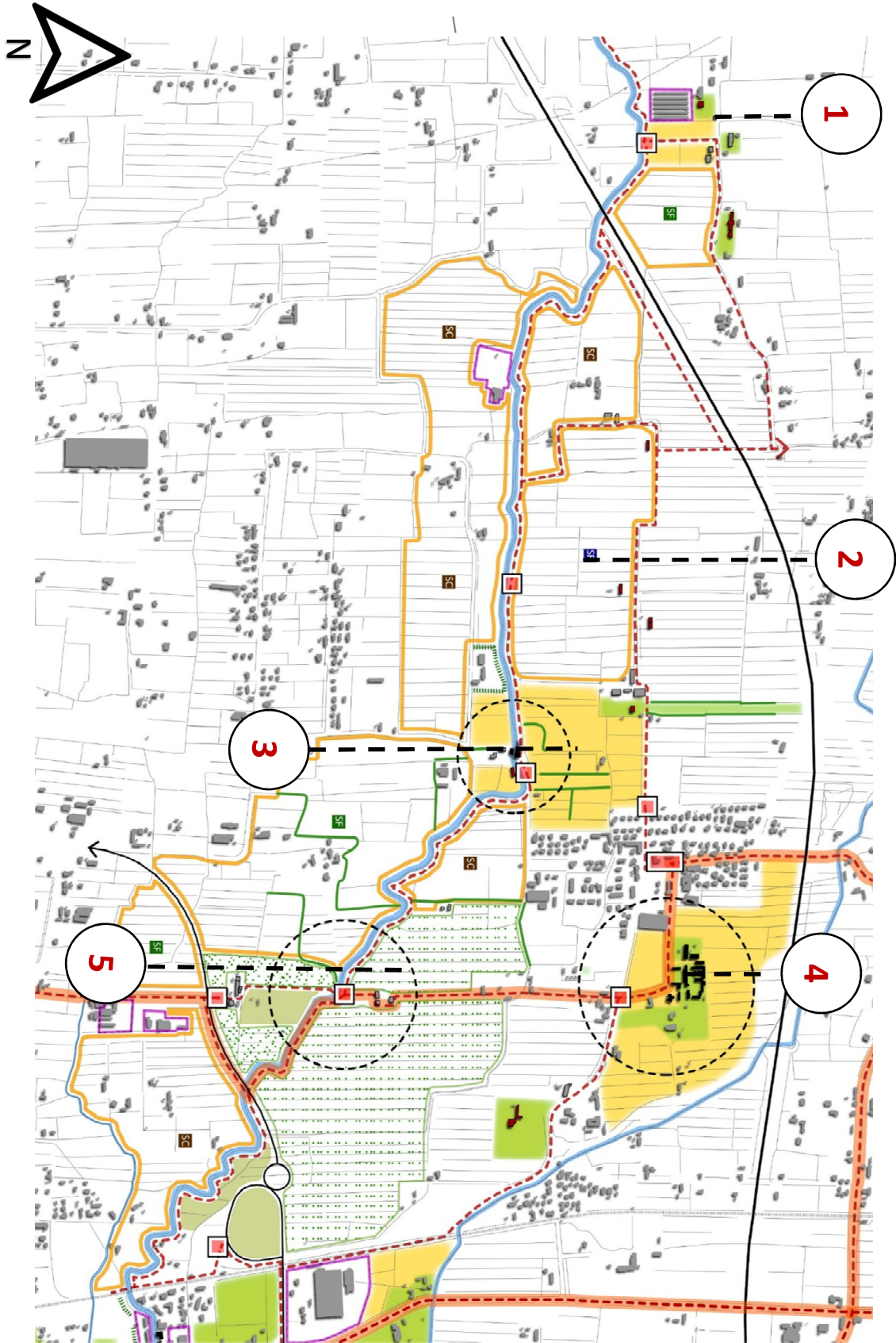
4

Il quarto luogo è fisicamente staccato dal fiume ma ad esso collegato funzionalmente e percettivamente. Si tratta del complesso ex filanda e chiesa, un presidio identitario ed un land mark di scala territoriale. Il masterplan prevede la tutela degli spazi aperti di pertinenza scenografica del complesso ed un “punto panoramico” attrezzato. Un luogo strategico dal punto di vista della fruizione territoriale perché proprio dal centro di Campocroce prima e passando dalla filanda poi parte la dorsale ovest del sistema degli itinerari, che collega il fiume Zero con il fiume Dese attraversando da nord a sud tutto il territorio comunale.

5

Seguendo tale dorsale (via Motta e via Selve) e ritornando al fiume, in corrispondenza del ponticello sul fiume Zero è localizzato il quinto punto d’attenzione. L’attraversamento del fiume per la qualità della visuale può essere considerato un punto panoramico di rilievo territoriale, che andrebbe valorizzato anche attraverso il miglioramento vegetazionale delle aree agricole circostanti. Oltre ai caratteri percettivi l’altro elemento che caratterizza il luogo è la presenza di un’area boscata. Tale carattere andrebbe rinforzato con l’ampliamento del bosco parte del quale dedicato ad area di sosta attrezzata a corredo dell’itinerario. Considerato poi il comodo accesso dalla SP106 si potrebbe prevedere un piccolo parcheggio di interscambio (auto/bici). Allo scopo potrebbero essere riconvertiti gli ambiti di riqualificazione posti immediatamente a sud della SP106. L’ampliamento del bosco consente inoltre un collegamento con gli interventi di rinaturalizzazione già realizzati dal consorzio di bonifica tra la SP106 ed il fiume zero.

Per quanto riguarda il tema degli itinerari è previsto un percorso lungo il bordo del Fiume Zero, dall’incrocio con via Verdi al ponticello su via Selve, ed un sistema ad anello sulla viabilità storica avente come caposaldo l’abitato di Campocroce.



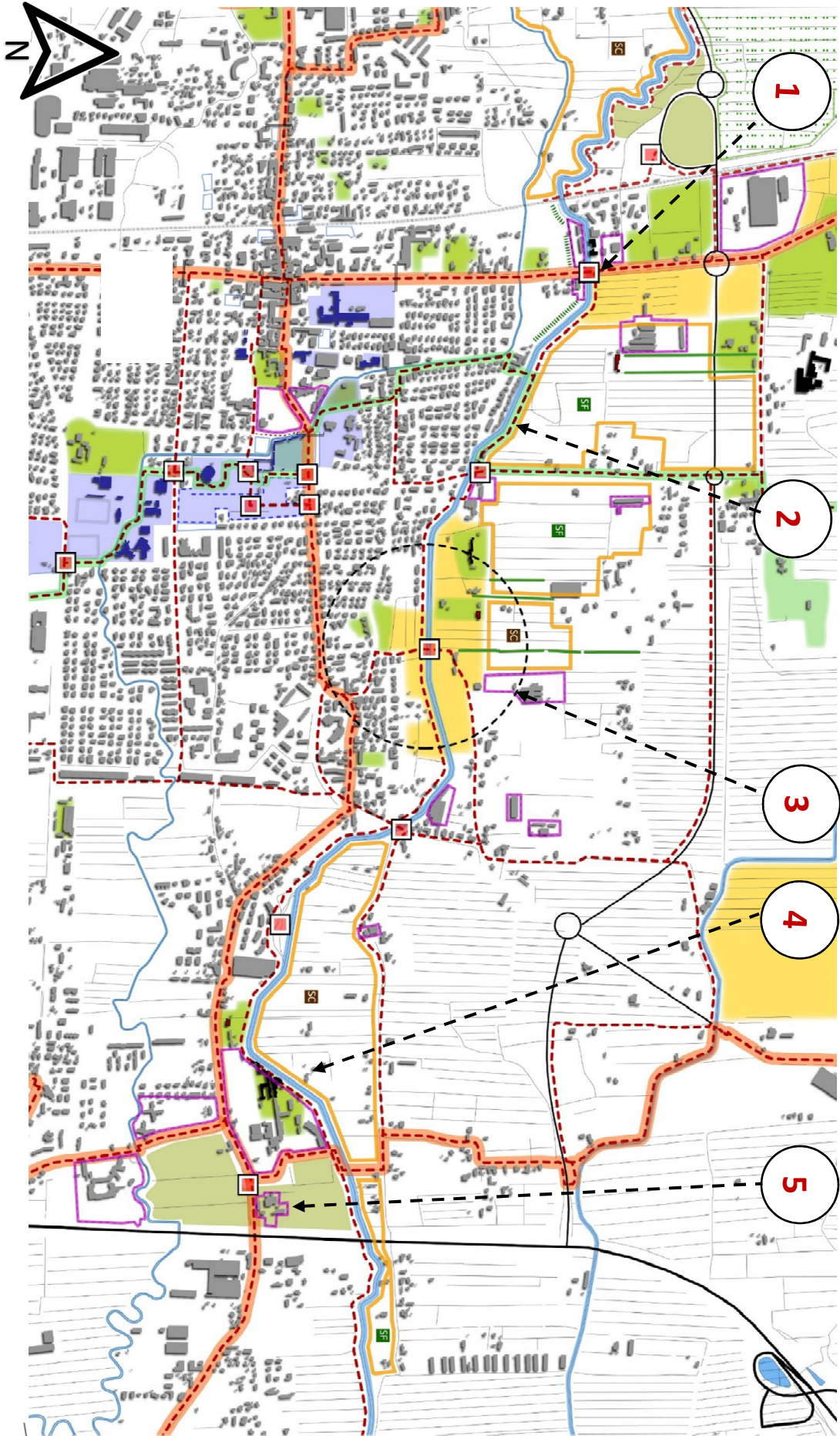


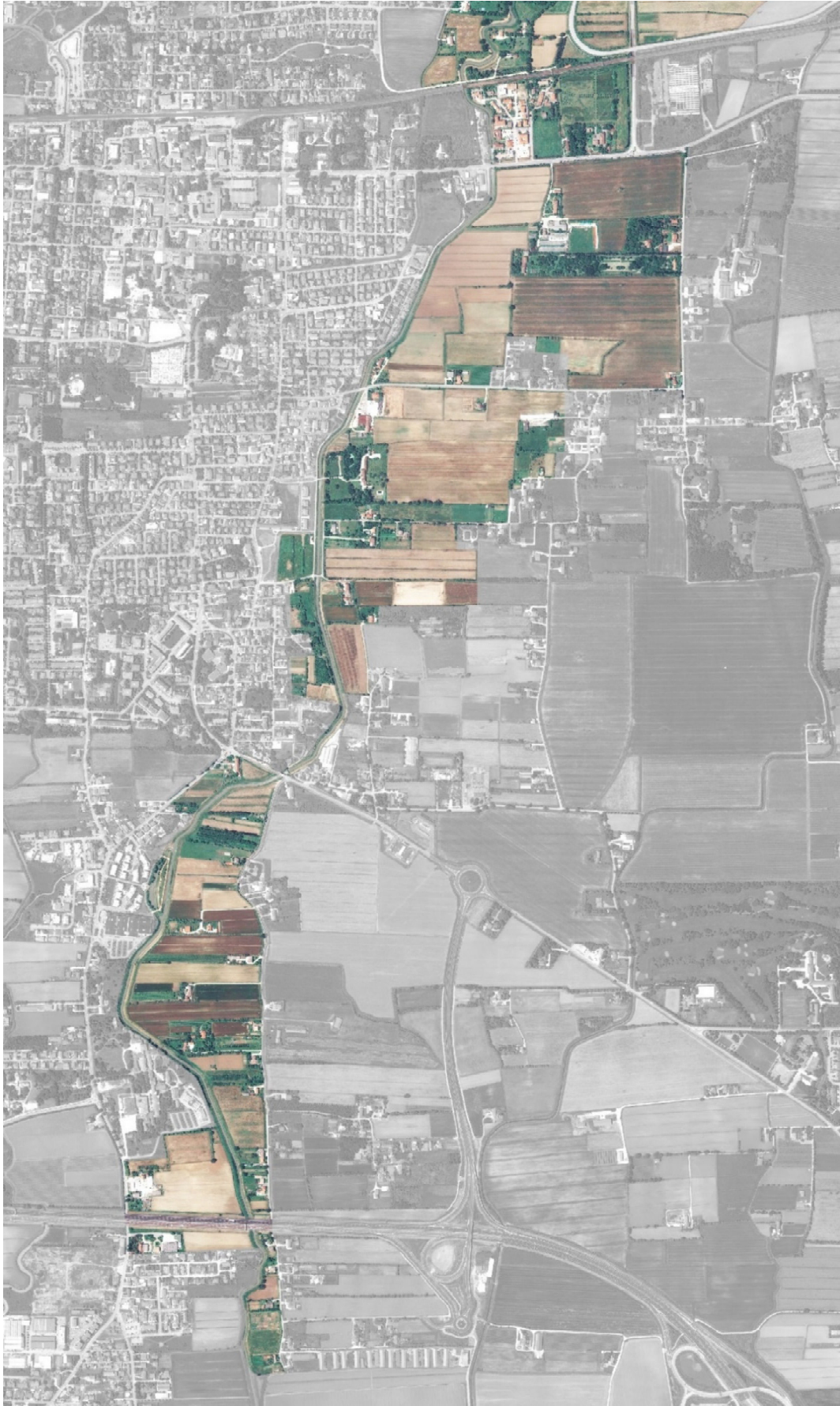




Sottoambito a2

- 1 All'interno del secondo sottoambito il primo punto di attenzione paesaggistica è localizzato in corrispondenza dell'intersezione con il Terraglio, dove sul fiume Zero è presente uno storico Mulino. Un elemento di identità importante ma di difficile leggibilità. Il suo contesto è particolarmente compromesso per la presenza di edifici dismessi ed altri con destinazione commerciale. Si tratta di un contesto che andrebbe valorizzato rimuovendo le opere incongrue e gli elementi di degrado, riqualificando gli edifici con tipologie ed architetture adeguate ed inoltre ripristinando continuità ed integrità della fascia di rispetto fluviale così come previsto dalla normativa in materia. Di fronte al Mulino è presente uno spazio agricolo, delimitato a nord dalla nuova tangenziale. Un vuoto che riveste una grande importanza dal punto di vista della "scenografia" del contesto e viene pertanto tutelato come "contesto figurativo".
- 2 Dall'incrocio con il Terraglio in poi il fiume costeggia il bordo dei tessuti edilizi. Si tratta di "retri" da riqualificare in quanto con la previsione dell'itinerario lungo il fiume la cortina edilizia assume un ruolo paesaggistico di "fronte urbano".
Proseguendo lungo il fiume si incrocia via dei Cavalleggeri, lungo la quale il piano prevede la realizzazione di un tratto della dorsale dei Parchi. Una direttrice di collegamento tra i fiumi Zero e Dese che attraversa da nord e sud tutto il parco della cave.
- 3 Dopo questo punto e fino all'intersezione con l'autostrada, lo spazio tra edificato e fiume è maggiormente articolato, sono presenti allargamenti, spazi liberi, aree a verde attrezzato. Un sistema che con la previsione di un itinerario lungo il fiume può essere integrato, implementato, assumere una conformazione organica ed essere messo a sistema come un vero e proprio **parco lineare urbano**.
Le aree agricole poste a nord del fiume rappresentano il contesto scenografico di tale parco e pertanto vanno valorizzate quali *aree di attenzione paesaggistica*. Considerata la dimensione urbana del tratto fluviale particolare importanza è attribuita alle relazioni con il centro le quali andranno rafforzate anche dal punto di vista figurativo. I "nodi" riportati in cartografia indicano i punti strategici dove l'itinerario fluviale incrocia i tratti di collegamento con il centro.
- 4 Il tratto finale del corso d'acqua fino all'autostrada è caratterizzato dalla presenza: a nord di uno spazio agricolo tematizzato come "*ambito di attenzione paesaggistica*" quale spazio aperto di pertinenza percettiva del fiume Zero e del suo itinerario e a sud il complesso del "Gris". Nell'ambito del **progetto di riqualificazione del complesso Gris** dovranno essere assunti i seguenti indirizzi progettuali:
 - a) andrà posta particolare attenzione al rapporto con il Fiume, ristabilendo relazioni fisiche e percettive con le architetture di pregio ancora presenti all'interno del complesso. Mascheramenti e mitigazioni dovranno invece essere adottate per le strutture che non presentino piena coerenza con il contesto.
 - b) lungo il bordo ovest del complesso dovrà essere previsto un *percorso ciclopedonale pubblico* che colleghi via Torni con il Fiume Zero. Si tratta di un collegamento fondamentale per la definizione della dorsale Ovest del sistema della mobilità lenta.
- 5 A ridosso dell'autostrada è presente uno spazio libero che va conservato quale corridoio di connessione naturalistica tra il fiume Zero ed il corso d'acqua. I volumi ad ovest del Complesso Gris sempre con affaccio su via Torni sono tematizzati come "*opera incongrua ed elemento di degrado*". La riqualificazione dell'area dovrà assicurare la continuità del collegamento ecologico tra Fiume Zero e Fossa storta, adottando tutte le buone pratiche in termini di sostenibilità ambientale ed ecosistemica







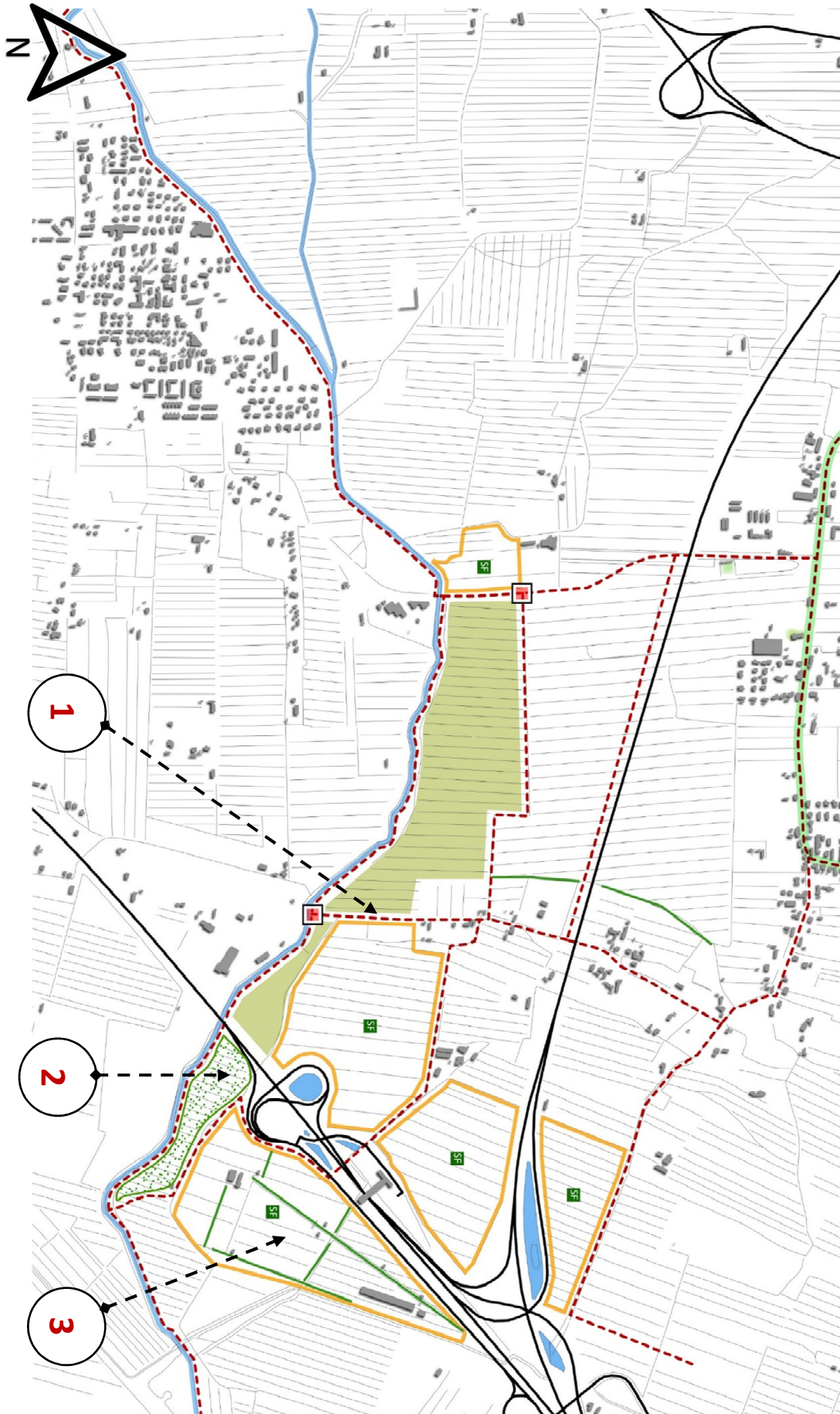


Sottoambito a3

All'interno del terzo sottoambito (a.3) il corridoio fluviale riprende una caratterizzazione di tipo naturalistico.

Per tale ambito il masterplan prevede sostanzialmente tre azioni:

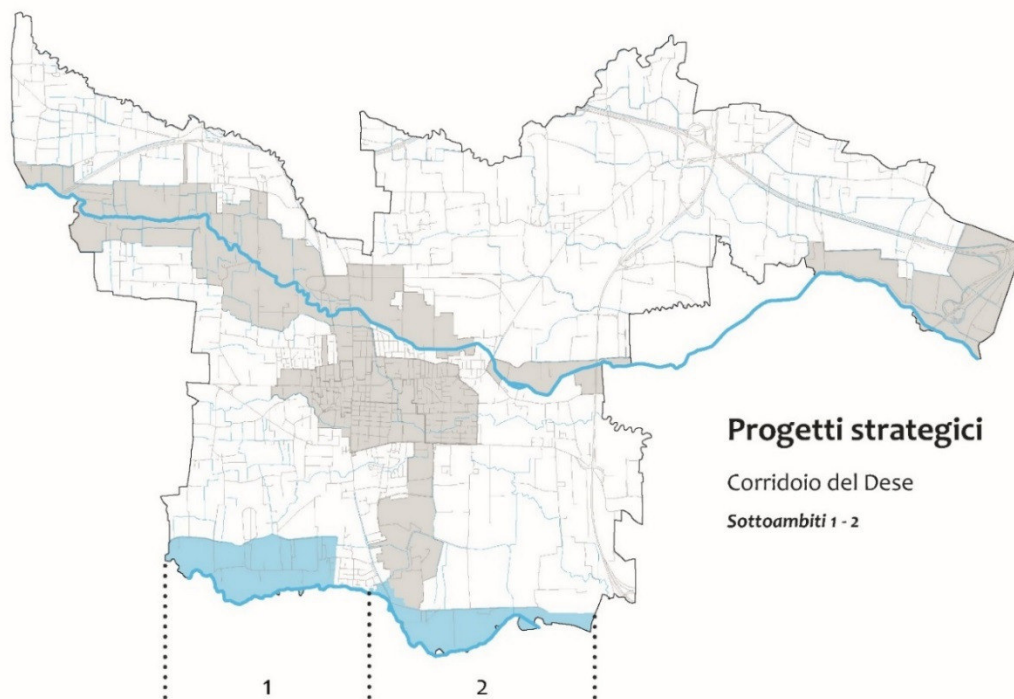
- 1 La prima riguarda l'integrazione ed il rinforzo degli itinerari di fruizione, attraverso il riutilizzo della viabilità minore esistente e la realizzazione di un tratto lungo il corso del fiume.
- 2 La seconda prevede la continuazione del bosco oltre la linea dell'autostrada. La valorizzazione naturalistica di tale contesto attraverso un intervento di forestazione consente la formazione di una grande polarità di tipo ambientale raccordando l'area boscata esistente con l'oasi naturalistica delle cave di Gaggio.
- 3 Le aree agricole che circondano il casello autostradale sono da tutelarsi e potenziarsi dal punto di vista della dotazione vegetazionale. Tali aree svolgono un ruolo fondamentale di tipo ambientale e paesaggistico quale ambito di separazione e protezione del corridoio fluviale, del bosco e delle Cave di Gaggio presenti a ridosso del Fiume Zero attenuando gli effetti prodotti dal raccordo autostradale.







B. Corridoio del Fiume Dese



Corridoio del fiume Dese e individuazione sottoambiti 1 - 2

L'ambito del Fiume Dese interessa il corridoio territoriale a ridosso del confine comunale sud e comprende il sistema degli spazi aperti con prevalente destinazione agricola di pertinenza del corso d'acqua dal punto di vista ambientale e paesaggistico. All'interno del perimetro dell'ambito strategico sono compresi inoltre le aree già tematizzate dalla pianificazione sovraordinate come "ambiti di interesse paesaggistico ed ambientale" (art.21 del PALAV). Con riferimento alle diverse caratteristiche territoriali è possibile riconoscere all'interno del corridoio una articolazione in due ambiti omogenei:

b.1 Il primo sottoambito si estende dal confine comunale ovest al Terraglio e comprende un corridoio territoriale avente via Marignana come dorsale. Dall'intersezione con via Ghetto alla ferrovia si tratta di un contesto fortemente caratterizzato dal punto di vista ambientale e paesaggistico: ville, edifici e corti rurali, la particolare morfologia della strada, gli spazi agricoli integri, il corso del Dese che accompagna e delimita il contesto a sud. Dalla ferrovia al Terraglio oltre il sottopasso sono presenti i tessuti consolidati e compatti del centro abitato e l'ambito si restringe per terminare infine in corrispondenza del centro storico di Marocco a cavallo del Terraglio.

b.2 Il secondo sottoambito comprende il corridoio territoriale delimitato a nord da via Marocchese e a sud dal corso del fiume Dese. La prima parte è occupata dal complesso delle Generali cui segue a poca distanza il complesso San Pancrazio ormai in via dismissione, mentre nella seconda parte ritorna lo spazio agricolo.



Sottoambito b1

All'interno del primo sottoambito il *masterplan* individua tre *focus* d'attenzione o centralità di carattere paesaggistico i quali assumo poi all'interno del progetto una funzione strategica quali icone e presidi di identità paesaggistica nonché luoghi preferenziali di attestamento del sistema della fruibilità territoriale.

1

Il primo è localizzato in corrispondenza dell'intersezione tra via Marignana e Via Ghetto ed è caratterizzato dalla presenza del Mulino con il suo contesto agricolo di pertinenza il quale, considerata la sua rilevanza scenografica viene tematizzato e disciplinato come "contesto figurativo". Si tratta di un luogo strategico anche con riferimento al sistema degli itinerari, rappresenta infatti il raccordo con il Dese della dorsale Ovest che attraversa da nord a sud tutto il territorio comunale (Da Campocroce al Dese).

2

Il secondo riguarda il nodo monumentale di Villa Giustinian e museo Benetton con il loro parco in corrispondenza del quale andrebbe previsto un collegamento con il fiume Dese.

3

Il terzo è localizzato in corrispondenza del centro storico di Marocco a cavallo del terraglio all'interno del quale è presente villa Volpi che costituisce un riferimento paesaggistico di scala territoriale.

Gli indirizzi operativi per il sottoambito sono inoltre i seguenti:

4

- Realizzazione di un itinerario ciclopedonale lungo il bordo del fiume Dese partendo dal mulino ad ovest per arrivare alla ferrovia, con due possibili collegamenti con via Marignana: in prossimità del museo Benetton o a ridosso della ferrovia;
- disciplina delle aree agricole comprese all'interno dell'ambito quali Aree di attenzione paesaggistica, onde favorire il mantenimento delle relazioni percettive con il fiume, nonché le visuali aperte che caratterizzano il contesto dal punto di vista della visualità;
- riqualificazione dell'area a ridosso del sottopasso, quale porta di accesso al contesto paesaggistico di via Marignana: riconversione formale e funzionale del capannone presente e relative aree di pertinenza e riordino dei bordi del nucleo insediativo con affaccio su via Marignana;
- rinforzo come itinerario di via Nuova Europa, un tratto stradale che in previsione della localizzazione della nuova stazione sfmr e realizzazione di una passerella ciclopedonale sul Dese assume il ruolo di "asse urbano".
- riqualificazione del bordo del tessuto insediativo con affaccio sul Dese.
- realizzazione di un collegamento diretto tra tale nuovo asse urbano ed il parco delle cave attraverso un percorso che seguendo via Giovanni Girardi lambisce il centro storico di Marocco, attraversa il terraglio, ed entrando in via Madonna Nicopeja raggiunge il cuore del parco.







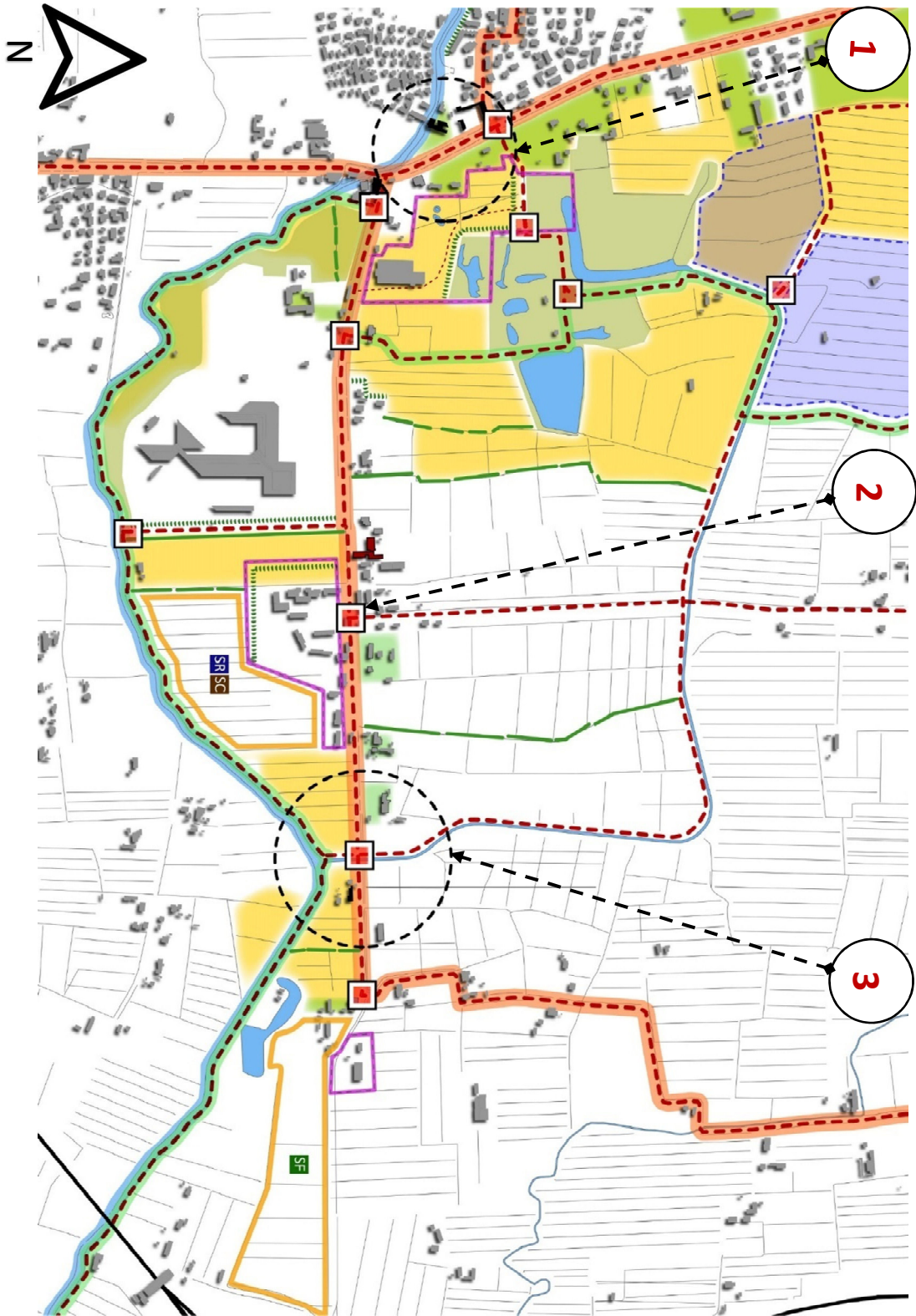


Sottoambito b.2

- 1 All'interno del secondo sottoambito il primo focus d'attenzione paesaggistica ed ambientale è localizzato in prossimità dell'intersezione tra via Marocchesa ed il Terraglio. Si tratta di un punto strategico per la continuità delle relazioni tra l'area naturalistica delle cave ed il fiume Dese. Da un lato va assicurata la continuità degli spazi aperti lungo Terraglio e Dese dall'altro realizzate le reciproche connessioni funzionali in termini di itinerari di fruizione territoriale.
- 2 Il secondo *focus* è strategico con riferimento al tema della fruibilità territoriale ed è localizzato in corrispondenza dell'intersezione tra via Marocchesa e via Leonardo Ragusa. Quest'ultima all'interno del disegno della rete degli itinerari assume il ruolo di una "dorsale" di scala territoriale, pertanto il suo innesto su via Marocchesa andrebbe rinforzato dal punto di vista figurativo e funzionale. L'antistante area di San Pancrazio, tematizzata dal PAT come area idonea al miglioramento della qualità urbana e territoriale potrebbe offrire un suo contributo allo scopo.
- 3 Il terzo luogo d'attenzione assume rilevanza con riferimento al tema paesaggistico della visualità e fruibilità quale punto preferenziale di accesso al fiume Dese. Si tratta del punto di raccordo tra lo scolmatore che arriva dalle cave ed il fiume Dese. Le aree agricole contermini sono quindi tematizzate come *contesti figurativi* al fine di conservare la qualità scenografica del luogo, mentre con riferimento al tema della fruibilità in corrispondenza del nodo potrebbe essere previsto un punto di attestamento dei percorsi, come ad esempio uno spazio di sosta attrezzato.

Altre indicazioni operative specifiche per il sottoambito sono le seguenti:

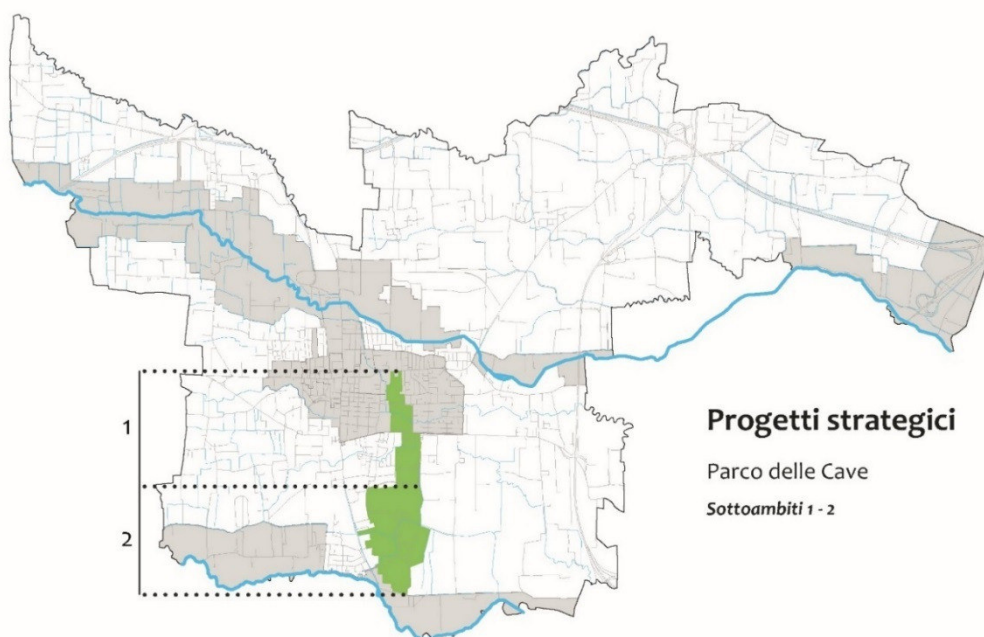
- Realizzazione di un itinerario lungo il corso del fiume Dese, in modo tale da formare un anello di circuitazione con via Marocchesa;
- Realizzazione di un percorso di collegamento tra via Marocchesa ed il Dese lungo la strada rettilinea che segue il bordo est del complesso delle Generali con previsione di un punto attrezzato di attestamento in corrispondenza dell'affaccio sul Dese.
- Salvaguardia quale corridoio di continuità ambientale degli spazi aperti compresi lungo il bordo ovest delle generali ed il fiume Dese.
- Salvaguardia degli spazi aperti tra il costruito lungo il lato nord di via Marocchesa funzionali al mantenimento delle relazioni percettive verso nord.







C. PARCO DI MOGLIANO



Ambito parco delle cave e Individuazione Sottoambiti 1-2

Si tratta di un sistema territoriale già individuato dal PTCP come “parco di Mogliano”, il suo limite sud è rappresentato da via Marocchese mentre a nord si chiude su via Zermanesa.

Il suo baricentro è costituito dall’ambito naturalistico delle Cave Senili localizzato nella parte Sud mentre proseguendo verso nord sono compresi all’intero del perimetro alcune aree agricole ed un sistema articolato di aree pubbliche (aree sportive, scolastiche a parco) che si incunea all’interno del centro urbano.

Si tratta di un sistema territoriale di grande rilevanza non solo per le eccellenze in termini naturalistici, ambientali e di servizi che si trovano al suo interno ma anche per il suo ruolo connettivo e relazionale. Il parco delle cave infatti collega tra loro i principali ambiti territoriali di rilevanza paesaggistica ed ambientale: l’ambito del fiume Zero, del centro urbano, del Dese, corridoio del Terraglio.

All’interno del parco delle cave è possibile riconoscere due sottoambiti principali:

c1 Il primo ambito parte da via Zermanesa, ha una valenza di tipo urbano ed è caratterizzato da una sequenza di aree a destinazione pubblica, sportive, scolastiche, a parco.

C2 il secondo ambito che partendo dallo scolmatore si atterra a sud su via Marocchese, ha una valenza di tipo naturalistico e comprende al suo interno l’ambito delle cave senile, le aree agricole contermini e l’area ex Veneland.

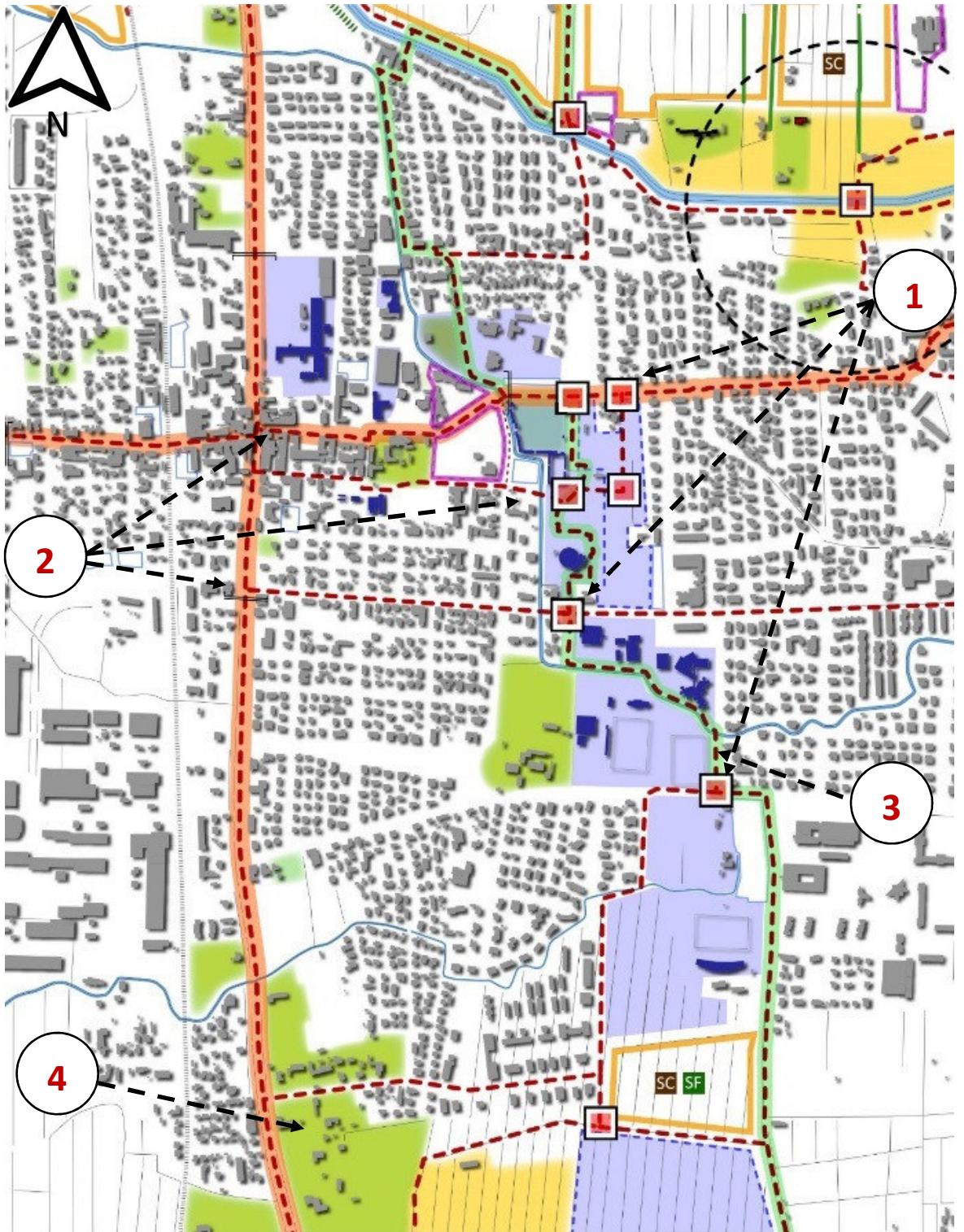


Sottoambito c1

Per il primo ambito, occupato prevalentemente da aree con destinazione pubblica consolidate, si ritiene di intervenire prevalentemente sul versante delle relazioni e connessioni urbane e sul rinforzo del parco delle piscine.

Le indicazioni operative per l'ambito sono sostanzialmente le seguenti:

- 1 *caratterizzazione ed infrastrutturazione* come punto interscambio delle aree in corrispondenza delle *porte* di ingresso al parco (tematizzate come *nodi* nel *Masterplan*) localizzate su via Zermanesa, via Barbiero, via Ronzinella;
 - 2 valorizzazione delle relazioni con il centro urbano prevedendo il raccordo con gli *assi urbani principali* così come individuati nel *Masterplan* del centro;
 - 3 integrazione e messa a sistema di tutte le aree con diversa destinazione all'interno del "*parco di Mogliano*" prevedendo la realizzazione di un itinerario ciclopedonale che attraversi da nord a sud l'intera dorsale partendo da via Zermanesa fino a via Marocchesa (*Dorsale dei Parchi*);
 - 4 Realizzazione in corrispondenza dei *nodi* degli itinerari quali punti di attestamento attrezzati con il doppio ruolo di polarità del parco e punti terminali degli *assi urbani*;
- sviluppo delle relazioni ambientali, percettive e funzionali tra *corridoio del Terraglio* e *Parco delle Cave*.









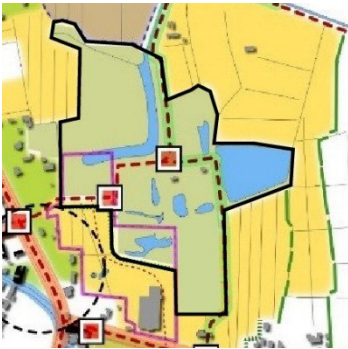
Sottoambito c2

Il secondo ambito ha una valenza prevalente di carattere naturalistico, la cave senili sono il suo baricentro mentre le aree agricole circostanti la sua cintura di protezione e salvaguardia.

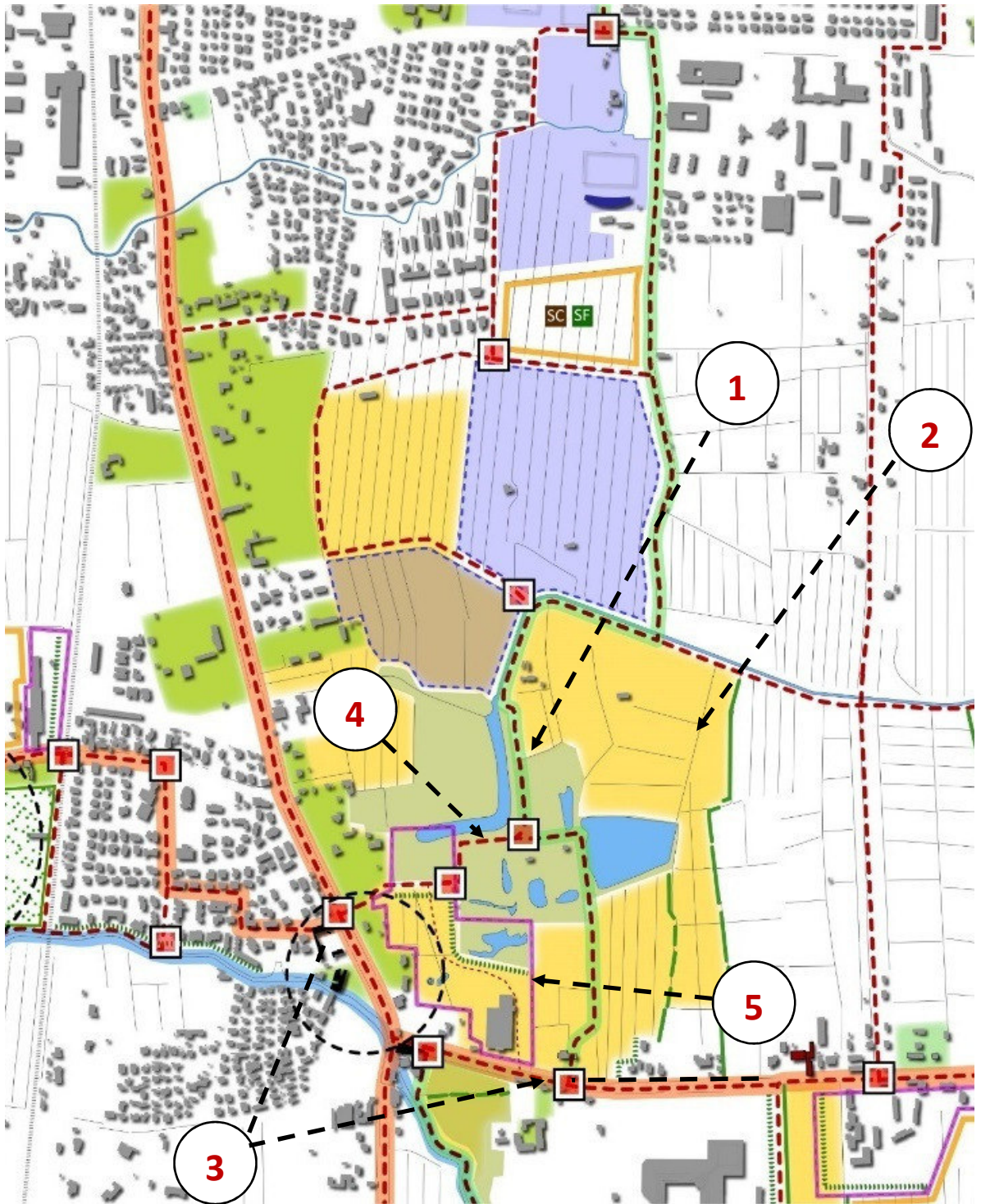
Le azioni previste dal *Masterplan* saranno quindi orientate alla salvaguardia delle cave e del loro intorno agricolo prevedendo inoltre il rafforzamento delle relazioni tra Parco e Terraglio, nonché la predisposizione di un sistema di fruizione adeguato.

Le indicazioni operative per l'ambito sono sostanzialmente le seguenti:

- 1 l'ambito di tutela delle Cave viene definito in relazione al contesto dell'area umida così come definito dai recenti studi specialistici in materia in particolare "*Le ex Cave di Marocco: Parco della Biodiversità*" pubblicazione a cura della Società Veneta scienza naturali – Vol.38 pg.59-82 – Venezia, 31 Gennaio 2013;



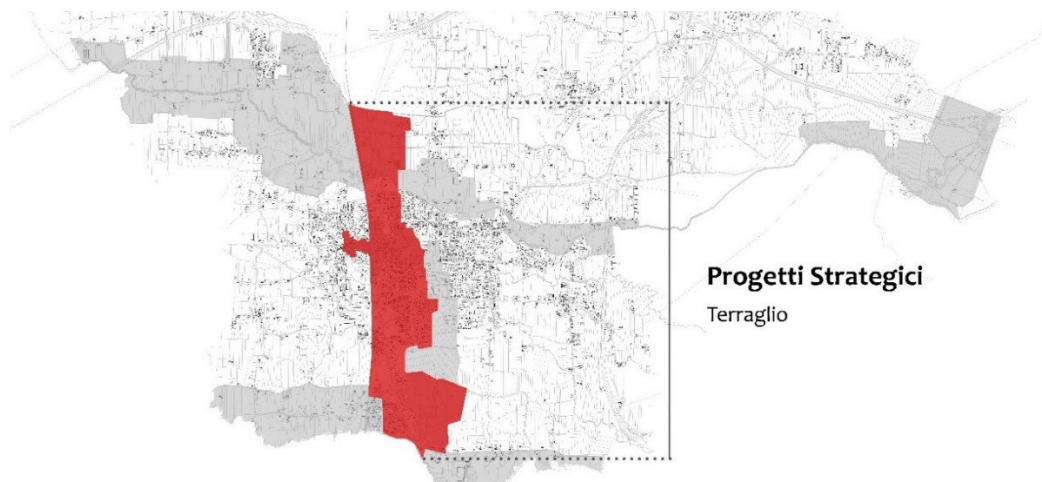
- 2 tematizzazione e disciplina delle aree agricole di cintura come "contesto figurativo" delle cave;
- 3 valorizzazione come "porte del parco" dei punti di ingresso da via Madonna Nicopeia e da via Marocchesa;
- 4 Definizione di un sistema di percorsi che consentano la fruizione del parco nonché la sua connessione con il corridoio del Terraglio e del Fiume Dese;
Valorizzazione dei "nodi" degli itinerari come punti di osservazione, aree di sosta attrezzate, centri visita del parco, punti informativi;
- 5 La rigenerazione dell'area ex Veneland dovrà relazionarsi con lo scenario prefigurato per l'area contribuendo alla eliminazione delle *opere incongrue ed elementi di degrado*, prevedendo la predisposizione dei percorsi con l'utilizzo preferenziale dei sentieri esistenti, l'integrazione delle fasce verdi di rispetto, la valorizzazione delle porte di accesso al parco.







D. Terraglio slow



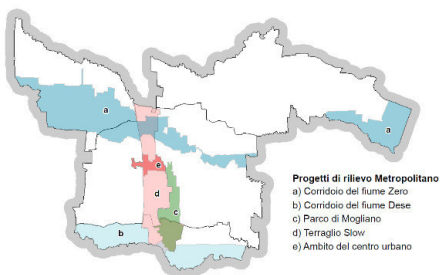
Ambito del Terraglio

Il Terraglio è riconosciuto come una storica rotta di espressione dell'economia agricola e dei luoghi di svago della Venezia del '600/'700. Il tracciato costituisce per il territorio una vera e propria valenza paesaggistica, sociale, economica e architettonica, grazie alla presenza di un paesaggio straordinariamente ricco di elementi di attrazione e di caratterizzazione, dalle Ville Venete alle aree naturalistiche, dagli elementi di ricettività a quelli di fruizione del territorio. Per rendere fruibile questo ambito particolare del territorio Trevigiano e Veneziano il PTCP individua una doppia lettura del territorio, il Terraglio slow ed il Terraglio fast. Per quest'ultimo è prevista la realizzazione di una bretella in corso di ultimazione che collega la tangenziale di Treviso con il passante di Mestre; tale soluzione infrastrutturale permette lo sgravio del traffico pesante e di quello a lunga percorrenza dall'asse storico. Il Terraglio attuale, liberato dal traffico pesante, assume il termine **Terraglio slow**, consentendo la possibilità di attivare un programma di valorizzazione e tutela del territorio, anche attraverso la sua fruizione e il suo inserimento all'interno di network di uso del territorio che permette la valorizzazione del paesaggio e delle risorse culturali e ambientali soprattutto mediante l'incentivazione della mobilità sostenibile.

Terraglio slow

Le indicazioni operative riportate nel PTCP per l'ambito sono sostanzialmente le seguenti:

- inserire le Ville presenti con le reti ecologiche ed i percorsi della mobilità sostenibile;
- riconoscibilità del Parco del Terraglio attraverso una serie di connessioni ad altre risorse quali il Parco della Storga, il Parco di Mogliano, il Parco del Sile, il Bosco di Mestre e la gronda lagunare;
- messa in rete dei vari servizi presenti sul territorio, attraverso la pianificazione concertata di percorsi inerenti la mobilità sostenibile;
- salvaguardia e difesa del paesaggio mediante la sua identificabilità e la definizione della sua rappresentatività sul territorio;
- messa in connessione, a scala vasta, di tutti quei sistemi territoriali e paesaggistici caratterizzanti le provincie di Treviso e Venezia, vero e proprio asse di collegamento tra la fascia pedemontana trevigiana e la gronda lagunare;
- attivare un'operazione di cosiddetto marketing territoriale capace di avviare processi di comunicazione e valorizzazione del prodotto Terraglio.



Il corridoio del Terraglio intercetta gli ambiti di tre *Masterplan*: Il *corridoio dello Zero*, *ambito del centro Urbano* e *corridoio del fiume Dese*. Pertanto per gli indirizzi relativi agli ambiti di sovrapposizione si rimanda ai rispettivi *masterplan*.

Lungo il tratto del Terraglio Compreso all'interno del territorio del Comune di Mogliano é possibile individuare quattro punti di attenzione paesaggistica ed ambientale in corrispondenza dei quali andranno previste azioni puntuali di riqualificazione urbana, caratterizzazione figurativa, miglioramento funzionale.

1

Ambito Porta Nord

- Tutela degli spazi agricoli a ovest di raccordo con Villa Bianchi
- Rigenerazione del nodo del Fiume Zero (punto di intersezione con il terraglio) comprendente il Mulino e le attività a nord e sud del Fiume quale Porta Nord di accesso al territorio comunale
- Riqualificazione e riconversione Ex Nigi prevedendo la sistemazione a vede dell'affaccio verso il Terraglio in continuità con il parco sottostante.

2

Ambito del Centro

- Rigenerazione come asse urbano a priorità pedonale del tratto del Terraglio compreso tra le due *Soglie Urbane* (vedi masterplan e) del centro Urbano)

3

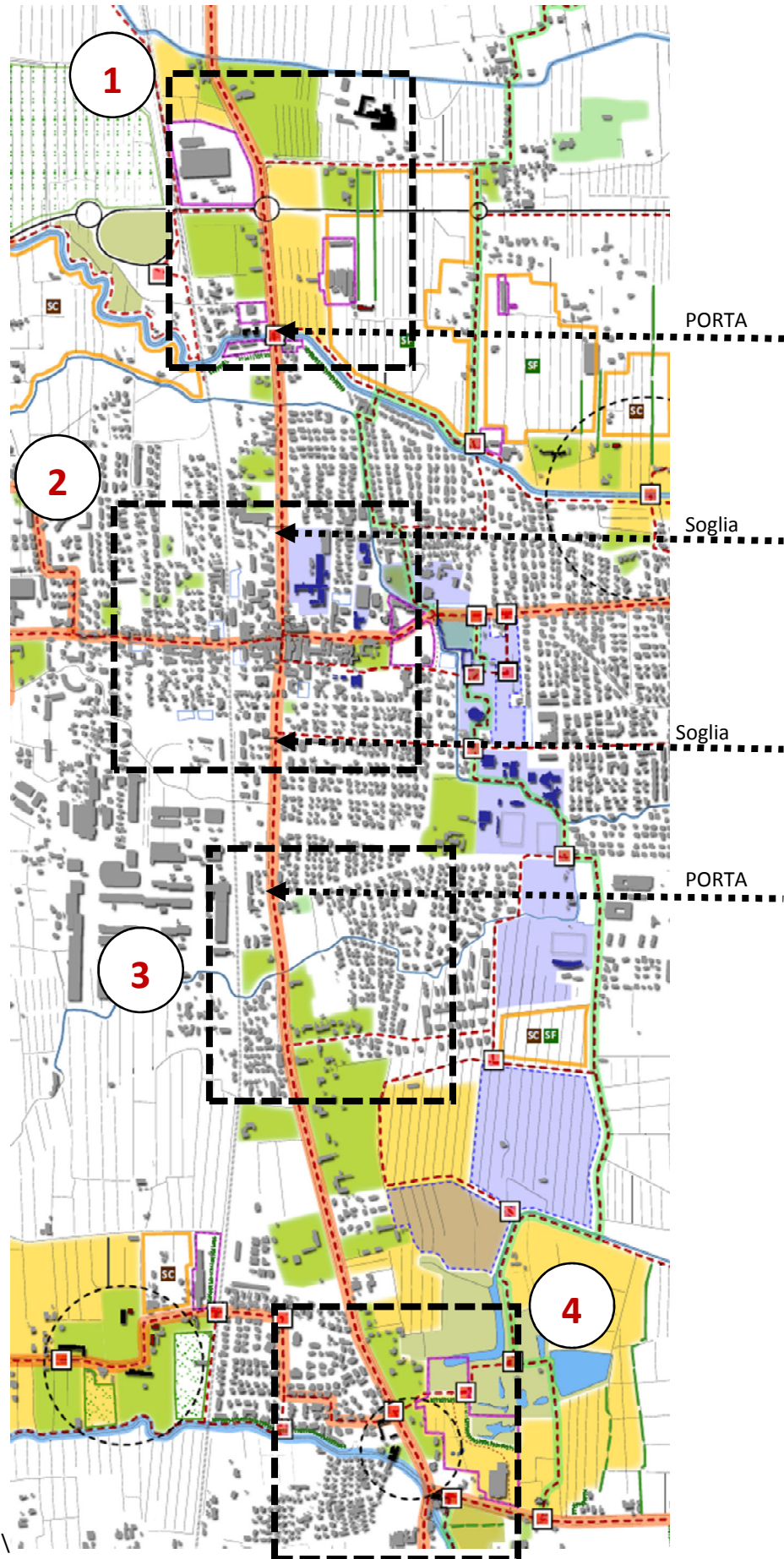
Ambito porta Sud

- Caratterizzazione figurativa della "porta sud" (incrocio via Ronziunella)
- Tutele degli spazi verdi e della vegetazione arborea lungo il bordo strada

4

Abito Marocco

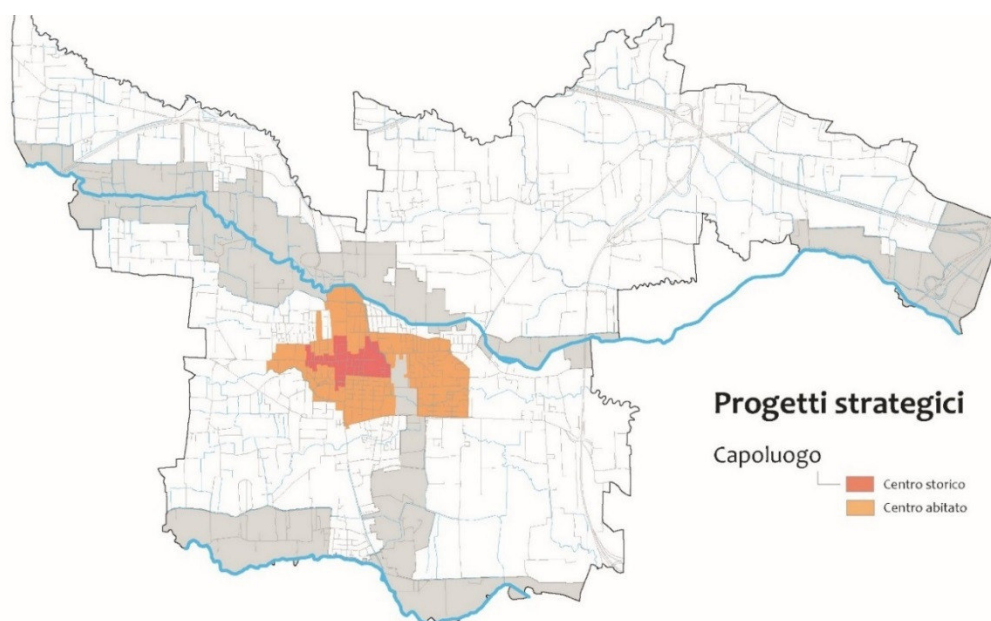
- Rafforzamento delle relazioni con il Parco di Mogliano: spazi aperti di collegamento, percorsi ciclabili, relazioni percettive
- Realizzazione di un attraversamento ciclabile in grado di assicurare la relazione tra via Marignana ed il lato est del Terraglio
- Risoluzione del nodo viario relativo all'incontro con Via Marocchese con una soluzione concertata con il comune di Venezia
- Per altre indicazioni vedi *Masterplan Corridoio del Fiume Dese*







E. Ambito del centro urbano



Individuazione Contesto del Centro Urbano e Contesto del Centro Storico

L'ambito strategico del centro urbano comprende il *centro storico* del capoluogo, così come delimitato nel PRG ed i tessuti urbani contermini che costituiscono il suo *contesto paesaggistico* di riferimento, ovvero quei tessuti d'intorno che per conformazione e morfologia condizionano la percezione del centro storico stesso ed al cui interno sono localizzate aree e servizi pubblici. L'approccio paesaggistico al centro storico avviene quindi in modo scalare partendo dall'esterno per raggiungere il cuore del sistema urbano. Percorrendo i principali *assi* che dalla viabilità di attraversamento raggiungono il centro è possibile riconoscere due punti limiti oltre i quali il paesaggio urbano si trasforma:

La "**porta urbana**" corrisponde al primo cambio di paesaggio, il più esterno, oltre il quale si inizia a percepire la città, i tessuti si densificano, compaiono tipologie edilizie con diretto affaccio stradale ed esercizi pubblici al piano terra, la sede stradale si articola con marciapiedi e piste ciclabili, alberature e arredo, compaiono i servizi pubblici. Data la caratteristica morfologia del centro le porte urbane sono quattro, segnano l'inizio del "centro urbano" e sono posizionate lungo i due assi principali ovvero il terraglio, e via Roma-via Zermanesa in corrispondenza di nodi strategici anche del sistema della mobilità carrabile.

Superate le quattro porte urbane, procedendo sempre lungo gli assi principali di accesso al centro, incontriamo le **Soglie urbane**, ovvero un secondo punto oltre il quale il paesaggio urbano si caratterizza ulteriormente, inizia la percezione del centro storico, compaiono le prime cortine edilizie storiche, spazi pubblici, esercizi pubblici e negozi, viali alberati, si rallenta, la priorità è pedonale.

Dal punto di vista figurativo quindi le *porte urbane* definiscono i limiti del contesto paesaggistico mentre le *soglie urbane* l'inizio del centro urbano. La loro rilevanza non è solo di tipo "paesaggistico", sono anche nodi strategici del sistema della mobilità carrabile e lenta, punti di intersezione della viabilità che delimita il contesto paesaggistico, punti di relazione tra gli assi urbani principali e la rete degli itinerari lenti che relazionano tra loro le diverse componenti ed eccellenze territoriali.

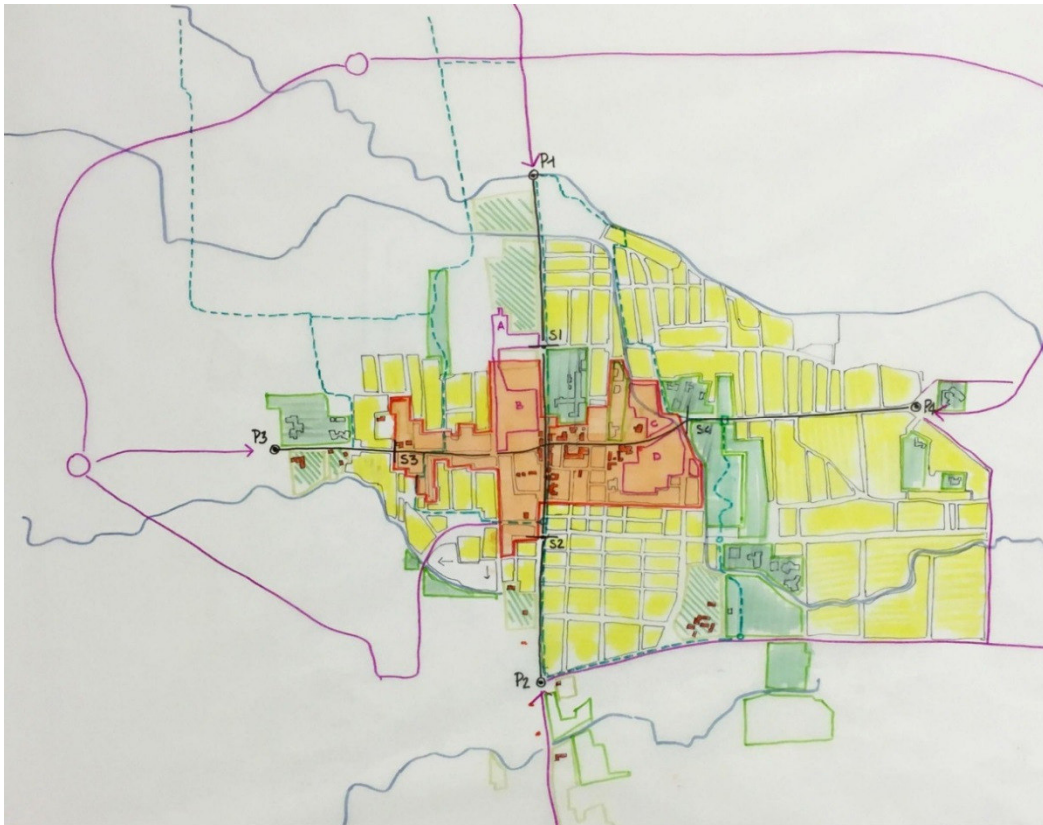
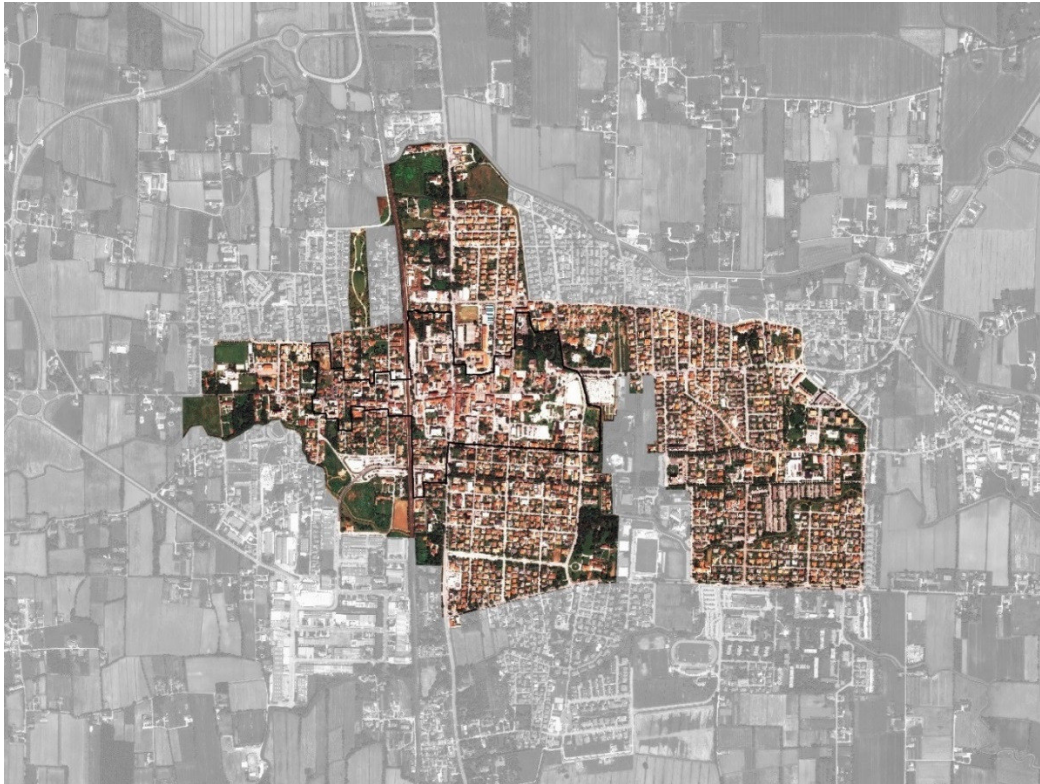


Contesto paesaggistico del centro Urbano

Il contesto paesaggistico del centro storico comprende in sostanza le aree insediative di corona del centro storico che stabiliscono con questo relazioni di tipo figurativo e funzionale. Tessuti edilizi che hanno inglobato al loro interno il sistema delle preesistenze storiche (ville, edifici rurali, strade storiche) e dei servizi pubblici indebolendo le relazioni tra loro e con il centro.

All'interno del contesto paesaggistico il Masterplan prevede quindi i seguenti indirizzi operativi principali:

- 1 la qualificazione figurativa e funzionale della quattro porte di accesso al centro urbano
- 2 una politica di controllo e regimazione della densità, altezze, sostenibilità ambientale, altezza dell'edificato all'interno delle Zone B, **quali tessuti di pertinenza figurativa** del centro storico, onde evitare conflitti con la gerarchia percettiva del centro storico e delle sue emergenze
- 3 la riorganizzazione e rinforzo delle relazioni tra il centro storico e i servizi posti a Corona con riferimento in particolare alle polarità urbane (servizi e aree verdi) presenti al suo interno.
- 4 La rete delle aree verdi ed i percorsi di collegamento interni al contesto paesaggistico va ricucita ove discontinua e collegata con la maglia esterna dei parchi, delle aree sportive, degli itinerari ciclopedonali e resa riconoscibile (omogeneità arredi/materiali).





Direttive specifiche per la riorganizzazione della mobilità nell'area centrale

L'area compresa tra le *soglie Urbane* viene valorizzata come **Zone di incontro**. Tratti stradali a **priorità ciclabile e pedonale**, ove incentivare la mobilità ciclabile a scala territoriale e la fruizione pedonale del centro urbano tramite l'applicazione di misure di gestione o limitazione del traffico, accompagnate dalla qualificazione funzionale e figurativa dei luoghi.

Ad esclusione dei tratti stradali ove per questioni di sicurezza si rende necessaria la realizzazione della pista ciclabile in sede propria o di marciapiedi di adeguata larghezza, in tali ambiti dovrà darsi potrà evitare, imponendo velocità per le auto inferiori ai 30 Km/h, il ricorso a nuove pesanti infrastrutture, incentivando forme di convivenza tra auto/pedone/ciclista. Una promiscuità tra diverse forme di mobilità fondata sulla riduzione complessiva della velocità e sulla riconoscibilità e leggibilità delle zone caratterizzate da diverse limitazioni e precise regole comportamentali. Il PI nell'ambito dell'aggiornamento e ridefinizione della pianificazione di dettaglio per il centro storico detta una specifica disciplina mirata alla strutturazione figurativa e funzionale dei punti ove la scena urbana cambia e così pure le regole della mobilità e le priorità assegnate.

Tali aree sono:

Porte e soglie urbane, così come definite ed individuate nello schema seguente "Centro Urbano" quali punti di accesso al sistema urbano centrale prima e centro storico poi. Tali punti collocati sulle quattro direttrici di ingresso andranno opportunamente caratterizzati dal punto di vista figurativo e funzionale attraverso interventi mirati di riqualificazione urbana (pavimentazioni, segnaletica, parcheggi scambiatori,). Gli interventi sui tessuti contermini dovranno adeguarsi al ruolo strategico assegnato a tali aree prevedendo soluzioni architettoniche e sistemazioni "multifunzionali" degli spazi esterni tali da caratterizzare porte e soglie dal punto di vista figurativo, e funzionale.

Nodi della rete ciclabile: così come definiti ed individuati nello schema seguente "Centro Urbano" quali punti ove la mobilità ciclabile incontra elementi significativi del sistema infrastrutturale, della scena urbana, dei servizi, del sistema paesaggistico ed ambientale. Il PI provvederà ad assegnare ad ogni nodo il suo ruolo in termini funzionali e paesaggistici disciplinando il grado di strutturazione e caratterizzazione correlato

Il PI aggiorna e precisa l'individuazione degli ambiti a priorità ciclabile e pedonale provvedendo alla definizione di una disciplina mirata di gestione del traffico carrabile e promozione della mobilità lenta integrando i classici interventi infrastrutturali (segnaletica, accorgimenti per la limitazione della velocità) a forme di gestione del traffico e dell'accessibilità.

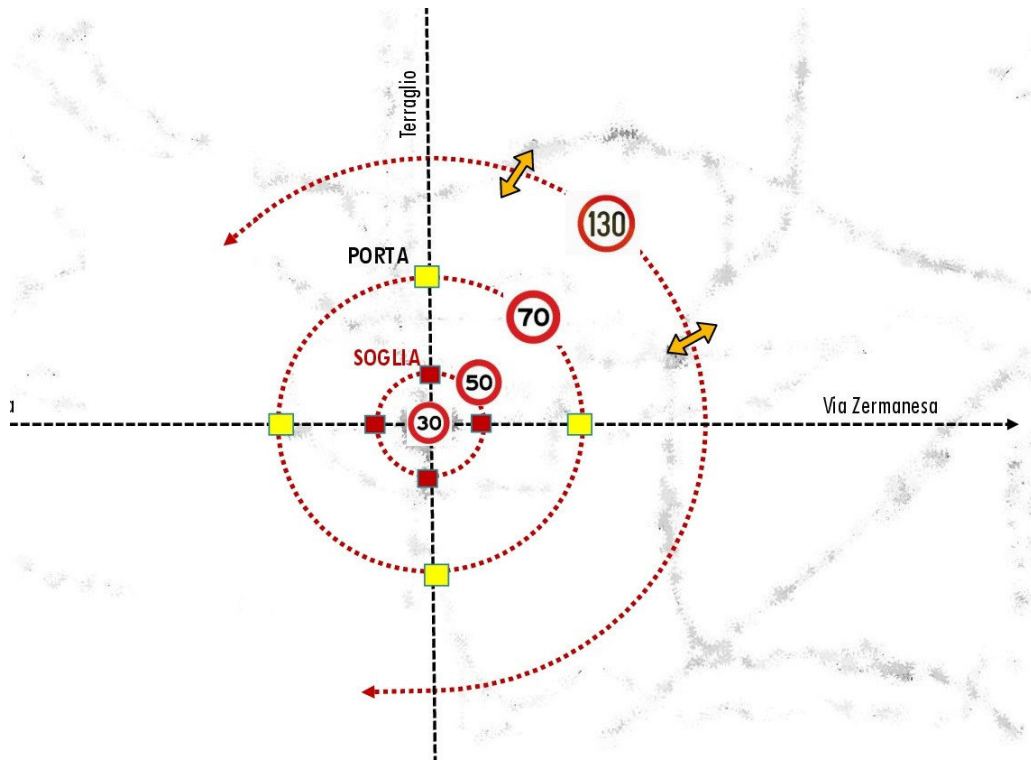
Ambiti a priorità ciclabile: tratti della viabilità secondaria interessati dalla presenza degli itinerari ciclabili ove le auto dovranno transitare a velocità ridotta (30 km/h) con precedenza sempre assegnata ai ciclisti. Lungo tale viabilità sono da prevedere tutti gli accorgimenti tecnici a basso impatto mirati alla sicurezza in termini di moderazione della velocità e controllo dei transiti. Ove possibile il transito veicolare potrà essere ulteriormente ridotto consentendo il passaggio ai soli residenti.

Sono inoltre considerati ambiti a priorità ciclabile anche i tratti stradali all'interno delle *Porte urbane* ove le auto dovranno transitare ad una velocità massima di 30 km/h, non sono previsti spazi di sosta a bordo strada, e la priorità è sempre assegnata ai ciclisti, i cui spazi di pertinenza andranno evidenziati con opportuna segnaletica orizzontale,

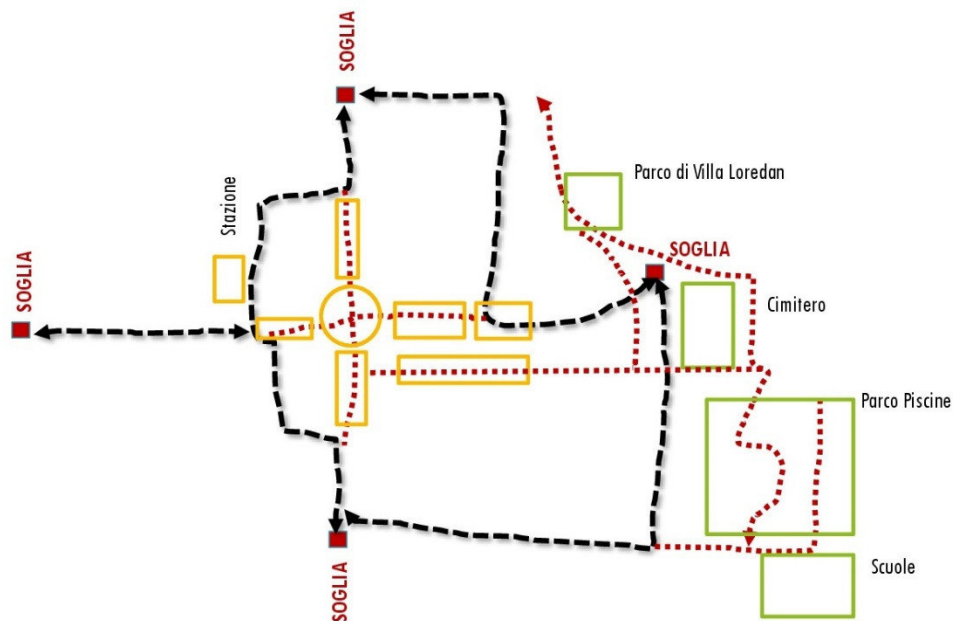
Ambiti a priorità pedonale: tratti della viabilità di pertinenza del centro storico all'interno delle soglie urbane, per i quali dovrà essere programmata una progressiva e mirata pedonalizzazione.



Rientra tra questi anche il tratto di Terraglio interno al centro storico per il quale andranno definite specifiche misure ed accorgimenti di pedonalizzazioni spostando in tutto od in parte l'attraversamento veicolare su tracciati alternativi. Sono da pianificare tratti della viabilità comprese all'interno delle **porte urbane**, attraverso una serie di politiche e misure atte a promuovere la mobilità ciclabile e pedonale.














Schematizzazione del sistema della Mobilità carrabile





Schema della Mobilità

Centro storico

	Scena urbana e cornice figurativa
	Quinte edilizie strutturanti
	Edifici strutturanti la quinta o la scena
	Edifici paesaggisticamente sensibili
	Assi e relazioni urbane principali
	Direttrici di permeabilità pedonale
	Tratti a priorità pedonale
	Nodi
	Aree a parco
	Schermature e mitigazioni
	Sistema dei parcheggi





Centro Urbano

La riorganizzazione formale e figurativa del centro storico si fonda su una sua interpretazione paesaggistica, ovvero sull'individuazione e disciplina delle componenti strutturali del paesaggio urbano esistenti e sulla progettazione di nuove che consentano al cuore identitario della città di acquistare forza, carattere e dimensione metropolitana stabilendo relazioni strutturate con il suo intorno, o meglio con il suo contesto paesaggistico.

Piazze e spazi pubblici, denominate **scene urbane** sono i fulcri figurativi ed identitari della città storica, ognuno caratterizzato da un edificio che per carattere, dimensione o funzione domina e struttura la scena e quinte edilizie che la delimitano scenograficamente.

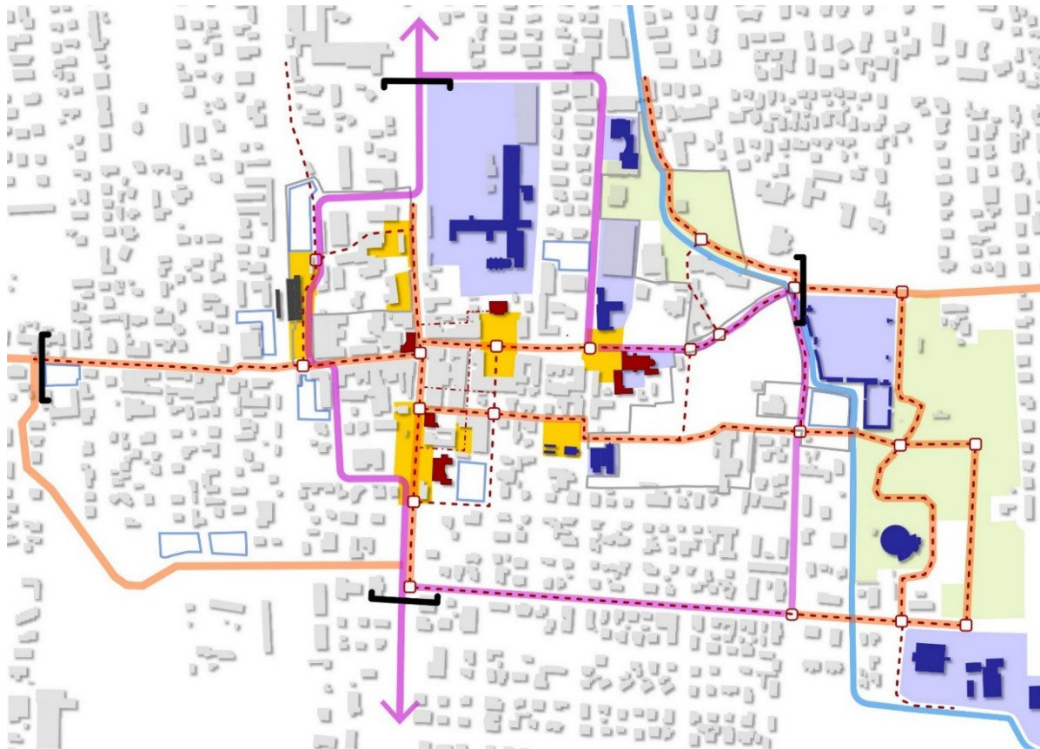
Il *Masterplan* prevede un rafforzamento delle scene esistenti ed una loro integrazione attraverso la riqualificazione in tal senso di alcune polarità urbane: le due teste del centro storico lungo il Terraglio a nord e sud dell'incrocio con via Zermanesa (1), lo spazio antistante la chiesa (2), quello di fronte alla stazione dei treni, l'area attualmente destinata a parcheggio tra via Cesare Battisti e via XXIV Maggio (3).












I tratti principali della viabilità urbana lungo i quali si articolano le scene urbane, il sistema del commercio, dei servizi e degli esercizi pubblici, sono ripensati figurativamente e riorganizzati funzionalmente come **assi urbani**, zone di incontro a priorità Pedonale: il tratto del Terraglio tra le due soglie urbane, l'asse via Roma /via Zermanesa, l'asse di via Costante Gris che partendo dal Terraglio raggiunge il distretto sanitario per poi proseguire oltre attraversando l'area ex Macevi (dove può essere localizzata una nuova polarità urbana) per collegare il centro con il parco delle piscine.

Il sistema dell'accessibilità al centro (viabilità e parcheggi) va rimodulato e riorganizzato in funzione dei nuovi assi urbani a priorità pedonale, privilegiando quindi la localizzazione dei parcheggi lungo i bordi del centro storico in posizione strategica rispetto al sistema delle relazioni urbane.

Il sistema del verde correlato con quello delle acque acquista all'interno del masterplan nuova rilevanza: i bordi dei tessuti edilizi che affacciano direttamente sui corsi d'acqua che attraversano il centro vanno opportunamente disciplinati per ridare alle acque la loro pertinenza, la rete delle aree verdi e percorsi di collegamento interni al centro storico va ricucita ove discontinua e collegata con la maglia esterna dei parchi, delle aree sportive, degli itinerari ciclopedonali.

Le aree di riqualificazione e trasformazione poste lungo i bordi del centro storico debbono essere ripensate come aree "permeabili", fortemente correlate con il centro e che possono fornire un contributo decisivo alla sua riorganizzazione: ospitando al loro interno nuove polarità urbane, assicurando la continuità degli assi e delle relazioni urbane, implementando il sistema dei servizi, dei parcheggi e del verde urbano.



-  Scena urbana e cornice figurativa
-  Edifici strutturanti la quinta o la scena
-  Edificio paesaggisticamente sensibile
-  Assi e relazioni urbane principali
-  Diretrici di permeabilità pedonale
-  Tratti a priorità pedonale
-  Nodi
-  Sistema delle aree pubbliche/servizi
-  Accessibilità carrabile
-  Soglia urbana
-  Tessuti di attenzione paesaggistica