

Venezia-Mestre, 20.7.1987

Al Presidente  
della Regione del Veneto

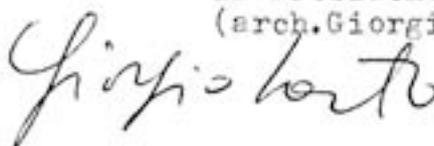
Oggetto: osservazioni al PALAV

Si trasmettono le osservazioni dell'Associazione  
"Urbanistica Democratica" al Piano di Area Laguna e  
Area Veneziana.

Tali osservazioni fanno seguito alla "Proposta  
di tutela ambientale" inviata al Dipartimento per  
l'urbanistica e i beni ambientali in data 30.9.1986,  
prima dell'adozione del PTRC e del PALAV.

Cordiali saluti

Il Presidente  
(arch. Giorgio Sarto)



Venezia-Mestre, 22.7.1987

Al Soprintendente  
ai Beni ambientali e architettonici

Al Presidente  
della Provincia di Venezia

Al Sindaco  
del Comune di Venezia

Oggetto: osservazioni al PALAV

Si trasmette, per conoscenza, copia delle osservazioni al Piano di Area Laguna e Area Veneziana inviate dalla nostra Associazione alla Regione del Veneto.

Cordiali saluti.

Il presidente  
( arch. Giorgio Sarto)

## Osservazioni sul settore di terraferma del PALAV

Come Associazione che si occupa dell'uso sociale del territorio abbiamo elaborato, nel dicembre 1985, e presentato in una mostra pubblica una "Proposta di tutela ambientale", copia della quale è stata inviata a tutti gli Enti preposti al governo del territorio.

E' anche su questa base che, esaminando il Piano di Area Laguna e Area Veneziana, particolarmente la parte riguardante la terraferma mestrina, rileviamo:

- 1) Una caratteristica del PALAV, come anche del PTRC, è la generale carenza di norme di salvaguardia rigide (paragonabili all'inedificabilità temporanea del Galasso) e la carenza di normative prescrittive e cogenti; così come va rilevato che vengono assunte di peso ed in contraddizione con gli obiettivi di tutela ambientale molte scelte precostituite quando ben più sottovalutati erano, anche a livello normativo, i temi ambientali (cfr. per esempio interporto in cassa di colmata A, il passante autostradale e complanari di Mestre del PTRC, l'area "libera" da vincoli per il nuovo stadio in gronda lagunare o per il nuovo ospedale, etc.).

- 2) Il PTRC ed il PALAV fanno salvi i piani urbanistici attuativi vigenti. E questo senza nemmeno censirli e cartografarli in modo da rilevare eventuali gravi contraddizioni rispetto ai valori ambientali da tutelare.

- 3) Non viene individuata in cartografia ed in normativa come area unitaria di interesse storico e paesaggistico-ambientale la vasta zona del Bosco e del Forte di Carpenedo. Il Piano si limita ad indicare in modo puntiforme e separatamente il Boschetto ed il Forte (addirittura nella tav. 1:10.000 l'area del Forte non è nemmeno indicata).

Si nega così la perimetrazione vasta di area di tutela definita sia dalla Commissione Provinciale per le bellezze naturali sia dal successivo decreto "Galasso".

Tale scelta oltre giustificazione non può avere che quella strumentale di voler favorire la massiccia edificazione ivi prevista del nuovo ospedale, rispetto alla quale invece già numerose forze culturali e sociali si sono espresse per una diversa localizzazione, avanzando in alternativa un progetto, per questa zona, di utilizzo a parco urbano di interesse storico-naturalistico (cfr. proposta del Parco "Veldemere" presentata da Urbanistica Democratica il 7.2.87).

- 4) Il Nucleo storico di Zelo, il Marzenego con il mulino Ronchin e villa Barbarich, il Forte Gazzera, rappresentano un insieme di tale interesse storico-architettonico e paesistico contiguo al centro urbano di Mestre, da richiedere una tutela e una normativa specifica e differenziata rispetto alla generica ed indifferenziata rappresentazione di area di interesse ambientale e paesistico, come il PALAV indica per tutta la fascia del Marzenego.

- 5) La vasta zona compresa tra il Forte Tron, i due corsi d'acqua Lusore e Tron, l'insediamento della Colombara a nord, e la villa ed il Parco Priuli, l'ex fornace Perale ed il Brenta a sud, rappresenta un altro ambito di notevole interesse storico-ambientale che deve essere individuato specificatamente ed in modo differenziato, rispetto alle indicazioni del PALAV, analogamente alle due aree precedenti.

In tale area va ricompreso il fuso individuato dalla confluenza del Lusore e del Tron, ambito omissso dal PALAV.

- 6) Nella cassa di colmata "A" il PALAV prevede l'insediamento del porto commerciale. Tale scelta va ridiscussa sia per l'incompatibilità ambientale rispetto allo specifico sito sia perchè aprirebbe un processo di degrado irreversibile ed in profondità rispetto all'entroterra (fascia Morenzeni/Brenta) e alla laguna.

Va rilevata inoltre l'incoerenza del PALAV che tutela (pur senza alcuna indicazione in positivo) le casse di colmata B, D-E ed invece propone l'interporto sulla A, che non solo ha caratteristiche del tutto analoghe alle altre, ma si innesta per di più sul sistema storico-ambientale del Brenta.

• 7) L'area di interesse paesistico-ambientale nella zona a sud dell'abitato di Malcontenta, che nel PALAV è poco estesa, andrebbe quantomeno riconfermata nelle dimensioni previste dal "Galasso".

In quest'area poi è da precisare una zona di particolare significato per la storia di Venezia, e cioè l'area archeologica di S. Ilario.

• 8) I centri ed i nuclei storici vengono riprodotti nella utile ma in parte carente perimetrazione fatta e presentata nell'"Atlante dei centri storici" a cura della Regione. Per la normativa che ne dovrebbe regolare l'uso e salvaguardare l'identità, tutto viene rimandato alle leggi regionali in vigore [L.R. n° 80/1980, e Grafia Regionale Unificata ex L.R. n°40/1980], tralasciando di porre, in sede di pianificazione e di indirizzo, prescrizioni e scadenze cogenti, e un quadro di riferimento più rigido a cui la Provincia e gli Enti Locali fossero tenuti a conformarsi.

Si è già visto come tutto questo non sia servito, in passato e fino ad oggi, a salvare i centri storici (basti pensare nell'entroterra al C.S. di Mestre tuttora privo di un vero Piano Particolareggiato, o a quello di Chirignago, o ai nuclei minori; tali centri e nuclei sono oggi normati da un P.R.G. che li considera semplici zone edificabili); necessario è invece porre norme di salvaguardia precise ed immediate ed elaborare una normativa di emergenza in attesa di Piani comunali attuativi che garantiscano la salvaguardia e la valorizzazione.

Occorrono in sostanza precisi deterrenti normativi se non si vogliono perpetuare i limiti della L.R. n° 80/80 che permette l'inadempienza da parte dei Comuni.

Rispetto ai centri vanno individuati anche i tracciati di "addizioni urbane di interesse testimoniale" significative per la storia dello sviluppo urbano, così come abbiamo suggerito per Mestre nella citata "Proposta di tutela ambientale" del dic. 85, indicando sia il tracciato del "Quartiere urbano" di Porto Marghera, sia l'asse di viale Garibaldi. Rispetto a tali elementi occorrono particolari indicazioni normative.

• 9) L'indicazione del PALAV che le "cave senili" possono essere usate come cese di espansione per i bacini fluviali può favorire in quasi tutti i casi, come sta succedendo per le cave di Marocco, una distruzione delle loro caratteristiche ambientali.

Perciò occorre una vincolante normativa riguardo alle condizioni e alle verifiche che in alcuni casi del tutto eccezionali possono rendere compatibile tale utilizzazione con i valori naturalistici ed ambientali presenti e potenziali.

Va inoltre realizzata subito, dallo stesso PALAV, una precisa perimetrazione delle "zone di protezione" delle cave, nelle quali applicare subito dettagliate norme di salvaguardia.

• 10) Nel PALAV non sono individuati alcuni elementi di interesse ambientale; questi non vanno demandati alle ulteriori indagini di Provincia e Comuni, ma integrati dalla Regione nel PALAV stesso.

Oltre a quanto si dirà appresso rispetto alle "aree di rilievo ambientale", va segnalato che la fascia collocata ad ovest di Marghera tra l'autostrada ed il Brenta è bruscamente interrotta ad una notevole distanza dalla Romeo, senza tenere conto di persino evidenti valori ambientali come quelli in prossimità della confluenza tra il Lusore ed il Tron. Tale area va perciò complessivamente ridisegnata ed integrata. Oltretutto se la motivazione dello stralcio fosse la previsione di insediamenti commerciali- produttivi (depositi), facciamo notare che per tali necessità vi sono ampie possibilità di soluzioni alternative nelle zone libere o liberabili della 2° zona industriale di Marghera.

Tra gli altri elementi da integrare, citiamo tra gli altri lo "stegno" Montedison in zona industriale, e le ex-cave e la fornace 'Cavasini' con la connessa ansa del rio Cimetto, zona di interesse ambientale e ridosso di un importante polmone a verde e sport di Spinea.

• 11) L'ambito territoriale del PALAV dovrebbe essere esteso in modo da non spezzare ambiti ambientali omogenei come ad esempio la centuriazione ad ovest e il bacino del basso Sile a nord-est.

• 12) La definizione di "zone ad alta suscettibilità ambientale o ad alto rischio ecologico" (obbligo di V.I.A.) va estesa ai "sistemi di aree di rilievo ambientale" (art.

18) e ad una vasta cintura attorno alla "conterminazione lagunare" (zone urbane, industriali, aeroportuali comprese).

• 13) Nei "sistemi ambientali e dei beni culturali" vanno inseriti anche in terraferma altri elementi che hanno interesse ambientale come le fascie agricole di grande che sono nel PALAV estremamente ridotte ed interrotte anche in forza di palesi motivi strumentali.

Ad esempio sul bordo Campalto-Tessera vi è una brusca interruzione in corrispondenza dell'ipotetico nuovo stadio, e non appare per di più alcuna indicazione per il complesso dell'antica Torre; tale complessiva area era oltretutto già tutelata dal "Galasso".

La fascia di interesse ambientale di grande dovrebbe anche prolungarsi nel tratto sud di v. Gobbi dove, in alternativa alle prospettive edificatorie, è invece necessario e possibile un'area a parco che qualifichi "l'ingresso" in laguna.

Una interruzione ed una riduzione immotivata è inoltre tra S. Giuliano e Campalto.

Va poi reinserita la fascia a nord dell'Osellino lungo v. Vespucci, previste invece dal "Galasso" e dal "Progetto Ambiente" del Comune di Venezia.

• 14) Le grandi estensioni agricole, oltretutto pressochè inedificate, delle zone nord-est a cavallo del Dese ed estese fino alla Triestina non vanno considerate solo come area a basso grado di polverizzazione aziendale, ma invece ricomprese nell'"area di rilievo ambientale", tantopiù che va valorizzata la continuità tra aree di grande lagunare, la fascia fluviale del Dese, l'area archeologica Altinate.

• 15) Tutto il sistema dei beni architettonici storico-culturali (che comprende non solo gli elementi "a", "b", "c" -di cui manca tra l'altro l'elenco allegato- ma anche i documenti della civiltà industriale ed i beni di interesse storico-testimoniale ed ambientale di carattere rurale) è necessario che sia censito effettivamente entro le scadenze previste (1 anno); a tal fine è indispensabile una norma più cogente rispetto alle consuete proroghe o ai mai utilizzati poteri sostitutivi, e inoltre una rigida salvaguardia.

A tale proposito l'autonoma iniziativa della istituita "Commissione Provinciale per i nuovi vincoli" dovrebbe avere in parallelo un rilevante ruolo propositivo ed integrativo (che, allo stato attuale della normativa, diventa oltretutto l'unico praticabile nel caso di Piani Attuativi già approvati -fatti salvi dal PALAV senza verifica- che distruggono beni ambientali, oppure in tutti i casi rispetto ai beni non notificati o non individuati nei vari strumenti urbanistici, PALAV compreso), purchè la Provincia (dopo aver lasciato trascorrere un'anno per l'istituzione e per la prima convocazione ed averne evviato l'attività con scadenze molto distanziate) faccia la scelta di metterla davvero in condizioni di lavoro tali da intensificarne l'attività e l'incisività.

Va ricordato la norma del PALAV che assegna alla Provincia il censimento dei beni storico-architettonici con quella della L.R. n° 24/1985 alla quale pure il PALAV rimanda, che assegna ai Comuni il censimento dei beni rurali.

Rispetto alla salvaguardia e recupero in particolare del patrimonio rurale collocato nelle "aree di rilievo ambientale" non è certo sufficiente il rimando alla L.R. n° 24/1985, la cui imposizione ha senza dubbio favorito l'edificabilità rispetto alle "tutele".

Il PTRC ed PALAV dovrebbero costituire l'occasione per ridare alla tutela le sue priorità; per esempio bloccando la nuova edificabilità se non viene effettuato entro i termini da parte dei Comuni il prescritto censimento del patrimonio storico-testimoniale.

• 16) I "piani di valorizzazione", che i Comuni dovrebbero predisporre nella redazione degli strumenti urbanistici per le zone "E" (agricole) comprese nei sistemi di "aree di rilievo ambientale", possono costituire uno strumento più incisivo e finalizzato, pur limitato solo ad alcune aree agricole, rispetto alla L.R. n° 24/1985, ma non è del tutto chiaro se questa norma del PALAV sancisce un'obbligo cogente (ed entro quali scadenze) o una "facoltà" dei Comuni.

Tali "Piani di valorizzazione" infine non possono essere limitati alle zone "E", ma dovrebbero essere estesi all'intero fascia "di rilievo ambientale", comprendendo anche le fasce urbanizzate intercluse nella fascia.

• 17) Rispetto a tali fasce "di rilievo ambientale" va assolutamente rafforzata la normativa di salvaguardia assente nel PALAV, il quale si riduce a classificare solo 50 metri di bordo lagunare e fluviale come zona "E1" ex L.R. 24/1985 I

A proposito delle fasce fluviali, infatti, il PALAV individua il sistema dei "corsi d'acqua di preminente interesse naturalistico" nei fiumi Dese, Zero, Marzenego, Sile, con alcuni affluenti, ma trascurando corsi d'acqua minori che vanno invece altrettanto tutelati (Cimetto, Roviego, ...).

I corsi d'acqua sono oltretutto individuati troppo strettamente in riferimento all'alveo ed alle ripe, e la larghissima fascia fluviale classificata "area di rilievo ambientale" è priva di salvaguardia (salvo i sopracitati 50 metri dal fiume e solo per le zone agricole) e di una efficace normativa di tutela; non sono inoltre previste restrizioni particolari all'attività attuale e futura di urbanizzazione, neanche per le future varianti urbanistiche).

Oltre a rafforzare la salvaguardia e la normativa di tutela, oltre ad estendere all'intera fascia i "piani di valorizzazione", è necessaria la prescrizione che tali piani individuino tra l'altro, mediante analisi circostanziata, un "ambito fluviale" (che oltre alle ripe dovrebbe comprendere gli ambiti in diretta connessione visuale ed ambientale con il corso d'acqua) da sottoporre a una più rigida normativa, comprese l'inedificabilità, l'inapplicabilità del recente art. 126 della L.R. 61/85 (L.R. 11/87 sugli ampliamenti produttivi), la possibilità di apporre servitù di pubblico passaggio e di porre limitazioni o condizioni alle attività produttive ivi insediate. Va stralciato quindi tra l'altro l'obbligo imposto ai Comuni dalla normativa PALAV (art. 19) di evitare qualsiasi "pregiudizio o limitazioni allo svolgimento della normale attività produttivo-agricola", perchè tale attività può essere invece orientata sia con prescrizioni che con convenzioni in modo da essere vantaggiosamente compatibile anche con i valori ambientali.

Per quel che riguarda la fascia del Marzenego, si ritiene positiva la scelta del PALAV che la estende fino al centro di Mestre e si ritiene invece sbagliata la richiesta formulata nella prima bozza delle osservazioni dell'A.C. di Venezia di stralciare tutta la zona a est della Tangenziale per l'inserimento di una "stazione passante ferroviaria" che non ha in realtà credibili motivazioni.

Oltretutto riproponiamo anche in questa occasione nell'area compresa tra Forte Gezzera la località di Zelo e fino all'area Coni, che è a ridosso del Centro Storico di Mestre, la organizzazione di un grande parco interurbano.

• 18) Il PTRC in modo netto (ed il PALAV non esclude tale scelta) inserisce nel sistema relazionale il "passante autostradale" e le "complaneri" a Mestre.

Tale scelta non solo risulta estranea rispetto alle motivazioni ed al dibattito per cui la strepitosa maggioranza delle forze politiche e delle istituzioni della città ha respinto questa scelta in favore di una Tangenziale a traffico misto e della liberalizzazione dei tratti autostradali, etc.; ma risulta altresì in contraddizione con il disastroso impatto urbanistico ed ambientale che tale opera provocherebbe rispetto a Mestre ed ai suoi abitanti.

Venezia-Mestre, maggio-luglio 1987.

Urbanistica Democratica

(4)

P.A.L.A.V. / Osservazioni

L'area del tronchetto

Nella cartografia al 50.000 il PALAV, per quanto riguarda l'area dell'isola nuova (tronchetto) e della marittima, prevede a mezzo di un, 'curioso' perché anomalo, retino e di un simbolo, come " sistema insediativo produttivo" il porto commerciale e come "terminali ed aree di scambio terra acqua" il tronchetto; nella cartografia al 10.000 ed altrove nulla si aggiunge.

Ricordando l'importanza strategica dell'isola nuova rispetto a tutto il sistema insediativo e di traffici veneziano e la sua contorta storia urbanistica fatta sempre di 'mezze' volontà (i Piani Particolareggiati due volte adottati e mai approvati) e di equivoci stralci operativi, le generalissime e volutamente generiche previsioni del PALAV al proposito vanno lette come un grave pericolo di ulteriore distruzione della città storica.

Vogliamo ricordare qui:

- P.R.G/ adottato nel 1959 ed approvato nel 1962/
  - . nell'isola nuova sono previste aree per scalo merci, scalo traghetti, parcheggio pulman (350 posti) nonché per impianti speciali quali ad esempio acquedotto (cui viene riservato circa un ettaro) e gasometro (circa due ettari) se non si opterà per una sede in terra ferma. Previsti anche i servizi a persone e mezzi: alberghi, depositi, officine.
- P.P./ adottato nel 1972, riadottato nel 1979, mai approvato/
  - . riprende il concetto di configurare l'Isola come sede di strutture tecnologiche a servizio del centro storico che non trovano in esso adeguata sistemazione;
  - . delinea la funzione di interscambio con le zone sud-est del Centro Storico e del Lido (tronchetto), con il settore centro nord-ovest (piazzale Roma), mentre al terminal di San Giuliano compete una funzione principalmente turistica;
  - . individua le aree da destinare agli insediamenti previsti, con la determinazione dei rispettivi indici di edificabilità, volumetrie, altezze massime raggiungibili.  
Le aree edificabili sono suddivise in lotti di omogenea destinazione, così distinti:
    - a/ attrezzatura dell'acquedotto cittadino-uffici comunali  
( mc. 30.000, 3mc./mq.)
    - b/ attrezzature per l'interscambio dei mezzi pubblici terra-acqua  
(mc. 56.000, 7mc./mq.)
    - c/ depositi vari  
(mc. 40.000, 5mc./mq.)

- d/ autorimessa pubblica-parcheggio automezzi pesanti  
(mc. 456.000, 12mc./mq.°)
  - e/ mercato ittico  
(mc. 65.000, 5mc./mq.°)
  - f/ zona sportiva: piscina tennis, centro nautico, attività di servizio  
(mc. 11.000, 1 mc./mq.)  
Nella riadozione del 1979 questa destinazione viene eliminata a favore di una destinazione d'uso a parcheggi;
  - g/ area destinata alle attrezzature dello Stato  
(mc. 84.000, 4 mc./mq.)
  - h/ area per il carico e scarico ed immagazinaggio delle merci  
(mc. 88.000, 8mc./mq.)
- . l'accesso all'isola avviene mediante la deviazione dell'ultimo tratto del ponte translagunare, come previsto dalla variante al P.R.G. relativa alla viabilità ed ai terminals (adozione 1972 ed approvazione 1977).

Piano Comprensoriale/ proposta 1980/

- . area per l'interscambio merci così definita: "idonea alla concentrazione delle funzioni di interscambio tra diversi modi di trasporto delle merci di immagazinaggio, dimensionata in relazione all'approvvigionamento complessivo del centro storico e, in particolare, di quei settori della distribuzione e dell'approvvigionamento sui quali più pesantemente si ripercuotono le rotture di carico";
- . ricovero delle vetture degli abitanti delle zone sud-est del centro storico; si richiede la verifica dimensionale per l'autorimessa;
- . verifica della destinazioni a uffici pubblici previsti dal P.P., " che aggraverebbero lo squilibrio indotto nel centro lagunare dalla storica concentrazione di funzione direzionale nella zona limitrofa al Piazzale Roma, mentre meglio si potrebbe collocare nei contenitori inutilizzati localizzati anche nelle zone emarginate del Centro Storico.

Convenzione SVIT-Amministrazione comunale/ 1981/

- . L'urgenza di dare risposta ad alcuni bisogni fino ad allora inevasi della città hanno spinto l'Amministrazione Comunale a rendere operanti (attraverso il PPA) le funzioni previste dal P.P. e coerenti con le proposte del Piano Comprensoriale, rinviando il completo utilizzo dell'isola alla definitiva formazione del P.C.

La Convenzione prevede la realizzazione di

- opere di urbanizzazione primaria e secondaria (strade, verde, parcheggi ed infrastrutture)
- autorimessa da 2.500 posti macchina
- edificazione su lotti destinati alle funzioni di interscambio merci
- trasferimento, cessione ed acquisto di aree tra le parti per rendere omogenee le destinazioni d'uso con la proprietà

Nel 1983 segue un progetto esecutivo per l'edificazione dei lotti C, D, H

## Piano dei trasporti di bacino/ 1982//

- . punto di approdo delle linee di navigazione Tronchetto- S.Marco e Tronchetto- Lido, punto di fortissimo interesse, in particolare per le esigenze del traffico turistico, ma forse anche per più generali funzioni di traffico
- . parcheggio per turisti e per residenti
- . connessione con la nuova stazione di Santa Lucia (struttura a ponte "Gregotti"); formazione di un fronte esterno in grado di assorbire e distribuire i movimenti pendolari e turistici su una "circolare esterna" conseguendo il duplice scopo di abbassare la pressione sul Canal Grande ed aumentare l'accessibilità al centro storico.

Questa brevissima sintesi evidenzia non tanto e solo l'ambiguità delle "politiche" che sottendono le scelte pianificatorie che contano a rimandare la scelta decisiva di come si arriva a Venezia e di chi può arrivarci con l'automobile od altro mezzo, ma piuttosto come l'inizio operativo messo in atto dalla Convenzione Svit dell'81, unitamente al piano dei trasporti di bacino dell'82, "di fatto" - al di là quindi di ogni "buona intenzione" (esigenze dei bisogni urgenti, fare quello che è previsto dal P.P. e dal P.C., ecc.) - con la formazione dell'urbanizzazione primaria dell'isola nuova e con la costruzione quindi di grandi superfici a parcheggio automobilistico, vanificò proprio quelle ipotesi cui il P.P. ed il P.C., che -si dice- entrambi voler rispettare, fanno sostanzialmente riferimento: la formazione cioè di terminali attrezzati sulla gronda lagunare di frangia atti a ricevere, fermare e trasformare il traffico veicolare per la città storica.

L'edificazione nei lotti C, D, H, resa possibile dal progetto esecutivo dell'83, parte integrante della Convenzione Svit-Comune, se rimane quella prevista dal vigente P.P., prevede:

## lotto C//

- . 8.000 mq. di superficie
- . area destinata all'insediamento di depositi vari con capannoni e banchine per il carico e lo scarico delle merci
- . 40.000 mc. edificabili (5 mc./mq.) con altezza massima di ml. 7,00

## lotto D//

- . 38.000 mq. di superficie
- . area destinata all'autorimessa pubblica e servizi complementari annessi
- . 456.000 mc edificabili ( 12 mc./mq.) con altezza massima di ml. 15,60

## lotto H//

- . 11.000 mq. di superficie
- . area destinata all'insediamento di strutture per il carico, lo scarico ed immagazzinaggio delle merci di transito. Hanno sede inoltre gli uffici relativi e quelli per attività connesse nonché il corpo est del mercato ittico. Potranno trovare

sede anche parte degli uffici degli Enti di Stato (Dogane).  
 Gli insediamenti ad uffici non potranno superare in volumetria  
 il 20% del totale.

Se a cubature edificate di tal mole, funzionali allo scambio terra-acqua delle merci, al loro stoccaggio, agli uffici relativi, si uniscono i parcheggi per il traffico turistico previsto dal Piano dei trasporti di bacino e realizzati con l'urbanizzazione primaria, la "razionalizzazione" -si fa per dire- della connessione con la stazione di S. Lucia tramite la struttura a ponte (progetto Gregotti) e l'inserimento - le richieste, e forti, sono già arrivate -di insediamenti ulteriori di strutture tecnologiche nell'isola, il carico urbanistico sulla testata nord orientale della città subirà un ulteriore gravissimo aumento con la definitiva distruzione del tessuto urbano, residenziale e non, dell'isola e, soprattutto, con la definitiva impraticabilità, per fasce orarie e stagionali, del ponte automobilistico d'accesso; con il bisogno conseguente di chiedere e la forza di ottenere poi aumenti di corsie, bretelle e snodi di accesso.

Il PTRC e per esso il PALAV, con una interpretazione minimalistica dei valori paesaggistici ed ambientali e della necessità della loro conservazione, senza minimamente entrare nel merito dei processi macroscopici di modifica degli assetti esistenti che si sono già innescati, con pontipilatessa filosofia e coplevole genericità (contraddizioni palesi tra le stesse norme d'attuazione e la cartografia), poco valuta e tenta di governare delle specifiche trasformazioni in atto nella zona

lista verde di Venezia

20.7.1987