



## **PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO**



# **DIMENSIONAMENTO E FUNZIONI**

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

La sintesi riguarda i soli temi "dimensionamento e funzioni"

### **PROGRAMMA DELL'INCONTRO DEL 1 FEBBRAIO**

**Assessore Gianfranco Vecchiato**

*Introduzione*

**Paolo Barbieri – Direzione Sviluppo del Territorio ed Edilizia**

*Il dimensionamento nel Piano di Assetto del Territorio*

**Turiddo Pugliese – Direzione Sviluppo del Territorio ed Edilizia**

*Il contesto di area vasta*

**Francesco Sbeti – Sistema**

*Quadro di riferimento demografico ed economico*

**Antonella Faggiani - Mesa srl**

*La perequazione urbanistica*



## VENEZIA E L'AREA VASTA

Nella redazione del PAT appare forte la necessità di *un confronto innovativo* tra Venezia e il *territorio veneto*, superando la dimensione locale e sviluppando una rete di relazioni più vaste, che comprenda non solo il territorio veneto ma attori e politiche di sviluppo che trovano completa risoluzione in un'area più vasta.

Il tema del rapporto tra Venezia e l'area vasta è stato sviluppato anche nell'ambito del confronto tra il Comune di Venezia e quello di Padova, che ha condotto alla definizione di un protocollo di intesa tra le due città.

Più in generale il governo e lo sviluppo del territorio della Regione Veneto è affidato a più strumenti di programmazione e pianificazione territoriale: il Programma Regionale di Sviluppo (PRS), il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), il Programma di Governo per l'VIII Legislatura 2005-2010, il Documento Strategico Regionale, la Programmazione dei Fondi Strutturali 2007-2013.

Dalle indicazioni programmatiche regionali si possono infine rilevare i seguenti obiettivi e priorità per l'area veneziana:

- il potenziamento dell'accesso alle piattaforme logistiche: porti, interporti, aeroporti;
- la riconversione produttiva dell'area di Porto Marghera;
- il trattamento dei siti contaminati e inquinati a Porto Marghera;
- la salvaguardia fisica e difesa ambientale;
- la rivitalizzazione economica e sociale di Venezia e della sua terraferma;
- il coordinamento delle politiche trasportistiche dell'Alto Adriatico.

Il Documento preliminare al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Venezia delinea gli obiettivi generali che s'intendono perseguire con il piano e le scelte strategiche di assetto del territorio. In sintesi si possono rilevare le seguenti priorità, anche in relazione alle indicazioni nazionali e regionali:

- lo sviluppo dell'accessibilità e la mobilità;
- la riconversione produttiva dell'area di Porto Marghera;
- l'uso razionale, equilibrato e sostenibile della risorsa territorio;
- la salvaguardia fisica e difesa ambientale;
- il governo del sistema turismo agendo sui flussi e migliorando la qualità dell'offerta;
- l'incentivazione degli interventi connessi alle *autostrade del mare*;
- la programmazione integrata tra Provincia e Comuni di gronda per lo sviluppo sostenibile del territorio.

## SERVIZI E ATTREZZATURE A SCALA TERRITORIALE PER LA LOGISTICA

Venezia, per la sua collocazione geografica e l'ottima dotazione infrastrutturale (aeroporto, porto, rete ferroviaria, stradale e idrovia) rappresenta un nodo di eccellenza della rete logistica nazionale ed internazionale. Contribuiscono a connotare la città e il suo territorio come nodo logistico:

- \* l'articolazione del settore della logistica veneziana: Venezia non solo come città portuale ma anche nodo di eccellenza di tutto il nord-est e della fascia adriatica;
- \* l'incidenza delle attività di logistica nell'economia locale (sia in termini di PIL che di occupazione) e la capacità del settore di generare/attrarre "innovazione", nuova occupazione e nuove professionalità (gestione automatizzata magazzino; trasporti conto terzi anche in ambiti internazionali; uso di tecnologie hi-tech);
- \* la centralità e le specificità di Porto Marghera come fattore di sviluppo delle attività connesse alla logistica;
- \* l'importanza del Porto, dell'Interporto e dell'Aeroporto di Venezia come fattori di eccellenza dell'intero nord-est (anche in termini di indotto economico e occupazionale);

### LINEA D'AZIONE:

La logistica e nelle sue potenzialità di sviluppo rappresentano uno dei punti di forza del sistema locale.

- \* favorire una maggior specializzazione delle strutture dedicate (aeroporti, porti, interporti, scali ferroviari, ecc.) e il potenziamento della loro capacità di movimentazione;

- \* intervenire con piani sviluppo integrati nei diversi livelli amministrativi e tra pubblico e privato, in modo da favorire il riconoscimento del sistema logistico locale veneziano come parte di un sistema veneto, fortemente integrato, capace di rapportarsi in modo competitivo con i poli di pari livello del nord Europa, tutto ciò in una logica di sviluppo sostenibile che riconosca un punto di equilibrio tra le ragioni della salvaguardia e le necessità di garantire lo sviluppo di funzioni urbane rilevanti quali quella portuale e aeroportuali;
- \* attivare politiche e azioni per relazionarsi alla piattaforma logistica che si sta strutturando come risultato atteso delle politiche comunitarie (Corridoio 5, Corridoio 8, Corridoio Adriatico, ecc.).

## PORTO

Il porto di Venezia si estende su una superficie complessiva di circa 20 milioni di mq.

È suddiviso in due zone principali:

### - **Marittima**

La Marittima costituisce il vecchio nucleo portuale sorto agli inizi del secolo scorso ed è attualmente destinata esclusivamente al traffico passeggeri, anche se questa sua utilizzazione andrà attentamente valutata in rapporto alla sostenibilità ambientale (inquinamento, moto ondoso, ecc.) del traffico marittimo costituito da navi da crociera di notevoli dimensioni e alle opportunità localizzative offerte dalla Zona Industriale di Porto Marghera;

### - **Marghera**

Nell'area di Marghera è concentrato il traffico merci.

I dati di traffico relativi al 2006 dimostrano che il Porto è in crescita sia per i quantitativi di merci movimentati sia per il numero di navigli approdati. Il traffico commerciale aumenta nelle diverse sue componenti. Nei primi nove mesi i traffici tradizionali sono aumentati di oltre il 16% tra i quali svettano carbone e prodotti siderurgici. Lo scalo veneziano è all'attenzione di molti operatori e porti dei paesi asiatici e mediterranei come ad esempio l'India. Si vengono a concretizzare così interessanti prospettive di sviluppo dei traffici dall'Oriente. Recentemente inoltre, sono stati siglati accordi commerciali per riuscire a dirottare su Venezia importanti traffici provenienti dalla Baviera e dalla Cina e India. Al di là degli andamenti congiunturali, merita ricordare come il recupero di competitività del porto sia il risultato di una serie di fattori riconducibili a:

- gli esiti del processo di privatizzazione;
- la rinnovata centralità del Mediterraneo nel trasporto marittimo mondiale;
- l'articolazione dei sistemi *hub&spoke* e il crescente ricorso al feeder;
- il crescente ruolo dell'Adriatico come corridoio marittimo a seguito del peggioramento delle
- le condizioni del trasporto nell'area dei Balcani;
- le buone performance economiche dei sistemi produttivi del nord est.

## LINEA D'AZIONE:

La svolta commerciale rimette in gioco la natura delle relazioni del porto con la città questa, sia dal punto di vista spaziale che funzionale.

- \* la funzione portuale favorisce il riuso di aree industriali, costituendo un importante leva di cambiamento del tessuto industriale e terziario;
- \* i porti liberano aree nella città, restituendole alle dinamiche urbane;
- \* i porti diventano attrattori di nuove funzioni economiche legate all'intermodalità e alla distribuzione della merce;
- \* aumentano gli 'spazi grigi': funzioni nuove non tradizionalmente svolte dai porti (mercato immobiliare, servizi, turismo). Il 'prodotto portuale tende a farsi sempre più complesso.

L'Autorità Portuale è direttamente impegnata nella promozione e nello sviluppo a Porto Marghera di attività logistiche, incentivando investimenti in questa vasta area dalla decennale vocazione industriale. Tra queste l'iniziativa più recente e rilevante è rappresentata dal progetto di terminal traghetti (autostrada del mare) nell'area ex Sava presso Fusina.

## AEROPORTO

L'aeroporto Marco Polo di Venezia è:

- il terzo Sistema Aeroportuale Italiano con circa 6 milioni di passeggeri:
  - \* · 5.686.193 residenti nel raggio di 100/150 km (Veneto e Friuli Venezia Giulia) altri 2.550.000 residenti nel raggio di 150/200 km (Slovenia, Austria Meridionale e parte dell'Emilia Romagna) per un totale di oltre 8.000.000 di potenziali passeggeri;
  - \* quasi 13.000.000 di turisti nel 1999 (arrivi) che confermano la leadership storica del Nordest nel settore turistico italiano. L'area è ricca di centri turistici, artistici, storici e culturali (tra questi, Venezia, Vicenza, Verona, Padova, Treviso, Dolomiti con Cortina d'Ampezzo, località termali...).
- un aeroporto intercontinentale (volume di traffico internazionale: 65% del traffico complessivo, 90% traffico di linea, alta percentuale di prosecuzioni intercontinentali);

#### LINEA D'AZIONE:

- \* realizzazione della nuova aerostazione (passeggeri previsti: 6,5 milioni; superficie: 60.000 mq circa) e creazione di un adeguato sistema di viabilità e di accessibilità aeroportuale.

#### **TERMINAL**

Tali infrastrutture rispondono ai bisogni di mobilità e di accessibilità che generalmente fanno capo a più livelli di Governo e a più gestori di servizi. La loro realizzazione può inserirsi all'interno di un disegno unitario di riorganizzazione urbana del territorio comunale così come già prefigurato dagli strumenti urbanistici vigenti, ed è conseguibile attraverso l'attivazione di sinergie con soggetti pubblici e privati.

#### LINEA D'AZIONE:

I programmi dell'Amministrazione comunale considerano strategica:

- \* la realizzazione del sistema dei terminal di interscambio terra – acqua previsti dalla strumentazione urbanistica vigente per la riorganizzazione dei flussi turistici dalla Terraferma per la Città Storica (e viceversa);
- \* il potenziamento del sistema dei Terminal di Fusina e di Tessera come attrattori dei flussi turistici provenienti/diretti, rispettivamente, da sud (SS 309 Romea) e da ovest (A4) e da nord (Triestina).

#### **LOGISTICA**

Venezia, per la sua collocazione geografica e l'ottima dotazione infrastrutturale (aeroporto, porto, rete ferroviaria, stradale e idrovia) rappresenta un nodo di eccellenza della rete logistica nazionale ed internazionale. Contribuiscono inoltre a connotare la città e il suo territorio come nodo logistico:

- l'articolazione del settore della logistica veneziana: Venezia non solo come città portuale ma anche nodo di eccellenza di tutto il nord-est e della fascia adriatica;
- l'incidenza delle attività di logistica nell'economia locale (sia in termini di PIL che di occupazione) e la capacità del settore di generare/attrarre "innovazione", nuova occupazione e nuove professionalità (gestione automatizzata magazzino; trasporti conto terzi anche in ambiti internazionali; uso di tecnologie hi-tech);
- la centralità e le specificità di Porto Marghera come fattore di sviluppo delle attività connesse alla logistica;
- l'importanza del Porto, dell'Interporto e dell'Aeroporto di Venezia come fattori di eccellenza dell'intero nord-est (anche in termini di indotto economico e occupazionale);
- molti soggetti (Porto, Aeroporto, Interporto e operatori privati) che operano nel campo della logistica delle merci presenti nel territorio veneziano stanno già potenziando le proprie funzioni per valorizzare il proprio posizionamento competitivo.

#### LINEA D'AZIONE:

Il Piano strategico di Venezia 2004-2014 individua nella logistica e nelle sue potenzialità di sviluppo uno dei punti di forza del sistema locale.

- \* favorire una maggior specializzazione delle strutture dedicate alla logistica (aeroporti, porti, interporti, scali ferroviari, ecc.) e il potenziamento della loro capacità di movimentazione;
- \* promuovere il coordinamento delle attività in modo da favorire la competitività del sistema logistico locale veneziano con i poli di pari livello del nord Europa, a questa logica possono essere riferite anche le politiche e le azioni che il sistema locale può attivare per relazionarsi alla piattaforma logistica che si sta strutturando a seguito delle politiche comunitarie (Corridoio 5, Corridoio 8, Corridoio Adriatico, ecc.);
- \* sviluppo di Porto Marghera, componente importante del sistema logistico nazionale per dotazione infrastrutturale, possibilità di movimentazione merci con più modalità di trasporto, disponibilità di aree nonché di "capacità imprenditoriale nel comparto".

## **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 (LR 15/04, indici di riequilibrio, finalizzazione delle previsioni di nuovi insediamenti strettamente correlate al soddisfacimento della domanda dei nuovi insediamenti residenziali);

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

## LE STRATEGIE PER IL SETTORE TURISTICO

- \* il turismo nel comune vale una cifra stimabile tra il miliardo e 300 e il miliardo e 500 milioni di Euro di fatturato, di cui il 72% garantito dai turisti pernottanti nel comune di Venezia (sono cifre del 2002 che andrebbero attualizzate per eccesso in quanto sottostimate). Ai 4 milioni di turisti pernottanti nel Centro Storico si contrappongono 11/14 milioni di escursionisti di vario genere. Si tratta di cifre importanti che vengono spalmate su un indotto molto vasto e che ci consentono di dire che dal turismo guadagna tutta la città (Il settore trasporti incassa dal turismo 45 milioni di Euro, mentre il settore "recreational" 14 milioni di Euro).
- \* il turismo è fonte di elevati costi per la collettività in termini di impoverimento della complessità sociale e del tessuto economico della Città Antica (monocultura turistica).

Lo sviluppo turistico non è stato omogeneo nei diversi ambiti territoriali che costituiscono il comune:

- \* Venezia prevale in termini di presenze e anche di fatturato;
- \* Mestre è diventata meta per turisti di gruppi a bassa disponibilità di spesa, che porta alla diminuzione dei fatturati delle imprese;
- \* il Lido ha bisogno di riorientare la propria offerta, risultando oramai più area periferica di Venezia che destinazione turistico-balneare in sé stessa.

### LINEA D'AZIONE:

Al fine di rafforzare e promuovere i nuovi segmenti del settore (itinerari della terraferma, nautica da diporto e rimessaggio, congressi e fiere) il Piano dovrà contribuire a definire:

- \* la compatibilità del numero di turisti a medio e lungo termine con la vivibilità della città;
- \* la gestione della mobilità (differenziazione dei punti di arrivo, costruzione terminals, moltiplicazione dei flussi di accesso alla città, movimenti dei flussi dentro la città, ecc.);
- \* la valorizzazione di aree strategiche del territorio comunale (waterfront lagunare, zona aeroportuale...), con previsione di ammortizzatori per evitare danni all'economia delle aree circostanti in modo da dare un nuovo ruolo alla città di Mestre e da recuperare quell'area di osmosi tra Venezia e Mestre;
- \* la qualificazione dell'offerta ricettiva non solo in termini di strutture ma anche di servizi, per una maggiore competitività dell'intero settore del turismo nell'ambito comunale;
- \* la rideterminazione degli ambiti di destinazioni d'uso ricettivo compatibilmente con la politica residenziale nel Centro Storico di Venezia qualificando l'offerta e la trasparenza dei servizi.

## LE AREE PRODUTTIVE NEL TERRITORIO COMUNALE

L'attività di monitoraggio sulle localizzazioni produttive del territorio comunale condotta nell'ambito del Progetto Monitor 2006<sup>1</sup> ha evidenziato una relativa debolezza dell'area veneziana nell'offerta di opportunità insediative. I dati a disposizione<sup>2</sup> infatti indicano una percentuale di utilizzazione del 78,6% pari a 3.146.697 mq e una superficie disponibile di 859.138 mq a cui corrispondeva un indice di disponibilità del 21,4%.

### LINEA D'AZIONE:

- \* prevedere destinazioni d'uso tali da consentire ampie possibilità insediative per attività economiche di tipo industriale, artigianale, commerciale o di servizio;
- \* rimediare 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.

---

<sup>1</sup> Il progetto MONITOR è un'iniziativa promossa da Provincia di Venezia, Comune e Unindustria di Venezia avviata per realizzare uno strumento per il monitoraggio e la divulgazione di dati e informazioni sulle localizzazioni produttive, rivolto alle istituzioni pubbliche, agli enti e ai soggetti economici e sociali presenti sul territorio.

<sup>2</sup> Dati relativi all'indagine condotta nel 2002 a prescindere dalle aree libere e liberabili localizzate a Porto Marghera

## – PORTO MARGHERA

Nonostante la progressiva dismissione di importanti impianti industriali e il graduale calo del peso occupazionale è difficile non riconoscere che Porto Marghera rappresenti un nodo fondamentale dell'economia veneziana e dell'intero Veneto.

Le mutate condizioni di mercato (sempre più configurato sui processi di globalizzazione dell'economia, le politiche industriali di questi ultimi anni), la crescente importanza della sostenibilità della presenza in aree urbane di attività industriali, nonché l'esito del progetto di risanamento ambientale e di riconversione industriale attivato fin dai primi anni '90 ne hanno modificato sostanzialmente la configurazione e la caratterizzazione:

- maggior presenza di attività innovative (il PST);
- maggior rilevanza delle attività portuali (potenziamento della funzione portuale e di servizio, affermazione dell'Interporto, ...);
- progressiva riconversione delle aree di frangia ad usi urbani (via Fratelli Bandiera);
- maggiore specializzazione delle attività industriali presenti nel polo (cantieristica, alluminio, vetro, ...);
- progressiva contrazione, ma anche riorganizzazione funzionale e di processo, delle attività petrolchimiche (Raffineria, Petrolchimico, ...);
- intensificazione dei processi di risanamento ambientale dei siti industriali e degli interventi per la tutela delle acque (marginamenti dei canali portuali);
- miglioramento funzionale dei servizi (FS, attività di banchina, ...).

Il riavvio di una discussione nel merito del futuro del polo industriale veneziano, in coincidenza con la messa in discussione della sostenibilità della presenza nelle sue aree delle attività petrolchimiche, ha evidenziato la necessità di una riconsiderazione complessiva del Progetto Porto Marghera disegnato negli anni '90, a partire dalla presa d'atto della sua importanza economica per Venezia e per il Veneto. In un contesto provinciale e regionale caratterizzato da una scarsa disponibilità di territorio, da una domanda di aree per insediamenti produttivi continuamente in aumento, da degrado paesaggistico e squilibrio ambientale, il patrimonio, di aree ed infrastrutture, di Porto Marghera diventa elemento strategico per lo sviluppo di Venezia e per l'intero Nord-est.

### LINEA D'AZIONE:

Considerando la consistenza della dotazione infrastrutturale, le potenzialità e le vocazioni insediative dell'area si possono individuare principalmente due diversi scenari di sviluppo che tendono a configurare Porto Marghera:

- come piattaforma logistica integrata e sede ottimale di sviluppo per la grande industria e per processi innovativi e di ricerca;
- come opportunità per lo sviluppo di attività di ricerca e innovazione, traducendo in opportunità i problemi ambientali che la segnano.

Il PAT si propone di :

- \* valutare delle potenzialità insediative offerte dalla Zona Industriale di Porto Marghera alla portualità croceristica (scalo passeggeri e relativi servizi) in funzione del processo di riconversione funzionale indirizzato al recupero "urbano" qualificato di questa parte "strategica" del territorio, anche in riferimento all'area vasta (le nuove funzioni infatti, con una corretta localizzazione e insediate in modo sostenibile, possono produrre un effetto moltiplicatore in termini di riqualificazione urbana e sociale);
- \* proporre una offerta locale di opportunità insediative più adeguata alle richieste del mercato con azioni in grado di considerare l'ottica di area vasta e garantire l'equilibrio tra nuova offerta e sostenibilità degli interventi proposti;
- \* realizzare "Aree Industriali Sostenibili" per localizzazione, insediamento, gestione, sviluppo di metodi innovativi, basati su di un approccio preventivo, (per ridurre l'impatto ambientale e favorire lo sviluppo di tecnologie pulite);
- \* migliorare continuamente le prestazioni ambientali complessive delle aree industriali e, insieme, delle singole imprese locali, con particolare riguardo a quelle di media e piccola dimensione.

## LA DEFINIZIONE DELLE QUANTITA' INSEDIABILI

Per quanto riguarda il dimensionamento del piano in relazione alle funzioni insediabili occorre tenere presente il nuovo contesto in cui inquadrare questa questione alla luce della LR 11/2004 e della fondamentale distinzione che essa pone tra i due livelli in cui si articola il Piano Regolatore Comunale, ovvero il **Piano di Assetto del Territorio (PAT)** e **Piano degli Interventi (PI)**.

## LINEA D'AZIONE:

Con il PAT, ovvero il piano-struttura, occorre determinare per ogni singolo Ambito Territoriale Omogeneo (ATO) la quantità massima di insediamenti residenziali, industriali, commerciali, direzionali, turistico-ricettivi in relazione agli obiettivi di sviluppo sostenibile perseguiti, nei limiti posti da:

- invariante (di natura geologica, geomorfologica, idrogeologica, paesaggistica, ambientale, storico-monumentale e architettonica);
- finalità di tutela, riqualificazione e valorizzazione attribuite a ciascun ambito.

Resta prioritario l'obiettivo del contenimento degli interventi di nuova urbanizzazione del territorio anche in funzione della determinazione del limite quantitativo massimo della zona agricola trasformabile in zone con destinazione diversa.

In sede di PI le quantità potenzialmente insediabili definite dal PAT verranno effettivamente determinate ed attuate, in relazione a valutazioni di fattibilità tecnica ed economica-finanziaria in un'ottica di programmazione di medio periodo.

### \* **dimensionamento funzioni residenziali**

aggiornamento quadro conoscitivo del PRG vigente

(tenendo conto di quanto avviene contesto sovracomunale e nei "comuni di cintura" PTCP e del PTRC) per verificare l'adeguatezza dell'offerta di spazi residenziali e in particolare di quelli connessi a nuove edificazioni, rispetto all'obiettivo di garantire livelli adeguati di residenzialità sotto il profilo della quantità, della qualità e dell'equità sociale, evitando qualsiasi spreco o sottoutilizzo di una risorsa scarsa e preziosa quale il suolo e quindi correggendo eventuali sovradimensionamenti.

### \* **dimensionamento delle funzioni non residenziali** (industriali, commerciali, direzionali, turistico-ricettive)

costruzione e/o aggiornamento di un quadro conoscitivo della domanda e dell'offerta di aree, che consenta di valutare la rispondenza di quest'ultima agli obiettivi di sviluppo sostenibile del PAT. Tali prospettive devono trovare rispondenza nel PTCP e PTRC.

### \* **dotazione di aree per servizi**

Le tipologie di attrezzature e servizi comprendono:

- istruzione;
- assistenza,
- servizi sociali e sanitari;
- pubblica amministrazione,
- sicurezza pubblica e la protezione civile;
- attività culturali, associative e politiche;
- gli elementi di riqualificazione urbana;
- spazi aperti attrezzati a verde per il gioco, la ricreazione, il tempo libero e lo sport, i parchi urbani, le aree boscate pubbliche;
- spazi aperti di libera fruizione per usi collettivi;
- parcheggi, spazi di sosta pubblici, attrezzature per la mobilità e rete di percorsi ciclo-pedonali urbani ed extraurbani;

Nella determinazione delle quantità a standard, in parte assicurata mediante forme di convenzionamento con aree di proprietà privata, la normativa regionale consente numerosi elementi di flessibilità, attraverso la possibilità di aggregare le diverse tipologie di aree per servizi e ridefinirne le quantità in relazione alle caratteristiche dei singoli ATO, alle necessità del contesto in cui l'intervento si colloca, al tipo di intervento e, più in generale, alle esigenze espresse dalla collettività.

## LE AREE RESIDENZIALI IN TERRITORIO COMUNALE

Nell'affrontare la questione del dimensionamento residenziale occorre da un lato richiamare i principi informativi e l'impostazione assunta nell'ambito del PRG vigente, dall'altro sottoporre a indispensabile verifica gli scenari demografici e di sviluppo della domanda abitativa assunti all'epoca e che ora è possibile valutare a consuntivo ed aggiornare per il futuro. Il PRG vigente affermava innanzitutto la necessità di inquadrare il dimensionamento di piano nel più ampio contesto delle politiche abitative. Quest'ultime devono risultare da un insieme di azioni combinate, non solo edificatorie e non solo urbanistiche in senso stretto. I problemi dell'esodo e quelli della domanda sociale, in particolare, non possono essere affrontati in termini di generica offerta di aree edificabili, pena il rischio di un eccessivo sovradimensionamento. Occorre invece analizzare **le relazioni tra la domanda, nelle sue diverse componenti** (pregressa e futura, assistita, sociale e di mercato, espressa da popolazione residente o da non residenti per motivi di studio, lavoro o turismo) e **l'offerta abitativa**, con i suoi diversi canali di intervento edilizi (recupero e riuso del patrimonio esistente, nuove edificazioni) e non (affitto a prezzi convenzionati, mobilità nel patrimonio pubblico, ecc.). All'interno di questo quadro complesso, il ruolo dello strumento urbanistico, oggi del PAT, è quello di offrire una quantità di aree proporzionata alla dimensione demografica che si ritiene ottimale per il Comune di Venezia, compatibilmente con la quantità di suolo che si ritiene di poter urbanizzare.

#### LINEA D'AZIONE:

Nella redazione del PAT si dovranno valutare sia gli aspetti concernenti la domanda che quelli riguardanti l'offerta:

- \* indicatori delle condizioni abitative nel Comune di Venezia, specialmente per le richieste derivanti dalle parti socialmente ed economicamente più deboli;
- \* ipotesi scenario di trend demografico, di struttura per età della popolazione e di dinamica dei nuclei familiari nel Comune di Venezia e nei Comuni di cintura;
- \* ipotesi scenario di incidenza della componente non residente della popolazione;
- \* politiche abitative urbanistico-edilizie in atto nel Comune di Venezia e loro confronto con quelle a scala sovracomunale;
- \* interventi programmati e in itinere pubblici e privati sul patrimonio edilizio (recupero, riuso, ecc.) esistente e sulle aree edificabili del PRG vigente;
- \* politica abitativa mirata alle esigenze delle persone e famiglie a basso reddito che sarà incentrata sull'utilizzo delle aree comunali previste per queste finalità (Social Housing in primo luogo);
- \* trend della produzione di edilizia residenziale (aspetti quantitativi, qualitativi e localizzativi).

### **ATTREZZATURE DI SERVIZIO PER I RESIDENTI**

#### LINEA D'AZIONE:

La realizzazione di alcuni servizi, anche di scala territoriale, può, così come la riqualificazione dei centri storici, incidere molto efficacemente sulla qualità complessiva di vasti ambiti urbani. I principali esempi sono:

- \* il completamento del sistema S. Giuliano - Forte Marghera collegato alla riconversione funzionale del mercato generale e a quella dell'ex bacino piccole industrie di via Torino attraverso il completamento del nuovo insediamento universitario;
- \* l'attivazione del nuovo insediamento ospedaliero collegato alla riqualificazione funzionale della zona AEV del Terraglio e più complessivamente del quadrante ovest della terraferma;
- \* la realizzazione del nuovo stadio, unitamente alla nuova sede del casinò, nel quadro della qualificazione dell'offerta di impianti per lo sport e lo spettacolo (piscina olimpionica, palazzo dello sport);
- \* il completamento insediativo del Parco Scientifico Tecnologico relazionato alla riqualificazione fisica e funzionale della prima zona industriale mirata ad assegnarle caratteri e fisionomia più marcatamente urbane;
- \* il completamento della riqualificazione del Centro storico di Mestre (via Poerio, Piazza Barche, Altobello, ecc.) con il recupero ad uso pubblico di significativi complessi monumentali (Villa Erizzo, ex convento di via Poerio);
- \* una serie di azioni per consolidare e rafforzare funzioni terziarie e di servizio ai residenti (commercio al minuto, attività di servizio alle famiglie, ecc.) nelle aree centrali di Venezia e Mestre.



**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**