

## PROPOSTA APERTA DI DOCUMENTO UNITARIO SU ALTABELLO

• Nel 1980 il C.d.Q. Piave 1866 accettò di far avviare la 1<sup>a</sup> fase del Piano di Recupero di Altobello (anche per non perdere i finanziamenti), ma richiese la modifica del progetto rispetto alle fasi successive, ed il suo inserimento urbanistico in una "verifica di PRG relativa all'area CLEDCA-INAC e più in generale ... in una variante generale di piano per le aree centrali di Mestre".

• Nell'82 la Commissione Urbanistica del Consiglio di Quartiere richiese all'unanimità con urgenza "l'avvio del piano-progetto urbanistico relativo all'area CLEDCA-Altobello-Area Municipale". Nell'83 essa ribadì all'Amm. Comunale l'urgenza di elaborare questo piano, dando precise indicazioni sulla necessità di individuare e recuperare eventuali manufatti di interesse storico e testimoniale, sulla destinazione e acquisizione delle varie aree, sulla necessità di dare all'insediamento IACP una piazza e servizi collegati al resto del quartiere, una viabilità esterna non di attraversamento e dei percorsi ciclopedonali.

• Nel 1984, in concomitanza con l'indagine storica pubblicata nel libro "Altobello, storia/analisi/proposte" (edito dal Comune-CdQ Piave 1866), la Commissione del Quartiere ribadì l'importanza dell'obiettivo di "mantenere gli edifici di notevole importanza storica quali quelli dell'ex Fornace di Mestre ...", e dopo aver ribadito le caratteristiche che dovrebbe avere la piazza come fulcro di servizi, di percorsi ciclopedonali, di connessione col quartiere, chiese "l'elaborazione di alcune proposte di massima da parte del Progettista nelle quali siano contenuti il recupero delle ex-tettoie e i vincoli predetti ...".

Furono a questo punto finalmente presentati due progetti: a) uno con il recupero delle tre tettoie, nuovi corpi di fabbrica non troppo alti, una piazza a V aperta verso le ex-tettoie della Fornace e via Bissolati, spazi articolati e "vivibili"; b) un altro, analogo al progetto del 1980 con la demolizione di 2 tettoie, 3 corpi di fabbrica di 7 piani, ma con una piazza a V aperta verso via Bissolati.

Dopo un incontro con il Quartiere lo IACP portò avanti solo questo secondo progetto (\*).

• Del piano urbanistico più complessivo richiesto da anni (in cui doveva iscriversi il progetto IACP) fu presentata solo una proposta di inquadramento da parte dell'assessorato Urbanistica, come primo "impegno politico", dopo di che tale proposta non fu mai approfondita, formalizzata, nè tantomeno approvata. Analogamente nessun passo è stato compiuto per l'acquisizione delle aree chiave e per la riqualificazione della zona, e ci si trova oggi in una situazione ben più grave del passato.

• Nell'ultimo anno, in quello che doveva essere il già limitato sbocco della piazza verso il quartiere è stato incredibilmente costruito un edificio contro il parere del quartiere.

La costruzione (553 mc. su lotto di 268 mq.) è sorta sull'attuale area Zabarella, e risulta ricompresa interamente nella futura piazza all'altezza del suo imbocco, esattamente in asse con via Bissolati, "chiudendo" così la vista sia della piazza da Corso del Popolo, sia della prospettiva di via Bissolati dalla stessa piazza.

Di tale episodio si ricordano i continui pareri negativi da parte del Quartiere e i ripetuti richiami alla incompatibilità col progetto complessivo di Altobello effettuati dalla S.C.E. e dalla C.E. in sede di parere ufficiale; sembra inoltre che il fondo in oggetto fosse di proprietà IACP, e sia stato irresponsabilmente perso per usucapione (di tale notizia sarebbe indispensabile avere dallo stesso IACP conferma o smentita).

(\*) Si ricorda che il primo progetto fu "svalutato" nella presentazione da parte dello stesso progettista e dello IACP tra l'altro con la motivazione che si sarebbero realizzati solo pochi alloggi in più rispetto a quelli esistenti in precedenza ad Altobello (in realtà si totalizzavano 73.000 mc. contro i pur affollati e senza servizi 46.793 mc. del vecchio Altobello). Il secondo (di oltre 89.000 mc.) fu presentato come l'unico che permetteva di realizzare non solo un surplus di alloggi "sovvenzionati", ma anche una quota di edilizia "agevolata".

Poiché è stato in nome di questo "criterio sociale" che lo IACP ha scelto di non recuperare come parte della piazza le due ex-tettoie della Fornace, è importante una volta per tutte osservare quanto segue:

- Non si può identificare semplicisticamente il criterio sociale con la costruzione di quanti più mc. possibili, non solo perchè ciò ha provocato tanti squalidi insediamenti dagli anni '50 ad oggi, ma perchè la scala umana, la vivibilità, ed in questo caso anche il recupero di testimonianze storiche, sono importanti almeno tanto quanto la "quantità" di alloggi.

- Ciò vale tanto più nel caso in oggetto, dato che era stata indicata (e prevista anche negli stessi 2 progetti presentati) la possibilità di allocare una quota aggiuntiva di alloggi nelle aree contermini verso ovest; non essendo state acquisite per tempo tali aree, oggi ciò non è di immediata realizzazione, ma lo è invece rispetto al prossimo concreto e finanziato intervento di via Turati.

- Non si vorrebbe infine che, magari dopo aver, "sacrificato" il recupero delle ex-tettoie e la "scala umana" della piazza in nome della quantità di alloggi, tali quantità, oppure l'edilizia convenzionata prevista, non venissero realizzate!

Lo IACP, molto presente nel dibattito cittadino in questo periodo, anche con proposte di nuovi piani (cfr. la per molti aspetti sconcertante pubblicazione "Analisi e proposte per l'utilizzo del patrimonio immobiliare dello I.A.C.P. di Venezia nell'area mestrina"-1986 e il relativo progetto per via Turati), non risulta avere mai segnalato la gravità di quest'intervento rispetto alle caratteristiche della piazza che il progetto doveva garantire.

• Infine la fase di completamento del 1° blocco (il cui inizio lavori era previsto per il settembre '84) ha subito un ritardo notevole, ed ancora non si sa quando potrà veramente avviarsi il cantiere e quanto sarà il tempo necessario perchè il manufatto sia completo e utilizzabile. Inoltre il notevole ritardo dell'avvio delle fasi successive (ad un certo punto previste avviate entro il 1984) conferma che non è stata la discussione sul miglioramento del progetto e sul riuso degli edifici della Fornace a ritardare i tempi, ma che sono ben altri i problemi ed i meccanismi che ritardano le realizzazioni.

Rispetto a questa situazione :

1- Non si accetta più che, in nome di un'"urgenza" che poi tra l'altro non è stata mai rispettata, si dia via libera alle fasi successive al completamento del 1° blocco senza che sia fatto il piano di recupero di tutta l'area entro cui è inserita anche la proprietà IACP.

A parte che alcuni problemi di difficile soluzione entro i confini dell'area IACP troverebbero risoluzione allargando il piano all'intorno, ed in particolare ad ovest, verso il quartiere, ed a est, verso la Cledca-Carbonifera, è ormai chiaro che non è più possibile rimandare ancora un piano e un progetto urbanistico che da più di 10 anni è urgente e necessario.

2 - Non si accetta che siano demoliti due edifici dell'ex fornace, che sono invece recuperabili all'interno del progetto IACP, e che potrebbero dare la possibilità - mai realizzata in un intervento IACP- di costruire negozi e servizi per gli abitanti in parallelo, e non dopo, la realizzazione degli alloggi. Si ribadisce che la piazza deve essere il più possibile aperta verso ovest, cioè verso il quartiere.

Le possibilità concrete di ottenere la stessa volumetria realizzando anche tutte le indicazioni programmatiche più volte elaborate e ribadite dal C.d.Q. (compresi il riuso delle preesistenze storiche e l'apertura più ampia possibile della piazza verso il quartiere -vedi "Altobello ... " pg. 156-158) sono state documentate nel progetto avanzato nel 1983 ( poi pubblicato in "Altobello ..."), e sono state verificate anche dalla Commissione Urbanistica del C.d.Q. con i tecnici dell'Assessorato Urbanistica nei diversi schemi di soluzioni alternative elaborati dallo stesso Progettista.

Tuttavia anche proseguendo il cammino intrapreso non risulta necessario abbattere nessun edificio di valore storico-testimoniale. La conservazione ed il riuso di questi edifici darebbe anche la possibilità di installarvi velocemente servizi commerciali, artigianali, pubblici: già una delle ex-tettoie infatti risulta riusabile da subito. L'insediamento dei servizi sarebbe così contemporaneo alla realizzazione degli edifici residenziali.

Queste indicazioni di carattere complessivo costituiscono condizioni di base rispetto a esigenze fondamentali come il recupero, la vivibilità della piazza, il rapporto col quartiere e con il parco, la realizzazione prioritaria dei servizi. Risolte queste, si potrà articolare il dibattito sulle specifiche scelte edilizie ed urbanistiche di dettaglio.

Le possibilità di recupero degli edifici storici della Fornace vengono illustrate in dettaglio nell'allegata nota 3/a.

3 - Resta da valutare la coerenza delle indicazioni schematiche e progettuali con i finanziamenti realmente disponibili, per non rischiare di fare i conti su capienze e capacità volumetriche che in fase esecutiva-finanziaria risultino comunque impraticabili.

In ogni caso è da tener presente che le opportune esigenze sociali di incremento residenziale non devono comunque trovare risposta necessariamente solo in questo intervento. Si profila infatti sempre più vicina la ristrutturazione urbanistica di via Turati, che tranquillamente potrà soddisfare con larghezza la domanda residenziale di incremento (sovvenzionata e convenzionata) oltre a quella di riconferma dei residenti attuali.

Anche per questo si ribadisce la necessità di disporre oggi, a questo punto della ristrutturazione urbanistica, e non più avanti nel tempo o addirittura dopo la conclusione dell'intervento IACP, di un piano e di un progetto urbanistico complessivo per tutta la zona di Corso del Popolo Est.

**4 - Non si accetta che la piazza da aprire verso ovest, cioè verso il quartiere, sia sacrificata da assurdità tipo la nuova costruzione edificata verso l'imbocco.**

La risoluzione di questo problema assume carattere di assoluta urgenza. Essendo l'area determinante per la piazza e per la sua apertura verso Via Bissolati e Corso del Popolo, ed essendo l'edificio ed il lotto di dimensioni modestissime, non occupati, ed in vendita, **se ne richiede il riacquisto immediato da parte dello IACP e/o del Comune**, e poi la sua demolizione, pena la irrealizzabilità di fatto e quindi l'invalidamento di ogni progetto che voglia riaprire al quartiere la nuova Altobello.

Onde evitare poi eventuali problemi analoghi nelle altre aree su cui sorgerà la piazza, **si richiede già da ora per queste aree e per quelle limitrofe l'avvio della pratica di acquisizione**, considerato anche che esse sono ricomprese nel Piano dei Servizi.

**5 - Si afferma inoltre l'opportunità di riesaminare e nel caso modificare le caratteristiche strutturali, tecnologiche, e costruttive degli edifici da realizzare e le relative procedure di direzione e controllo dei lavori, onde evitare i noti inconvenienti verificatisi nel 1° blocco.**

**# 3/a Nota sulla possibilità di recuperare le tettoie nell'ambito del PdR.**

Già nel 1983 è stato presentato al dibattito un progetto complessivo a forma di "H", che riutilizza tutte le tettoie della fornace (aprendone il vecchio porticato, da utilizzare come unitario percorso coperto Nord-Sud, valorizzabile da negozi, lab. artigianali, servizi vari, vantaggiosamente sistemabili nei 7.500 mc. di questi edifici) e che contemporaneamente riesce ad edificare, ortogonalmente a queste, tutta la quantità di alloggi e cubature richiesti dallo IACP (vedi "Altobello storia/analisi/proposte" pg. 137-139).

Il risultato ottenibile sarebbe una doppia ampia piazza -verso il quartiere e verso il parco- definita dalle tre tettoie riportate (e dai loro varchi coperti da lucernari) di altezza sufficiente per ospitare negozi e servizi, ma anche sufficientemente basse (quasi solo un "filtro") da far apparire sin da via Bissolati la presenza del retrostante parco di quartiere; l'ambiente che si crea risulta valorizzato da questa presenza testimoniale di edifici storici ad arcate, visibili sin da Corso del Popolo.

La recente 2<sup>a</sup> variante al P.d.R. (approvata il 10/6/85, sulla quale tuttavia il C.d.Q. non ha mai espresso il suo parere), che riprende la disposizione a V, propone invece ancora l'abbattimento di 2 delle 3 tettoie, cosa del resto ribadita nell'ultima versione progettuale pubblicizzata dallo IACP ("Analisi e proposte per l'utilizzo del patrimonio immobiliare dello IACP di Venezia nell'area mestrina" 1986).

• **Questa scelta di abbattimento tuttavia non risulta affatto l'unica praticabile e men che meno necessaria.** Le possibilità concrete di ottenere la stessa volumetria realizzando anche tutte le indicazioni programmatiche più volte elaborate e ribadite dal C.d.Q. (compresi il riuso delle preesistenze storiche e l'apertura, più ampia possibile, della piazza verso il quartiere - vedi "Altobello ..." pg. 156-158) sono già documentate nel progetto avanzato nel 1983, progetto che tra l'altro opportunamente suggerisce di ricalibrare tipologie ed altezza degli edifici ad una scala più umana e più adeguata ad una piazza di quartiere arricchita dal recupero di un elemento storico che le dà una precisa identità. Come già detto, queste possibilità sono state già verificate anche dalla Commissione Urbanistica del C.d.Q. nei suoi incontri con il Progettista.

• **Tuttavia, se risultasse che effettivamente non è più possibile o non si vuole cambiare il cammino intrapreso,** e si volesse quindi proseguire anche nel 2° lotto rispettando sia le indicazioni progettuali finora elaborate (volumetria, tipologia, sistema distributivo, altezza e dimensioni dell'edificio) sia le prescrizioni dell'ultima variante al P.d.R. (disposizione, dimensione, localizzazione del lotto edificabile e distanze minime), **ugualmente anche in questo caso non risulta necessario abbattere nessun edificio storico.**

Infatti una attenta valutazione può dimostrare che **arretrando l'edificio 2 di soli 2,5 metri verso sud,** e rispettando contemporaneamente le summenzionate condizioni strutturali e normative (comprese le prescrizioni di zona e di P.d.R.), **si riesce a rispettare la 3<sup>a</sup> delle tettoie,** lasciando tra essa e l'edificio IACP circa 2 metri, utili anche per la permeabilità visiva e pedonale.

Sarebbe inoltre ugualmente possibile articolare l'altezza dell'edificio; essa sarebbe infatti da contenere ed abbassare nella parte prospiciente la piazza del quartiere, eventualmente alzandola nella parte prospiciente la piazza verso il parco. Questa parte verso est presenta ancora margini di manovra: infatti è interessata dalla variante al PRG ancora in itinere (eliminazione della fascia di verde di rispetto stradale) e dalla conseguente variante al P.d.R., ancora da avviare.

Entrambe queste modificazioni non comporterebbero alcuna complicazione procedurale o costruttiva, e quindi non ritarderebbero di un solo giorno l'avvio dei lavori di questo secondo lotto, comunque non prossimo.

Sarebbe anzi possibile avviare da subito la realizzazione della piazza e delle sue attrezzature pubbliche e private, senza far aspettare agli abitanti già insediati ed a quelli futuri il completamento del secondo e terzo lotto per ottenere solo successivamente quei servizi commerciali, artigianali, pubblici, che potrebbero invece installarsi velocemente nei 2.500 mc. della 3<sup>a</sup> tettoia, riusabile da subito, prima ancora della liberazione delle altre. Sarebbe un'occasione unica per realizzare i servizi (pubblici e privati) congiuntamente e contemporaneamente alle varie fasi costruttive delle strutture residenziali.

• Analoghe considerazioni valgono anche per il 3<sup>a</sup> lotto (quello del 3<sup>a</sup> edificio, l'ultimo nell'ordine di realizzazione).

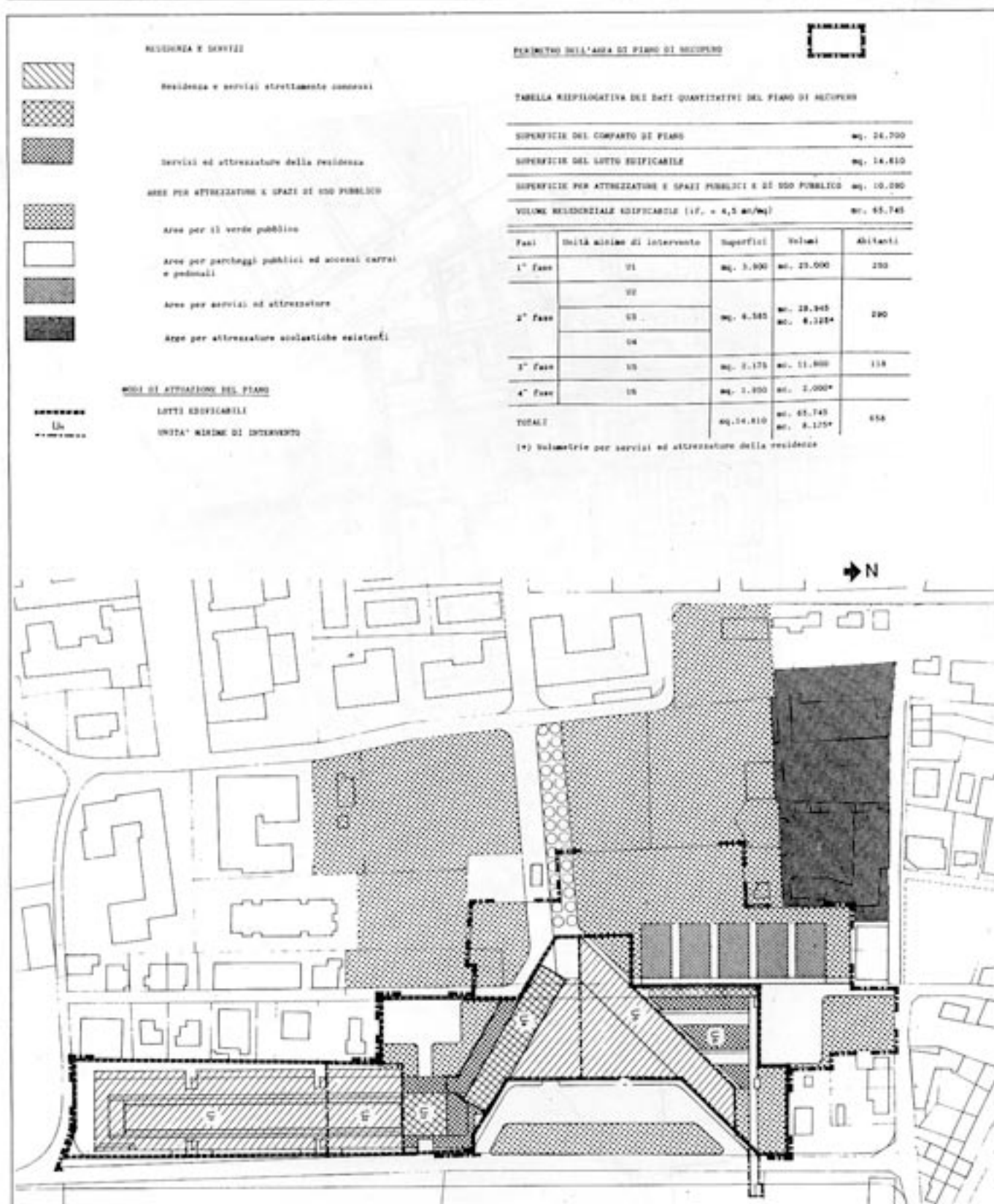
Pur ribadendo infatti per questo 3<sup>a</sup> edificio l'opportunità di un suo raddrizzamento ortogonale alle tettoie, che allargherebbe la piazza, è tuttavia possibile pervenire allo stesso obiettivo di mantenimento fisico e recupero "urbano" anche della 2<sup>a</sup> tettoia (quella centrale) semplicemente articolando questo 3<sup>a</sup> edificio in 2 corpi staccati, ad ovest ed a est di questa seconda tettoia, anche qui ricalcando le prescrizioni di zona e di P.d.R. Tuttavia si può tranquillamente ribadire l'opportunità di una variante di P.d.R. almeno per questo 3<sup>a</sup> lotto, che lo raddrizzi e possibilmente ne modifichi in modo adeguato alla piazza tipologie ed altezze, e che apra la stessa piazza ad ovest verso il quartiere e Corso del Popolo; ciò anche per facilitare la realizzazione di un percorso P.za Madonna Pellegrina-Parco di quartiere, e per valorizzare la presenza ed il carattere connettivo della spina trasversale porticata.

Giova alquanto ricordare che comunque il terzo lotto sarà di più lontana realizzazione, e che in ogni caso le procedure di variante al P.d.R. sono tutte di competenza comunale, e potrebbero esser affrontate congiuntamente alla necessaria Variante al P.d.R. per la parte est del complesso.

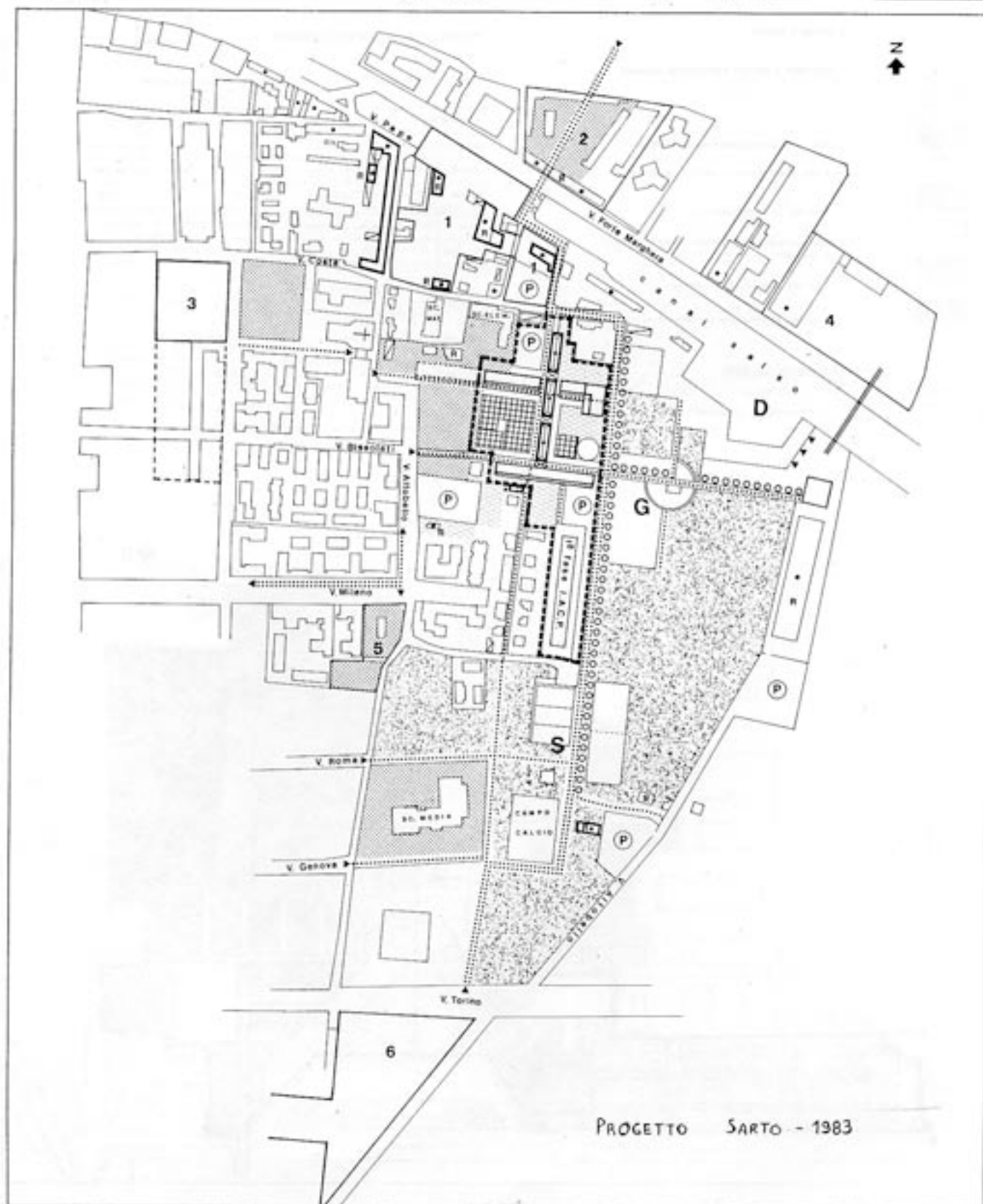
Mestre, 20 novembre 1986.

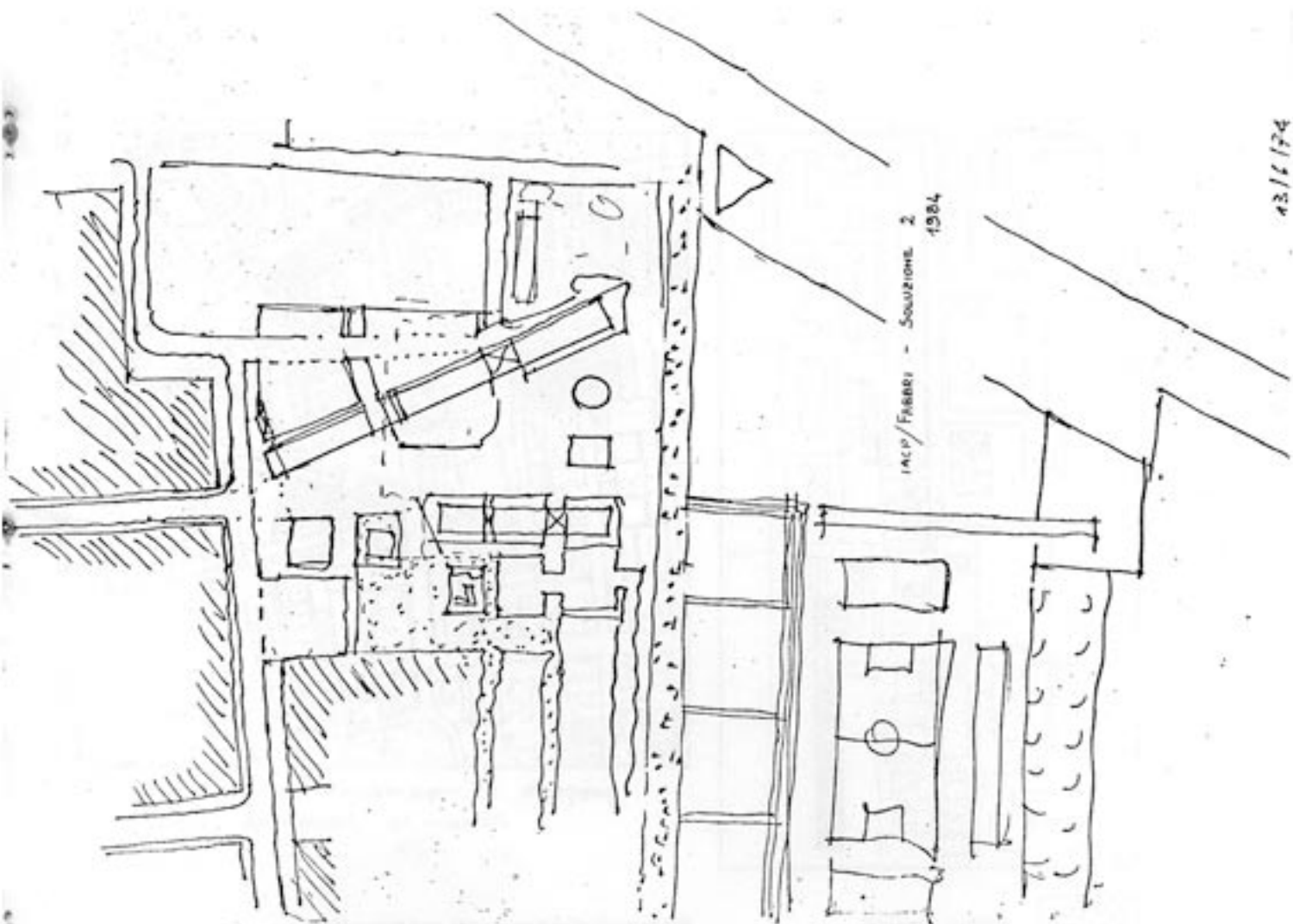
Carlo Giacomini e Giorgio Sarto,

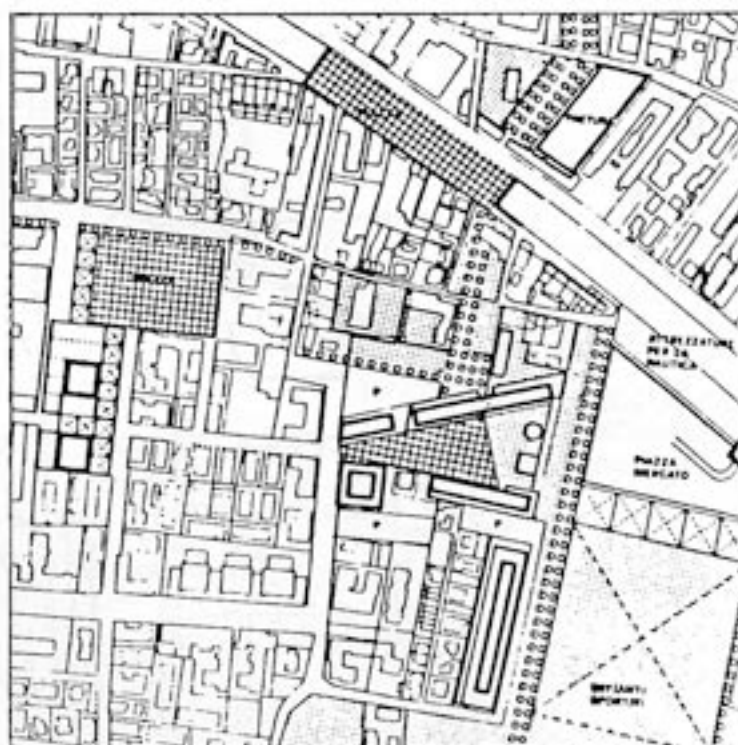
di Urbanistica Democratica



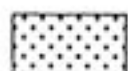
-----	PERIMETRO AREA DI PROPRIETA' DELLA I.A.C.P.		PARCHI	▲ ▲ ▲	ACCESSO DI SERVIZIO INFERNO
•	EDIFICI DI INTERESSE STORICO TESTIMONIALE		VERDE DI QUARTIERE	(P)	PARCHING
	EDIFICI ATTACCATI ALLA EX-FABBRICA "SA 46"		VERDE RESIDENZIALE	1	AREA "MUNICIPALE"
R	EDIFICI DA RIVISARE		PERCORSI CICLOPEDONALI O PEDONALI	2	"PASSAGGIO VERDE" E PIETRA
	EDIFICI DI PROGETTO		PASSERELLA PEDONALE	3	ATTREZZATURE DI QUARTIERE
	POSSIBILI ESPANSIONI DEGLI EDIFICI DI PROGETTO	○○○○	VIALE ALZATO	4	ATTREZZATURE E PARCHING
	EDIFICI DI POSSIBILE COMPLEZIONE	S	IMPIANTI SPORTIVI	5	RECUPERO AREA VERDE
	PIAZZE	G	ORTI, GIARDINI URBANI E CAGNETTO	6	ATTIVITA' TERAPIE INVERNALI
		D	SARISSE		







proposta di inquadramento urbanistico  
Assessorato Urbanistica - 1985



Edifici demoliti



Nuova edificazione



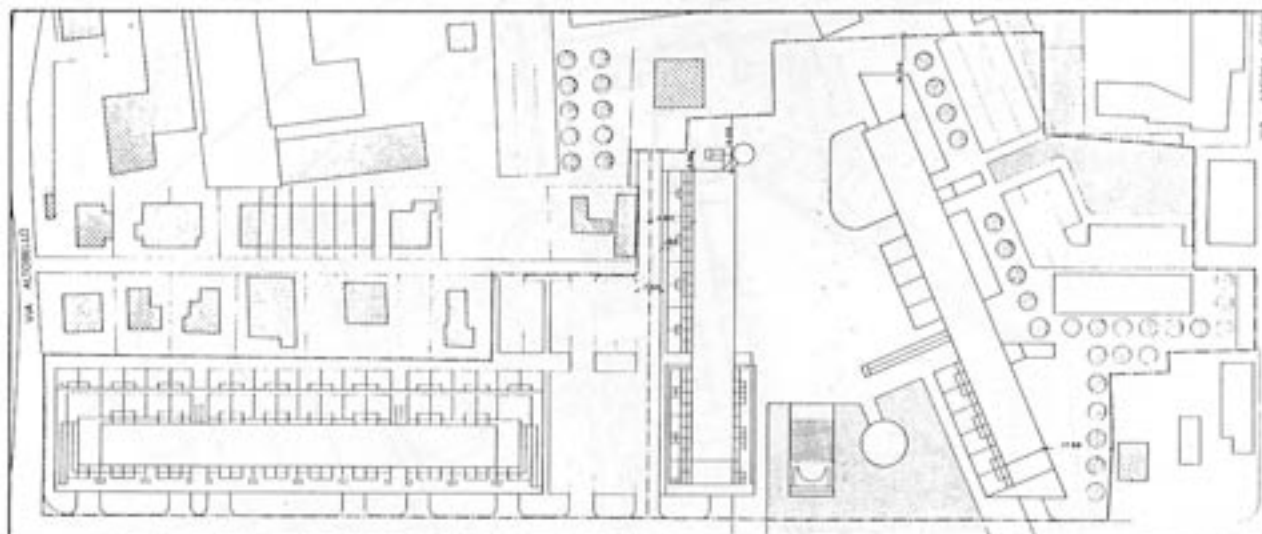
Edificio in costruzione

#### Elementi dimensionali del progetto:

Edifici residenziali con attività commerciali e terziarie:	
già edificati	mc. 38.000
da edificare	mc. 51.278
servizi e attrezzature	mc. 6.000
capacità insediativa residenziale	ab. 620 ca.

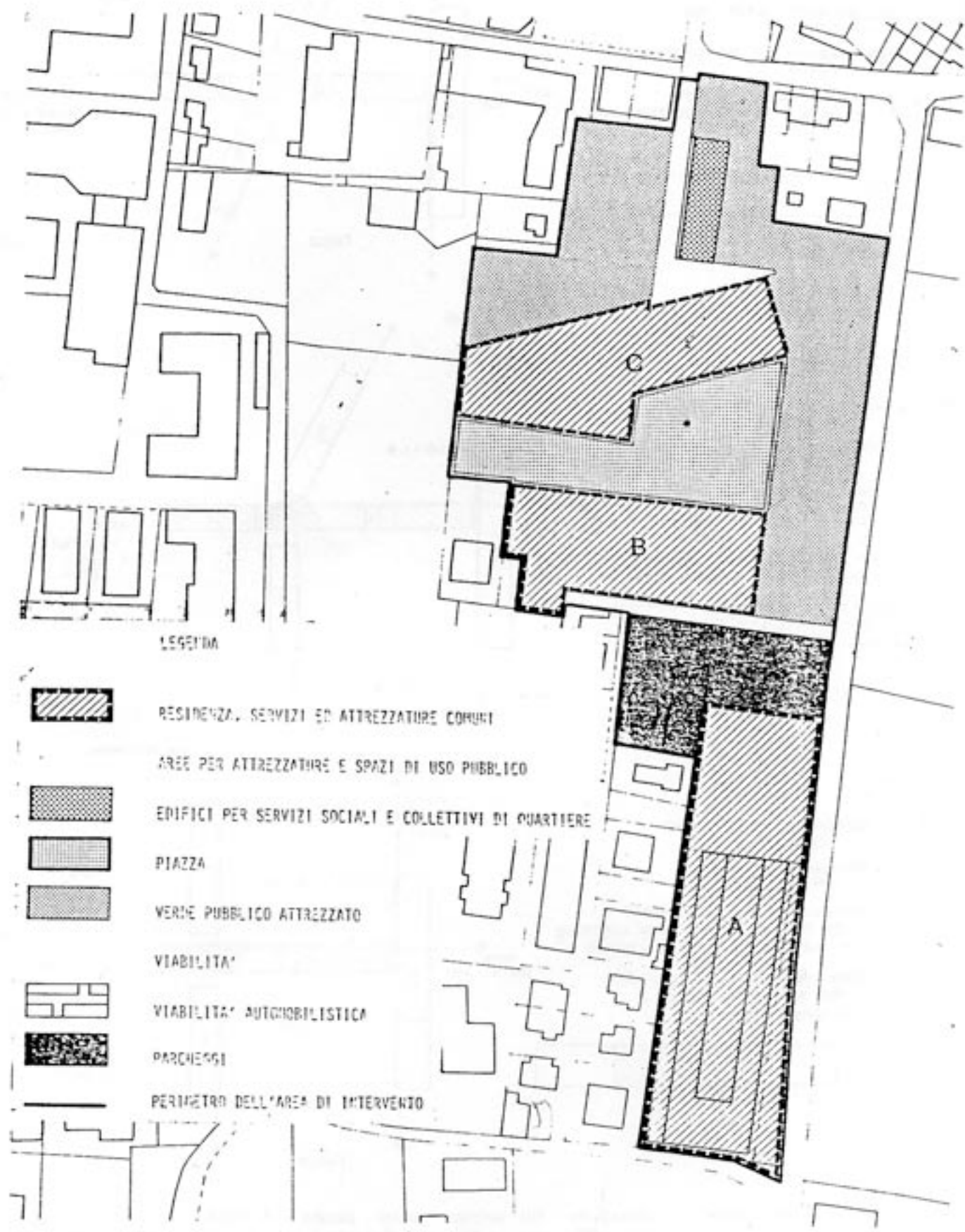
Planimetria generale degli interventi secondo il progetto guida  
(in alto, a destra)

Progetto: pianta

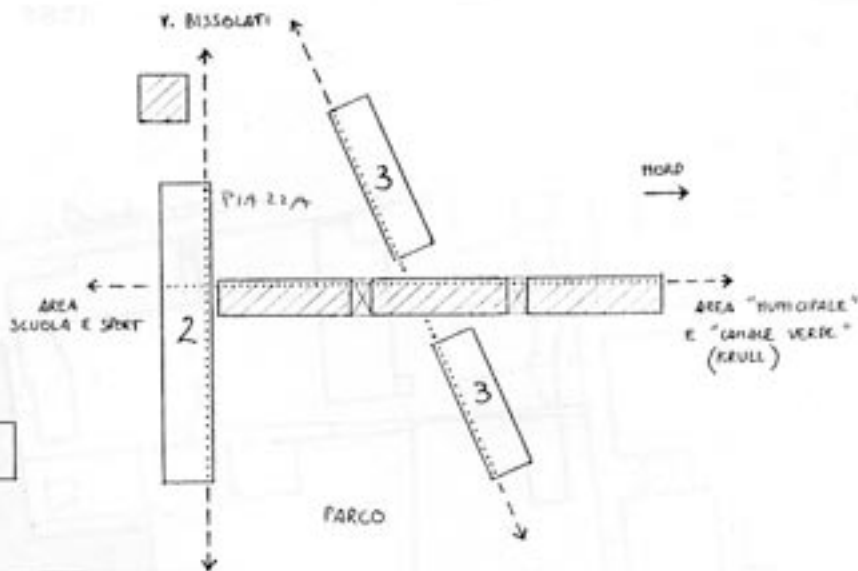
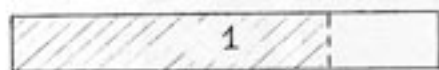




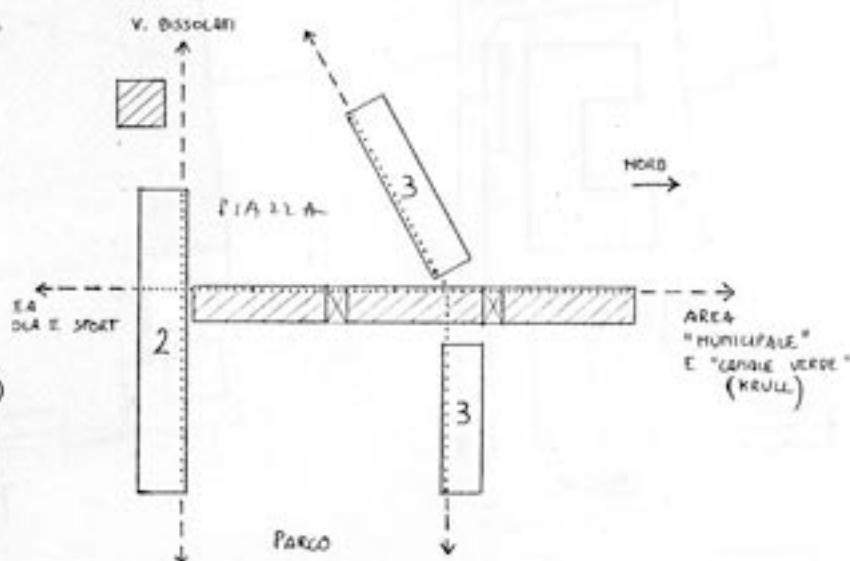
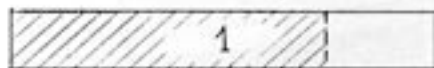
2<sup>a</sup> VARIANTE AL PIANO DI RECUPERO DI ALTABELLO  
1985



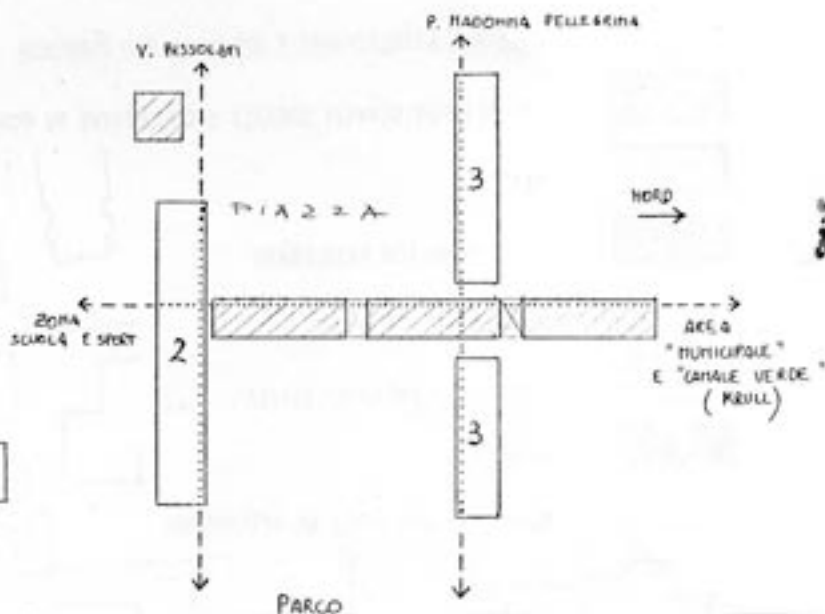
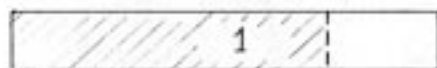
- A -
- ARRETRAMENTO VERSO SUD BLOCCO 2
  - ARTICOLAZIONE IN DUE CORPI BLOCCO 3
  - NON SERVE ALCUNA VARIANTE ALL'ATTUALE P.R. (ESCLUSA PARTE EST)



- B -
- ARRETRAMENTO VERSO SUD BLOCCO 2
  - ARTICOLAZIONE IN DUE CORPI BLOCCO 3
  - ARRETRAMENTO VERSO NORD DEI CORPI BLOCCO 3 PER ALLARGAMENTO PIAZZA E INDOCO VIA BISSOLATI
  - NON SERVE ALCUNA VARIANTE ALL'ATTUALE P.R. (ESCLUSA PARTE EST)



- C -
- ARRETRAMENTO VERSO SUD BLOCCO 2
  - ARTICOLAZIONE BLOCCO 3 IN DUE CORPI
  - ROTAZIONE CORPO OVEST BLOCCO 3 PER APERTURA PIAZZA VERSO QUARTIERE E PER VALORIZZAZIONE EX-TETTOIE
  - SERVE VARIANTE ALL'ATTUALE P.R. PER SOLO LOTTO BLOCCO 3 (+ PARTE EST)



- D -
- MODIFICA PIU' VASTA : VARIAZIONI PIU' LORPOSE DELLE GUTERRE E DELLE DIMENSIONI DEI VARI CORPI DI FABBRICA
  - SERVE VARIANTE PIU' COMPLESSIVA ALL'ATTUALE P.R.

Mestre, 6 dicembre 1984

All'Assessore all'Edilizia convenzionata del Comune di Venezia  
prof. Bruno Cassetti

All'Assessore all'Urbanistica del Comune di Venezia  
prof. Edoardo Salzano

Alla redazione del "il Gazzettino" di Venezia

Alla redazione de "la Nuova Venezia"

e p.c.

Al Presidente di

C.d.Q. CHIRIGNAGO - GAZZERA

Commissione Urbanistica del C.d.Q. CHIRIGNAGO - GAZZERA

PEEP DI CHIRIGNAGO :  
COMPLETAMENTO SI' , MA DI QUALITA'

un intervento di Urbanistica Democratica

Il Piano di Edilizia Economico - Popolare del Comune di Venezia approvato nel 1965, composto, oltre che dal nucleo 'H' di Chirignago, dai vari altri nuclei di tutta la terraferma, è ormai quasi giunto alla sua scadenza; infatti, il 9/2/85, dopo i 20 anni di validità massima previsti dalla legge nazionale, le aree non ancora utilizzate o non in via di effettiva acquisizione, torneranno alla piena disponibilità dei privati proprietari.

La Giunta Comunale, nella fattispecie l'Assessorato all'Edilizia Convenzionata, ha quindi pensato di non perdere l'occasione, esistente ma ancora per poco, di acquisire alcuni lotti non ancora utilizzati, nel nucleo 'H' di Chirignago come nei nuclei 'A' e 'B' di Bissuola, 'D' di Favaro, e 'N' di Campalto, per un'immediata realizzazione di complessivi 525 alloggi di edilizia convenzionata.

Questa operazione investirebbe a Chirignago, nel nucleo 'H' di Via Montessori (lat. Via Miranese), 2 lotti, uno al margine N-E (in Via Battaglia), e uno a Ovest (nell'area 'centrale' del PEEP), segnati in cartina coi numeri 6 e 7 a tutt'oggi destinati a verde pubblico.

La proposta di "variante interna", tuttora in itinere, è stata

frontata recentemente, per un parere consultivo, dal Consiglio di quartiere Chirignago - Gazzera ( seduta del 22/11/84)

L'opinione dominante manifestatasi durante la discussione, e che non ha trovato posizioni radicalmente contrarie, ha determinato il parere favorevole a questa proposta di "variante interna" al piano. Tuttavia il nucleo 'H' merita una particolare attenzione e meditate considerazioni, poichè è, se non l'unico, sicuramente uno dei più rilevanti interventi di edilizia residenziale unitariamente concepiti di Chirignago.

Urbanistica Democratica ha preso posizione, già durante la discussione nel C.d.Q.; non siamo aprioristicamente contrari al completamento del PEEP, e anzi condividiamo la scelta di rendere edificabili i due lotti 6 e 7, per poter giungere ad un completo utilizzo delle capacità insediative del PEEP, stutt'oggi, a Chirignago, ancora sottoutilizzato, rendendo così possibile un'ulteriore offerta di alloggi in edilizia convenzionata, tra le altre in aree già urbanizzate e quindi con notevoli risparmi per le finanze pubbliche.

Questa posizione, tuttavia, non ci impedisce di manifestare, come abbiamo fatto già allora, alcune perplessità e osservazioni "tecniche" alla proposta così come formulata dall'Assessorato all'Edilizia Convenzionata.

1) La densità stabilita per la zona 6 porterebbe all'edificazione di un manufatto di almeno 6-7 piani. Questo tipo di realizzazione, per il contesto in cui si verrebbe a collocare (edifici alti prossimi tra loro e adiacenti al lotto in causa) non è opportuna; si verrebbe infatti ad aggravare l'esistente e già pesante addensamento, di abitanti e di volumetrie, in una sola zona del PEEP. Risulta necessario quindi un consistente ridimensionamento dei volumi previsti, tenendo anche presente che le tendenze più avanzate dell'edilizia anche pubblica scartano, in modo già deciso, questo tipo di edificazioni alte.

2) Nella zona 7 la densità prevista porterebbe ad una edificazione bassa, probabilmente a schiera, (massimo di 2 piani + piano terra). A nostro giudizio, in questo caso è sufficiente considerare bene la posizione 'strategica' che tale edificio verrebbe a possedere per rendersi conto di come la prospiciente area centrale del PEEP (probabile piazza) richieda a tale edificio caratteristiche volumetriche diverse; infatti innalzando, di 2, o anche solo di 1 piano, tale edificio si renderebbe possibile una definizione fisica ~~fisica~~ variabile <sup>etru-</sup>

*all'area centrale*  
"scenografica" di ~~questo~~ spazio pubblico, e la liberazione del piano terra, almeno sul fronte principale, renderebbe possibile <sup>ancora</sup> portici con servizi, commerciali e non, che potrebbero facilmente scongiurare le connotazioni da 'dormitorio' che sovente i PEEP costituiti di sole abitazioni detengono.

(nella stessa Mestre, le esperienze progettuali di altri quartieri, es. Altobello, dimostrano come sia possibile che edilizia pubblica IACP offra spazi a regime misto, pubblico e privato, anche per negozi ed altri servizi ~~privati~~.)

- 3) La variante sottoposta a parere, pur essendo l'ultima variante possibile prima del completamento definitivo dell'area, e quindi del raggiungimento del suo finale assetto urbanistico, non prende assolutamente in considerazione questi ultimi aspetti; non solo non viene sfruttata l'occasione per approfondire il problema di un adeguato sistema di rapporti con le altre zone limitrofe (se non altro ~~x~~ almeno con una semplice viabilità pedonale, di cui si sente parti olarmente necessità) ma si perde anche l'opportunità di organizzare l'area centrale del PEEP, ai cui margini si attesta uno dei due lotti in discussione.

E' assolutamente necessario affrontare anche questi aspetti.

E' possibile, per esempio, ma è solo una prima ipotesi, organizzare l'area libera a Est (presso le scuole) ad area a parco attrezzato di servizio alla residenza, e l'area libera ad Ovest, di fronte all'ipotizzato nuovo edificio, come area aperta, a "piazza", organizzata per essere spazio attrezzato di aggregazione sociale per il complesso del PEEP e delle altre aree circostanti.

Per inciso, questa sarebbe l'unica area in tutta Chirigango, con tutte le carte in regola per poter essere una <sup>diversa</sup> piazza <sup>nuova</sup> veramente funzionante: dimensioni adeguate, centralità, prossimità e facilità di accesso quasi diretto al parco di quartiere "Rodari" (sulla Via Miranese), separazione dal grosso traffico veicolare di attraversamento della Via Miranese e di Via Trieste.

Sarebbe così possibile creare anche un nuovo mini-asse di servizi pubblici (piazza-giardini-scuole) e privati (servizi commerciali) in direttrice Est - Ovest, separato dal traffico automobilistico di Via Miranese e di Via Bosso, opportunamente strutturato in un unico percorso ciclo-pedonale che da Via Trieste, attraverso il centro del nucleo 'H' arrivi, superando le scuole, fino al centro del nuovo PEEP che dovrà sorgere a Est del nucleo 'H'.

Interventi di questo tipo farebbero acquisire a tutta la zona, finora edificata in modo frammentario e disorganico, notevole qualità urbana, raggiungibile, tra le altre, con un impegno finanziario veramente ridotto.

- 4) A margine, facciamo notare che la variante di edificabilità dei lotti 6 e 7, fa scendere gli standard<sup>di</sup> istruzione-verde-attrezzature del nucleo 'H' a 20,55 mq./ab. .

Tale tipo di rapporto rispetta sì gli standard originari del Piano, ma non fa tesoro delle più recenti normative regionali (L.R. 40/80) che per i nuovi insediamenti prevede, per gli stessi servizi (esclusi cioè solo i parcheggi) 23.50 mq./ab. .

Queste osservazioni possono essere di qualche utilità: se è vero che tale PEEP non è tenuto a rispettare tali recenti normative, è anche vero che, avendo ancora a disposizione aree sufficienti per seguire tali indicazioni, occorre valutare bene le valenze politiche ed urbanistiche di tali riduzioni di standard; e comunque è indispensabile che l'autorità comunale si impegni, già in sede di variante, a caratterizzare questi 2 interventi proposti dalla Giunta, in modo che, pur con la riduzione degli standard, essi siano quantomeno utili per un reale aumento della qualità urbana della zona (PEEP, ma anche aree limitrofe) .

- 5) Un ultimo appunto, forse più gestionale, ma sempre importante: è opportuno già prevedere in sede di variante, a che titolo di godimento verranno assegnati gli alloggi in area pubblica, quanti cioè in proprietà e quanti in affitto. E' opportuno infatti scongiurare con decisione il ripetersi di generalizzate assegnazioni in proprietà di alloggi in aree pubbliche, che talvolta sono col tempo degenerati in fenomeni di pura e semplice speculazione immobiliare

Invitiamo quindi gli Assessorati proposti a considerare attentamente le osservazioni effettuate, che hanno già trovato echi positivi nella discussione in C.d.Q., facendosi carico di una progettazione urbanistica unitaria; è opportuno infatti occuparsi non solo di numeri e quantità, che da soli spingono a continue e frammentarie correzioni, ma anche, e forse soprattutto, di "qualità", considerando attentamente l'assetto funzionale ed il complesso di relazioni delle aree in cui si va ad intervenire

Mestre, 6/12/ 84

Urbanistica Democratica

● Obiettivo prioritario da perseguire è l'allontanamento delle zone residenziali del traffico di attraversamento ad esse estreme. In quest'ottica risultano fondamentali:

-- la realizzazione di nuovi svincoli tra via Liberté/cave/cavie di Marghera e la Tangenziale Ovest (Cita-Carbanifera), che oltre a facilitare il deflusso del traffico tra le Zone Industriali/Venezie e le direttrici territoriali Nord (Castellana, Ferraglio, Triestine, autostrada), spostandolo fuori dal Centro Urbano, renderebbero possibile un accesso rapido al nostro quartiere dalle stesse direttrici e degli altri quartieri Nord vicini alle Tangenziale senza attraversamento del Centro Storico;

-- la realizzazione del fronte sud della stazione ferroviaria e del relativo terminal (con i necessari svincoli, strutture di parcheggio, e servizi), che renderebbero pienamente fruibile il servizio ferroviario (da potenziare globalmente) accedendovi da sud senza entrare nel C.U. Il relativo terminal garantirebbe comodi deflusso, ricezione e ricovero degli autoveicoli privati (prossimità alla dorsale della Tangenziale) e l'attestamento/smistamento del trasporto pubblico di percorrenza suburbana ed extraurbana (che ora penetra problematicamente nelle zone residenziali presso la stazione ed il cave/cavie) direttamente presso il punto di scambio intermodale gomma/ferro (da valorizzare specialmente per gli spostamenti da e per Venezia);

-- la realizzazione del collegamento tra la zona terziaria di v. Torino e la grande viabilità territoriale, con soluzioni che siano frutto di una verifica bilanciata sul piano urbanistico (sia di piccola che di grande scala) e tecnica. Si renderebbe così finalmente possibile l'interruzione di v. Torino (ell'altezza di v. Altobello) in modo da liberarne il tratto residenziale dal traffico diretto nella zona terziaria. (Tali verifiche urbanistiche e tale interruzione sono già state già più volte richieste da questo stesso Quartiere, vedi documenti del 16/9/83, 14/2/84, e / / ).

Provisoriamente, nelle more di questa soluzione definitiva, oltre a sgrovare la zona delle attività più pesanti (anche questo già più volte urgentemente richiesto), si potrà ripertina il traffico residuo anche su v. Ca' Marcella, la cui sistemazione va entro breve completata.

● Per facilitare l'accesso alle diverse zone del nostro quartiere, decongestionandone alcuni nodi problematici, si rendono indispensabili:

-- l'alleggerimento delle strade limitrofe alle attuali stazioni ferroviarie e la ristrutturazione dell'accesso a v. Piave. Le assurde soluzioni prospettate dal P.U.T. (proseguimento della Rampa Cave/cavie solo fino a v. Dante e stretta circolazione tra v. Dante e v. Cappuccine attorno al prospetto parcheggio) risolve solo le intersezioni ai piedi del Cave/cavie, senza affrontare i problemi di accesso a v. Piave e di intersezione presso la stazione ferroviaria (i primi preticamente elusi con il tacito mantenimento del sovraccarico di v. Sernaglia, e i secondi "risolti" solo con la riattivazione del vecchio semaforo). Tutti questi problemi sarebbero diversamente risolvibili con un facile sfondamento diretto fino a v. Ortigara e v. Piave, che risolverebbe il nodo della stazione e riserverebbe alla residenza v. Sernaglia (permettendone forse anche la sua chiusura nel tratto est - futuro piste ciclabili di v. Dante, futuro Centro Civico e cinema) soluzione individuata e proposta da questo stesso CdQ in data 5/6/81. In proposito si ribadisce che il sottopasso ciclopedonale della ferrovia nel suo assetto definitivo dovrà superare

tale raccordo cave/cavie-Piave, sfociando a nord (come richiesto dal CdQ il / / ) in sede di perire allo stesso). Nelle zone della stazione va inoltre previsto un adeguato punto di attestamento delle linee di autobus urbane (interne al C.U.).

-- La ristrutturazione dell'accesso da ovest (Mirenese e Tangenziale). L'attuale infrastrutturazione trova gravi limiti nel sinuoso, sottodimensionato ed ormai vetusto cave/cavie, nell'irrisolto nodo alla base della sua rampa nord (incrocio v. Mirenese-Trento), nelle sinuose e dequalificate v. Trento. Quest'insieme di fattori rende problematico e poco appetibile questo itinerario di accesso e distribuzione al quartiere, che invece potrebbe essere scorrevole e diretto, specie per la vicinanza fisica della Tangenziale.

Risulta quindi necessario ristrutturare tutta la viabilità all'estremo ovest del quartiere, allargando, rettificando, e riqualificando v. Trento, connettendola agevolmente e senza intoppi con la v. Mirenese (parte urbana), in modo tale da (ri)costituire un vero e proprio asse di errocamento e ovest del quartiere al limite esterno delle sue zone residenziali; è inoltre opportuno cercare e verificare nuove ipotesi di connessione tra questo asse di errocamento interno Trento-Mirenese e la viabilità territoriale Tangenziale/Mirenese (parte ovest), eliminando l'attuale cave/cavie (troppo inadeguato e vecchio per essere ristrutturato) e cercando possibilmente delle soluzioni di sottopasso (più comodo e meglio inseribile urbanisticamente) per un raccordo possibilmente diretto anche con la rotonda della Tangenziale.

Gli accessi al quartiere da nord dovranno anch'essi essere ristrutturati

-- A nord-est p. Berche va sollevata di tutto il traffico automobilistico privato e recuperata come spazio di fruizione sociale pedonale, eliminando almeno i delle 2 carreggiate (preferibilmente quelle a nord), la rotatoria, ed anche i passaggi verso e da v. Lazzari laterali all'edificio Cain. La fruizione del restante passaggio longitudinale lungo i del 2 letti (possibilmente quello sud) va riservata ai soli mezzi di trasporto pubblico.

I rapporti di C.so del Popolo con le altre strade (F.Marghera e Colombo) vanno alquanto semplificati, soprattutto nel senso N>S. La rotatoria va arretrata a est della piazza e sia v. F.Marghera e Colombo devono attestarsi, direttamente per entrambi i sensi di marcia, sul C.so del Popolo.

E' opportuno inoltre ribadire che v. Zanotto va sgrovata di ogni traffico non locale e che v. Colombo nel tratto fino a v. Spiok va riaperta al doppio senso di circolazione ma solo per permettere l'accesso da sud ai futuri autosilos; invece l'attraversamento del Centro Storico in senso S>N e viceversa lungo la via Colombo (nel tratto tra v. Spiok e v. Bisaula), Caneve, e S. Girolamo va non ristrutturato o rettificato ma abolito (eventualmente riaprendo a doppio senso quest'ultimo tratto nord di v. Colombo ma solo per i mezzi di trasporto pubblico e per i residenti) e i flussi di traffico che si sviluppano tra C.so del Popolo (e tutto il quartiere) e tutti i quartieri a nord del C.S. vanno obbligatoriamente devitati sull'itinerario v. F.Marghera-Sensavino-Vespucci.

-- L'accesso da nord-ovest va anch'esso semplificato. Si concorda con la proposta di riduzione a senso unico (tranne una corsia preferenziale contromano per i mezzi di trasporto pubblico) di tutta v. Carducci (e quindi anche dall'estremo tratto nord di v. Cappuccine), ma questo va apposto nel senso opposto a quello proposto nel P.U.T., deve cioè essere mantenuto l'attuale senso O>E (il cui rovesciamento oltre che inutile, ingenererebbe una difficoltosa circolazione sinistrasra tra le v. Piave, Cavallotti, Ceppuccine, Carducci, con intersezioni e svolte alquanto problematiche).

Questa scelta permetterebbe di riservare quasi integralmente alla fruizione sociale pedonale (con la debite eccezione dei soli mezzi pubblici di

servizio esclusivamente urbano) le vie Poerio (in cui sarà da riportare alla luce e valorizzare il sottostante fiume) e Rosa (potendo così ancor meglio ristrutturare e valorizzare la p. Sicilia), mentre l'utilizzo di v. Olivi va fortemente ridotto e limitato al solo tratto v. Cappuccina-v. Mestrina (senza sfociare così in p.ta XXII marzo e quindi in p. Berche o in v. Poerio).

● Per quanto riguarda il sistema di distribuzione interno al quartiere si indica quanto segue:

-- v. Piave, v. Cappuccina, c.so del Popolo dovranno mantenere il loro ruolo di assi di distribuzione urbana. Necessario sarà quindi il mantenimento del doppio senso di circolazione su ognuno di essi.

La semaforizzazione presente lungo questi assi dovrà prevedere un adeguato turno verde riservato in modo esclusivo ai pedoni; l'attivazione automatica del semaforo alle situazioni del traffico e dei suoi flussi, parzialmente già un funzione ed in via di completamento, dovrà riservare una particolare attenzione ai mezzi pubblici di trasporto che, rilevati automaticamente dai sensori, dovranno ricevere precedenza rispetto altri flussi, si da aumentare la propria velocità commerciale;

-- Le intersezioni di queste arterie con altre strade dovranno essere particolarmente curate, in modo da razionalizzare gli innesti e le uscite facilitando nel contempo il deflusso del traffico nelle arterie principali; questo, ove non fosse esistente o prevista la semaforizzazione, può essere perseguito con l'apposizione di divieti di svolta e, ove necessario, con la collocazione di "inviti" e "dissuasori" fisici, o con l'apposizione di sensi unici. In modo particolare tutte le intersezioni tra v. Piave e le rispettive trasversali (entrambe della capacità oggi particolarmente limitata) dovranno essere sottoposte ad una generale sistemazione che permetta regolarmente sensi unici di innesto e di uscita, in modo tale da impedire la formazione degli attuali complicati ingorghi (specie agli incroci con le v. Cavallotti, Fiama, Poegora);

-- Le strade interne della zona delimitate da questi assi di distribuzione urbana dovranno essere quanto più possibile riservate alla residenza ed alle attività ivi insediate. In particolare modo andrà impedito un loro uso per l'attraversamento longitudinale del quartiere alternativo ed in competizione con ai suddetti assi primari. A questo scopo dovrà generalmente essere stabilita la precedenza per le arterie di distribuzione locale nella direzione E<O.

Si ribadisce quindi la necessità di rovesciare alcune precedenze lungo le v. Napoli, Corridani, Kolbe (si da impedire un uso alternativo a c.so del Popolo) e di riaprire a doppio senso v. Costa nel tratto da c.so del Popolo a p.le Madonna Pellegrina (tratto sufficientemente largo e servito di semaforo), in modo tale da impedire l'uscita dei flussi interni attraverso le strette vie poste sul suo lato nord). Sarà opportuno inoltre non invertire le attuali precedenze di v. Aleardi, soprattutto con v. Bembo (prossimità di notevoli attrezzature ad uso pubblico). Lo stesso criterio vale anche per la fascia centrale del quartiere (ove v. Dante va riservato esclusivamente alla primaria e prioritaria pista ciclo-pedonale urbana Marghera-Carpeneo) e per la zona a ovest di v. Piave;

-- Nelle strade residenziali interne sarà inoltre molto opportuno ridurre l'intasamento veicolare (inserendo alcuni accorti sensi unici e divieti di svolta, e regolamentando ed eventualmente riducendo lo spazio destinato al parcheggio), in modo tale da garantire un agevole e sicuro transito sia veicolare che pedonale. (Questo in modo particolare nelle strade limitrofe e sottostanti il cavalcavia di Marghera, oggi particolarmente confuse e pericolose).

● Va favorita e privilegiata la fruizione pedonale del quartiere.

-- In questo senso dovranno esser ristrutturate quasi tutte le sedi stredali del quartiere, favorendo uno spazio adeguato al transito pedonale anche se minimo (oggi innumerevoli volte promiscuo al transito e alla sosta di autovetture), garantendo una adeguata separazione fisica (livello rialzato o cordolo di separazione) e una continuità di percorso (eliminazione di difficoltà, ostacoli, e barriere architettoniche).

-- Si ribadisce inoltre la indispensabilità di turni esclusivamente pedonali ai vari incroci semaforizzati (specie per bambini, anziani, disabili, ...), semafori da dotare tutti di avvisori acustici per gli ipovedenti e, ove necessario o opportuno, di chiamata pedonale. Ad integrazione degli impianti esistenti, nuovi impianti, funzionanti a chiamata pedonale (o, in alternativa, attivi solo in particolari momenti della giornata) vanno poi previsti in punti particolarmente delicati: zone scuole e servizi di v. Cappuccina, zone liceo in c.so del Popolo, zone Pireghetto e scuole lungo v. Miranese, zone scuole e servizi futuri in v. Piave. In alternativa o ad integrazione di queste soluzioni può venir poi esaminata la possibilità di ricorrere ad isole salvagente in centro carreggiata nei punti maggiormente pericolosi e privi, anche in prospettiva, di impianto semaforico (specie lungo c. so del Popolo, strada larga a percorrenza medio-veloce e alto tasso di incidentalità grave per i pedoni).

-- La fruizione pedonale deve venir garantita ed incentivata anche con la realizzazione di vere e proprie isole pedonali (anche piccole ma integrali) nei pressi di tutte le più importanti concentrazioni di attrezzature e spazi ad uso pubblico (un adeguato tratto di v. Kolbe a fronte delle scuole e del futuro parco, la futura piazza di Altobello, i lati sud ed est di p.le Madonna Pellegrina, il tratto centrale delle v. Aleardi e Bembo nei pressi delle attrezzature collettive, le già citate v. Dante, specie nel suo tratto centrale tra p.le Beinsizza e p.le Leonardo da V., e v. Sernaglia). Soluzioni analoghe, o in alternativa decise ristrutturazioni a tutela della sicurezza e della fruibilità pedonale, dovranno caratterizzarsi anche v. Pireghetto e v. Catelani, nei tratti limitrofi al Parco, alle scuole ed alle attrezzature ad uso collettivo.

● La fruizione ciclabile del quartiere dovrà essere garantita da almeno 5 piste ciclabili: 3 percorsi N<S, paralleli alle principali direttrici del quartiere, e 2 trasversali in senso E<O che ne connettono le diverse zone, attrezzature ed arterie stredali. Sono:

-- la già citata pista urbana principale Marghera-Carpeneo in v. Dante (a esclusive destinazioni ciclabile e pedonale), da dotare di apposite strutture di parcheggio-ricovero-noleggio biciclette, specie nelle zone estreme del quartiere (presso la stazione ferroviaria e presso villa Erizzo/C.S.);

-- il "canale verde" a est (dal parco di Altobello, lungo la futura piazza, attraverso il complesso delle Fornace Da Re, la testata di Canal Salso, poi entro la Krull, a fianco della chiesa di v.le S.Marco (e relative strutture collettive), fino al parco della Biszuola);

-- un percorso ad ovest, dal parco del Pireghetto, oltre le Miranese, zone Sebbioni (con recchero al futuro parco del Marzenego e le zone residenziali di Cigrassina sud), fino alle zone sportive del Coni e poi alla Castellana;

-- il percorso trasversale più a sud, della scuola It. Polo al parco del Pireghetto passando vicino alla chiesa/campi da gioco/patronato di v. Aleardi ed alla zona scuole/servizi di v. Dante (lungo le v. Genova, Bembo, Cavallotti, o eventualmente nell'ultimo tratto v. Fiame);

-- il percorso trasversale più a nord, della futura piazza di Altobello, attraverso la ristrutturata zona di v. Turati (e relative piazzette) e la p. Leonardo da V. (e pista di v. Dante), e da qui, attraverso l'area verde di v. Felisetti, all'area servizi di v. Piave (piazze?) delle "avvenderie militari" ed infine all'area della Caserma



Piave (lungo la v. Bissolati, Paruta, per un breve tratto lungo v. Cepuccina o v. Dante, e poi attraverso alcune ricuciture e raccordi fino a v. Montecengio). Di questi 5 piste le prime 2, a valenze urbane, dovranno essere in sede esclusiva, mentre le ultime 3, di funzione più locale, dovranno essere in sede propria, protette dal traffico veicolare.

Si dovrà inoltre prevedere idonee e numerose attrezzature di servizio alla mobilità ciclabile diffusa (frequenti rastrelliere lungo tutte le principali strade commerciali, e strutture di parcheggio e ricovero coperto presso le principali strutture di servizio collettivo (scuole, Centri Civici, biblioteche, patronati e chiese, ...) e di servizio terziario (centri acquisti e centri direzionali, specie nelle fasce lungo le ferrovie e nelle zone di c.so del Popolo est). Questa indicazione va inserita come vincolante anche nelle nuove normative urbanistiche (norme attuative del P.R.G. e piani attuativi, regolamento edilizio, e P.P.A.).

● Il problema del parcheggio deve venir affrontato globalmente.

Risulta quindi utile e necessaria un'analisi qualitativa e quantitativa della domanda e della offerta di parcheggio per le varie zone di tutto il quartiere nell'intero corso della giornata. Le risposte che si andranno a formulare al fabbisogno individuato dovranno possibilmente risultare equilibratamente distribuite in tutto il quartiere e soprattutto dovranno risultare compatibili con le funzioni limitrofe ed il contesto urbanistico, ed opportunamente integrate con il sistema territoriale della mobilità (ferro e gomma).

Nel merito delle singole proposte recentemente formulate si osserva comunque quanto segue:

-- non si concorda con la scelta di dimensionare l'offerta di parcheggio nelle zone dell'attuale stazione ferroviaria in circa 2.000 stalli (equivalenti circa ad almeno 10.000 veicoli giorno).

Questo traffico va invece allontanato dal C.U. ed ospitato nel futuro terminal del fronte sud della stazione ferroviaria, servito rapidamente dalla dorsale delle Tangenziali senza rendere necessaria la penetrazione nelle zone sud del nostro quartiere (attraverso i problematici nodi del cavalcavia di Marghera e della Giustizie/Mirnesse).

-- i pur auspicati interventi in questa zona dovranno essere finalizzati alle necessità residenziali e commerciali della sola stessa zona (e non delle esigenze del centro ferroviario).

-- è opportuno stringere la previsione del silos sotterraneo nella zona verde del "ferrovieri" lungo v. Piave, la cui edificazione comprometterebbe in ogni caso la piena disponibilità e verde dell'area sovrastante, e soprattutto richiederebbe di ulteriore traffico v. Piave, traffico che come accennato, potrebbe trovare adeguate strutture di ricovero nelle vicinissime (e disponibili) zone lungo la linea ferroviaria.

-- ve accantonata la proposta, di per sé già e lunghissimo termine, di inserire un parcheggio sotterraneo anche nelle zone centrali di v. Piave, nell'area della "tevandria militare". Questo per le stesse motivazioni dell'area del ferroviario, precisando che il contesto più centrale complica ulteriormente le situazioni, e che ancora nulla è stato studiato, verificato, progettato in merito né al futuro assetto delle future più importanti piazze della parte avest del quartiere né al destino (demolizione o riuso) di tutte le strutture edilizie oggi insistenti sull'area.

-- problematica e non condivisibile appare anche la previsione dell'angusto silos sotterraneo di P. Sicilia. La sua localizzazione, pur funzionale al parcheggio veloce di servizio al C.S., va a compromettere l'assetto della stessa piazza, che invece va sgravata di quanto più traffico possibile, riducendo (come detto sopra) il transito di veicoli, specie su v. Rosa.

ristrutturazione e veicologando gli spazi centrali scoperti, ricamponando e valorizzando il sistema villa Erizzo-piazza verde (ex-giardino della villa).

-- puntualizzando che l'area della vecchia p. Berche va liberata di ogni transito autoveicolare, e che quindi il sistema viario va comunque ristrutturato, si

concorda con le indicazioni di un utilizzo a parcheggio delle zone interne al sistema rotatorio della via F. Marghera-Pepe; tale utilizzo va tuttavia considerato provvisorio a comunque in attesa di conferma urbanistica. Tutte le zone va infatti sottoposte ad un nuovo piano (variante di dettaglio del P.R.G., o piano attuativo; già richiesto numerose volte da questo stesso C.d.Q.) piano che affronti il problema della viabilità assieme a tutti i problemi storico/testimoniali ed urbanistici della testata del Canal Salsò. Appare quindi assolutamente prematura la decisione di edificare silos (eddirittura "multipiano a sotterranei") nella fascia centrale compresa tra le v. Pepe e F. Marghera, in un'area dimensionalmente problematica, e per questo facilmente compromettibile.

Comunque sicuramente da stralciarsi appare la scelta di collocare in questo luogo un terminal del trasporto pubblico. Tali terminal infatti andranno collocati nelle zone perimetrali al C.U. e soprattutto adiacenti alle rete ferroviarie, che può e deve caricarsi di ogni mobilità territoriale di breve/media percorrenza (compresa quella da e per S.Giuliano/Pili e Venezia).

-- Gravi (ed attualmente senza prospettive di risposte inserite nel P.U.T.) appaiono i problemi del parcheggio per le zone miste residenziali-commerciali/direzionali di caso del Popolo, ove la pesante domanda grave attualmente sulle vicine strade residenziali interne.

Sicuramente utilizzabili per l'inserimento di spazi o strutture di parcheggio appaiono i due maggiori interventi di ristrutturazione previsti in quest'area: v. Turati e deposito ACTV. Per queste due strutture (e a breve termine soprattutto per la prima), vanno valutate le possibilità di soluzioni tecnico-operative congiuntamente con gli attuali proprietari dell'area; in ogni caso esse sono da verificare ed inserire nel futuro strumento urbanistico con cui si andrà a ripianificare tutta la zona di c.so del Popolo est (di cui nuovamente si sottolinea la necessità e l'urgenza).

-- Si richiama infine l'attenzione sul possibile e facile recupero alle sue originarie funzioni dell'unica struttura a silos multipiano presente nella zona del C.S.: l'edificio di v. Ca' Severgnan-Coste, successivamente utilizzato per attività direzionali.

Con questa ipotesi si allontanerebbe dal C.S. una attività pubblica (uffici IVA) di notevole attrazione di traffico e si otterrebbe un sostanzioso incremento dell'offerta di parcheggio centrale senza alcuna ulteriore edificazione.

-- appare poi opportuno prevedere di dotare le zone marginali del quartiere (Altobello e Pireghetta) di adeguate strutture a parcheggio, sia per i residenti che per i servizi pubblici attuali e futuri (scuole, parchi, campi-gioco, piazze-mercato, eventuale auditorium, ...).

-- in generale poi occorre procedere a definire una normativa di gestione di tutte le strutture di parcheggio (pubbliche o private/convenzionate) che si andranno a realizzare nelle zone urbane, in modo da favorirne l'utilizzo per i residenti privi di ricovero proprio, e quello a tempo breve per la fruizione dei servizi commerciali/direzionali.

-- questa stessa attenzione dovrà anche sovrintendere la sistemazione degli spazi a parcheggio nelle aree a vie pubbliche, dove si dovrà particolarmente curare la sicurezza e la agilità delle circoscrizioni sia veicolare che pedonale, applicandovi se necessario precisi limiti (tipo parcheggio su un solo lato, o riservato ai residenti autorizzati, o a disco orario, ...).

• Tutte queste indicazioni generali e particolari sulla mobilità individuale troveranno però coerenza e condizione di successo solamente con i contemporanei rafforzamento, estensione, integrazione intermodale della mobilità collettive (trasporto pubblico su ferro e su gomma). Queste va sviluppate e specializzate a seconda dei diversi bacini di utenze e di servizio: -mezzi ferroviari/metropolitani a cadenza regolare e ravvicinata per le brevi-medie percorrenze sulle principali direttrici territoriali -mezzi suburbani sulle brevi-medie percorrenze per le altre zone della cintura urbana, senza penetrazione nel C.S. e possibilmente solo perimetri allo stesso C.U.

-mezzi pubblici di ridotti dimensioni ed inquinamento sia acustico che atmosferico, a frequenza molto elevata, su linee circolari ed esseli interne, per la mobilità nel C.U. e nel C.S., ove necessario con corsie preferenziali riservate anche contromano.

Occorre in proposito formulare a breve termine ipotesi e proposte operative, congiuntamente con gli enti di gestione di tali vettori pubblici, operando nell'immediato almeno alcune sperimentazioni già ora possibili.

• Solo con questa filosofia complessiva di rafforzamento e di integrazione dei vettori pubblici, di attenzione e sostegno alla mobilità non motorizzata, e di conseguente contenimento della mobilità veicolare privata, potrà avere successo questo piano di riqualificazione della viabilità, della mobilità e della vite urbana. Diversamente ogni sforzo di miglioramento viabilistico si risolverà (come verificatosi in tanti altri casi analoghi) in semplice tentativo di razionalizzazione della congestione veicolare, destinato al fallimento di fronte alla sempre più incalzante investione automobilistica, inevitabile perchè priva di alternative realmente praticabili.

a cura di Carlo Giacomini, di Urbanistica Democratica, sez. di Mestre  
su incarico della Commissione Urbanistica del C.d.G. Piave-1966