

Carlo Febb. '85

1

OSSERVAZIONI GENERALI ALLA PROPOSTA DI VARIANTE
PER LE ARSE DI FRANGIA

- tutto dovrebbe presentarsi l'11/2 una
loca di papera di modicanti.
- in molte, le concessioni successorie
di pagamento una concessione alla
Commissione

La proposta di Variante Generale al PRG per le zone di Frangia, recentemente diffusa dall'Assessorato all'Urbanistica del Comune di Venezia, ha suscitato nelle strutture del quartiere un generale ed approfondito dibattito.

La struttura delle scelte di fondo proposte ha trovato largo favore; si ritengono infatti condivisibili i seguenti obiettivi:

a) individuazione di un sistema generale delle infrastrutture organizzate su diversi livelli per agevolare il rapporto con il territorio, liberare la città e i quartieri periferici dal traffico di attraversamento, favorendo l'accessibilità complessiva.

b) concezione, potenziamento e riorganizzazione della tangenziale ovest non più come una barriera ma come una spina dorsale di raccolta e distribuzione del traffico, da mantenere completamente aperta e da rafforzare ulteriormente con la realizzazione delle complanari e di ulteriori svincoli di accesso

c) riqualificazione complessiva delle diverse aree interne agli insediamenti esistenti, eliminandone quanto più possibile il traffico e concentrando la "massima qualità urbana"; (strategica, in tal senso risulta la scelta di realizzazione di una "nuova miranese")

d) organizzazione delle aree a verde e a verde attrezzato quanto più possibile in sistemi continui, che si strutturano sui sistemi ambientali già esistenti e rilevanti (Parco del Marsenigo, con relative preesistenze, che si sviluppa dall'area centrale fino a Trivignano e oltre)

e) ~~non dispersione, anzi concentrazione~~ ^(limita di completamente, uso, ricattura degli insediamenti esistenti e nuovi) degli insediamenti residenziali, pianificati e progettati per riqualificare ed indirizzare lo sviluppo della città

f) localizzazione in aree opportunamente definite sia degli insediamenti produttivi che degli insediamenti terziari (sia direzionali, che commerciali e delle grandi attrezzature urbane)

Vengono espresse invece notevoli perplessità a proposito di alcune localizzazioni produttive. Non è infatti opportuno localizzare insediamenti terziari e produttivi lungo le aree rimaste libere ai margini della parte centrale della tangenziali ovest.

Tali aree sono estremamente preziose e per la ristrutturazione e per il potenziamento della tangenziale stessa e dei relativi svincoli; insediamenti produttivi e terziari in tali aree, oltre a rafforzare la tentazione di accessi diretti alle singole complanari, assolutamente da

evitare, aggiungerebbero ulteriori complicazioni alla situazione esistente già gravemente intricata; potendo

tali insediamenti produttivi possono

per far ciò, è necessaria la valutazione di una ipotesi sistemazione massima finale

alternativamente essere localizzati in modo opportuno nelle aree a tal fine previste a nord ed a sud della città, sempre ai margini della stessa tangenziale ovest.

Tali valutazioni complessive, sulla filosofia e sulle scelte di fondo del piano, aprono successivamente la strada ad osservazioni specifiche sui singoli sistemi progettati, nella verifica della complessiva coerenza delle scelte specifiche operate dal piano stesso.

Tali osservazioni specifiche riguardano:

- il parco territoriale del Marzenego
- la nuova Miranese e la viabilità residenziale
- i nuovi insediamenti residenziali
- la stazione ferroviaria passante
- la riqualificazione dei centri e delle frazioni
- il dimensionamento delle aree produttive

Il parco territoriale del Marzenego

E' fondamentale salvaguardare l'unitarietà del parco territoriale del Marzenego, ristabilendo interamente la destinazione a verde delle aree circostanti la riva Sud presso Forte Gazzera e dell'area verso il centro città presso la tangenziale; queste aree, già destinate a parco dalla prima proposta di Variante Generale per le zone di frangia del 1979, vanno riconfermate a questa destinazione, indispensabile per un parco ambientale che voglia essere consistente, collegato con tutti i fatti ambientali e storici rilevanti vicini alle ~~aree~~ sponde, ^{parco} che ^{voglio} ~~si~~ ^{rti} attesta con un consistente polmone verde nell'ultima area libera presso il centro urbano; occorre rinunciare quindi a renderle edificabili queste zone, ed è inopportuna quindi sia l'ipotesi di insediamento residenziale (riva Sud presso forte Gazzera) sia l'ipotesi di insediamento produttivo-terziario (area centrale a cavallo della tangenziale).

la 'nuova Miranese' e la viabilità residenziale

L'ipotesi proposta di una "nuova Miranese" solleva qualche dubbio.

Infatti, il disegno a "S" che la porta a ricordarsi alle complanari sulla futura rotonda di Gazzera-Nord è (forse) troppo allungato per poter sgravare efficacemente la Miranese dal traffico di attraversamento diretto a Mestre Sud ; ma soprattutto il tracciato individuato a Nord di Chirignago appare notevolmente incoerente con gli stessi assunti di salvaguardia rurale del piano (vedi pg. 30-31 della relazione), perchè va a tagliare una delle aree agricole meno compromesse della cintura ovest.

E' indispensabile riaffrontare la questione della 'Nuova Miranese', che tra l'altro non riuscirebbe, nell'attuale disegno, a soddisfare i flussi provenienti da Spinea -Chirignago e diretti a Marghera-1^a zona industriale, flussi tra l'altro aggravati dalla localizzazione di una nuova area produttiva in Via Oriago, la cui domanda di mobilità viene solo in parte soddisfatta dalla connessione con la Provinciale Spinea- 2^a zona industriale, troppo decentrata ed a Sud per rispondere alle esigenze del traffico rivolto al centro di Mestre e verso il Nord.

Questi svariati flussi, sia produttivi che pendolari, si ritroverebbero caricati sulla Miranese, in direzione di Mestre, e su Via Trieste, in direzione di Marghera.

In questo senso potrebbe invece essere risolutiva la proposta che ora veniamo formulare.

Si tratta di un nuovo asse che, collegato con la zona Sud di Spinea, sviluppandosi parallelamente e subito a ridosso della linea ferroviaria MI-VE (prima a Nord, poi a Sud), avrebbe il vantaggio di svilupparsi vicinissimo alle zone di attuale maggior carico di traffico e si inchioderebbe verso il centro raccordandosi subito ad un nodo stradale chiave, in posizione strategica, quello di Catene-Cita. Questa operazione, illustrata in dettaglio nell'allegato, eviterebbe, perchè a ridosso di una infrastruttura già esistente, di effettuare nuove fratture e divisioni territoriali, mai indolori e quindi possibilmente da evitare; inoltre, essa soddisferebbe, oltre alle

necessità di Chirignago-Spinea, anche quelle di Catene, scaricando infatti Via Trieste di ogni traffico di attraversamento, sia pendolare che produttivo, che si svolge tra Marghera-1^a zona industriale e Chirignago-Spinea-Mirano-Baerne.

Avendo risposto in questo modo alle esigenze dell' mobilità territoriale tra aree centrali ed aree occidentali, un ulteriore alleggerimento del solo traffico di distribuzione urbana che rimarrebbe sulla Miranese e per soddisfare adeguatamente il nuovo eventuale traffico residenziale dell'espansione occidentale, peraltro contenuta rispetto alle ipotesi iniziali, sufficiente una connessione che sarebbe più da completare che da costruire ex-novo, che dalla rotonda esistente di Gazzera, attraverso Via Mattuglie, giungerebbe in Via Asseggiano, e da questa in Via Risorgimento e quindi a Chirignago. Questa proposta, anch'essa illustrata in allegato, oltre a scaricare, riorganizzandolo, tutto lo sproportionato traffico che ora grava su Via Quarnaro e Via Gazzera Alta, avrebbe il vantaggio di rendere non più necessaria la realizzazione della parte superiore della S della proposta della Nuova Miranese, evitando così un accerchiamento stradale pesante del Forte Gazzera.

Si tratta ovviamente di ipotesi, che l'Amministrazione deve verificare nel dettaglio e nella funzionalità; è certo però che, rispetto al disegno della Nuova Miranese proposta dalla Variante di Frangia, questo tipo di impostazione, più attenta al territorio ed alle infrastrutture esistenti, permetterebbe, sia a Nord, che a Sud, maggiori economie, minori sconvolgimenti del tessuto esistente, infrastrutture veloci, ma allo stesso tempo più "centrali".

Ritardiamo inoltre che è una soluzione definitiva ai flussi di mobilità territoriale tra Monte-Miano e oltre, non può averne di attraverso la realizzazione di un innesto delle principali Montello-2^a zona industriale nella struttura autostradale liberalizzando questo primo tratto più prossimo a Montebelluna.

I nuovi insediamenti residenziali

E' opportuno che la proposta di espansione residenziale a Ovest di Mestre (postpone) venga ancora sottoposta a verifica.

Non è opportuno addensare infatti indiscriminatamente questa espansione residenziale in ogni spazio ancora disponibile della periferia urbana, schiacciandosi immediatamente a ridosso di ogni nucleo residenziale esistente dal Marzenego alla Via Miranese, addirittura incuneandosi in ogni area libera interna alla Gazzera.

La scelta così formulata manifesta incoerenza non marginale con altri fondamentali assunti del piano, quali il Parco territoriale del Marzenego, che verrebbe notevolmente eroso dalle nuove aree residenziali, e la generale riqualificazione delle frange urbane esistenti, nel caso in questione Gazzera, che in questa ipotesi viene addirittura privata di tutti gli spazi a verde interni al tessuto residenziale, già individuati dalla 1^a proposta di Variante di Frangia e dalla Variante Generale ai servizi, ed ora invece stralciati.

E' necessario invece ristabilire la destinazione a verde delle aree libere a Est ed a Sud del Forte Gazzera, già a questa destinazione precedentemente riservata.

Per quanto riguarda la questione residenziale vera e propria, è ormai improcrastinabile giungere ad un serio riesame della stima dei fabbisogni residenziali ed del conseguente dimensionamento generale di Piano. La stessa Giunta si è impegnata in questa direzione già dal novembre scorso; il crollo demografico, l'alto tasso di case sfitte, la possibilità sempre più reale di riuso di aree interne libere o ^{inutilizzabili} ~~inutilizzabili~~, perchè degradate o di bassissima densità e qualità, ^{l'esodo di popolazione e fatto già realistico} ~~impongono~~, come tutti ormai riconoscono, un serio ripensamento.

La verifica deve riguardare anche un attento esame delle possibili localizzazioni alternative (prioritaria la già emersa possibilità di Mestre Nord-Est, nella zona Bissuola-Favaro-Campalto), ^{comunque in distanziamento dalle aree di grande agglomerazione} nelle quali sarebbero comunque da mantenere le caratteristiche già precedentemente in

dividuate (pochi interventi di rilevante entità e qualità, ^{intensamente e puntualmente pianificati dalla pubblica amministrazione} di carattere pubblico e privato, ma comunque prioritariamente ad affitto, tali da evitare la diffusione urbana a macchia d'olio e da soddisfare il bisogno di ricucitura e di riqualificazione delle frange urbane limitrofe).

Se questa verifica complessiva portasse a dimostrare nuovamente l'opportunità dell'espansione residenziale in zona di Mestre ovest, occorrerebbe comunque ridisegnare dimensioni ed organizzazione dell'espansione residenziale di Chirignago-Gazzera, almeno contenendola unicamente nella parte Sud (aree tra Via Calabria, Via Assegiano, Via Risorgimento).

Il processo di pianificazione inoltre dovrebbe svolgersi non più partendo esclusivamente da scelte dimensionali, solo successivamente rovesciate sul territorio occupando indiscriminatamente ed intensivamente ogni area libera, ma analizzando prima con accuratezza ^{caratteristiche morfologiche e funzionali} ~~strutture ed interrelazioni~~ territoriali, per arrivare poi, in una prima fase, di progettazione-verifica, alla valutazione delle capacità ricettive del territorio interessato, senza sconvolgerlo, e senza rinunciare alla qualità complessiva dell'insediamento, sia per l'organizzazione degli spazi di aggregazione sociale, che per un'attenta definizione delle densità e tipologie edilizie.

Questi ultimi aspetti, infatti, appaiono forse un po' ^{della Venezia} tralasciati nel disegno interno (che si è voluto proporre.)

In ogni caso, ad una prima valutazione, molto imprecisa e da affinare, se si dimostrasse necessaria questa espansione residenziale e localizzata proprio in quest'area, ^{il taglio dimensionale non potrebbe comportare un taglio dimensionale superiore al} il taglio dimensionale dell'intervento non dovrebbe superare i 3-4.000 abitanti

Si tratta di una valutazione che non fissa la limitazione del rapporto con il ~~quadrante~~ ^{quadrante} residenziale preesistente e del suo sviluppo (indicanti p. es. gas e altre strutture comuni tra il vecchio e nuovo insediamento).

La Stazione ferroviaria passante

E' ormai indispensabile verificare la fattibilità e la funzionalità dell'ipotesi della nuova stazione ferroviaria passante della zona Gazzera-Coni.

Infatti, se la proposta appare interessante, sia per i risvolti interni alla gestione del traffico (facilitazione al movimento ed al passaggio dei convogli) sia per l'utenza (localizzazione sicuramente più "centrale" di quella attuale), non appare chiaro come tale ipotesi possa risolvere coerentemente i problemi di tutte le linee internazionali, rimanendo infatti esclusa da tale soluzione la linea Rm-Ve-Ud-Vienna.

In questo senso, è sempre più opportuno ed urgente una verifica approfondita con l'azienda FF.SS., sia per conoscere le disponibilità concrete ad affrontare il problema, sia per studiare effettivamente le soluzioni tecniche possibili, le alternative di localizzazione, la funzionalità e la fattibilità dell'intero progetto.

+ *Metropoli Bus*

+ *Rampes dei "centri"*

: *Pieni attrattivi!*

*Non sono identiche
con i percorsi Rete e
presenza di linee, nemmeno
de "ville"*

La riqualificazione dei centri e delle frazioni

La proposta dell'Amministrazione disattende gravemente l'attesa di specifiche indicazioni di Piano in merito al l'ormai matura domanda di ricucitura e di riqualificazione delle frazioni e di recupero della funzionalità e della qualità dei nuclei storici intorno a Mestre.

La perimetrazione eseguita in proposito nella cartografia per le zone a destinazione mista (residenza e terziario) oltre a gravi ambiguità di significato (non viene garantito o auspicato nessun uso o utilità pubblica di queste aree) è nella delimitazione grossolana, spesso incoerente, (dimentica fatti architettonici di fondamentale importanza nei contesti dei nuclei storici esistenti - vedi parecchie ville storiche o strutture produttive ormai di valore archeologico dimenticate o non particolarmente considerate -) e dimentica di affermare la assoluta necessità, per ogni tipo di interventi in tali aree, della strumentazione urbanistica attuativa (PdR o PP).

In questo senso occorre una più attenta analisi e considerazione delle realtà storiche-architettoniche-morfologiche di singoli fatti o complessi architettonici presenti, o prossimi, nei nuclei storici, e una più precisa valutazione delle possibili utilità sociali-pubbliche di questi contenitori; esse potranno comportare indicazioni di piano più esplicite, a cui far seguire obbligatoriamente una puntuale pianificazione attuativa.

Per quanto riguarda la riqualificazione delle piccole frazioni, tale problema ha ricevuto, nella elaborazione della proposta di Variante Generale per le Zone di Frangia, scarsa considerazione.

Le operazioni che in questo senso occorre prevedere sono :
--- ricuciture dei tessuti sfilacciati ; ridisegnare cioè i margini di queste località, dando ai lotti interclusi, o marginali, ormai compromessi, adeguata destinazione, senza peraltro cedere alle spinte generiche di compattazione o di fusione generale delle diverse frazioni;

--- riordino del tessuto esistente ; interventi di riordi-
no viario, di sistemazione dei confini, di ricucitu-
edilizia, di equilibrato aumento di cubatura, benin-
teso promossi e controllati da strumentazioni urban-
stiche attuative, possono dare qualità funzionale a
situazioni di pura addizione di singoli manufatti;
questa operazione, da non confondersi assolutamente
con i "rinnovi urbani" di abbattimento e ricostruzio-
ne (impossibili e/o non condivisibili), o con genera-
li intensificazioni, hanno inoltre notevoli possibi-
tà di dare unitarietà, e anche maggiore ricettività
ad aree a bassa/bassissima densità che, edificate
in disordine, comportano per questo spreco e sotto-
utilizzo di suolo

--- ricuciture e piccoli completamenti urbanistici ; in al-
cune situazioni marginali, un riordino della viabili-
principale interna (magari con la/realizzazione di una
più agevole viabilità esterna), la costituzione di un
minimo nucleo a verde/servizi, e la definitiva chiu-
sura del nucleo con piccoli ampliamenti, anche pubbli-
ci, attorno a questi servizi, produrrebbero sistemazio-
ni definitive e riqualificazioni dignitose. Questi
interventi, da non confondersi con tentativi di ade-
guamento alle spinte speculative, o alle richieste di
sanatorie de-facto di abusivismi piccoli e grandi, o
con tentativi di espansione indiscriminata e spropor-
zionata di tutte le località, concentrate e a macchia
d'olio che sia, sono da mettersi in atto solo dove si
mostrino auspicabili, dopo un'attenta valutazione del-
le esigenze complessive di riqualificazione; ciò non-
ostante, questi interventi, pur meritando uno sforzo
progettuale maggiore di quello finora ricevuto, potreb-
bero produrre risultati, anche se piccoli dimensiona-
mente, di apprezzabile quantità.

Tali operazioni, pur definibili puntualmente solo con stru-
mentazioni urbanistiche attuative, vanno comunque previsti,
almeno come indicazione, già nello strumento urbanistico
generale

Dimensionamento e localizzazione delle aree produttive

Sono necessarie alcune osservazioni

--- E' assolutamente impropria la metodologia di calcolo utilizzata nell'analisi del fabbisogno e nel successivo calcolo del dimensionamento.

Estrapolare da un campione di risposte "volontarie", (cioè statisticamente non "casuale") le dinamiche e i fabbisogni esistenti, per proiettarli, poi, indiscriminatamente all'universo delle aziende e delle Unità Locali, è un banale ma grave errore metodologico, che si mostra con le più elementari leggi statistiche.

E' facilmente comprensibile infatti che coloro che rispondono al questionario sono soprattutto, se non solo, i soggetti interessati alla rilocalizzazione o all'ampliamento produttivo; questi tuttavia non rappresentano affatto correttamente entità e proporzioni del fabbisogno dell'universo intero delle aziende.

In questo caso, descritto nella relazione alle pg. 38-39, si può essere addirittura arrivati ad una sovrastima del 300 % del fabbisogno esistente.

--- Nella condivisibile logica di concentrazione, in poche ed apposite aree, dell'attività produttiva, facciamo notare alcune incoerenze.

E' quanto meno da ponderare seriamente la opportunità di localizzare insediamenti produttivi lungo via Oriago, in tale scelta può infatti contrastare con gli accenti generali di piano, andando a frazionare e distribuire ancora di più le attività produttive sul territorio.

Inoltre, tale localizzazione, anche se in un'area gravemente compromessa dalla presenza di massicce infrastrutture (ferrovia e autostrada Ve-Mi), aggrava l'assedio territoriale delle zone residenziali di Marghera, ormai circondate da ogni lato da zone produttive (1^a e 2^a zona, Ca' Emiliani, Dottenigo, ed ora Via Oriago)

E' forse meglio compattare questo insediamento con gli altri previsti a Nord ed a Sud della città.

- E' inoltre indispensabile riconfermare la destinazione a zona di tutela ambientale anche della cassa di colmata A, ed affrontare ormai concretamente il nodo del riutilizzo delle aree libere o liberabili in 1^a e 2^a zona industriale.