

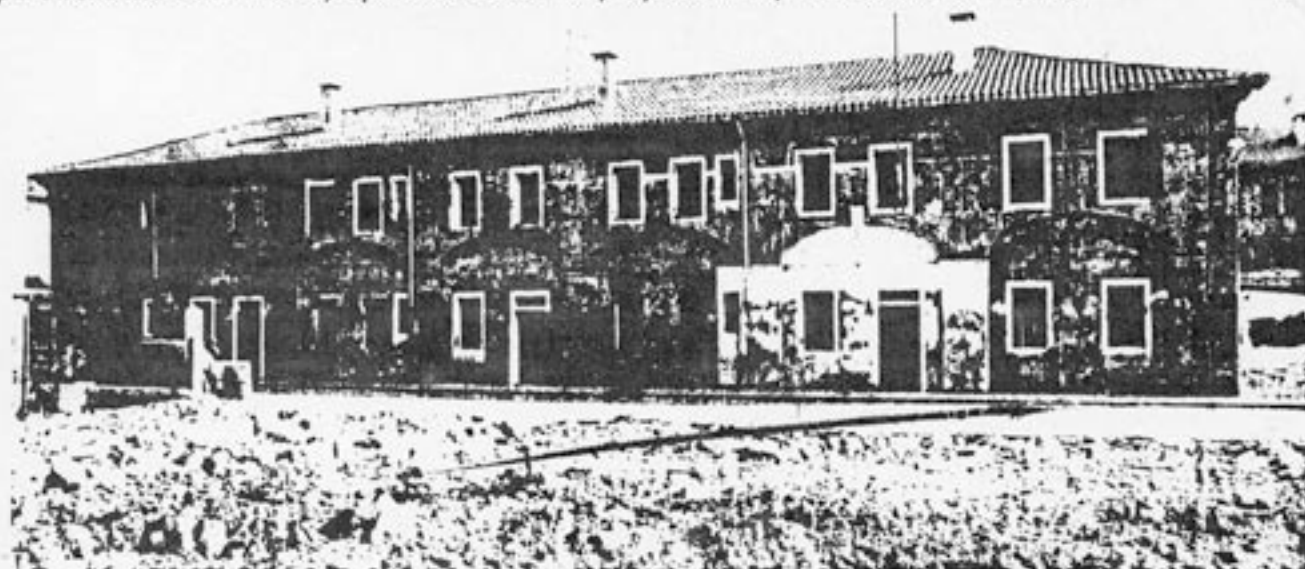
ALTOBELLO: FARE PRESTO E FARE BENE

Il primo progetto di recupero edilizio iniziato a Mestre da parte dell' Istituto Autonomo Case Popolari rischia di ridursi ad un'opera di "speculazione" sulle aree edificabili.

Quali sono le condizioni per cui questo intervento sia invece un risultato di vera qualificazione edilizia, urbanistica, sociale ed ambientale?

Dopo una presa di posizione unanime del Consiglio di Quartiere Piave-1866, anche la Commissione Urbanistica comunale (con un solo membro, Cassetti del Pci, contrario per motivi di celerità nell'avanzamento dei lavori) ha fatto propria la richiesta di procedere al recupero di tutte e tre le cosiddette "tettoie", oggi porticate, di via Fornace, nel rione Altobello, per un recupero più generale del complesso della ex fornace Da Re; l'assessore all'Urbanistica Perinato si è dichiarato disponibile a procedere in tal senso. Tutto ciò premia ulteriormente anni di impegno propositivo sulla ristrutturazione urbanistica di Altobello (il progetto originario risulta notevolmente modificato per la seconda volta).

Ma resta aperta la sorte complessiva di questo intervento: ancora troppa volumetria, con troppi appartamenti solo per gli strati sociali già residenti con la conseguente mancata integrazione sociale, nessuna garanzia per la realizzazione contestuale di negozi e artigianato, mancata integrazione con servizi pubblici a scala urbana, mancato rapporto con uffici e altri sedi terziarie. Intanto sull'area ex Cledca-Carbonifera retrostante non solo non avanza la progettazione urbanistica del parco e della zona sportiva, ma non è neppure all'orizzonte una volontà dell'Amministrazione comunale di andare all'acquisizione delle aree (anche perchè non c'è un'adeguata "spinta" culturale e sociale da parte dell'opinione pubblica e della cittadinanza più direttamente interessata). Speriamo che col tempo qualcosa e qualcuno si muova (S.B.)



Dispiace che la discussione sul *progetto di recupero di Altobello* venga trattata in forma riduttiva. E' dal 1980 che i lavori e le decisioni politiche vanno a rilento (finanziamenti e gestione urbanistica) mai però i ritardi sono stati imputabili ai Progetti o ai Piani, anzi nel 1980 il Consiglio di Quartiere Piave-1866 pur chiedendo all'unanimità la modifica radicale del progetto aveva lasciato avviare l'intervento sul primo lotto che ancor oggi non è terminato!

Da allora con una crescente coscienza nel quartiere e in tutta la città si sono posti alcuni punti chiarissimi per la ridefinizione dell'intervento che *non può essere ridotto ad una grande quantità di metri cubi residenziali da realizzare purchessia.*

Alcuni obiettivi hanno trovato risposta nelle successive fasi di progettazione (creare una piazza vera e pedonale, eliminare al massimo il traffico, accentuare i rapporti con le aree limitrofe) altri ancor oggi *attendono una risposta chiara* pena il fallimento della più grande operazione urbanistica in corso nel centro di Mestre:

1) l'aumento enorme delle volumetrie (dai 47 mila metri cubi del vecchio Altobello agli 89 mila del Piano

attuale) può essere accettato solo a condizione di *un'alta qualità degli alloggi* (fino ad ora il livello tecnologico è molto scadente), *un'integrazione sociale* (integrando edilizia sovvenzionata con edilizia convenzionata) per evitare il formarsi di un enorme ghetto, la effettiva attuazione, contestuale agli alloggi, di un insieme di *negozi, sedi artigianali, servizi ed attrezzature urbani, uffici tali da integrare la piazza e l'insediamento a tutta l'area ad est di Corso del Popolo e più in generale a tutta Mestre.* In assenza di ciò l'enorme aumento di volumetria sarebbe, sia pur operata da un Ente pubblico (Iacp), non opera di qualificazione ma di "speculazione" sulle aree.

2) *Manca ancora oggi il Piano urbanistico* (presentato in bozza nel 1984) per tutta l'area limitrofa che dovrà vedere la realizzazione della *darsena sul Canal Salso* e del *parco e della zona sportiva di Altobello*; non è stata neppure iniziata *l'acquisizione delle aree* (vincolate a servizi) ed anzi ancor oggi continua l'inquinamento da polveri e rumori (carbone, containers, ecc.)

3) La modifica spaziale della piazza e il recupero delle tre "tettoie" porticate è un problema di qualità che non si riduce alla pur importantissima esigenza

del recupero: si tratta di *aprire maggiormente la piazza, a ovest verso il resto del quartiere* (specialmente ora che è stata concessa la costruzione di un edificio proprio presso l'imbocco futuro della piazza; edificio di cui il Consiglio di Quartiere ha prospettato l'acquisizione e la successiva demolizione), di *recuperare una testimonianza edilizia* (e non salvare un ridicolo rudere) che assieme ad altri recuperi della zona a sud di piazza Barche può far *"rivivere" e cogliere nel suo complesso l'ex Fornace Da Re* (autentica riscoperta storica di cui occorre ringraziare in particolare il professor Giorgio Sarto). Ciò può permettere contemporaneamente sia di aprire un asse pedonale verso piazza Barche (*canale verde pedonale e ciclabile* che il Piano Regolatore prevede di far continuare sino al Parco della Bissuola e alla zona sportiva di Favaro) sia di realizzare da subito un complesso non disprezzabile (7500 metri cubi) di artigianato e commercio a servizio dell'insediamento residenziale (di solito i servizi non arrivano o arrivano 20 anni dopo).

Le modifiche al progetto chieste nell'immediato dal Consiglio di Quartiere e da tutti i componenti della Commissione Urbanistica comunale (tranne uno) sono fattibili in brevissimo tempo come ha confermato in Commissione e sulla stampa cittadina lo stesso assessore: non sarà questo mese (dopo otto anni) che cambierà qualcosa.

Ma occorre avere attenzione all'insieme dell'intervento. I problemi culturali, sociali, urbanistici, finanziari e gestionali sono molto complessi ma è questa la scommessa per cui da anni si lavora e si preme per dare alla città di Mestre un risultato adeguato a ciò che in tutta Europa ormai si sta facendo da decenni.

È una scommessa che tutta la città dovrebbe voler vincere.

Stefano Boato

Recuperare Altobello (e tutta la Mestre storica)



Poiché è già stata pubblicata da tempo la ricerca sulla storia urbana di Altobello, e poiché durante questi anni di dibattito e pure di recente sono state presentate anche proposte dettagliate che prevedono il recupero degli edifici del complesso Da Re nel quadro del *rinnovamento urbanistico* di questo settore urbano, mi pare il caso di ribadire solo qualche considerazione in merito e di concludere piuttosto con una riflessione sulla necessità di attivare un'ampia strategia di recupero e riqualificazione per tutta Mestre.

1) La positiva revisione - richiesta dal Quartiere Piave-1866 e dalla Commissione Urbanistica comunale e accettata dall'Assessorato all'Urbanistica - del Piano relativo all'intervento Iacp per il recupero di tutte le preesistenze storiche e il suo inquadramento in un piano urbanistico che lo integri davvero alle aree circostanti costituiscono una grossa ed ultima occasione per un ulteriore passo in avanti nella

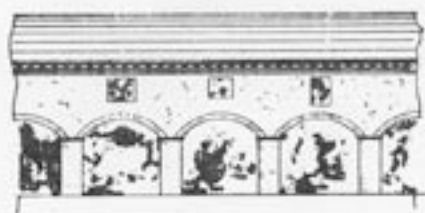
riqualificazione di quest'area strategica di Mestre e possono essere elaborati senza ritardare di un giorno i tempi di realizzazione dell'intervento Iacp.

Rispetto all'inserimento nelle ex-tettoie di attività artigianali, negozi, uffici, e servizi, si ha la rara occasione di poter procedere *fin da ora* all'adattamento per il riuso e a convenzioni senza aspettare per anni il completamento di tutti gli alloggi.

Sembra che si sia superata la sconcertante abitudine di valutare isolatamente e "a vista" singoli edifici (in questo caso le ex-tettoie) che invece sono parte di un *complesso unitario*, ancora riconoscibile nonostante frazionamenti ed interposizioni e che caratterizza un intero settore urbano. La ottocentesca "company town" dei Da Re costituisce un'appendice del centro storico di Mestre e i 10 manufatti rimasti possono essere recuperati come elementi di riferimento storico e riconnessi nelle visuali urbane e nei percorsi, con una indicazione urbanistica abbastanza semplice ed

Tettoie Mestre

Stato originario



Stato attuale



attuabile per fasi.

In questo quadro si colloca il riuso delle 3 ex-tettoie porticate trasformate nel '27 in case a schiera, ma caratterizzate fin dall'origine come contenitore pluriuso su 2 piani, tanto è vero che oltre a scuderie, fienili, e magazzini, conteneva tra l'altro una abitazione per macchinisti e 2 per braccianti. Oltre a dar corpo al percorso pedonale previsto per Mestre proprio da Altobello alla Krull e al parco Bissuola, può conferire alla *nuova piazza* un non trascurabile elemento di "identità", di "storicità" e di scala umana. Il richiamo visivo delle arcate, unito al richiamo funzionale del percorso e delle attività commerciali e di servizio insediabili, l'augurabile maggior apertura delle ali della piazza verso ovest, assieme alla qualità e scala delle nuove architetture, dovrebbe rendere questa piazza *attraente ed integrata al quartiere*.

Non va infine escluso che la necessaria acquisizione delle aree vincolate dal "Piano dei servizi" verso ovest, ma anche la disponibilità di nuovi alloggi realizzabili con l'operazione Iacp di via Turati, in corso di progettazione, possano permettere - in concomitanza con la verifica definitiva degli alloggi effettivamente realizzabili rispetto ai finanziamenti disponibili - una diluizione delle eccessive volumetrie finora previste in quest'area.

2) Dato che finora Mestre è stata considerata nei piani e nella pratica quotidiana una "tabula rasa" rispetto ai valori storici ed ambientali (e a questo non ha certo fatto riscontro una buona architettura moderna, ma anzi la complessiva mancanza di cultura storico-ambientale e sulla progettazione urbana ha prodotto, salvo poche eccezioni, anche squallidi edifici moderni), è fondamentale che decolli subito non solo una "nuova filosofia" ma una azione urbanistica coerente.

Si tratta di riqualificare complessivamente la città assumendo *come base l'orditura ed i segni* di interesse storico testimoniale ed ambientale sopravvissuti, integrandoli con una *nuova struttura urbana*. E' un'operazione tanto più necessaria rispetto alla nuova coscienza ambientale e dopo la legge 431 del 1985 ed il P.A.L.A.V (Piano di Area della Laguna di Venezia), e che non può sfociare che in nuovo Piano Regolatore.

La trama di riferimento è tutt'altro che trascurabile: dal Canal Salso alle fasce fluviali e di gronda; dal centro storico di Mestre ai 10 centri e nuclei presenti nei quartieri; dalle testimonianze della prima industrializzazione sul Canal Salso alle addizioni urbane significative come il "quartiere urbano" di Porto Marghera ed altri lembi di quartieri-giardino; da Forte Marghera al sistema dei "forti staccati" voluti dal Regno d'Italia; dalle ville e parchi ai manufatti sparsi, rurali ed urbani, di semplice valore testimoniale.

Se è quantomai giusto correggere anche il Piano di Altobello in questa direzione, è altrettanto urgente per esempio se si vuole tutelare e riqualificare il centro storico *revisionare e congelare l'attuale piano di piazza Ferretto* rispetto alle smodate nuove edificazioni e rispetto alla totale mancanza di salvaguardia del tessuto e delle tipologie; proprio sul Canal Salso l'operazione di demolizione della *Krull* è stata solo *parzialmente modificata col compromesso* di mantenere il corpo frontale; subito a fianco, per l'area dell'Italiana Gas vi è un progetto nel quale non ci si accorge "ovviamente" del complesso novecentesco della *"Società mutua cooperativa operaia per le Costruzioni"* così come un poco più a nord, sul viale S.Marco, l'Enel non si è nemmeno posto il problema del riuso della *"Officina elettrica"* costruita dalla società Cellina nel 1908 come un "monumento" al nascente impero elettrico; nel "Piano del traffico" si propone tranquillamente di demolire l'interessante e riutilizzabile "lavanderia meccanica militare" di via Piave per lasciar posto ad un parcheggio; e lo stesso si propone per il "garage Touring" del 1903 vicino alla stazione ferroviaria; vanno cambiati alcuni articoli del *Regolamento Edilizio* che incentivano la distruzione degli edifici di interesse testimoniale, applicando a questi invece le deroghe previste per gli edifici notificati; vanno subito individuati e *sanciti in cartografia* i tessuti urbani e gli edifici di qualche interesse testimoniale (peraltro già individuati nelle ricerche dei Corsi Sperimentali dell'Itsg "Massari" e successivamente anche dal Comune) almeno fino al 1930-40, per applicarvi le opportune cautele ed incentivarne il recupero.

Giorgio Sarto
di Urbanistica Democratica

• I due interventi, qui pubblicati integralmente, sono - assieme ad altri - già apparsi su "Il Gazzettino" dello scorso agosto.

• Le illustrazioni sono tratte dal libro "ALTOBELLO - storia/analisi/proposte" curato da Giorgio Sarto, frutto di una ricerca del Corso sperimentale dell'Itsg "Giorgio Massari" di Mestre dell'anno 1982, pubblicato dal Comune di Venezia.

Per una Mestre vivibile

Per un ambiente riqualificato

- Mestre, definita una delle città più brutte d'Italia, può essere trasformata invece in una città vivibile e perfino bella : un progetto di riqualificazione, di recupero urbano ed ambientale, di disinquinamento è realizzabile.
 - Da anni associazioni ambientaliste come Urbanistica Democratica, Natura Viva, Smog e dintorni, portano avanti precise e organiche proposte per superare il degrado e realizzare in positivo una nuova qualità della città e dell'ambiente. Tali proposte che hanno già alle spalle un ampio movimento e crescenti consensi, vanno oggi rilanciate. E' un'occasione anche per affrontare in modo concreto l'anno europeo dell'ambiente, contro ogni celebrazione vuota e formale che lasci le cose come stanno.
- 1) La terraferma mestrina possiede ancora risorse storiche ed ambientali, sopravvissute alla speculazione e al cemento : le fasce fluviali del Dese, Marzenego, Brenta; la gronda lagunare; centri e piccoli nuclei storici; manufatti di interesse storico architettonico, dalle ville venete con parco ai forti ottocenteschi, dagli edifici rurali e dagli antichi mulini a complessi di archeologia industriale. Tale patrimonio va salvaguardato e recuperato, riutilizzato e valorizzato, rimesso in circolo in un nuovo disegno unitario di riqualificazione di Mestre.
 - 2) La città va liberata dal traffico di attraversamento che la soffoca ed inquina. Contro ogni ipotesi di " passante autostradale " privatizzato e di devastante raddoppio, la tangenziale va invece collegata direttamente ai pettini di distribuzione urbana per assorbire tutto il traffico di scorrimento che oggi attraversa Mestre. I tratti di autostrada verso Padova e Treviso vanno liberalizzati per rendere vivibili gli insediamenti lungo la Brentana, la Miranese ed il Terraglio; le strade che passano per Zelarino, Favaro e Campalto vanno declassate a livello locale.
 - 3) Dentro la città occorre rilanciare il trasporto pubblico; insediare gli opportuni parcheggi esterni alle zone pedonali; programmare l'uso metropolitano della ferrovia e treni navetta; costruire un nuovo affaccio della stazione di Mestre verso Marghera, attrezzando questa zona per il cambio mezzi gomma-ferro.
 - 4) Poichè è necessario realizzare una città a misura d'uomo e non d'automobile, va potenziata una rete continua di marciapiedi e passaggi pedonali, sicura e senza barriere, in modo che possa essere tranquillamente utilizzata anche da disabili, bambini ed anziani.
 - 5) Vanno costituite ampie aree pedonalizzate (indicate col cerchio nell'illustrazione) nel centro storico mestrino e nei vari quartieri, in zone baricentriche e dotate di maggiore potenzialità. Tali aree devono essere realizzate in modo da assumere un' alta qualità urbana ed in modo da diventare spazi di relazione significativi e punti di riferimento per la presenza di piazze, attrezzature e negozi, spazi verdi, nuclei di interesse storico riqualificati e riutilizzati.
 - 6) Va realizzata la rete di percorsi ciclabili, come sistema di spostamento e collegamento alternativo, economico e sicuro. La rete proposta collega i punti più importanti della città, i quartieri esterni al centro, le nuove aree pedonalizzate e il nuovo sistema dei parchi; è composta sia da percorsi urbani utili per gli spostamenti quotidiani, sia da percorsi di carattere ambientale; si realizza sia in sede propria e distinta, sia per lo più ricavando una corsia da strade esistenti. Il primo percorso, da realizzare subito, è quello urbano che da Marghera - attraverso il nuovo sottopasso della stazione e via Dante - porta al centro di Mestre e a Carpenedo, collegando ben quattro quartieri.
 - 7) Va costruito il nuovo sistema del verde, connesso anche dalla rete ciclabile. Oltre ai maggiori parchi esistenti (Piraghetto) e in via di faticoso completamento (Bissuola) è necessario risanare e realizzare il parco di S. Giuliano esteso fino alla grande emergenza storico ambientale di Forte Marghera, cerniera tra la terraferma e la laguna e Venezia; il parco di Altobello - canal Salso; il parco del Marzenego che comprenda anche il forte Gazzera e si prolunghi fino al centro storico di Mestre, il parco attorno a forte Tron (manufatto acquisibile perchè da poco abbandonato dai militari); il parco che lega Cà Emiliani, Marghera e Catene; il parco di Campalto ad ovest di via Gobbi; il grande parco "Valdemare" recentemente proposto sull'area del bosco e del forte di Carpenedo, in alternativa al nuovo ospedale per il quale si è già dimostrata possibile un'altra localizzazione.



Rete di percorsi ciclabili urbani ed extraurbani



Ricupero delle piazze e del Centro Storico di Mestre



Rivita Centro Civico e Culturale e area pedonale di v. Dante

2



Ricupero del Centro Storico di Ovestigo

3

Centro di Carpenedo e area dei servizi del quartiere Das Storo

4

Piazza pedonale del centro di Marghera

5

Ricupero della piazza e del centro di Zelarindo

6



Ricupero della piazza e del centro di Favaro

7



Ricupero del centro di Gazzera con nuova piazza

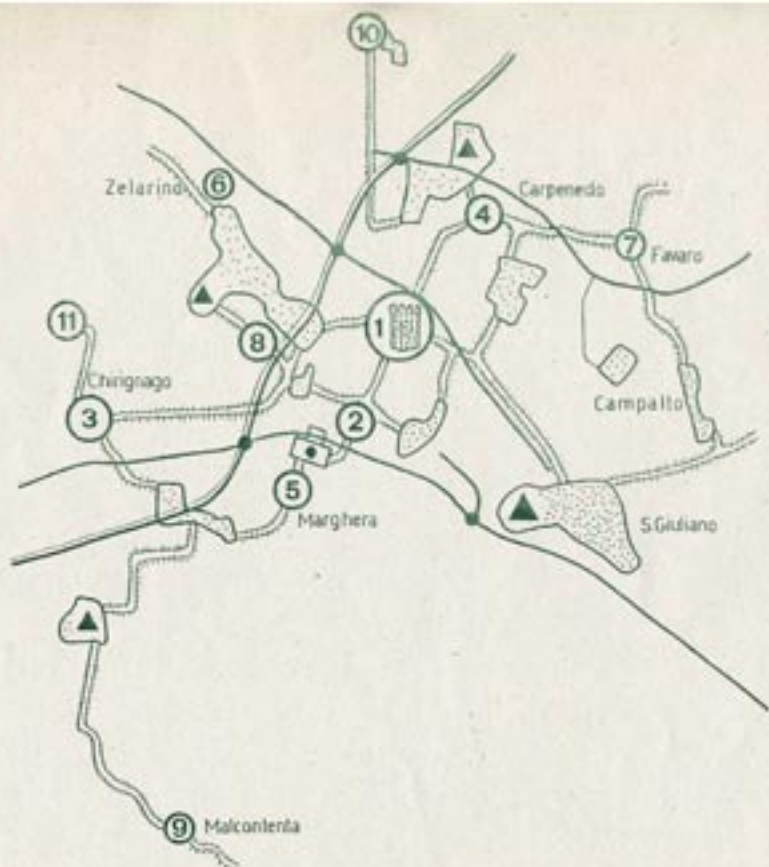
8

Ricupero del centro di Malcontenta

9

Ricupero del nucleo di Marocco e nuova piazza del Duca

10



11

Nuova piazza con recupero delle funzioni di Anagnino



Fort Marghera



Forti ottocenteschi del campo trincerato



Parchi di quartiere e urbani esistenti e proposti



Centri e nuclei di riqualificazione urbana con attrezzature e aree pedonali



Sistema della tangenziale collegata ai pectini di distribuzione urbana



Nuova fermata a Marghera della stazione, cambio mezzi, treno navetta



Per una Mestre vivibile
Per un ambiente riqualificato

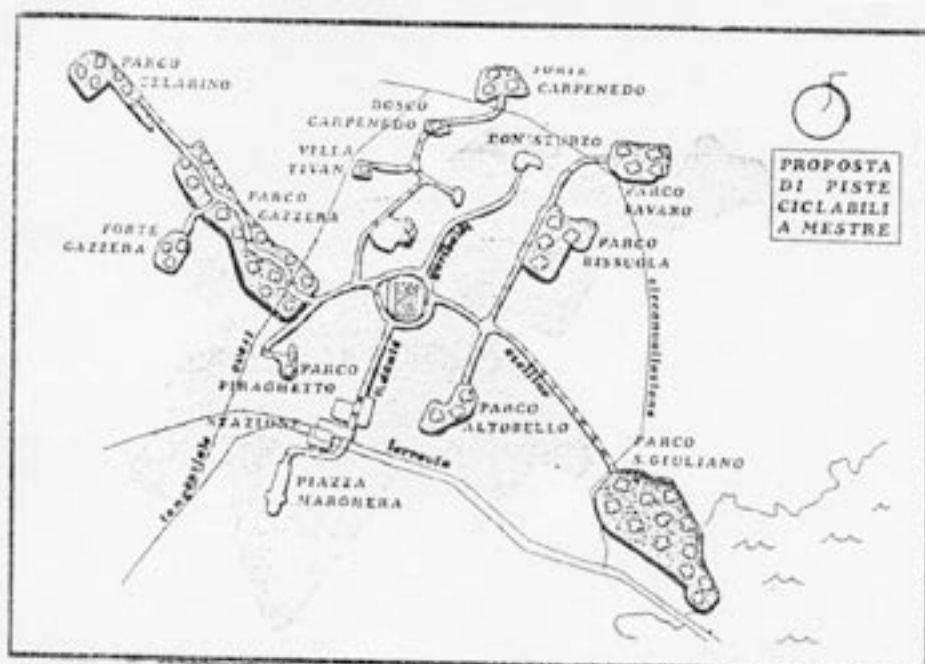


GRUPPO LIBERABISTICO
PER LA DEMOCRAZIA
14/01/1997 Giunta
Nazionale dell'Adriatico

S.p.a. via Dante 125 Mestre

PER UNA MESTRE A MISURA D'UOMO

PEDONI, PEDALI E PIAZZA FERRETTO



* Gli obiettivi della **pedonalizzazione** di Piazza Ferretto e poi dell'intero centro storico di Mestre, dell'organizzazione di altre **piazze e spazi pedonali** nei vari quartieri, della realizzazione di una **rete di percorsi ciclabili** di carattere urbano ed ambientale: queste sono solo le punte emergenti di una volontà, sempre più diffusa, di trasformare la città e gli spazi urbani a **misura d'uomo**.

Queste trasformazioni, tanto più necessarie in una città come Mestre che è la negazione di queste esigenze, sono possibili, e godono di un ampio consenso di opinione; a ciò non hanno però corrisposto scelte concrete da parte dell'Amministrazione Comunale.

Pedonalizzazione disattesa

* La pedonalizzazione di Piazza Ferretto è un test esemplare: prevista dal "Piano Particolareggiato di Piazza Ferretto", adottato dal Comune addirittura nel '73 e approvato dalla Regione nel 1981, la richiesta "scende in piazza" quando nel '80 viene dipinta a colori, sull'asfalto ed in mezzo al traffico della piazza, una "nuova Mestre" con aree verdi e pedonali. Dopo una precisa proposta di Urbanistica Democratica (su come pedonalizzare il centro, deviando all'esterno il traffico di attraversamento e creando un sistema di parcheggi perimetri), ci sono volute le "bicifestazioni", promosse da "Smog e Dintorni" e da altre Associazioni ambientaliste, la raccolta di migliaia di firme, l'invio delle cartoline al Sindaco e un referendum indetto da un quotidiano locale, per porre la questione di nuovo all'attenzione degli amministratori, ma con risultati a tutt'oggi disattesi. Malgrado infatti già nell'82 l'Amministrazione Comunale si fosse impegnata, incalzata dai Consigli di Quartiere "S. Lorenzo" e "Piave-1866", ad accelerare la realizzazione delle opere necessarie per liberare il centro dal traffico di scorrimento, malgrado oggi anche l'Ufficio traffico **dichiari** di

ispirarsi ad una "**nuova filosofia**" che non intende più sottomettere la città all'automobile, malgrado il Cdq "S. Lorenzo" nell'84 avesse precisato le **fasce e i tempi** della pedonalizzazione della Piazza, essa è stata chiusa al traffico, dopo l'apertura di via Sansovino, a metà dell'85, solo per fasce orarie e il sabato pomeriggio e la domenica, e in "**via sperimentale**". Anche se si tratta pur sempre di un risultato parziale, che permette ai pedoni di "impadronirsi" ad intervalli di questo spazio, è indispensabile invece realizzare **immediatamente quella pedonalizzazione totale**, che anche la nuova Amministrazione ha rimandato, con la "motivazione" stavolta che bisognerebbe **prima** fare un Piano complessivo, per sistemare tutto il centro storico e la circolazione.

Invece, proprio chi come noi sostiene da **anni** che tale Piano è necessario ed urgente, ritiene che la Piazza debba essere totalmente e subito sottratta al traffico, anche perché è proprio questo il segnale che dimostra l'impegno a compiere i passi successivi!

Una Piazza per cominciare

* La stessa attuale chiusura **parziale** e dimostra del resto che è possibile e necessario realizzare quella **integrale**.

Quando infatti la Piazza è chiusa, i veicoli (che nel tardo pomeriggio e alla sera sono numerosissimi) usano pure dei percorsi alternativi (tanto più dopo l'apertura di **via Sansovino**) e aprire la Piazza a singhiozzo crea solo confusione. Inoltre risulta che quando al mattino la Piazza è aperta, non ci sono rilevanti miglioramenti della circolazione, il cui andamento **non dipende, in sostanza, da Piazza Ferretto**, ma da ben **altri nodi** (completamento di V.le Vespucci fino al Terraglio, raccordi con la tangenziale a Marghera e con la Castellana, sistema dei parcheggi, riorganizzazione del trasporto pubblico) non risolti in tempo per precise responsabilità ed oggi aggravati dal fin-

terruzione di via Piave e del Terraglio.

La soluzione di questi nodi è invece indispensabile per la pedonalizzazione dell'intero centro compreso dentro il "quadrilatero" tra via Carducci e via Vespucci-Fradeletto, tra via Circonvallazione e C.so del Popolo-via Colombo.

E' a tutti evidente infine come l' incompatibilità e la pericolosità degli **autobus** rispetto ai pedoni che si sono impadroniti della Piazza, non si risolve con una corsia gialla (che, tra l'altro, occupa quasi tutta la Piazza), ma spostando **fuori le fermate**.

In conclusione si tratta di prendere atto della volontà della cittadinanza - e si può fare un referendum se si hanno dubbi! - e non di qualche singolo interesse particolare (oltretutto abbastanza miope nel ritenere dannosa per il commercio le aree pedonali), e realizzare un primo gradino: uno spazio senza traffico. Ma ciò significa contemporaneamente impegnarsi a riqualificare questa Piazza, **togliere l'asfalto, restaurarla ed arrearla** valorizzando la dimensione storica, restaurare la Torre il cui progetto è pronto da gran tempo, preparare a tempi brevi il **Progetto di pedonalizzazione e recupero dell'intero centro storico** mestrino e realizzare almeno un primo **prioritario percorso ciclabile** che lo attraversi: quello da Marghera a Carpenedo.

* Pedonalizzare la Piazza come prima tappa della riqualificazione del centro implica una serie di scelte molto impegnative alle quali si accenna per punti.

Un piano per il centro storico

* Bisogna riconoscere che Mestre ha un **ritardo davvero "storico"** ed è agli ultimi posti nel Veneto per non avere, non dico risolto, ma nemmeno affrontato, il compito di salvaguardare e riqualificare ciò che resta del suo centro storico e gli altri beni architettonici ed ambientali in periferia.

Dopo gli anni della speculazione selvaggia infatti, il processo di stravolgimento sociale ed urbanistico è continuato e continua in forme meno eclatanti ma non meno pericolose, proprio anche perché non esiste un **serio Piano urbanistico** edilizio del centro (che pure la stessa legislazione vigente richiedeva e richiede). Il Piano Regolatore in vigore tratta il centro storico di Mestre come una qualsiasi zona di edilizia intensiva, e l'unico Piano Particolareggiato approvato è appunto quello ristretto a Piazza Ferretto e dintorni, che ha limiti clamorosi di analisi e di indicazioni.

Esso in sostanza si occupa soprattutto di **nuova edificazione** piuttosto che di "**recupero**". Piuttosto che riqualificare l'esistente e gli spazi ancora liberi si prevede, tra l'altro, nella piccola area la costruzione di 9 nuovi edifici, quasi tutti privati, per ben 177.600 metri cubi, i quali vanno a "cinturare" ad Est e ad Ovest gli spazi retrostanti la Piazza.

Se questo Piano "risente dell'epoca in cui fu fatto" (si potrebbe dire come

scusante), oggi, in cui tutti parlano di recupero e criticano la mania dell'espansione edilizia a tutti i costi, è urgente non solo un nuovo Piano di Recupero del centro, ma anche rimettere in discussione alcuni nodi che sono venuti al pettine di quello in vigore.

Ancora cemento ad Est di piazza Ferretto

* L'iter di approvazione del progetto di un edificio che arriva a 6 piani, collocato tra Coin e piazzetta G. Allegri, è ormai in fase avanzata; e così dicasi anche per un analogo grosso edificio addossato al "Doppy", sul quali forti dubbi sono stati espressi anche dal Cdq.

È necessario rivedere l'opportunità di concentrare tali volumi, oltretutto assai meno qualificati architettonicamente del "Palazzo della Cultura", di cui si parlerà subito, a ridosso del centro storico e in aree libere, molto importanti come spazi pedonali.

"Palazzo della Cultura" o recupero?

* Il progetto del nuovo edificio, che pure ha una notevole qualità architettonica, è stato concepito negli anni '70, a ridosso di Piazza Ferretto e ancora una volta in uno spazio quasi del tutto libero, come elemento di identità e di servizio per Mestre, dimenticando che tale identità e servizio meglio potevano e dovevano essere realizzati recuperan-

do da una parte l'intero centro storico, e dall'altra l'ex Distretto Militare di via Poerio (come qualcuno aveva pure proposto), collocato a 10 metri dalla Piazza, ma lasciato inspiegabilmente fuori dal Piano Particolareggiato.

Oggi per completare il complesso dei servizi culturali occorrono ancora decine di miliardi (si valutavano 45 già un anno fa).

La scelta più ragionevole che s'impone è quella di usare i fondi già stanziati per **completare i parcheggi sotterranei** già costruiti (utili per la pedonalizzazione della Piazza e del centro) e la **piazza sovrastante**; interrompere l'opera a questo stadio e dare invece **priorità all'acquisizione e recupero dell'ex Distretto**, nel quadro della riqualificazione dell'intero centro, delle sue piazze, e di altri importanti "contenitori" di valore storico e architettonico come per esempio *Villa Erizzo*.

Non mancano certo le proposte e i progetti, tra cui quelli dei corsi sperimentali dell'Istituto "Massari", che dimostrano quanto gli spazi dell'ex Distretto e del suo cortile siano adatti a funzioni culturali di cui Mestre ha necessità. A queste funzioni si può abbinare anche la sistemazione dell'*Archivio Municipale* di Mestre, oggi accatastato in due depositi di fortuna, ed elemento essenziale per l'identità e la storia della città.

È da notare inoltre, ad un'altra scala di priorità, che vi è anche l'ex Upim (edificio del '900 che conteneva anche un Teatro e che verrebbe ricompreso nell'area pedonale) suscettibile di interessante riuso.

* Il nuovo Piano attuativo per il centro (che dovrebbe estendersi anche lungo l'asse Piazza Barche-Canal Salso fino a Forte Marghera) dovrebbe riunire ed

Una svolta senza alibi

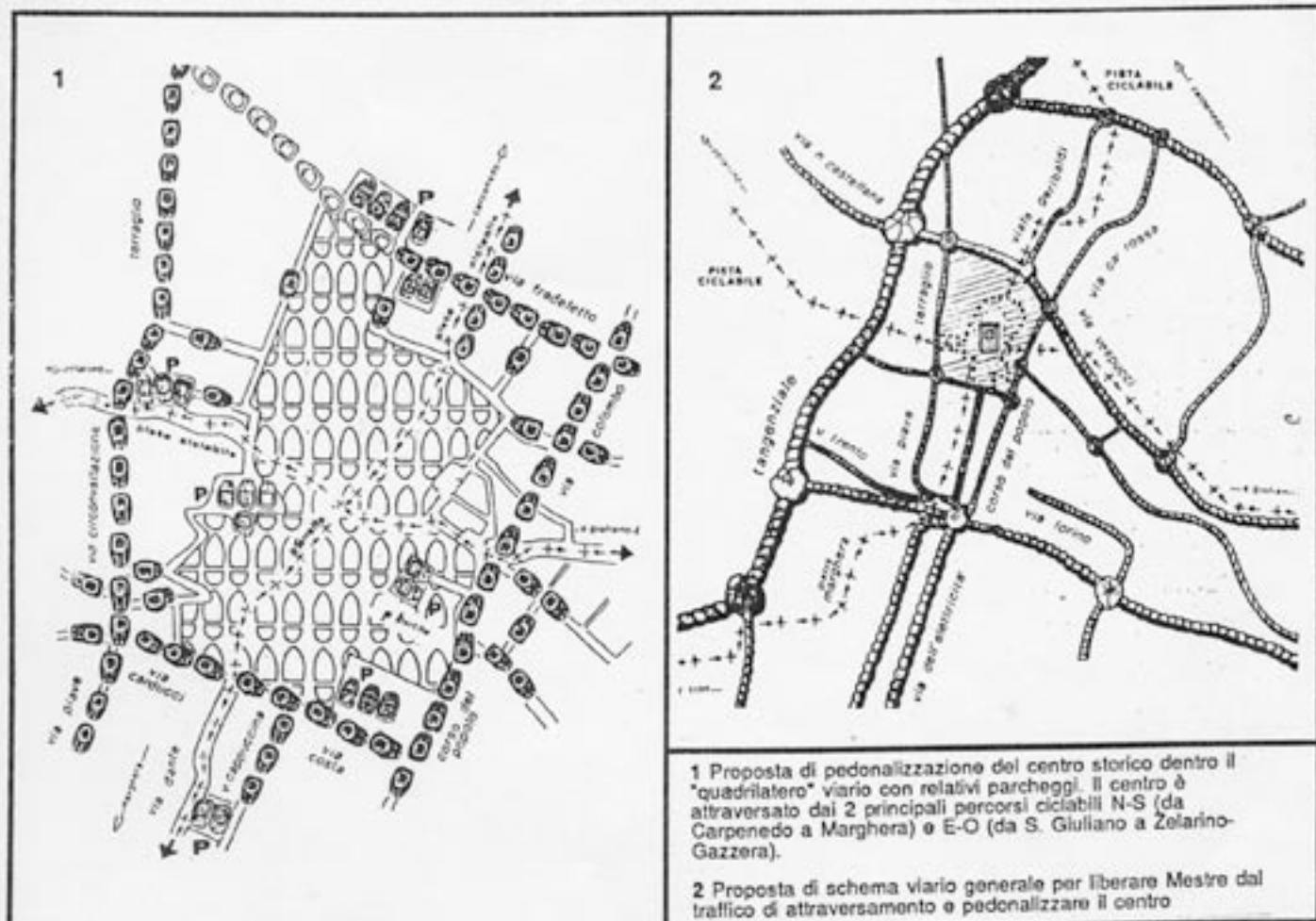
orientare tutti gli elementi (come la già svolta "analisi del traffico" o il nuovo "Piano di circolazione" programmato da tempo) finora concepiti in modo incredibilmente settoriale, con un'analisi storica, tipologica, funzionale esauriente e con proposte di recupero conseguenti e capaci anche di contrastare la terziarizzazione selvaggia in atto e l'espulsione dei residenti.

Si tratta di un'operazione che richiede anche, per riuscire, **scelte precise** a livello di un nuovo Piano Regolatore Generale.

È stata data notizia che si vorrebbe affidare il Piano e l'arredo del centro ad un architetto tedesco. Ciò che va ribadito, a questo proposito, è che deve essere il Comune ad assumersi la **piena responsabilità del Piano** e ad **attrezzarsi coerentemente** (magari con un organismo ad hoc inter-assessorile) per le analisi, la progettazione, la gestione ed attuazione.

Sarebbe tra l'altro ora, a Mestre, di fare qualche **Concorso** sul serio; ma anche Concorsi e consulenze sono validi solo se rafforzano la capacità permanente di elaborazione e gestione tecnica e politica dell'Ente locale, altrimenti diventano un'alibi per lasciare le cose come stanno.

Giorgio Sarto
di Urbanistica Democratica



Krull e nuova Pretura: SCEGLIERE IL RECUPERO

La vicenda della Krull e della nuova Pretura è emblematica per la Mestre di ieri e di oggi, e il suo esito è importante per la Mestre di domani.

1 • In negativo, dimostra che una effettiva "cultura del recupero" non è stata mai praticata dalle varie Amministrazioni; ciò vale sia per la Mestre "dentro al fotopiano" (cioè dentro quella parte del centro storico rappresentata dal fotopiano), sia per la Mestre fuori dal fotopiano. Tanto più grave è che anche in questo caso siano stati enti pubblici a condurre avanti direttamente queste operazioni.

2 • In positivo, mostra però che questa vecchia mania della distruzione di ogni preesistenza (ed anche di ogni residuo spazio libero) e della nuova edificazione a tutti i costi, mostra le corde; e sta crescendo una cultura diversa. Anche una presa di posizione pubblica netta e documentata ha infatti prodotto qualche parziale risultato.

3 • Il parziale dietro front che è stato fatto, consiste però in una sconcertante "mediazione all'italiana": salvare la facciata, demolire il resto (così come ad Altobello la risposta era stata di conservare un edificio delle fornaci su tre). Tra l'altro questa mediazione è stata presa "al vertice" senza consultare il Quartiere che invece si era espresso in modo inequivocabile.

4 • Dato che tutti debbono riconoscere quale saccheggio ha subito finora Mestre, non sarebbe tempo di una scelta radicale e generale in favore del recupero? E' l'unico modo per conservare ciò che resta dei valori storici e testimoniali e per valorizzarli in un nuovo e riqualificato contesto urbano.

Giorgio Sarto

Documento sulla Krull e nuova Pretura, proposto dalla Commissione urbanistica e approvato all'unanimità dal CdQ S.Lorenzo - XXV Aprile il 2 ottobre '86.

Realizzare una sede adatta e dignitosa per la Pretura di Mestre è un obiettivo importante sia per il Quartiere che per l'intera città.

L'attenzione va perciò affrontata con l'attenzione che meritano le attrezzature pubbliche che influiscono profondamente nell'assetto urbano e nella qualità di vita dei cittadini.

Perciò, anche se in ultima istanza il Ministero della Giustizia potrebbe avere potere discrezionale in merito, è evidente che il Comune deve avere un ruolo determinante sulla localizzazione e che il Comune stesso e il Consiglio di Quartiere devono avere una effettiva voce ed influenza su tutti gli aspetti urbanistici connessi all'insediamento.

Se così non fosse, poco resterebbe di un serio rapporto democratico rispetto alle scelte urbanistiche, e non resterebbe che registrare scelte e progetti "calati dall'alto" sulla città.

1 - A tal proposito occorre rilevare che il Consiglio di Quartiere è stato informato ed interpellato troppo tardi; dato infatti che è dal 1980 che è stata posta la questione della nuova Pretura, dato che dal Comune sono state poste al Ministero parecchie aree alternative, sarebbe stata necessaria almeno una consultazione approfondita dei quartieri sulla localizzazione più opportuna.

Quando poi è stata scelta l'area edificata della Krull, vi doveva essere una consultazione almeno col Quartiere S.Lorenzo. E questo avrebbe permesso di procedere con la dovuta attenzione a elementi importanti che invece sono stati del tutto ignorati.

Dopo aver rilevato con forza questo errore di metodo, è necessario e urgente esprimersi nel merito del progetto presentato al Consiglio di Quartiere.

2 - Il complesso della Krull è stato considerato nel progetto presentato esclusivamente come una qualsiasi area libera edificabile: nessuna attenzione né analisi sui manufatti della vecchia fabbrica di scope, che non sono nemmeno stati rilevati, ma dichiarati a priori "irrilevanti".

Invece non si tratta di un insediamento "irrilevante", non solo perché consiste in ben 20.000 metri cubi, ma soprattutto perché è un episodio di archeologia industriale che documenta, assieme ad altri episodi situati nella stessa zona, sul Canal Salso, la prima fase di industrializzazione mestrina a cavallo tra ottocento e novecento.

L'interesse documentario di questa grande ex fabbrica di scope del 1905 perciò doveva e deve essere analizzata e valutata con la dovuta attenzione, senza a Mestre-Chirignago di un'analoga grande fabbrica fondata a fine ottocento.

Si tratta allora di intervenire una volta tanto a Mestre,

diversamente dal passato, con una attenta considerazione delle preesistenze, inaugurando dovunque sia possibile e abbia significato il metodo di recupero e del riuso, piuttosto che quello delle indiscriminate demolizioni che hanno finora cancellato tanti pezzi di storia urbana di Mestre.

3 - Si ritiene perciò in generale e innanzitutto inaccettabile la demolizione della Krull e invece necessario il suo recupero e riuso a servizio di tutta la città.

4 - Si richiede conseguentemente, rispetto alla nuova Pretura, che siano urgentemente messe in atto le seguenti scelte:

a) Stesura in tempi brevi di un progetto di riuso e recupero del complesso Krull, che inserisca nei vecchi manufatti le funzioni della nuova Pretura, nei modi e con le tecniche ed integrazioni anche volumetriche più opportune.

In tale progetto gli spazi aperti dei cortili - opportunamente arredati come piazze e a verde - dovrebbero comunque essere riservati ad uso pubblico e per il "passaggio verde" e ciclo-pedonale che dovrà unire il Parco della Bissuola ad Altobello.

b) Qualora non si intenda fare tale progetto di riuso, oppure qualora si dimostri davvero l'impossibilità di inserire la Pretura utilizzando la vecchia Krull, occorre scegliere un'altra area libera o liberabile, da determinare con adeguato dibattito anche tra quelle già proposte a suo tempo dal Comune.

5 - Si invita fermamente il Comune a tener conto di questa presa di posizione e di queste precise proposte, tanto più che nessuna consultazione è stata fatta - come invece era doveroso - in precedenza con il Quartiere.

Si invita ancora il Comune a coinvolgere il Ministro di Grazia e Giustizia e gli stessi funzionari della Pretura di Mestre per trovare una soluzione che vada nel senso indicato, e che si ritiene meglio corrisponda alla riqualificazione di Mestre e agli interessi dei cittadini.





Mestre

L'edificio (una fabbrica di scope del 1905) dovrebbe ospitare la "nuova" pretura

Salvare la vecchia Krull

«Questa e altre strutture industriali - dicono ad Urbanistica democratica - fanno parte della storia della città»

● Toccherebbe ora alla Krull, la grande ex fabbrica di scope sul Canal Salso, essere rasa al suolo. Così prevede il progetto per la nuova Pretura, elaborato a Roma da un ufficio del gruppo Iri-Italtat. Certo un progetto non molto attento alle testimonianze del sito, se è vero, come è vero, che è stato rinviato dal competente ufficio comunale in quanto addirittura privo degli elaborati sullo stato di fatto: cosa ci fosse in quella parte di Mestre è perciò stato ritenuto del tutto irrilevante.

Si arriva così, tra l'altro, al paradosso per cui si sta acquisendo un'area edificata, il cui costo rischia di essere più di tre volte il preventivo prezzo di esproprio, per farne «tabula rasa», senza nemmeno valutare se per caso non sia «necessario» e «possibile» il recupero dell'esistente.

Del resto la stessa disattenzione rivelata per la Mestre «storica» emerge anche per la Mestre «moderna»: se è vero, come è vero, che il primo progetto presentato ignorava del tutto l'ormai famoso «passaggio verde» previsto tra il parco della Bissuola, l'attuale testata del Canal Salso e il futuro parco di Altobello.

Ma se tutto questo dipendesse solo da un lontano ufficio di progettazione romano, non ci sarebbero motivi di preoccupazione così gravi, come ci sono constatando che questo episodio a Mestre non è altro che l'ultimo di tanti analoghi, e che rischia perciò di avere radici profonde e difficili da rimuovere in una «cultura», in una prassi e in precise responsabilità locali. Occorre ricordare, infatti, che anche nel caso dell'intervento pubblico di Altobello, non ci si era nemmeno accorti delle presistenze ottocentesche, bastando uno sguardo distratto, invece di precise analisi, a confermare il pregiudizio secondo il quale a Mestre «non c'è nulla di importante da salvare».

È vero perciò che, malgrado la condanna unanime dei decenni di espansione speculativa incontrollata e vandalica, malgrado le molte parole e convegni sul «recupero» e sul «cambiamento di rotta», i fatti mostrano che a Mestre non ci sono state, nemmeno negli



Una veduta "storica" della Krull in via Forte Marghera.

ultimi anni, operazioni significative di tutela e recupero. Invece, come in un tiro al bersaglio, si continuano a cancellare, spesso per pochi metri cubi in più, i residui episodi di qualche interesse storico o tipologico: dal tessuto «minore» del centro storico, che è privo di quel piano attuativo che investe il Comune doveva elaborare anche per legge, alle testimonianze connesse alla prima industrializzazione ed espansione urbana di Mestre, dalla casetta Duodo di via Mestrina ai manufatti di archeologia industriale, alle case dei «quartieri giardino» del centro, di viale Garibaldi o di Marghera.

● E questo mentre gli storici stanno svizzerando l'Ottocento e il Novecento anche in dimensione locale (cfr. «Il Veneto» della Storia d'Italia e tanti altri studi), mentre cresce l'interesse per l'archeologia industriale, per una concezione dei beni ambientali estesa a tutte le testimonianze significative di un'epoca e non solo ai «monumenti», mentre è assodato che il primo «museo della città» va costruito, prima che tra quattro mura, innanzitutto tutelando e riutilizzando le testimonianze tangibili delle varie epoche nello spazio fisico della città stessa.

Anni fa il Comune ha pubblicato un volumetto - «Archeologia industriale a Venezia» - dove anche la Krull appariva, e lo stesso dicasi per gli «itinerari educativi». Quasi due anni fa l'Assessorato all'Urbanistica ha predisposto un piano per la zona di Altobello che comprendeva anche la Krull; in tale proposta, affissa in un pubblico manifesto nel 1985, si indicava il mantenimento del corpo principale della fabbrica. Ci si chiede se il Comune abbia mai posto ai progettisti la richiesta di recupero e se lo intende fare ora.

● Ma torniamo alla Krull: una grossa fabbrica di scope sul Canal Salso, di fronte alle fornaci Da Re, costruita nel 1905, poco dopo l'analogo e tuttora attivo stabilimento di spazzole di Treviso, dall'imprenditore H. Krull, commerciante a Venezia fin dall'800 con «import-export» su scala intercontinentale. Una storia economica che travalica l'ambito locale e che qualcuno si è preso la briga di ricostruire: 450 operai tra Mestre e Treviso alla vigilia della prima guerra mondiale; una crisi daziaria con la Germania nel 1913 che provoca il licenziamento a Mestre di 120 operai e l'interessamento del ministro Nitti; una storia orale ancora da ricostruire tra le

molte donne e uomini che vi hanno lavorato, spesso fin da ragazzi, fino alla seconda guerra.

Un impianto edilizio con due grandi cortili, corpi di fabbrica lineari e a pianta libera, larghi una decina di metri, articolati in tettoie con capriate, o in edifici di due piani con fila centrale di pilastri e con qualche muro tagliafuoco; il corpo frontale e più rappresentativo, che si affaccia per novanta metri sul Canal Salso, ha il piano superiore libero dai pilastri e il tetto a capriate.

Poiché a Chirignago esiste l'analoga fabbrica di scope e spazzole Zerbo, fondata nel 1870, Mestre assume un rilievo regionale e nazionale rispetto a queste testimonianze di archeologia industriale. Ambedue i complessi sono stati rilevati e proposti per un recupero e riuso nell'ambito dei corsi sperimentali dell'istituto «Massari».

● La proposta «ideale» per un recupero «leggero» e fruizione pubblica della Krull è di ospitare funzioni di tipo artigianale, commerciale, espositivo aperte al pubblico, e attrezzare come «piazze verdi» i grandi cortili. Ma anche la Pretura potrebbe esservi inserita positivamente, e ciò va verificato attentamente, alla luce anche di queste valutazioni.

1) Nel 1980 la necessità per la nuova Pretura era stata stimata mediamente a 13.000 metri cubi; il progetto attuale prevede, certo sovradimensionando il fabbisogno, quasi 30.000 metri cubi (esclusi i locali tecnologici); la Krull ha un volume riutilizzabile di oltre 20.000 metri cubi.

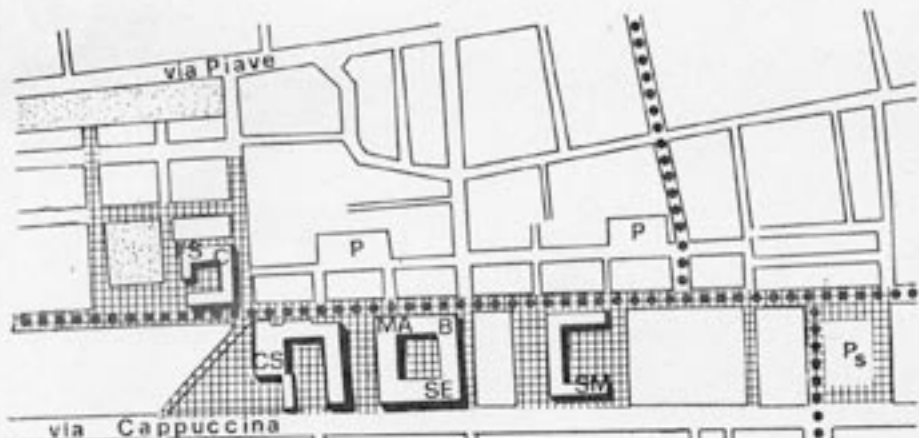
2) Per la nuova Pretura si prevedono corpi di fabbrica per uffici profondi una decina di metri (come quelli della Krull), e le più grandi aule progettate non superano i 100 metri quadrati (sarebbero perciò inseribili negli ambienti «a pianta libera» della ex fabbrica).

3) In ogni caso sarebbe possibile aumentare i volumi e rispondere a particolari esigenze tecniche e funzionali, affiancando ai corpi esistenti nuovi calibrati manufatti; non mancano certo i sistemi per operare correttamente e uno è stato proposto, per esempio, nell'ambito dei corsi sperimentali dell'istituto «Massari» per il riuso della fabbrica di scope di Chirignago.

● In conclusione, si faccia una seria verifica progettuale per il riuso della Krull; se non la si vorrà fare o se si riterrà davvero impossibile la compatibilità tra Pretura e riuso, si scelga un'altra localizzazione tra le tante (oltre dieci) che il Comune aveva indicato (ad esempio l'area vicino al Pao di Bissuola, o la zona dell'«aula bunker», o aree centrali molto interessanti come quella del Consorzio Agrario).

Crede infine che debba essere rivolto un invito alla Soprintendenza perché valuti l'opportunità e l'urgenza di notificare gli insediamenti di archeologia industriale sul Canal Salso; all'Amministrazione Comunale perché assuma le sue responsabilità; al Ministero di Grazia e Giustizia e al dirigente e funzionario della Pretura di Mestre, per un'azione di verifica e salvaguardia basata sulla sensibilità e sulla cultura, prima ancora che sullo spirito delle ormai numerose leggi di tutela.

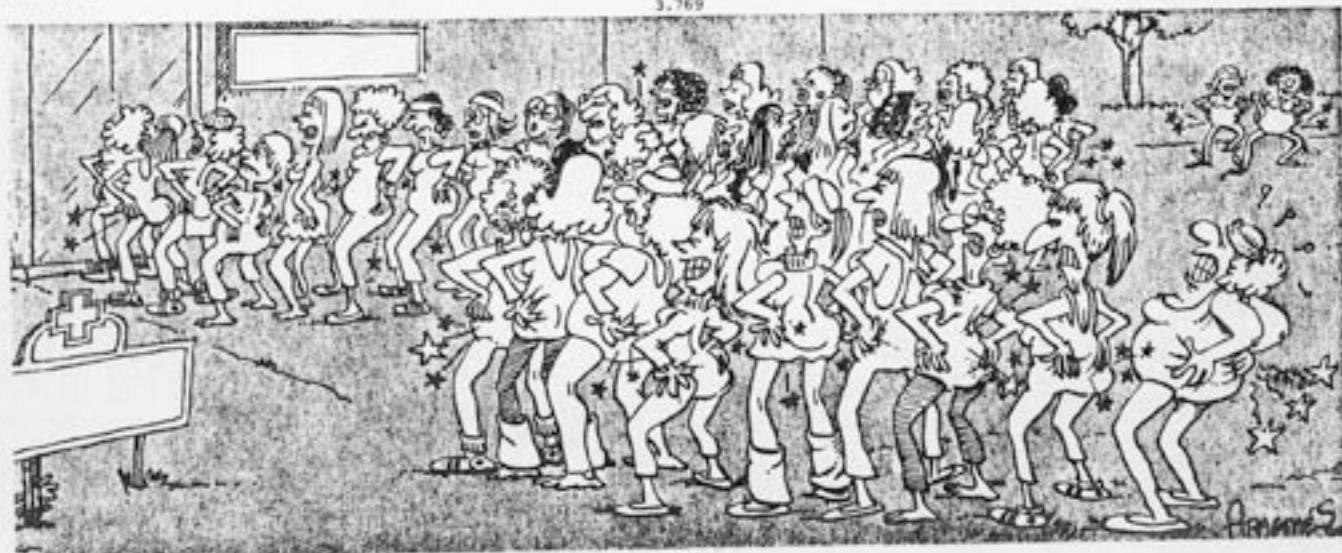
Giorgio Sarto
di Urbanistica Democratica



■ ZONA PEDONALIZZATA di Via Dante, ●● PISTA CICLABILE URBANA Marghera-Carpenedo,
 SMac.sedia, SEsc. elem. e MAntenna, B biblioteca, C cinema,
 FSdopolavoro ferroviario, P parcheggi, Ps parcheggi sotterranei
 CScontro civico, sociale, culturale, ricreativo, sportivo



ATTIVITA' CIVICHE	Spazi	Superfici nette (mq.)
Riunioni del Consiglio di Quartiere, segreteria, presidenza, commissioni	sala	131
	stanze	150
ATTIVITA' CULTURALI		
Attività teatrali musicali (studio ed interpretazione); cinema (attività amatoriali e proiezioni)	teatro	456
Esposizioni - mostre	saletta	150
Assemblee, dibattiti	sala	410
Fotografia, audiovisivi e tecniche cinematografiche, pittura e arti grafiche	stanze con laboratori	213
Ascolto musica	sala attrezzata biblioteca e sala	212
ATTIVITA' ASSOCIATIVE VARIE		
Gruppi e associazioni culturali vari (storia, ecologia, archeologia, poesia, lingua ed etnia, alimentazione, salute, consumi, alpinismo, collezionismo, modelismo, pace e non violenza, micologia, volontariato, astrologia, iniziative civiche ecc.)	stanze	309
Gruppi ed associazioni femminili		
Gruppi ed associazioni della terza età		
Gruppi ed associazioni giovanili		
Gruppi ed associazioni sportive amatoriali		
SERVIZI SOCIALI		
Consulterio, assistenza sociale, uffici	stanze	123
ATTIVITA' RICREATIVE		
Bar, carte, scacchi, giochi di società	locali	80
ATTIVITA' GINNICO-MOTORIE		
Tecniche di autogestione del corpo, danza, nudo, judo, karatè, shiatsu, yoga, ecc.	sala/e	208
Ginnastica attrezzata e a corpo libero, basket, pallavolo, pallanuoto, ecc.	palestra	499
PERCORSI, SERVIZI, MAGAZZINI, RIPOSTIGLI PORTICATI		425
		397
		3.769



RIQUALIFICARE L'AMBIENTE E LA CITTA'

- un contributo di Urbanistica Democratica -

"Terra e Aqua" pubblica due importanti proposte elaborate da "Urbanistica Democratica", associazione "per l'uso sociale della città e del territorio" che opera da molti anni nella nostra città: la prima riguarda le aree e gli elementi d'interesse storico ed ambientale da tutelare; la seconda prospetta un'ampia rete di percorsi ciclabili sia di carattere urbano che ambientale.

1) La proposta di tutela ambientale per la Terraferma mestrina è quanto mai attuale, tanto più dopo il dibattito sui Decreti Galasso e sulla legge n. 431/85 e le recenti sentenze della Corte Costituzionale e del T.A.R. del Veneto. Il miglior modo per affrontare le battaglie ambientali ed urbanistiche dei prossimi mesi è quello infatti di avanzare pubblicamente o per tempo proposte circostanziate anche perché alcune zone di notevole interesse della Terraferma rischiano di restare prive di qualsiasi tutela.

Si ricorda che:

* la Regione Veneto non ha ancora individuato, entro le scadenze, le aree ambientali da salvaguardare con il vincolo d'inedificabilità temporanea (e c'è il rischio che scelga di accantonare questo compito), e che il 31 dicembre '85 scade il termine per la presentazione dei Piani paesistici o dei "piani urbanistico-territoriali con specifica considerazione dei valori paesistici ed ambientali";

* per quel che riguarda il Comune di Venezia è ancora tutto da affrontare il dibattito sul "progetto ambiente", redatto nello scorso luglio dall'Assessorato all'Urbanistica e caratterizzato più da schede e problemi che da precise scelte urbanistico-ambientali;

* la Provincia di Venezia, che ha importanti deleghe e poteri in materia ambientale, ha attivato la "Commissione Consultiva per i Beni Ambientali", ma non ha ancora riunito la "Commissione per l'individuazione dei vincoli", e sembra avere pressoché rinunciato ai suoi compiti a livello di pianificazione urbanistica;

* il Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali può, e perciò dovrebbe, intervenire tempestivamente con provvedimenti di salvaguardia e di temporanea inedificabilità che compensino i vuoti provocati da alcune sentenze di annullamento dei "Galassini", e che contemporaneamente ha il potere di impedire o sospendere lavori "quando essi rechino pregiudizio a Beni qualificabili come bellezze naturali anche indipendentemente dalla loro inclusione negli elenchi".

A proposito delle sentenze della Corte Costituzionale e anche del T.A.R., va detto subito che, pur invalidando per motivi squisitamente giuridico-formali e di competenza tra Stato e Regioni, alcuni vincoli emanati dopo la legge n.431/85 esse non mettono però in discussione né la sostanza delle motivazioni di tutela, né tantomeno la validità e la novità della "legge Galasso", come "grande riforma" rispetto al passato che stabilisce (applicando l'articolo 9 della Costituzione) una precisa priorità della tutela ambientale (e del "prevalente interesse pubblico" ad essa connesso) rispetto ad altri interessi.

A questo punto ciò che conta è la volontà politica e culturale di applicarla sul serio.

2) La "proposta dei percorsi ciclabili" per Mestre ripropone la battaglia per una "città a misura d'uomo", e presenta uno schema complessivo, con una rete a servizio sia degli spostamenti a livello urbano, sia di veri e propri itinerari ambientali. Essa è legata perciò anche alla "proposta di tutela" e di fruizione dei valori storici ed ambientali.

PROPOSTA DI TUTELA AMBIENTALE

La Legge n. 431/85 e i Decreti "Galasso" dell'1.8.85 hanno posto di nuovo in primo piano la questione dei Beni Ambientali e del loro recupero.

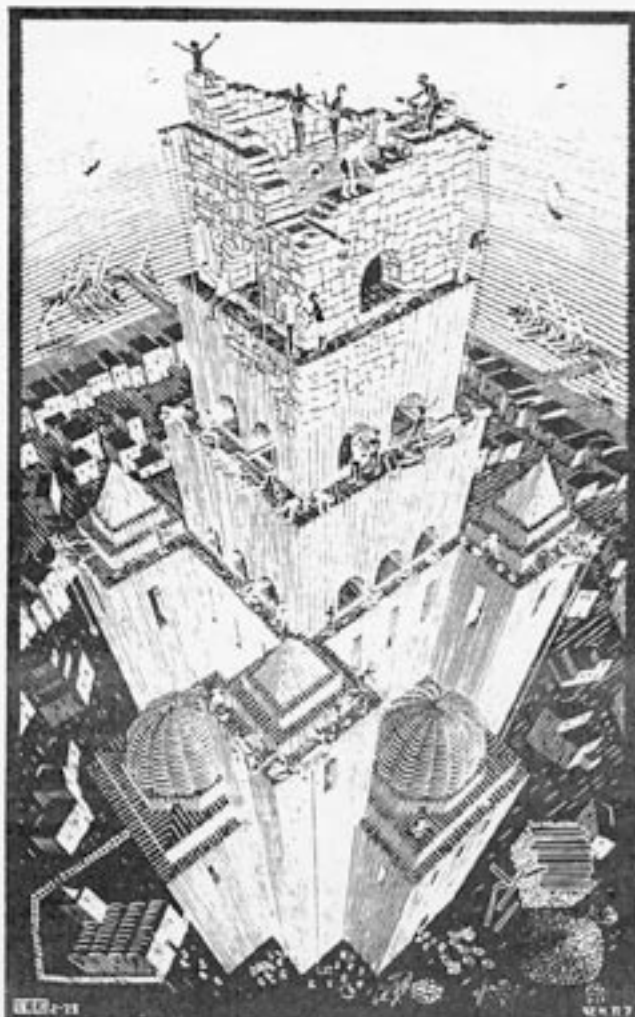
Dopo anni in cui sono prevalse di fatto ignoranza e distruzione, sembra ora che quasi tutti convengano che "la nuova generazione" di piani urbanistici debba avere come base indispensabile un'analisi approfondita di tutti questi Beni e una conseguente politica di conservazione, recupero, valorizzazione.

In attesa che la Regione Veneto, la Provincia e il Comune di Venezia svolgano gli adempimenti rispetto ai quali sono già largamente in ritardo, come Associazione che si occupa dell'uso sociale del territorio abbiamo elaborato alcune proposte in merito.

Non si tratta di un'analisi esaustiva né tantomeno di un "piano" urbanistico, ma di una messa in evidenza delle principali caratteristiche ambientali che meritano di essere tutelate attivamente, e che possono costituire nel loro insieme la base per un grande passo in avanti nella riqualificazione della città.

La proposta è centrata soprattutto sulla Terraferma mestrina, rispetto alla quale l'analisi è stata più approfondita, ma si allarga anche al territorio dei Comuni contermini, anche per mettere in evidenza gli elementi di continuità, presenti soprattutto a livello di fasce fluviali dirette verso la Laguna.

Accanto alle aree di carattere specificatamente paesistico-ambientale, si sono messi in evidenza anche valori puntuali come i manufatti di interesse storico-architettonico o semplicemente tipologico-testimoniale (sia quelli già notificati, sia quelli non tutelati) e i Centri o anche i nuclei storici: e ciò



SETTEMBRE 1988

TERRA & AQUA

per mettere in evidenza, al di là della diversa normativa che si può applicare ai due ambiti, **l'intreccio** che esiste tra loro e la necessità di considerarli unitamente per la salvaguardia e riqualificazione complessiva della città e del territorio.

1) Nella planimetria qui pubblicata (elaborata su base 1: 20.000) si sono indicate le **zone già tutelate** in forza di leggi vigenti (fino al D.M. dell'1.8.85 e in attesa di coerente pianificazione urbanistica): *l'intero ambito della Laguna compresa una fascia di gronda; l'asta del Terraglio; la fascia del Naviglio del Brenta; l'area del Bosco e del Forte di Carpenedo.*

2) Sono indicate poi con grafia diversa le **zone che si propongono alla tutela**, sia rispetto all'applicazione delle indicazioni generali della Legge 431/85, sia rispetto agli strumenti urbanistici da attivare: l'estensione verso Ovest dell'area (già dichiarata di notevole interesse pubblico) in prossimità della foce del Dese; *le cave (di Gaggio, Marcon, Marocco, Martellago, Salzano, Noale, del Taglio)* le quali sono spesso inserite in più vasti ambiti di tutela; le ampie *fasce fluviali* del Dese e del Marzenego, arricchite dalla sequenza dei Mulini, e da estendere ed organizzare in modo da formare dei veri Parchi territoriali; le fasce del Musone e del Taglio; le fasce "di rispetto" dei *corsi d'acqua "minori"* dal Lusore al Tron (verso la congiunzione dei quali è insediato l'omonimo Forte), dal Rio Cimetto al Dosa, Roviego e Rio Storto.

3) Nel quadro dei **Centri storici**, elementi basilari di qualificazione del territorio urbanizzato, si è perimetrato l'ambito del Centro storico di *Mestre*, compresa la propaggine di più recente formazione verso il Canal Salso, come indicazione della necessità non più rimandabile di superare uno scandaloso vuoto di identificazione e pianificazione; analogamente si è indicato l'ampio nucleo di *Chirignago* e altri piccoli nuclei residuali di interesse storico che dovrebbero essere recuperati e potrebbero così diventare significativi **punti di riferimento** per i quartieri periferici di *Mestre*.

Si sono altresì indicati per *Mestre* alcuni **tracciati e addizioni urbane** (viale Garibaldi e la trama centrale del "quartiere urbano" di Marghera) che hanno senz'altro un interesse testimoniale e documentano fasi importanti della storia della città: si tratta anche di un'indicazione più generale per una valutazione più attenta degli insediamenti e manufatti significativi dell'800 e dei primi del '900 che invece rischiano di essere indiscriminatamente cancellati.

4) La rappresentazione analitica nella planimetria anche dei **manufatti** e la loro articolazione a seconda della tipologia (dalle Ville venete alle testimonianze di archeologia industriale, dai Forti del "campo" trincerato di *Mestre* alle più povere tipologie rurali otto- novecentesche) da una parte mostra che, malgrado le distruzioni provocate da un'urbanizzazione tanto anonima quanto incapace di recuperare la dimensione storica, resta ancora un **patrimonio diffuso**, in gran parte "non notificato" né comunque identificato e protetto dagli strumenti urbanistici locali. D'altra parte, come si è accennato, questo patrimonio edificato **si lega** in alcuni casi indissolubilmente a zone d'interesse naturalistico-

ambientale: a parte il caso universalmente noto e riconosciuto della Riviera del Brenta, basti valutare l'esempio dei Mulini del Dese e del Marzenego o quello dei Forti, o della località di Zelo.

5) Valutando nel complesso le emergenze ambientali che risultano dalla cartografia qui pubblicata, è abbastanza leggibile una struttura articolata in una decina di sistemi e fasce.

Senza svolgere qui una descrizione particolareggiata, si ritiene solo necessario accennare a **due proposte "forti" di tutela e trasformazione.**

- a) Lungo il **Marzenego** è possibile la realizzazione di un **parco territoriale** che, svolgendosi (per quella che riguarda la zona esaminata) da Noale a Salzano, dalle cave di Martellago a Zelarino, trova un'area di grande potenzialità proprio a ridosso di *Mestre*.

L'unione di *Zelo* (quattro Ville, una delle quali si dimensiona proprio in funzione dell'affaccio sul Marzenego, la grande scuderia del tardo '800, due edifici rurali, una vecchia schiera abbandonata, il Mulino Ronchin...) al **Forte Gazzera** costituirebbe il fulcro di un Parco denso di funzioni e arricchito da edifici d'interesse storico ed architettonico. Tale area, che unirebbe anche la Gazzera a Cipressina e Zelarino, si estende anche ad Est della Tangenziale dando respiro all'area centrale di *Mestre*.

In sostanza questa fascia d'interesse ambientale, collegabile tramite il percorso sul Marzenego al Centro storico mestrino, prosegue poi verso Est lungo l'asta dell'Osellino e del Canal Salso fino all'eccezionale episodio di Forte Marghera, vera cerniera tra Terraferma e Laguna, e fino a S. Giuliano.

- b) In continuità con la fascia del Naviglio Brenta, s'individua verso Nord un'area che unisce l'**ex-fornace Perale di Oriago** e la **Villa e il parco Priuli** col Forte Tron; ad Est del Forte quest'ambito è ulteriormente qualificato dall'antico complesso della **Colombara** e da esempi di edilizia rurale minore. I due corsi d'acqua convergenti, Lusore e Tron, caratterizzano inoltre l'area.

6) Nella proposta di una **rete di percorsi ciclabili e pedonabili di carattere urbano e ambientale** per *Mestre*, si mette in evidenza anche il **sistema dei parchi** esistenti e proposti, e si connettono le principali emergenze ambientali tra loro e con le aree più urbanizzate.

URBANISTICA DEMOCRATICA
sezione di Venezia-Mestre



Il grande Bluff dell'autostrada

Dopo mesi di mobilitazione popolare, di scontri pubblici e di contrasti interni alla maggioranza e alla Giunta sul Piano Regionale dei Trasporti e sulla nuova autostrada del Veneto Centrale, il Consiglio Regionale ha scelto di non decidere votando un fumoso compromesso.

Infatti ha approvato a maggioranza (tutti i Consiglieri DC, PSI, PLI, PSDI) il Piano Regionale dei Trasporti. La descrizione e il tracciato dell'Autostrada sono stati sostituiti con una paginetta che riconferma la decisione di una nuova autostrada che attraverserà tutta l'area centrale veneta. Il tracciato verrà scelto dalla Giunta Regionale, in "raccordo" con i comuni interessati e tenuto conto dei tracciati esistenti, dell'impatto ambientale e del rapporto costi-benefici.

UNA DECISIONE INCOMPREENSIBILE E INACCETTABILE



- che conferma la scelta autostradale integrale, chiusa, lunga, attraverso tutto il Veneto centrale:

- niente soluzioni brevi, leggere, più economiche (attorno a Mestre, come anche il Comune di Venezia all'unanimità propone);

- niente sistema "aperto" integrato con le strade statali (la proposta di un sistema che fosse non solo autostradale è stata votata solo da Verdi — che l'hanno presentata — e PCI, Gruppo Misto, MSI).

- e che delega la scelta definitiva alla Giunta Regionale (Presidente + Assessori), che lavora sempre a porte chiuse, non è controllata né dal pubblico né dalle opposizioni, che valuta e decide senza dare informazione preventiva e senza dibattito allargato agli enti locali, alla stampa, alla TV,...

- Si poteva far tornare ogni decisione sull'Autostrada ancora in Consiglio Regionale pubblico e aperto, come hanno proposto i 2 Verdi, o almeno in Commissione Regionale come hanno proposto i PCI, presenti 4 su 12. Ma queste proposte sono state rifiutate da tutta la maggioranza, con l'astensione del PRI.

**PETIZIONE PER UN SISTEMA DI TRASPORTO EQUILIBRATO, ECONOMICO,
RISPETTOSO DELL'UOMO E DELL'AMBIENTE
E CONTRO L'INUTILE E DEVASTANTE AUTOSTRADA
DEL VENETO CENTRALE**

**Ai Consiglieri Regionali del Veneto
Al Ministro dei Trasporti
Al Ministro dei Lavori Pubblici
Al Ministro dei Beni Culturali ed Ambientali
Al Ministro dell'Ambiente
Ai Consiglieri Provinciali e Comunali delle province di Padova, Treviso, Venezia e
Vicenza**

I sottoscritti cittadini del Veneto, sensibili ai gravi problemi

- della mobilità nella loro Regione
- della congestione del traffico automobilistico sia nelle zone urbane che sulle strade provinciali e statali e sulle autostrade
- ai gravi problemi di inquinamento, spreco, consumo di spazio, e distruzione dell'ambiente

dovuti tutti ad un sistema di trasporti gravemente squilibrato sul trasporto merci su gomma e sulle autovetture private

CHIEDONO

di provvedere con risolutezza al risanamento del sistema di trasporto del Veneto sia delle merci che delle persone.

Per questo chiedono in particolare

- 1 - trasferire su nave e su ferrovia il traffico merci attualmente su camion**
- 2 - riqualificare il servizio ferroviario passeggeri con un nuovo servizio regionale di treni locali regolari, cadenzati, frequenti, sufficientemente veloci e tra loro coordinati**
- 3 - di riorganizzare e sostenere adeguatamente il trasporto pubblico su autobus, sia nelle grandi aree urbane e metropolitane che per i poli e centri urbani minori**
- 4 - di realizzare nuovi sistemi di trasporto pubblico per le zone più densamente abitate e congestionate (metropolitana leggera tra Venezia e Padova)**
- 5 - di aprire totalmente o almeno parzialmente al traffico locale le autostrade esistenti**
- 6 - di riqualificare la viabilità ordinaria raccordandola ovunque possibile alle autostrade aperte**
- 7 - di evitare e di impedire ogni scelta contraddittoria con questi obiettivi, che perpetui il trasporto su gomma anzichè ridurlo e che comprometta ulteriormente la salute, i beni storico-culturali, i valori ambientali ed economici, le produzioni agricole anche pregiate del nostro territorio.**

RILEVATO INOLTRE

- che la Società Autostrade di Venezia e Padova ha già presentato il progetto di massima di una nuova autostrada del Veneto centrale (definita anche "passante autostradale")
- che il Piano Regionale dei Trasporti e il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento prevedono la realizzazione di tale asse autostradale

**CHIEDONO INOLTRE DI NON REALIZZARE LA PROSPETTATA NUOVA
AUTOSTRADA DEL VENETO CENTRALE**

- inutile, perchè essendo chiusa non risolverebbe i problemi della congestione, dovuti al traffico locale,
- devastante, perchè comprometterebbe zone ad altissimo pregio storico/testimoniale e ambientale, distruggerebbe territorio agricolo, e rovinerebbe le condizioni di vita di svariate migliaia di persone residenti lungo il tracciato,
- dannosa, perchè incentiverebbe il traffico merci su gomma e automobilistico e toglierebbe risorse ad altri più opportuni progetti (ferrovie e trasporti pubblici).

• Ma questa Giunta Regionale ha già deciso ufficialmente di volere l'Autostrada (Grisignano)/Padova-Camposampiero-Preganziol-Meolo.

— Infatti è stata la Giunta a varare nel marzo '89 il Piano dei Trasporti con il capitolo dell'Autostrada;

— nel dicembre '89 (prima del voto in Consiglio Regionale) ha dato parere positivo al progetto di questa Autostrada presentato dalla Società Autostradale, Mentre il Presidente Cremonese e l'Assessore Lia Sartori negavano pubblicamente l'esistenza di qualsiasi progetto, mentendo spudoratamente.

— ora la stessa Giunta, nonostante il Piano sia in parte cambiato, si rifiuta di ritirare questo parere positivo.

• Il compromesso raggiunto in Consiglio Regionale non ha fermato la Società Autostradale che infatti si sta muovendo per far approvare più in fretta che mai questo suo progetto.

Progetto che è già stato presentato: al Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali (23 ottobre) da Franco Cremonese, allora Presidente sia della Società Autostradale che della Regione; alla Giunta Regionale (novembre); al Ministero dei Lavori Pubblici (dicembre); all'Anas (18 dicembre).

Presentazioni ufficiali tutte avvenute prima del dibattito e del voto in Consiglio Regionale.

Se non fosse per l'esplicita opposizione di diversi Parlamentari Veneti (di tutti gli orientamenti politici) accolta dal Ministro dei LL.PP. Prandini (che è anche Presidente dell'Anas), questo progetto avrebbe già avuto anche il parere positivo dell'Anas, e forse anche la concessione statale definitiva, in barba alle "modifiche" al Piano Regionale dei Trasporti e con una rapidità eccezionale e molto sospetta.

*Il Consiglio Regionale ha rinviato la decisione a chi ha dimostrato di volere a tutti i costi quest'autostrada!
Si è privato così del diritto di decidere,
a tutto vantaggio dei progetti devastanti della Società autostradale*

Il Comitato intercomunale contro l'Autostrada, ha apprezzato l'impegno di coloro che si sono battuti per modifiche sostanziali al Piano, ma è del tutto insoddisfatto delle scelte del Consiglio ed intende rilanciare la mobilitazione di tutti sugli obiettivi che si è dato per bloccare definitivamente la follia autostradale.

CHIEDIAMO

1 alla Giunta Regionale di ritirare il parere positivo di conformità al progetto della Società Autostradale, rilasciato a dicembre '89 prima del voto sul Piano dei Trasporti (delibera n°7268 del 19-12-89).

2 ai Consigli Comunali di dare parere negativo al Piano Territoriale di Coordinamento che verrà votato a giorni (15-21 marzo) dal Consiglio Regionale e nel quale è stato inserito in questi ultimi tempi anche il tracciato di questa Autostrada.

3 al Consiglio Regionale di stralciare da quest'ultimo Piano la proposta di Autostrada, e di prendere una decisione più chiara, coraggiosa e senza deleghe in bianco ad altri.

4 alle Province ed ai Comuni interessati, soprattutto quelli di Padova e Venezia che più di altri hanno avanzato seri dubbi su questa Autostrada e hanno avanzato proposte alternative alcune delle quali corrispondono alle nostre proposte, di incontrarsi con questo Comitato congiuntamente con la Società Autostradale per confrontarsi seriamente sulla questione e sulle reali e possibili alternative.

PER QUESTO CONTINUIAMO
A PROMUOVERE INCONTRI, DIBATTITI E PUBBLICHE MANIFESTAZIONI,
A RACCOGLIERE LE FIRME SULLA PETIZIONE CONTRO L'AUTOSTRADA,
A INFORMARE LA POPOLAZIONE SUL COMPORTAMENTO PERSONALE
DI OGNI SINGOLO RAPPRESENTANTE NELLE VARIE SEDI DECISIONALI.

Indicazioni per la ristrutturazione della mobilità in Terraferma

Qualsiasi serio intendimento di ristrutturazione del traffico nella terraferma mestrina non può non riconoscere che una strategia di semplice razionalizzazione della circolazione automobilistica non può portare ad alcuna vera riqualificazione né della mobilità né dell'ambiente urbano.

Il problema infatti non è più tanto o solo di congestione automobilistica (intesa come difficoltà e lentezza del movimento su automezzo individuale per insufficienza stradale dovuta a imprevidenza urbanistica), se così fosse basterebbe ad es. un diverso sistema di circolazione a sensi unici onde regolarizzare e velocizzare i flussi, o eventualmente qualche nuova realizzazione infrastrutturale per offrire itinerari più veloci, cui affiancare qualche limitato provvedimento di pedonalizzazione del Centro Storico e di brevi piste ciclabili (quando ormai sono improcrastinabili per la pressione popolare con cui sono reclamati, da realizzarsi comunque solo se e dove non compromettono sostanzialmente la libertà di circolazione automobilistica);

il problema è, ben più gravemente, di insalubrità dell'aria e dell'atmosfera sonora, di deturpamento ed espropriazione dell'ambiente urbano, di esaurimento della risorsa spazio, di paralisi della mobilità complessiva, soprattutto quella non motorizzata (piedi e bicicletta) e su mezzo pubblico, oltre che a quella automobilistica; e questo non solo nel Centro Storico, ma in tutto il Centro Urbano, nei nuclei esterni, in genere in tutta l'area urbana della terraferma.

Aspetti tutti strettamente connessi con il generale ed irrefrenato aumento della circolazione automobilistica urbana.

Nonostante l'evidenza con cui si sono manifestati l'incremento della mobilità complessiva per decentramento ed espansione urbana e la crescita esplosiva ed incontrollata della mobilità automobilistica, la cultura urbanistica imprevedente e disattenta non ha saputo o voluto affrontare, anzi ha addirittura ignorato, il conflitto che si è scatenato nelle aree urbane in questi ultimi decenni

- tra automobile privata e altri mezzi di trasporto,
- tra circolazione automobilistica e altre attività e funzioni urbane fino a poco tempo fa proprie delle strade e delle piazze (socializzazione, gioco, commercio, incontro, passeggio, ...),
- tra pretese di velocità e libertà di circolazione automobilistica e fondamentali esigenze di sicurezza, igiene e qualità ambientale.

Conflitto in cui

- **la natura tecnica del mezzo "automobile"**, che ha caratteristiche individuali invitanti (comodità, accessibilità generalizzata, libertà e flessibilità d'uso) ma costi collettivi esterni elevati (grande ingombro statico e dinamico, rumorosità ed emissioni tossiche abbondanti, ostacolo ed elevata minaccia per pedoni e ciclisti, ...) poco compatibili con l'ambiente urbano

- **e la priorità e la libertà assoluta che comunque gli sono state finora riconosciute** nella cultura dei media, nella gestione urbanistica, nella regolazione del traffico, anche in queste ultime fasi di massiccia ed invadente esplosione quantitativa

hanno di fatto gravemente penalizzato se non già del tutto estromesso dalla strada e dallo spazio pubblico urbano tutti gli altri modi di spostamento e le altre funzioni ed esigenze urbane:

- il **trasporto pubblico** è paralizzato dalla congestione veicolare,
- la **mobilità ciclabile** è riservata a pochi abili e coraggiosi che tentano di divincolarsi tra file e flussi di automobili,
- la **mobilità pedonale** è costretta su strettissimi, pericolosi e discontinui marciapiedi (dove ci sono e non sono invasi dal parcheggio),
- la **salute pubblica** è seriamente minacciata dai gas, dalle polveri e dai rumori del traffico,
- la **sicurezza**, specie di anziani e bambini, è continuamente minacciata dalla numerosità e dalla velocità degli autoveicoli che non vengono fermati completamente nemmeno agli incroci semaforizzati,
- l'**uso sociale della città e delle strade** (per incontrarsi, fare acquisti, ...) è sempre più squallido e difficoltoso.

E tutto questo con la grave sperequazione sociale

-di un città sempre più a misura di automobilisti (che sono soprattutto maschi, in età lavorativa, e di ceto medio e medio-alto) e sempre meno a misura di bambini, anziani, casalinghe e donne in genere e tutti gli altri strati sociali che stabilmente o temporaneamente non usano o usano poco l'automobile (disabili, invalidi, meno abbienti...), gruppi che tutti insieme ne costituiscono parte tutt'altro che secondaria, e che oltretutto risultano sempre più penalizzati dalla dislocazione di attività e servizi urbani anche rilevanti in periferia o addirittura fuori città, in zone poco servite da mezzi pubblici e che sempre più presuppongono la disponibilità individuale dell'automobile ed un suo uso elevato ("mobilità forzata");

-di costi economici individuali e soprattutto collettivi elevati e squilibrati sulle necessità di questo sistema di mobilità basato sull'automobile, voluto da alcuni, goduto (?) solo da chi ne fa regolarmente uso ma pagato (realizzazione opere pubbliche, consumo di risorse materiali, costi di vigilanza e di cure mediche ed ospedaliere, ...) da tutti;

-di una ripartizione profondamente squilibrata di attenzione, considerazione e spazio urbano tra chi intende vivere lo spazio urbano e si sposta (o vorrebbe farlo) in modo socialmente ed ecologicamente tollerabile, ignorato, e chi pretende di muoversi sempre e comunque con la propria autovettura, privilegiato urbanisticamente e normativamente pur essendo solo una parte della società neanche maggioritaria (come negli altri paesi, anche nelle città italiane medio-grandi gli spostamenti quotidiani in area urbana sono 40-50 % a piedi e in bicicletta, 30-40 % in automobile, il resto, molto variabile a seconda della qualità del servizio, su mezzi pubblici).

Occorre quindi acquisire definitivamente che l'automobilizzazione della città è ambientalmente intollerabile e socialmente iniqua e che questo modello di mobilità e di gestione dello spazio urbano è incompatibile con la natura stessa della città (concentrato di accessibilità e di opportunità che rischia di degenerare in concentrato di congestione, degrado, pericolo).

Una volontà reale di riqualificare mobilità e città deve quindi riconoscere come inevitabile una **conversione della politica della mobilità**,

-decisa anche se ovviamente graduale e da assumere coscientemente e democraticamente,
-che sia **realistica e fattibile**, che non chieda l'impossibile e che non intenda essere gratuitamente punitiva per nessuno, e quindi che oltre all'agilità di scorrimento veicolare esterno alle zone residenziali preservi una qualche accessibilità automobilistica per ogni luogo urbano,
-ma che dia **finalmente la giusta attenzione e priorità (metodologica, economica, urbanistica e viabilistica) a: qualità urbana, salute, mobilità non motorizzate e su mezzo pubblico (finora ignorate)**,
-e che **soddisfi le richieste di comoda mobilità automobilistica solo successivamente e per quanto compatibili con questi bisogni e con le esigenze collettive generali.**

A questa scelta non c'è scampo, perchè il conflitto sopra descritto non è componibile: per l'unicità e la scarsità delle risorse e dello spazio urbano non è infatti possibile soddisfare finalmente le esigenze generali o collettive finora misconosciute senza ridurre i tuttora ampi ed ingiustificati privilegi goduti da un gruppo a scapito di altri e dell'intera collettività.

Qualsiasi Proposta di riqualificazione della mobilità, anche nella Terraferma, deve quindi assumere coraggiosamente questo obiettivo di progressiva riconversione del traffico, contemporaneamente riducendo il traffico automobilistico e favorendo la mobilità pedonale, ciclabile, su mezzi pubblici, privilegiando gli uni e penalizzando l'altro (in itinerari, spazi disponibili, velocità consentita, priorità semaforica, tariffe di viaggio e di sosta, ...) **non solo nel Centro Storico ma in tutto l'area urbana (quartieri centrali e nuclei esterni).**

Non più quindi semplici Piani del Traffico automobilistico, che pensano solo a contare le automobili e a decidere dove farle passare e sostare, ma nuovi **"Piani della Mobilità"**, che recuperino, riqualifichino ed incentivino le mobilità non motorizzate e quella collettiva con scelte sistematiche, concrete ed operative, e riducano in modo programmato e progressivo privilegi, impatti e quantità della mobilità automobilistica individuale a livelli predefiniti, complessivamente tollerabili e compatibili con le altre mobilità e funzioni urbane.

DISINCENTIVAZIONE DELLA MOBILITA' AUTOMOBILISTICA

— **Pedonalizzazione** degli ambiti pregiati o rilevanti anche minimi o addirittura puntuali: **piazze e strade storiche** (comprese, nel Centro Storico, p.za Barche, che la recente "Proposta per una riqualificazione della mobilità della Terrasferma" avanzata dall'Assessorato ai LL.PP. non pedonalizza neanche a medio termine, come invece è possibile fare almeno quando si interverrà su v.Olivi-Poerio, e p.za Sicilia, da cui andrà eliminata anche la circolazione rotatoria); **sagrati di chiese** (ad es., nel Centro: S.Cuore, Altobello, S.Rita, Servi di Maria...), **aree antistanti patronati e centri civici** (es. v.Sernaglia), **scuole, parchi** (es. Piraghetto)... altri luoghi significativi di incontro o particolarmente frequentati.

Limitazione della circolazione ai residenti ed agli operatori economici (con autorizzazione individuale o documentazione di trasporto) nelle altre zone del C.S. e di corona attorno ad esso.

— **Eliminazione del traffico di attraversamento** non solo del C.S. ma anche delle zone di centro urbano e dei nuclei di periferia, scaricando il traffico di scambio tra zone urbane diverse:

-sulla Tangenziale (che va dotata di ulteriori nuovi agganci, anche della Castellana vecchia [su cui è da realizzare subito il sottopasso dei 4 Cantoni Ve-Ts, ma da evitare l'altro Ve-Ud, realizzando presto solo quello del nuovo Ospedale] del Terraglio, di v. Trento [direttamente con sottopasso verso rotonda e parcheggi scambiatori]); è questa un asse urbano primario per il quale occorre tuttavia cercare e trovare una nuova soluzione infrastrutturale che allontani i traffici di attraversamento dalla zona urbana in modo tollerabile e funzionale anche per tutta l'area metropolitana, e non con l'assurda, devastante inutile (anche per Mestre stessa) Autostrada passante del Veneto centrale

-sulla Circonvallazione Est (che va meglio attrezzata agli agganci ed agli incroci, anche con interventi radicali, giustamente previsti)

-su nuovi raccordi esterni di distribuzione (a Zelarino, a Favaro [da definire rapidamente], a Gazzera, a Chirignago [per cui tuttavia la eventuale prevista nuova Miranese urbana nel tratto ad ovest di v.Trieste va forse portata a nord della ferrovia per servire e sgravare anche Chirignago].

Tuttavia questi provvedimenti di offerte alternative esterne non garantiscono il raggiungimento dell'obiettivo se non vengono accompagnati da contemporanei interventi di reale impedimento dell'attraversamento interno.

Pur senza chiuderle al traffico e garantendo accessibilità automobilistica per il traffico di destinazione pressochè in tutte le aree ed attrezzature urbane, occorre quindi **estromettere, con opportuna regolazione della circolazione fino, se necessario, all'interruzione fisica, il traffico di attraversamento da tutte le strade interne non solo al centro storico ma a tutto il centro urbano:**

— v.S. Girolamo, v.Caneve e v.Colombo nord (probabilmente da pedonalizzare la prima ed almeno parzialmente la seconda, magari lasciando solo l'eventuale passaggio verso parco Ponci e v. S.Pio X solo per la navetta urbana, e da riaprire a doppio senso solo per i mezzi pubblici e i residenti ed operatori economici con autorizzazione individuale la terza), allontanando tutti gli scambi N-S e viceversa almeno su v.Sansovino (ma così facendo diventerà più conveniente utilizzare direttamente Tangenziale e Circonvallazione Est, alleggerendo così in parte anche C.so del Popolo). E' quindi assolutamente da evitare lo sfondamento per il traffico automobilistico privato di v.Caneve verso P.Ponci - v.S.Pio X, che accelererebbe ed incrementerebbe il traffico in zona centrale anzichè allontanarlo.

— v.Circonvallazione (su cui è urgente intervenire anche per la presenza dell'Ospedale, per il quale va recuperata qualità igienico-ambientale, e al quale va garantita una accessibilità comoda ed agevole sia da nord che da sud; su questa strada il libero transito integrale su entrambi i sensi va consentito solo ai mezzi pubblici); gli scambi N-S e viceversa tra le diverse aree urbane vanno trasferiti sulla vicina Tangenziale attrezzata dei nuovi raccordi prima indicati. Con questo diventa possibile la semplificazione dell'incrocio dei 4 Cantoni, eliminando i sensi unici e la rotatoria Einaudi/Torre Belfredo.

— v.Carducci (da riservare al traffico residenziale ed operativo locale, ed ai mezzi pubblici, come opportunamente perseguito nella "Proposta", che va però integrata col recupero pedonale di p.za Donatori di Sangue, eliminandone rotatorie e parcheggi) scaricando gli scambi est-ovest e viceversa su v.Stazione-Favretti-Trento (agganciata direttamente alla Tangenziale), ed in prospettiva sul raccordo Cita (e non, come indicato dalla "Proposta", su v.Cavallotti che come le altre strade vicine va invece ridotta a senso unico, per poter effettivamente ricavare la pur prevista pista ciclopedonale Parco Altobello-Parco Piraghetto).

Tali interventi di declassamento e di deciso alleggerimento di v.Carducci e di v.Circonvallazione eliminerebbero il traffico di attraversamento anche dalle v.Cappuccina e Piave, rendendo superflua per quest'ultima la riduzione a senso unico (scelta che alzerebbe la velocità dei veicoli, inducendo una

circolazione rotatoria di ritorno su altre strade limitrofe, talune anche interne e residenziali [v.Felisati, v.Trentin, v.Piraghetto, v.Cappuccina stessa]).

— v.Fradeletto, in cui traffico e congestione sono già a livelli molto elevati, e difficilmente riducibili solo con pur giusti ed indicati interventi di semaforizzazione e di riduzione della carreggiata. Occorre allora impedire fisicamente l'utilizzo come asse di attraversamento e scambio urbano, rischio che sarà aumentato dagli altri pur necessari interventi di pedonalizzazione indicati nella "Proposta" e qui. Sarà quindi necessario estromettere il traffico di attraversamento, ostacolando la libera percorribilità integrale (con obblighi di svolta o interruzioni fisiche, in prima approssimazione collocabili su v.Ca' Rossa).

Solamente a questa condizione risulterà successivamente accettabile il collegamento v.Sansovino-v.Torino, che altrimenti caricherebbe inevitabilmente ulteriore traffico su v.Fradeletto (collegamento comunque da realizzare solo successivamente all'apertura dell'altro previsto collegamento di v.Torino verso la Breda, prima della quale, se, e solo se, sarà indispensabile, si potrà cercare uno sfogo provvisorio e precario (=smontabile) verso nord non su v.Sansovino, ma verso S.Giuliano, e comunque non vicino al Forte Marghera; sfogo da realizzare comunque solo dopo aver deciso il collegamento Breda e da eliminare una volta che questo sia stato aperto).

In questo quadro risulta ancora problematica la realizzazione del previsto sovrappasso del Terraglio, che scaricherebbe direttamente sul congestionato incrocio di v.le Garibaldi il traffico ora filtrato dall'incrocio a raso, e per il quale mancano ancora una precisa simulazione degli impatti sia sul traffico che sull'ambiente (prescrizioni ULSS), e un'attenta valutazione comparata tra le possibilità alternative (dal non intervento alla ristrutturazione/allargamento delle rampe sul Terraglio allo stesso cavalcavia). Non è quindi ancora possibile prendere una decisione finale, che va per lo meno rinviata a quando ci saranno queste valutazioni.

— v.Bottenigo, dalla quale estromettere tutto il traffico commerciale con un sistema leggero ma completo di frequenti uscite e immissioni da/verso la Romea (o complanare completa) lungo tutta la zona di insediamenti commerciali/artigianali.

— v.Fratelli Bandiera, da sdoppiare in due distinte strade: a est a servizio della zona industriale (eventualmente in circuitazione con v.dell'Elettricità), a ovest in doppio senso a servizio del Quartiere Urbano.

— v.S.Donà a Favaro, progettando rapidamente l'accennato raccordo di distribuzione a sud, nel frattempo semaforizzando l'incrocio della piazza;

a a Carpenedo (nucleo storico tra v.Ca' Rossa e v.le Garibaldi), da cercare d'interrompere o comunque di riservare in entrambi i sensi solo ai mezzi pubblici ed ai residenti (mentre il senso unico probabilmente rischierebbe anche qui di allungare le percorrenze e le velocità in area centrale e di indurre traffico di ritorno sulle strade residenziali limitrofe); andrebbero per questo perseguiti l'attestamento delle provenienze esterne in un parcheggio scambiatore presso la Circonvallazione Est ed il trasferimento del residuo traffico di avvicinamento al centro in un nuovo asse di aggiramento delle zone residenziali, a est della zona Casona (già indicato, in prolungamento verso nord di v.Pertini) e a sud della Bissuola vecchia (da individuare), fino a v.le Vespucci.

— v.Miranese a Chirignago, trasferendo a nord delle ferrovie l'ultimo tratto della eventuale nuova Miranese e se necessario realizzando un raccordo locale anche a nord della piazza.

— v.Castellana a Zelarino, prolungando come previsto v.Paccagnella fino al cavalcavia di Trivignano.

— **Espulsione dalle zone interne del traffico di "scorciatoia"**, o comunque estraneo, con inversione di precedenza, sensi unici anche contrapposti, puntuali interruzioni, ... (ad esempio, nel centro: in v.Felisati -soprattutto nell'ipotesi prospettata a medio/lungo termine nella "Proposta"-, in v.Piraghetto, v.S.Trentin, v. Napoli, v.Lazzari -dietro Coin-, tutte le zone ad est di c.so del Popolo ed a ovest di v.Piave, ...)

— **Tranquillazione complessiva del traffico, con la riduzione generalizzata della velocità massima consentita**, in prima fase a 40 km/h. e successivamente a 30 km/h nella viabilità ordinaria e a 60 km/h. in Tangenziale, Circonvallazione Est, e nella zona extraurbana (intervento che, come già altrove sperimentato, riduce in modo apprezzabile i tassi di incidentalità e di mortalità, l'inquinamento atmosferico, il rumore, la congestione), se necessario anche con condizionamenti fisici ("onda verde" rallentata, dossi, ...)

— **Riduzione delle corsie automobilistiche e/o della larghezza delle carreggiate** ove eccedenti il minimo indispensabile, per indurre minori velocità e ricavare corsie e spazi per le mobilità non motorizzate e/o su mezzi di trasporto collettivo (es. C.so del Popolo, v.Vespucci, v.Forte Marghera, v.Fratelli Bandiera, v.Paolucci, v.Miranese, v. Trieste, v.Sansovino, ...)

— **Regolamentazione oraria della fornitura delle merci** (es. 7-10 e 14-16) e per il carico-scarico fuori dalle zone di fermata (con autorizzazione specifica giornaliera).

— **Ristrutturazione ed aumento della vigilanza**, anche automatica (tipo autovelox) e con tecnologie telematiche.

— **Riduzione delle superfici di sosta lungo strada in tutto il Centro Urbano** (qt. Piave-1866, Rioni S. Lorenzo e Carpenedo),

-riservando la sosta libera ai residenti [per settori urbani e con concessione onerosa], al traffico operativo di pubblico servizio ed alle categorie protette: anziani, disabili, invalidi, ... [generale e con autorizzazione gratuita], per eliminare la circolazione alla ricerca del parcheggio,

-e convertendo le zone disco in zone fermata per carico-scarico (per eliminare anche la sosta rapida in seconda fila).

Tali zone sosta o fermata vanno tuttavia previste dove ciò non ostacoli la realizzazione di adeguati marciapiedi (vedi avanti), e ove opportuno di piste ciclabili e/o corsie preferenziali bus.

— **Destinazione dei parcheggi in C.U.** (esistenti e previsti) "a standard" (acquisto e/o affitto per residenti e operatori economici); apertura al pubblico solo della quota eventualmente eccedente, comunque non superiore all'entità oggi esistente, a tariffazione oraria crescente e con sistema di "te-leavviso" (su Tangenziale, Circonvallazione, Statali) sullo stato di occupazione del parcheggio.

— **Realizzazione di adeguati parcheggi scambiatori esterni al centro urbano** (a sosta illimitata nel tempo e a tariffe basse, se non gratuita), soprattutto a sud, dove la zona dell'attuale Stazione risulta, sia nella Proposta che nel Piano Parcheggi, poco dotata di queste attrezzature; vanno quindi previste adeguate strutture lungo v. Ca' Marcello a fianco del cavalcavia (cui vanno raccordate direttamente), anche a servizio delle zone terziarie di C.so del Popolo e v. Torino, mentre è bene contenere su dimensioni complessivamente modeste il parcheggio di v. Ulloa, per non compromettere le possibilità di riqualificazione urbanistica della zona e di completamento a nord del sistema della piazza centrale di Marghera.

Problematica appare invece l'attribuzione di funzione "scambiatore" al previsto parcheggio di v. S. Maria dei Battuti, unico parcheggio di tale tipo localizzato nel centro urbano, a ridosso anche di zone densamente abitate. Esso risulta così prossimo anche al C.S. che, più che struttura di scambio con altri mezzi di trasporto, svolgerebbe un ruolo di parcheggio di servizio diretto a questo e alle zone circostanti. Appare quindi più opportuno assegnare esplicitamente anche a questa struttura interna al Centro Urbano la funzione di parcheggio di "standard" (a servizio privato), riducendone comunque le dimensioni complessive; e trasferire fuori, in aree adiacenti alla Tangenziale, funzione e struttura di parcheggio scambiatore.

— **Ridisegno delle strade residenziali interne**, con eliminazione dei marciapiedi, arredo articolato, anche su più livelli, e piantumazioni non rettilinee e non solo laterali, diritto di precedenza a pedoni e ciclisti, accesso ed eventuale transito consentito solo ai residenti (autorizzazione) a passo d'uomo e sosta in punti chiaramente definiti (secondo l'esperienza e gli standard progettuali olandesi e tedeschi, ed anche con collaborazione diretta dei residenti).

RECUPERO DELLA MOBILITA' NON MOTORIZZATA E DELLA MOBILITA' SU MEZZI PUBBLICI

INCENTIVAZIONE DELLA MOBILITA' SU MEZZI PUBBLICI

— **assegnazione all'autobus della priorità nello spazio della carreggiata**, realizzando itinerari riservati e corsie preferenziali, non tanto o solo nelle zone esterne o dove c'è già una larga carreggiata, come prevede la "Proposta", ma soprattutto nelle zone centrali o nei vari punti di congestione e di rallentamento (soprattutto presso i semafori), anche a scapito della circolazione automobilistica.

— **assegnazione all'autobus della priorità nel tempo di semaforo**, attivando subito, senza aspettare il sistema di controllo centralizzato, una semaforizzazione a locale telecomando automatico da

parte del bus in arrivo o in attesa ("onda verde bus"), anche se questo incide sul deflusso automobilistico e sulla regolarità del ciclo.

— **recupero del confort a terra**, dotando le fermate con pensiline coperte fornite di panchine, o comunque con la copertura almeno parziale della zona di attesa, (oltre che **sul mezzo**, prescrivendo all'azienda di trasporto l'utilizzo di veicoli meno inquinanti e più silenziosi (cominciando con interventi di riduzione sui veicoli attuali), dalla marcia più scorrevole e dolce, e a pianale ribassato assieme a banchine parzialmente rialzate, per favorire una comoda e sicura accessibilità ad anziani, bambini, ...).

— **riorganizzazione delle linee con semplificazione degli itinerari**, da studiare e concordare con Azienda di Trasporto, e prevedere dettagliatamente già in sede di Piano del Traffico: attivazione di 2 linee navetta ad elevata frequenza interne al centro urbano: est-ovest (Giustizia-Miranese-Barche-S.Marco) e sud-nord (stazione-Garibaldi-scambiatore) con veicoli di dimensioni ed inquinamento ridotti; e di una circolare al centro urbano.

A queste linee interne vanno agganciate o ricollegate le linee esterne ed extraurbane in piccole stazioni di interscambio presso i parcheggi scambiatori, onde evitare a queste ultime l'attraversamento del centro e garantire un veloce deflusso, attivando tariffazioni agevolate ed integrate col parcheggio ed un sistema centralizzato di controllo che regolarizzi anche le coincidenze e garantisca l'informazione agli utenti in tempo reale.

— **realizzazione di un rilevamento complessivo della mobilità urbana, riguardante non solo le autovetture (come finora realizzato), ma tutti le diverse modalità di spostamento (ferrovia, autobus, automobile, bicicletta, a piedi, ...), di fondamentale importanza, assieme a chiare previsioni di futuro assetto urbano, per verificare la fattibilità economica e l'utilità urbana attuale e futura di eventuali sistemi innovativi di trasporto pubblico (metropolitana leggera, oppure tram di nuova concezione, rete di filobus elettrici, ristrutturazione e uso urbano/metropolitano delle linee ferroviarie, ...).**

INCENTIVAZIONE DELLA MOBILITA' CICLABILE

— **progettazione e realizzazione di piste ciclabili in sede separata, o almeno protetta** (eccezionalmente, solo dove è impossibile diversamente, diritto di utilizzo delle corsie referenziali degli autobus)

- adeguatamente semaforizzate e protette nei punti di intersezione con accessi laterali,
- con frequenti mini aree di sosta adeguatamente attrezzate (parzialmente coperte e con possibilità di bloccaggio del telaio; da inserire in tutta la zona urbana, anche fuori dalle piste)
- con ricoveri coperti presso i parcheggi, presso i capolinea e le fermate principali degli autobus
- con punti di noleggio gratuito (comunque personale e certificato) presso le stazioni ed i parcheggi scambiatori
- con campagne promozionali per l'uso della bicicletta (feste, gare, spettacoli, gite su e con la bicicletta, anche in collaborazione con i commercianti: revisioni gratuite, buoni sconto manutenzioni,...).

Il "Piano delle piste ciclabili", parte integrante del Piano del traffico, va redatto prevedendo non solo lo schema di rete (gerarchizzato) ma soprattutto le modalità per ricavare lo spazio necessario pista per pista, modalità che comunque non devono essere a scapito dei marciapiedi.

Tale Piano dovrà definire priorità, fasi e tempi di realizzazione, ed essere adeguatamente (e sistematicamente) finanziato.

Il sistema va organizzato per itinerari continui, collegando inizialmente con una prima rete fondamentale le diverse zone urbane tra loro e con le attrezzature urbane (pubbliche e private) più rilevanti secondo linee ad "alta domanda" espressa o potenziale, infittendosi poi sempre più fino ad una copertura sempre più regolare e completa.

Tale rete "urbana" deve innestarsi poi su un rete "ricreativa-ambientale" che innervi i sistemi fluviali e di gronda lagunare, realizzando più vasti itinerari extraurbani, da realizzarsi gradualmente assieme al processo di recupero e valorizzazione ambientale.

La priorità assoluta va riconosciuta alla già decisa pista urbana nord-sud Marghera-Carpinedo, già definita da p.le del Municipio a v.Poerio, tratto il cui progetto va tuttavia migliorato: niente traffico misto biciclette-auto, neanche in brevi zone o per residenti, arredo qualificante (alberature, siepi, panchine, posteggi, ...), e proseguimento lungo tutta via Dante (se non addirittura su v.Querini fino a vil -

la Erizzo e p.za Sicilia), e che va quanto prima completata con il tratto sud lungo tutta Marghera fino a Ca' Emiliani e con quello nord fino al Forte in v.Vallon lungo v.le Garibaldi.

Ancora priorità va riconosciuta alle piste facilmente ricavabili con poca spesa, come

—quella est-ovest "S.Giuliano-v.Vespucci-v.Fradeletto-Cimitero-Terraglio" (che sfrutta carreggiate già separate o comunque molto larghe e da rivedere, compreso cavalcavia) integrata dal ramo nel Centro Storico "Marzenego-v.Poerio (non appena chiusa al traffico)-riviera XX Settembre-villa Querini-Coni"

—quelle lungo le strade statali esterne sufficientemente larghe: "Castellana" e "Miranese"

—quelle locali di quartiere che richiedono semplici interventi di modifica della circolazione automobilistica e di ridisegno delle corsie della carreggiata, come quella centrale al qt. Piave-1866 "parco Piraghetto-v.Cavallotti-v.Bembo-v.Genova-parco Altobello-v.Torino (-Forte Marghera)", che incrociandosi con quella urbana collega con andamento rettilineo popolose zone residenziali con numerose attrezzature pubbliche e commerciali, pista in parte già richiesta dal quartiere (assieme all'altra più a nord "piazze Altobello-v.Bissolati-v.Paruta-p.le Leonardo-giardini v.Felisati-Lavanderie Militari-Caserma Piave", ancora non inserita nella "Proposta"); o come quelle già individuate nel qt. Marghera-Catene: la carreggiata bassa di v.Fratelli Bandiera, la pista di Catene lungo tutta v.Trieste fino a p.le del Municipio e lungo v.Calvi-Paolucci fino alla pista urbana nord-sud.

INCENTIVAZIONE DELLA MOBILITA' PEDONALE

tramite un Piano dei percorsi pedonali ("Piano marciapiedi", o "Piano Pedoni"), che preveda la progettazione e realizzazione in ogni strada di marciapiedi

—larghi (indispensabili per carrozzine, carrozzelle, anziani e bambini accompagnati, anche nelle strade secondarie: larghezza almeno 2-2,5 mt., se possibile per ogni lato e con misure inferiori solo dove inevitabile e comunque accompagnate da interventi di equivalente riduzione della sosta e della larghezza della carreggiata; e di larghezza maggiore quelli più trafficati)

—protetti da invadenza automobilistica (dissuasori, ...)

—senza ostacoli o strettoie (revisione generalizzata della collocazione di cassonetti, segnalazioni stradali, cabine, cestini, pali ...)

—dignitosamente arredati, con alberature, e panchine (importanti per il passeggio della popolazione anziana)

—senza scalini e dotati di dolci scivoli di raccordo (5 %, pendenza massima per l'autonomia delle persone in carrozzella)

—debitamente attrezzati e protetti agli incroci ed agli attraversamenti (semafori a chiamata pedonale o senza lunga attesa, con ciclo di "verde pedoni" esclusivo e con un tempo adeguato per le categorie dalla deambulazione disagiata).

—organizzati su itinerari principali (quelli con fermate autobus, in strade commerciali o con attrezzature rilevanti) particolarmente attrezzati (larghi, coperti o copribili con interventi di consorzi misti comune-privati).

Mestre, 21/3/90

Carlo Giacomini
di Urbanistica Democratica

UNIVERSITA' VERDE DI MESTRE

ANNO QUARTO 1986-87

*Smog e dintorni
Natura Viva*



*Urbanistica Democratica
Lega Italiana Protezione Uccelli
Gruppo Ciclobotanico
Gruppo ecologico "El Martoreo"
Gruppo ecologico "Erba Alta"
Università Verde del Lido*

Maggio 1987

DAL MARZENEGO ALLA LAGUNA - 4 ITINERARI IN BICICLETTA

E' maggio, tempo di tirare fuori la bici e girare non solo per dovere, ma anche per piacere. Ecco perciò quattro itinerari, che verranno illustrati con bellissime diapositive il sabato pomeriggio, dai vari gruppi che li hanno elaborati e verranno attuati la domenica. Buon divertimento! Per informazioni tel. 041/950101 mattina feriali.

FORTE GAZZERA E I MULINI DEL MARZENEGO (ex Foscari, Cà Bianca, Scabello, Ronchin)

Sabato 9 maggio, ore 15. Centro Alter, via Dante 125 (stazione Mestre)
Illustrazione a cura di Urbanistica Democratica (beni architettonici), Gruppo Ciclobotanico (flora), LIPU (fauna).

Domenica 10 (giornata nazionale di bicifestazioni degli Amici della bicicletta per le piste ciclabili)
partenza ore 9 da Piazza ferretto - villa Querini - villa Volpi a Gazzera - Forte Gazzera - via Brendole - Mulino ex Foscari a Zelarino, ecc.
colazione al sacco per chi vuole, oppure ritorno.

CANAL SALSO con FORTE MARGHERA, PARCO S. GIULIANO E BARENE DI CAMPALTO

Sabato 16 maggio, ore 15. Centro Alter
Illustrazione a cura di Urbanistica Democratica, LIPU e Gruppo Ciclobotanico di Mestre

Domenica 17, partenza ore 9 da Piazza Ferretto - Canal Salso - casa dei Barcaroli - ex fabbrica Krull - Forte Marghera - Parco S. Giuliano - Passo Campalto e Barene - Parco Bissuola - colazione al sacco per chi vuole, oppure ritorno.

FIUME MUSON, CASTELLO DI STIGLIANO, CENTURIAZIONE ROMANA

Sabato 23 maggio, ore 15, Centro Alter
Illustrazione con diapositive a cura del gruppo ecologico "El Martoreo" di S. Maria di Sala.

Domenica 24, ore 9, partenza da Piazza Ferretto - Ore 10 appuntamento in Piazza a Mirano - strada per Salzano - argine del Muson - castello di Stigliano - visita, colazione al sacco nel parco - ritorno per la centuriazione romana.

LAGUNA DI VENEZIA: DA S. NICOLO' ALLE DUNE DI CA' ROMAN

Sabato 30 maggio ore 15. Centro Alter
Illustrazione con diapositive a cura dell'Università Verde del Lido e del Gruppo "Erba Alta" di Marghera.

Domenica 31, ore 9, partenza da Piazza Ferretto - Ponte translagunare - Tronchetto - Ferry boat - pineta - S. Nicolò - lungomare - Malamocco - Alberoni - traghetto a S. Maria del Mare - S. Piero in Volta - Porto Secco - Pellestrina - dune e pineta di Cà Roman - colazione al sacco - bagno per i più valorosi e ritorno.

- Continua sabato 17 nel Municipio di Mestre il ciclo di sei "Incontri e prospettive per cambiare la città" organizzato da Urbanistica democratica e da Università verde.

Si tratta di sei diverse angolazioni secondo le quali affrontare i complessi problemi di Mestre, per poterli finalmente risolvere in una visione unitaria che abbia per obiettivo una città più vivibile e bella : dai piani urbanistici al recupero della storia e della identità; dalla riqualificazione della periferia, alla creazione di quattro grandi parchi; dalla questione delle barriere architettoniche agli spazi pedonali ed ai percorsi ciclabili; dal traffico e viabilità all'inquinamento; dai problemi della emarginazione sociale , in particolare giovanile, all'abitare delle donne in città.

- Sabato scorso è stato svolto un ampio esame sulle nuove scelte urbanistiche per Mestre e Venezia. Sulle informazioni precise date dall'Urbanistica S.Boato rispetto ai piani urbanistici che sono stati elaborati durante questa Amministrazione, si è svolta una riflessione di ampio respiro - che ha abbracciato anche alcuni momenti dell'esperienza urbanistica in terraferma dal dopoguerra ad oggi - da parte della professoressa Egle Trincanato e del professore Giovanni Astengo.

La professoressa Trincanato ha messo in evidenza la novità della variante sul centro storico di Mestre e sugli altri sei nuclei storici elaborata dagli architetti D'Agostino, Sarto, Jordan, Winkler e la novità della sensibilità ambientale degli ultimi anni e del bisogno di ricollegare la città all'acqua e alla natura.

Il professore Astengo ha mostrato , con il supporto di confronti con altre situazioni italiane, che per migliorare una realtà compromessa come quella mestrina è indispensabile applicare una strategia articolata in interventi urbanistici definiti e settoriali , ma collegati tra loro , così come si sta facendo con i nuovi piani urbanistici che il Comune presenta in questi giorni.

- Sabato prossimo sarà affrontato il tema " Recuperare la memoria della città, storia dei luoghi, degli edifici, della gente".

Ne parleranno Sergio Barizza , direttore dell'Archivio Municipale di Venezia e responsabile della sistemazione - che pare finalmente decisa dal Comune , sia pure in sede provvisoria - di quello di Mestre ;Piero Brunello , storico , autore di approfonditi saggi di storia locale pubblicati anche nel volume " Il Veneto " della Storia d'Italia; Giorgio Sarto, urbanista, studioso del territorio mestrino.

I tre relatori sono anche componenti della Associazione "Storiamestre", la quale sta pubblicando numerosi contributi elaborati in due convegni di studio sulla nostra città.

Saranno affrontati i temi delle fonti per una storia di Mestre dall'Ottocento ad oggi e la questione della effettiva disponibilità dell'Archivio storico di Mestre; sarà fatto il punto sulla natura e sui presupposti degli studi finora svolti e da svolgere sulla terraferma e sulla possibilità di ricostruire la dimensione sociale e della vita concreta delle persone di questa città formatasi in pochi decenni; sarà discusso il recupero degli edifici e dell'assetto storico sopravvissuto alla distruzione provocata dall'indiscriminata espansione edilizia , recupero che finalmente comincia ad apparire anche a Mestre nelle Varianti urbanistiche inviate in questi giorni ai quartieri.

La valenza culturale della città e della sua storia come " museo vivente", e la necessità di uno specifico "museo della città" da costituire a Mestre saranno infine oggetto di particolare attenzione, sostenuta anche da riferimenti alle realizzazioni ed esempi offerti da molte città europee.

Incontri e prospettive per cambiare la città

Dopo l'incontro di sabato 17 febbraio, continua il ciclo di conferenze e dibattiti sabato 3 marzo alle ore 17,00 nella sala del Municipio di Mestre.

► Comunicato dell'incontro di sabato 17 febbraio.

-Sergio Barizza, direttore dell'archivio municipale di Venezia, ha fornito interessanti informazioni sull'uso - spesso scorretto- dell'archivio municipale e ha avvertito che dal 1930 e purtroppo ancora oggi la raccolta dei documenti comunali non segue più efficaci regole di conservazione e catalogazione. Ha poi messo in evidenza che l'archivio come luogo della memoria, attraverso l'esame attento e circostanziato delle "carte", relative ad un determinato

periodo od evento, aiuta anche a capire e programmare in un certo modo la città in cui viviamo.

La storia in effetti molte volte si sviluppa ampliando intuizioni o decisioni prese parecchi anni prima: per questo un esame attento e la conoscenza delle cause possono portare ad elementi di novità che non cancellino però i segni anche fertili di una storia legata alle persone che vissero e costruirono questa città.

Anche i segni della storia di Mestre possono essere riconosciuti tramite una riscoperta del suo fondo archivistico (fino all'annessione a Venezia nel '26) che si spera di poter presto raccogliere in un'unica sede messa a disposizione dall'Amministrazione Comunale (in ambienti all'interno dell'ex macello di via Torino).

-Lo storico Piero Brunello ha iniziato applicando efficacemente agli studi finora svolti su Mestre la distinzione nietzschiana tra storia "monumentale", "antiquaria" e "critica"; successivamente, dopo aver richiamato l'assenza a Mestre di consolidate immagini storiche cittadine e la contemporanea molteplicità di luoghi cui gli abitanti fanno riferimento (non solo gli ex comuni annessi a Venezia nel 1926 ma anche i quartieri di più recente costruzione), ha discusso il termine "identità cittadina" di cui l'interesse storico appare uno della manifestazioni, riferendosi in particolare alle ricerche avviate dall'associazione Storiamestre e confluite in due volumi attualmente in corso di pubblicazione.

Se riteniamo infatti per "identità" il fatto piuttosto generico di sentirsi a casa propria in un luogo, bene o male non importa, allora le indagini sul passato cittadino - ha continuato Brunello - hanno senz'altro qualcosa a che vedere con la formazione di una identità cittadina; ma ciò non deve far dimenticare che singoli e gruppi elaborano differenti memorie, talvolta contrastanti e in competizione, allo stesso modo in cui la città è il luogo e il prodotto dei conflitti sociali che l'attraversano.

-Giorgio Sarto, urbanista, ha affrontato il tema della "memoria" della città rispetto agli edifici ed ai segni storici. Ha mostrato con esempi concreti che la vecchia concezione di considerare Mestre una tabula rasa, che non merita né il recupero attento della storia né un nuovo qualificato, perdura ancora oggi. Questa concezione va superata radicalmente e il piano del centro storico e dei nuclei periferici è solo l'inizio di un nuovo processo di riqualificazione della città.

Sarto ha poi proposto in dettaglio -presentando anche le migliori realizzazioni di altre città, come Amsterdam, Stoccolma o Copenaghen- la costituzione del Museo della città nell'ex

Distretto militare di via Poerio e nelle aree ad esso collegate : un museo che comprenda anche l'archivio municipale di Mestre e che sia un luogo vivo di documentazione e di studio critico del territorio e della città fino ad oggi.

Il primo museo di una città deve essere però la città stessa , recuperata integralmente nei suoi valori storici.

L'incontro è stato seguito da un dibattito che ne ha approfondito i temi.

► Comunicato sull'incontro di sabato 3 marzo

- Il tema "Riqualificare la periferia" all'inizio sarà affrontato da Giorgio Sarto che tratterà del recupero della struttura storica della terraferma -che lascia segni ancora evidenti - ed in particolare delle riqualificazione dei nuclei storici periferici.

Lo stesso Sarto introdurrà anche il tema dei quattro parchi che è possibile realizzare nella terraferma mestrina , applicando ad una realtà specifica di grande interesse quello che altre città d'Europa hanno già attuato ; in particolare ciascuno dei quattro parchi ingloba anche un forte e due di essi il perimetro ancora visibile degli antichi boschi.

-Il dott. Pino Sartori , dell'ufficio parchi della Regione , parlerà del metodo che è necessario applicare per costruire i parchi e farà proposte specifiche sulla fascia di gronda che lega la terraferma alla laguna e sul parco di S.Giuliano, oggetto del Concorso internazionale indetto dal Comune di Venezia.

-Michele Zanetti - autore di libri attenti e affascinanti sul nostro patrimonio naturalistico - intervverrà su come è possibile ricostituire ed ampliare ambiti naturalistici ed in particolare boschivi nella nostra pianura. Porterà anche alcune esperienze della zona sandonatese e avanzerà delle proposte rispetto ai parchi che è possibile realizzare nell'entroterra mestrino, a partire da quello fluviale del Marzenego e da quello boschivo,storico e rurale di Carpenedo.

PER QUALCHE METRO CUBO IN PIU'

Tra via Mestrina e piazza Barche, accanto al "parco" pubblico da tempo chiuso, l'opera delle ruspe ha cancellato in qualche giorno un intero pezzo della vecchia Mestre: una vasta spianata di mattoni e coppi ed un grande cumulo di capriate in legno è tutto cio' che resta di un ambiente che fino a ieri aveva una precisa identità storica.

E' sparito cosi' tra l'altro un significativo edificio a schiera in mattoni a vista di tre piani, costruito con perizia e ancora in ottimo stato di conservazione, documentato nel Catasto Austro Italiano il 18 luglio 1879 come "cantina e granai".

Ma il valore storico testimoniale di quanto è stato distrutto non consiste solo nell'interesse di questo edificio (dotato tra l'altro di ambienti alti, di finestre accuratamente incorniciate, e di un vasto granaio che spaziava sotto il tetto sostenuto da capriate), ma nel valore complessivo del tessuto urbano che è stato cancellato. Infatti sull'area libera corrispondente all'antico parco di Villa Duodo, il quale da via Mestrina si prolungava fin sul Canal Salso, vengono costruiti nell'800 lunghi edifici a schiera per abitazioni e attività economiche, i quali si sviluppano in senso Nord Sud perpendicolarmente a via Mestrina stessa e a Piazza Barche.

Un sito perciò da recuperare e qualificare, così' come la nuova Variante al PRG del Centro Storico di Mestre prevedeva, garantendo dignità culturale e non disprezzabili risultati economici; un sito ridotto invece, col piu' rozzo disprezzo della storia e del decoro urbano, ad una tabula rasa, pronta a recepire nel bel mezzo del lotto un nuovo volume che omologhi anche questo luogo alla speculazione circostante.

Un salto indietro agli anni dell'assalto alla città, tanto piu' grave e volgare in quanto fatto nel 1990, con la procedura del silenzio-assenso e senza che nulla sia stato fatto dai responsabili per impedirlo; e fatto alla vigilia della presentazione in Consiglio Comunale del Piano del Centro di Mestre, per sfuggire ad ogni salvaguardia e ad un modo piu' civile di intervenire in questa Città.

MESTRE 15.03.1990

 URBANISTICA
DEMOCRATICA