

CITTA' DI  
VENEZIA



ASSESSORATO ALL'URBANISTICA  
Direzione Sviluppo Del Territorio Ed Edilizia

## **PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO**



# **SISTEMA INSEDIATIVO**

Sintesi della bozza del Documento Preliminare allegato alla Deliberazione di  
Giunta Municipale n. 533 del 05/10/2007

La sintesi riguarda il solo tema "sistema insediativo"





# LE PRINCIPALI INVARIANTI DEL SISTEMA INSEDIATIVO

## IL PAESAGGIO STORICO

### – IL CAMPO TRINCERATO DI MESTRE

La pianificazione di un territorio complesso e soggetto ad una costante trasformazione, come la laguna e la terraferma che vi si affaccia, non può prescindere da una attenta valutazione delle loro mutazioni storiche, tra le quali assumono notevole rilevanza quelle collegate al suo ruolo strategico-militare, svolto fino alla fine della prima guerra mondiale.

Dalla caduta della Serenissima (1797), le dominazioni francese e austriaca e, in seguito, gli interventi del Regno d'Italia, trasformarono la laguna e l'ambito della terraferma, corrispondente a quello oggi interessato dal tessuto urbano di Mestre, in una delle più grandi piazzaforti militari che il nostro paese abbia mai avuto: nel 1881 risulta esistessero in laguna sessanta presidi militari esclusi Forte Marghera e i forti di terraferma. Un complesso sistema, costituito dalle fortificazioni e dalla testa di ponte di terraferma, che assolveva ad una duplice funzione: difendere di Venezia e disporre di ingenti forze da riversare nella pianura veneta.

#### LINEA D'AZIONE:

L'apparato difensivo, fortemente integrato con i principali elementi del sistema paesaggistico-ambientale, risulta oggi in stato di parziale degrado. La sua tutela e valorizzazione possono considerarsi tra le maggiori opportunità per la riqualificazione urbanistica di Mestre e Venezia.

\* tutela, conservazione e recupero funzionale strutture campo trincerato

### – GLI EDIFICI PUNTUALI, I PARCHI E I GIARDINI

Al di fuori dei centri storici già pianificati, esiste un diffuso patrimonio costituito da:

- il sistema delle ville storiche lungo i fiumi e le principali arterie storiche (Terraglio, Castellana-Marzenego, Miranese, riviera del Brenta);
- il complesso degli edifici e dei parchi rimasto come testimonianza residuale di un assetto urbanistico precedente al diffuso sviluppo residenziale di Mestre e dei nuclei della sua immediata cintura, conseguente a quello industriale di Porto Marghera;
- il sistema degli insediamenti come la città giardino di Marghera e il villaggio S. Marco che, per caratteri storici e tipologici, costituiscono testimonianza di alcune importanti fasi dello sviluppo della città di terraferma;
- l'insieme degli edifici e dei complessi edilizi a tipologia rurale che esprimono la valenza del settore primario che ha caratterizzato l'economia della terraferma fino alla fine del 19° secolo.

#### LINEA D'AZIONE:

\* valorizzazione, conservazione e recupero funzionale

### – LE ZONE ARCHEOLOGICHE

Le continue trasformazioni che hanno caratterizzato la storia urbanistica della Terraferma hanno lasciato solo poche testimonianze della sua struttura più antica. La riscoperta delle testimonianze relative alla struttura antica della città di Mestre assume una valenza che trascende l'obbligo della conservazione, assumendo quella di motore per la riqualificazione di Mestre.

#### LINEA D'AZIONE

- \* individuazione dei siti e/o dei singoli manufatti indicando linee di indirizzo/criteri generali cui attenersi nella pianificazione degli interventi di trasformazione;
- \* garantire un elevato livello di qualità nelle scelte relative alla pedonalizzazione, all'arredo urbano e all'offerta di servizi pubblici e privati;
- \* accrescere le occasioni di aggregazione e con esse il senso di appartenenza della comunità;
- \* avviare collaborazioni e partnership con i diversi soggetti partecipanti alle operazioni di trasformazione.

### – L'ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE

La salvaguardia dei singoli manufatti e dei complessi di archeologia industriale è, nel Comune di Venezia, una pratica in uso da tempo. Se alla salvaguardia si attribuisce un significato ampio di conservazione non solo fisica, ma anche sociale ed economica. In quest'ottica la pratica della "conservazione attraverso la trasformazione" è riscontrabile in numerosi esempi. Venezia è stata tra i primi comuni a sperimentare la trasformazione di edifici industriali in residenza, basta pensare agli interventi realizzati alla Giudecca; più recentemente interi complessi sono stati oggetto di piani di dettaglio realizzati o in corso.

## PROPOSTE D'INTERVENTO

- \* Il programma di riqualificazione di Porto Marghera, ove la concentrazione di manufatti eccezionali è esemplare, potrà fornire l'occasione per dimostrare come la salvaguardia dell'archeologia industriale possa diventare stimolo positivo alla progettualità;
- \* I piani approntati e gli strumenti creati per area dell'Arsenale (i cui caratteri di patrimonio storico non escludono, ma anzi esaltano, la valenza di archeologia industriale) mirano ad una tutela "intelligente" che preservi i caratteri dei luoghi, ma consenta la loro ri-utilizzazione con l'inserimento di nuove funzioni.

## I CENTRI STORICI

### – LA CITTÀ ANTICA E I NUCLEI STORICI LAGUNARI

I piani che attualmente prevedono le destinazioni d'uso e dettano le norme di intervento all'interno della città antica e dei nuclei storici delle isole maggiori sono di recente approvazione:

- la V. PRG per la Città Antica
- la V. PRG di Murano
- la V. PRG di Burano, Mazzorbo, Torcello
- la V. PRG del Lido
- la V. PRG di Pellestrina.

I criteri di pianificazione urbanistica consistono nella salvaguardia delle caratteristiche del patrimonio storico-architettonico attraverso:

- possibilità di interventi diretti con l'attribuzione di classificazioni tipologiche;
- individuazione degli ambiti per i quali è richiesta la predisposizione di uno strumento attuativo.

#### LINEA D'AZIONE:

Per quanto riguarda le scelte future, si ritiene di poter confermare sostanzialmente la metodologia di pianificazione adottata a tutela dei centri storici

- unificazione, ove possibile, dei regimi normativi introdotti dalle diverse Varianti al PRG;
- verifica del raggiungimento degli obiettivi prefissati in relazione all'adeguatezza della strumentazione (ad esempio promozione delle attività produttive e salvaguardia del patrimonio edilizio o soluzione di alcune problematiche non risolte come le trasformazioni derivanti da un uso del patrimonio edilizio a fini turistici);
- verifica, in particolare per gli ambiti di trasformazione, del persistere della validità delle previsioni nel caso in cui queste non siano state sviluppate.

### – I CENTRI STORICI DELLA TERRAFERMA

Mestre nasce come snodo tra l'entroterra e la città storica, caratteristica che si è accentuata con la notevole, anche se disordinata, espansione urbana e infrastrutturale. Anche i centri storici minori (Chirignago, Gazzera, Asseggiano, Carpendo, Zelarino e Favaro) sono strettamente connessi con la struttura della rete delle viarie e ferroviarie, tali insediamenti sono distribuiti infatti lungo le principali direttrici del territorio.

#### LINEA D'AZIONE:

- Mestre necessita di interventi di riordino e recupero della qualità urbana che non può prescindere dalla valorizzazione delle sue parti storiche, da attivare attraverso:
  - \* il recupero della struttura antica;
  - \* nuovi interventi imperniati sul recupero della memoria delle sue peculiarità funzionali storiche (come il recupero di piazza Barche, di via Poerio, di Villa Erizzo, e dell'Ex Convento di Santa Maria delle Grazie).
- i centri storici minori (Chirignago, Gazzera, Asseggiano, Carpendo, Zelarino e Favaro) e le presenze e i complessi diffusi sul territorio necessitano di interventi che consentano di riscoprire, rendendole praticabili o semplicemente visibili, le testimonianze di un tessuto insediativo di grande valore storico.

### – IL SISTEMA DELLE ISOLE MINORI

Il Piano della Laguna ha affrontato per la prima volta l'elaborazione di un quadro di assetto complessivo della laguna al cui interno viene distinto il sistema delle terre emerse comprendente le isole minori, mentre per le altre (Lido, Murano, Burano, Torcello, Mazzorbo e Pellestrina) si è proceduto con specifiche Varianti ai piani esistenti. Tale Piano ha distinto l'insieme delle isole minori in relazione alla loro localizzazione e alle caratteristiche degli edifici ivi insediati.

#### LINEA D'AZIONE:

Per quanto riguarda le scelte future vengono confermati in linea generale i criteri di intervento introdotti dal Piano prevedendo di verificare tali scelte sulla base della loro sostenibilità e di inserire modifiche laddove l'attuazione fino ad oggi sviluppata ha messo in luce problemi non adeguatamente risolti.

## LA FORMA DEL COSTRUITO

### I PRINCIPALI ELEMENTI DELL'INSEDIAMENTO ESISTENTE

#### – MESTRE

Mestre, è leggibile come il risultato dell'espansione di una serie di centri rurali. Tale agglomerato, diffusamente innervato dalla rete di linee stradali e ferroviarie che convergono verso la città insulare. In una prima fase, che inizia con la costruzione della ferrovia Venezia-Milano e si conclude con la fine della prima guerra mondiale, si realizzano le trasformazioni più importanti:

- la timida caratterizzazione protoindustriale del canal Salso ed un rafforzamento della sua originaria funzione di scambio tra terraferma e laguna con l'insediamento, tra l'altro della Carbonifera, e dei magazzini generali, provvisti di raccordo ferroviario.
- la creazione di una struttura di crescita decisamente impostata in senso nord-sud tesa a congiungere il centro antico con Carpendo, e quindi quest'ultimo con la stazione, mediante la formazione dei due nuovi assi viale Garibaldi e via Piave che prolungano e si affiancano alle direttrici fino ad allora extraurbane del Terraglio, di via Cappuccina e di via Ca' Rossa.

Gli sviluppi insediati più recenti sono localizzati lungo la via Milanese, via Castellana e lungo il Terraglio, mentre nella zona a est della terraferma l'espansione edilizia si è concentrata soprattutto attorno a via Altinia. Unici interventi di espansione del costruito verso la laguna sono rappresentati dagli interventi di edilizia pubblica come il quartiere San Marco e il villaggio Laguna.

#### – MARGHERA

Marghera ha un'estensione di oltre 3.500 ettari, dei quali l'area industriale ne occupa circa 2000.

L'importanza del polo di Porto Marghera risiede non solo nella sua estensione territoriale, ma anche nel suo peso occupazionale, e nell'essere l'unica concentrazione di grandi industrie della regione. In passato la zona industriale è stata pensata esplicitamente come un luogo separato dalla città, in cui concentrare attività esteticamente ed ambientalmente incompatibili con Venezia, anche lavorazioni e rifiuti nocivi, con modalità oggi inaccettabili in assoluto, senza considerare la vicinanza di un ambiente delicato come la laguna. Oggi gran parte delle attività nocive sono state rese più sicure, i rifiuti sono eliminati secondo le leggi attuali, ma resta il grave inquinamento dovuto all'attività pregressa, che impone un risanamento ambientale molto oneroso.

La realizzazione del grande polo portuale-industriale di Marghera ha generato un moto di urbanizzazione che solo per la città giardino di Marghera si verifica sulla base di un disegno elaborato. Il quartiere urbano di Porto Marghera, era già previsto nella convenzione di attuazione del porto, l'area era quella del triangolo compreso tra la stazione ferroviaria di Mestre, la strada provinciale di Mestre-Malcontenta e la strada comunale della Giustizia per complessivi 150 ettari. Il progetto, che si richiama esplicitamente al modello della città giardino, prevedeva la realizzazione di residenze per 25.000 abitanti, suddivise tra edifici monofamiliari (per dirigenti e impiegati) ed edificati a vari appartamenti (per gli operai). La struttura del quartiere risultava allungata sull'asse stradale centrale e longitudinale cui facevano capo i sistemi viari secondari che si dipartivano radicalmente da piazzette svincoli in un complesso organizzato gerarchicamente.

La recente espansione residenziale si è concentrata lungo gli assi viari della Romea a sud e di via Catene a ovest.

#### – LA CITTA' ANTICA

La forma urbana della città antica deriva dalla conformazione fisica del territorio (il ventaglio dei canali confluenti nel bacino di San Marco e nella bocca di Lido) e dalla sua funzione di testa di ponte/importante porto del Mediterraneo.

Venezia presenta/si tratta di una struttura urbana aperta, in cui l'uniformità della quota d'imposta degli edifici (il pelo dell'acqua), la doppia rete di percorsi (acquatici e terrestri) e la continuità dei canali con la rete dei fondali costituiscono condizioni insediative elementari e vincolanti.

Le trasformazioni principali degli ultimi due secoli consistono essenzialmente nella creazione della testa di ponte (stazione ferroviaria, stazione marittima, il terminal stradale e l'isola del tronchetto), nella saturazione degli spazi liberi della città nel tentativo di ammodernarne le dotazioni, e nel sorpasso del perimetro storico per aggregare nuove sacche edificabili.

Negli ultimi quarant'anni in città si registrano preoccupanti fenomeni di invecchiamento e impoverimento della compagine/struttura sociale e produttiva. Segno tangibile di questa crisi è stato l'abbandono di vaste aree urbane: l'Arsenale, la zona di San Pietro e di Castello est, la Giudecca, le aree ad ovest, (l'Italgas e la manifattura Tabacchi). Negli ultimi anni si stanno realizzando significativi interventi di riqualificazione in alcune di queste aree (isola della Giudecca, porzioni dell'Arsenale, le aree intorno a piazzale Roma, alla Marittima e al Tronchetto).

- **GLI INSEDIAMENTI LUNGO I LITORALI: LIDO E PELLESTRINA**  
Al Lido coesistono numerose realtà: due piccoli abitati storici (San Nicolò e Malamocco), il grande quartiere residenziale e balneare (utilizzato in gran parte da una clientela locale), un'attività turistica di qualità caratterizzata un'offerta di standard elevato di alberghi e attrezzature sportive (il golf degli Alberoni) e da alcune manifestazioni molto limitate nel tempo (mostra del cinema), e infine, agli estremi dell'isola, presenze naturalistiche costituiscono un'ulteriore risorsa da preservare e valorizzare con interventi di tutela. Pellestrina è una striscia di terra molto sottile che unisce due antiche isole abitate: Pellestrina e San Pietro in Volta già Portosecco. Era un comune autonomo fino agli anni 20, ed è tutt'ora legata a Chioggia più che a Venezia.
- **LA LAGUNA**  
Le numerose isole che costellano la laguna ospitano in molti casi importanti edifici storici, ma risultano penalizzate dalla distanza da Venezia e dalla mancata modernizzazione dei trasporti acquatici. Solo nelle isole di maggiori dimensioni (Murano, Burano e Sant'Erasmus) i centri abitati resistono allo spopolamento. E' necessario porre fine all'emarginazione delle isole della laguna e parallelamente favorire un riuso del patrimonio edilizio compatibile con la conservazione.

## **LE AREE PRODUTTIVE**

- **LE AREE PRODUTTIVE NEL TERRITORIO COMUNALE**  
Il territorio metropolitano di Venezia vanta un sistema produttivo "tradizionale" forte e molto articolato per tipologie produttive e dimensionali e per mercati di riferimento. Il rilevante interesse strategico dell'area deriva dal comprendere:
  - l'area industriale-logistica attrezzata tra le più grandi d'Europa;
  - qualificate specializzazioni produttive (i distretti industriali del vetro, della cantieristica minore e della scarpa);
  - insediamenti produttivi di rilevante importanza (Aeronavali, ecc.);
  - un sistema artigianale di qualità che si caratterizza per la sua capacità di produrre sviluppo;
  - una struttura commerciale forte della presenza di centri di grande dimensione e di una dotazione urbana di qualità;
  - servizi terziari avanzati;
  - conoscenze scientifiche e manageriali consolidate e una disponibilità di forza lavoro altamente qualificata.
 L'offerta di aree produttive presente nel comune di Venezia ricade prevalentemente nel territorio comunale di terraferma, l'esclusiva conformazione del centro storico infatti rende particolarmente difficile quantificare la presenza di aree per attività produttive. Il tessuto urbano della città antica infatti è caratterizzato da una compresenza di destinazioni d'uso diverse per tipo ed intensità di utilizzo.  
Il sistema di aree produttive nel comune di Venezia è costituito da:
  - il polo industriale di Porto Marghera;
  - le sei grandi aree collocate in terraferma, di rilevante dimensione territoriale, e connotate da caratteristiche fisiche e specificità economiche riconoscibili (l'area di Ca' Emiliani, con una forte connotazione commerciale; l'area lungo il Terraglio e l'area di Dese, con prevalente destinazione terziaria; l'area di Via Giustizia e quella in Via Torino, in pieno tessuto urbano-residenziale; e infine l'asta compresa tra Via Fratelli Bandiera e Via dell'Elettricità, prossima al centro abitato di Marghera, a ridosso del polo produttivo di Porto Marghera; nonostante la presenza di alcune attività industriali di tipo tradizionale esprime una forte vocazione per insediamenti commerciali e terziari);
  - le localizzazioni produttive, di entità e dimensioni più contenute (situate lungo Via Circonvallazione e la SS. 14, nelle quali sono attualmente insediate attività miste, artigianali e commerciali di servizio alla produzione insieme ad attività commerciali vere e proprie, per lo più concessionarie di automobili).

### **LINEA D'AZIONE:**

- \* porre rimedio alla commistione delle funzioni insediate e alla conseguente "despecializzazione" delle aree stesse, all'interno delle quali prevalgono comunque attività commerciali e di servizio, favorendo la creazione di aree espressamente dedicate ad ospitare attività terziarie e direzionali.

- **LE GRANDI STRUTTURE DI VENDITA**

E' necessario riequilibrare i rapporti con le aree centrali, soprattutto in Terraferma, affinché i centri commerciali, che si collocano lungo l'asse Tangenziale – Romea e che trovano ancora nell'area del Veneziano rilevanti opportunità localizzative, entrando in competizione con i centri urbani, non ne determinino una dequalificazione funzionale, con particolare attenzione al centro storico di Mestre e di Marghera.

#### LINEA D'AZIONE:

Il PAT dovrà completare il processo di riordino urbanistico attivato nel settore delle medie e grandi strutture di vendita con:

- \* la programmazione;
- \* la rivitalizzazione dei centri cittadini attraverso interventi di marketing urbano mirato alla specializzazione qualitativa e all'allargamento qualificato delle zone pedonali.

## LE NUOVE POLARITÀ URBANE

### — TERRAFERMA

Negli ultimi decenni la strumentazione urbanistica si è sviluppata attorno ad alcuni elementi di continuità:

- il nuovo ospedale;
- la zona AEV Terraglio;
- la stazione ferroviaria di Mestre;
- via Torino.

### — CITTA' ANTICA

In questo caso non si tratta tanto di sviluppo di nuove polarità urbane, ma piuttosto di crescita e stabilizzazione di quelle già esistenti, di spostamento di funzioni che concorrono a creare diversi centri di interesse o di sviluppo con tempi più o meno rapidi di previsioni introdotte dal piano vigente.

### — LIDO

Isola di eccezionali potenzialità, che non ha ancora trovato una linea di sviluppo certa mentre si dibatte tra un destino marcatamente residenziale e il rilancio di una vocazione turistica, per la quale era riconosciuta in ambito internazionale.

#### LINEA D'AZIONE:

Il PAT può creare le condizioni affinché la realizzazione/sviluppo delle nuove polarità sia governata attraverso tre principi informativi:

- \* l'utilizzazione dello strumento della ristrutturazione urbanistica anziché quello dell'espansione e della nuova urbanizzazione facilitando in tal modo i livelli di sostenibilità ambientale delle varie scelte urbanistiche necessarie;
- \* la costituzione di un vasto patrimonio territoriale da preservare attraverso vincoli di tutela che, nel sistema delle invariabili che compongono il PAT, consentano la realizzazione di tutte le compensazioni ambientali e paesaggistiche determinanti per la qualità complessiva della pianificazione;
- \* la programmazione coordinata degli interventi sul territorio quale elemento determinante per garantire la loro sostenibilità ambientale e sociale.

### TERRAFERMA

L'obiettivo del riordino urbano della Terraferma deve sanare l'incompletezza del quadro delle relazioni tra le parti della città che, nonostante le grandi realizzazioni infrastrutturali avvenute lungo il corso degli ultimi 60 anni, ha mantenuto, in vaste zone del suo tessuto insediativo, una commistione confusa tra funzioni residenziali e produttive ancorata ad una rete stradale sottodimensionata, che ha quindi consentito modalità di collegamento pubbliche e private sicuramente non all'altezza della dimensione e del ruolo di Mestre:

- \* **area ovest**  
tutela degli ambiti più soggetti a future pressioni espansive della città (nuovo ospedale e stazioni SFMR rappresentano elementi trainanti dello sviluppo urbano) prevedendo ambiti territoriali che costituiscano una sorta di patrimonio di riserva;
- \* **area est**  
riqualificazione urbanistica di Campalto, riqualificazione e rafforzamento del centro di Tessera e verifica delle previsioni insediative su via Gobbi anche in relazione al nuovo quadro di interventi sull'asse della via Orlanda volti a bypassare i centri abitati;
- \* **il nuovo ospedale;**  
salvaguardia dell'area circostante al nuovo insediamento ospedaliero al fine di costituire un patrimonio territoriale di riserva per ampi spazi a verde alberati e su cui orientare i futuri interventi, unicamente volti a migliorare il livello di eccellenza della nuova attrezzatura;

- \* **la zona AEV Terraglio;**  
realizzazione spazi verdi, attrezzature, servizi alla residenza e sistema di collegamento ciclopedonale di connessione con il centro storico;
- \* **la stazione ferroviaria di Mestre**  
riqualificazione scalo ferroviario e insediamenti circostanti (via Cà Marcello, via dell'Elettricità, via Ulloa);
- \* **via Torino**  
riconversione urbanistica dell'area del mercato ortofrutticolo e nuova connessione con via della Libertà e con il Parco Scientifico Tecnologico,
- \* **la zona aeroportuale e la previsione del nuovo stadio con i relativi servizi**  
In relazione alla previsione di collegamento di queste funzioni alla rete ferroviaria (metropolitana e alta velocità) vanno previste ampie aree di riserva, per sviluppi prevedibili solo in tempi medio-lunghi, e adeguati interventi di compensazione ambientale;

#### LA CITTA' ANTICA

- \* **università:**  
si è confermata la creazione del polo universitario a Santa Marta e S.Basilio malgrado non sia stato realizzato il nuovo dipartimento IUAV previsto nei magazzini frigoriferi in area portuale;
- \* **cittadella della giustizia:**  
il progetto è in corso di realizzazione nell'edificio dell'ex Manifattura Tabacchi, occorre prevedere il suo impatto sulla circolazione di piazzale Roma, già in sofferenza;
- \* **arsenale:**  
si sta passando alla fase di realizzazione, quest'area potrà costituire un nuovo polo di interesse urbano tale da modificare il funzionamento della città sia con l'inserimento di attività e quindi nuovi impieghi e relativi spostamenti, sia come attrattore turistico alternativo purchè si garantisca un'adeguata accessibilità.
- \* **area occidentale:**  
si prevede il consolidamento delle attività di servizio dell'isola del Tronchetto, il recupero a funzioni urbane dell'ex Campo di Marte e la dismissione degli impianti ferroviari alla Marittima con recupero di ampi spazi per attrezzature di servizio alla città (parcheggi) e altre funzioni connesse alla portualità (il PAT dovrà inoltre verificare anche l'eventualità che altri spazi possano essere liberati alla Marittima, per restituirli alle dinamiche urbane, e conseguentemente il ruolo strategico che quest'area potrebbe assumere rispetto al sistema insediativo urbano e all'area vasta).

#### IL LIDO

Nel caso del Lido le polarità vanno definite e/o ridefinite attraverso la creazione di servizi di rango elevato in parte esistenti, da riqualificare, in parte da attivare attraverso interventi di rifunionalizzazione:

- \* **aeroporto Nicelli**  
il restauro dell'aerostazione, conclusosi recentemente, ha riportato l'edificio alle condizioni originali, ma non è sufficiente per rivitalizzare l'intera struttura;
- \* **San Nicolò**  
L'area presenta grandi potenzialità, sia in termini di attività che di edifici, si pensi alla caserma Pepe, recentemente trasferita al demanio civile, o al forte Ridotto;
- \* **Ospedale al Mare e Nuovo Palazzo del Cinema**  
La riqualificazione del primo e la realizzazione del secondo, già avviate, rappresentano un'occasione eccezionale per lo sviluppo dell'Isola; il nuovo piano le confermerà legandole nel disegno complessivo.

#### — I SERVIZI ALLA RESIDENZA

Dopo la fase del recupero quantitativo di standard, in particolare per la Terraferma, che ha portato ad una dotazione elevata di strutture ed aree per ampliarle, è necessario passare alla fase del recupero qualitativo dei servizi pubblici e di uso pubblico

#### LINEA D'AZIONE:

- \* coinvolgimento dell'iniziativa privata nella realizzazione dei servizi secondari (servizi di assistenza alla persona, impianti sportivi ecc.) o per la manutenzione di quelli esistenti [l'utilizzo dello strumento del credito edilizio, offerto dalla LR n. 11/2004, consente infatti di orientare in modo estremamente mirato le risorse ricavabili dal rapporto tra pubblico e privato andando quindi oltre il concetto della compensazione urbanistica ed usando modalità attuative improntate al modello convenzionale e di controllo pubblico del "project financing".

**Per informazioni:**

**[www.comune.venezia.it/candiani5](http://www.comune.venezia.it/candiani5)**

**[redazione.pat@comune.venezia.it](mailto:redazione.pat@comune.venezia.it)**

**fax 041.2746170**